



Hoofddorp

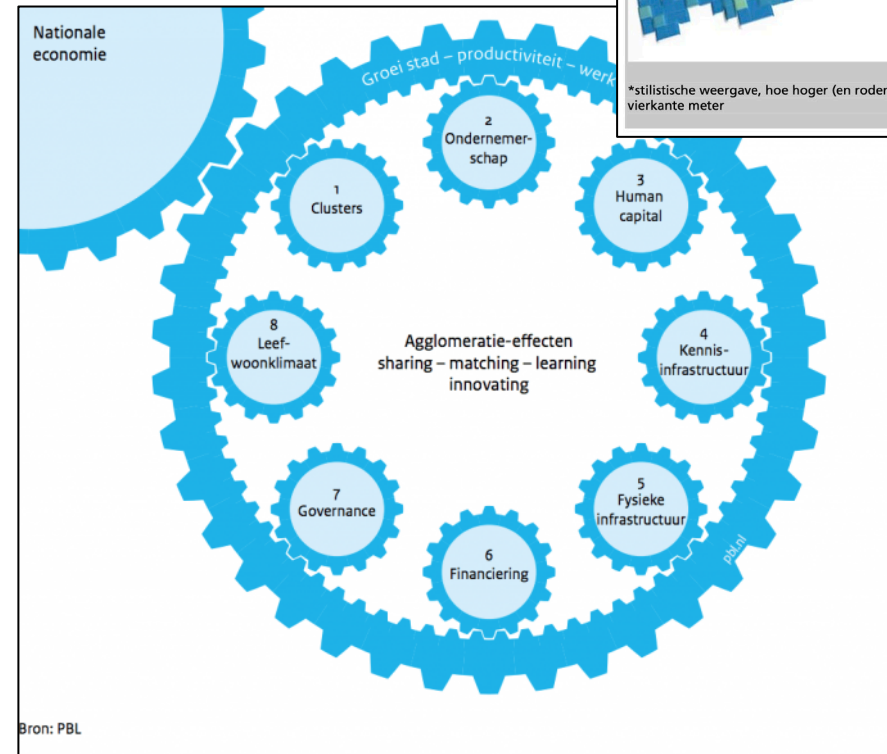
17 januari 2022



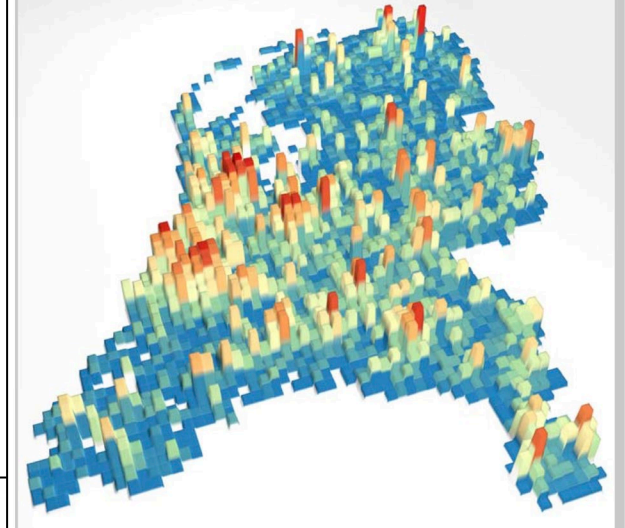
gemeente
Haarlemmermeer

Agglomeratie effecten leiden tot welvaart

- Ruimtelijke concentratie van bedrijven, kennisinstellingen, onderwijs
- Gebruik makend van dezelfde (internationale) arbeidsmarkt
- Versterkt dynamiek, innovatie
- Wat leidt tot hogere toegevoegde waarde
- En welvaart



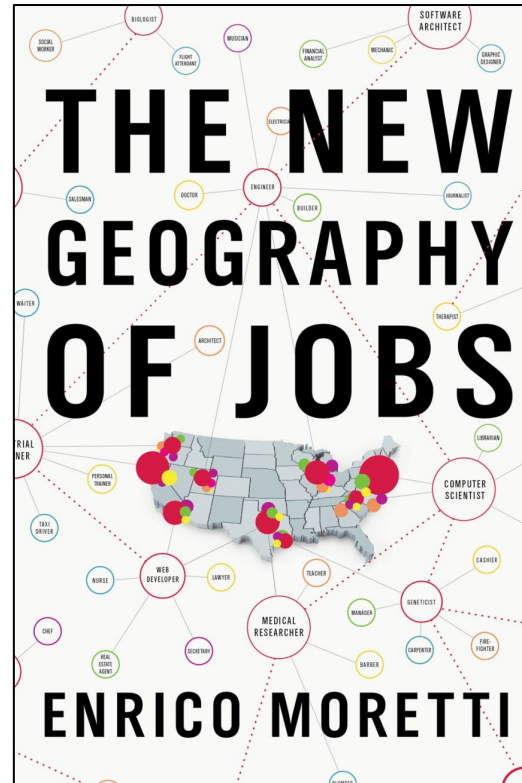
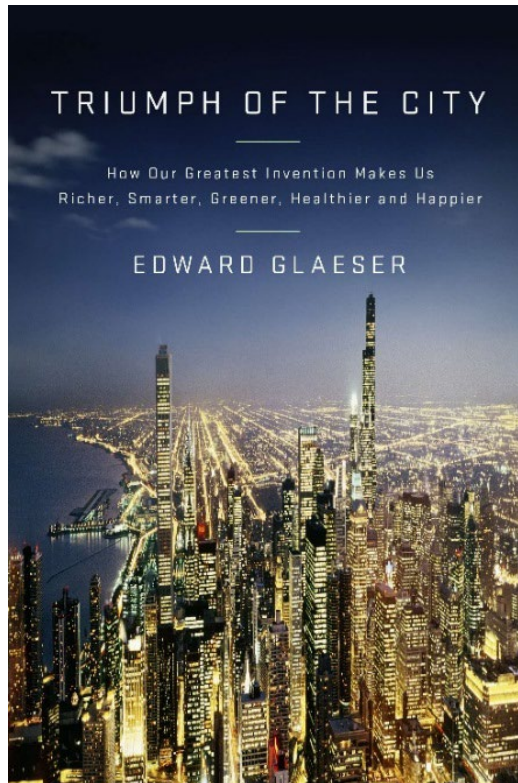
Figuur 2.3 Toegevoegde waarde per vierkante meter (2013)



*stilistische weergave, hoe hoger (en roder) de staven hoe hoger de toegevoegde waarde per vierkante meter

Bron: Atlas voor gemeenten en Bridgis

Nieuwe geografie van banen



Ontwikkeling aantal banen, 2000 - 2015

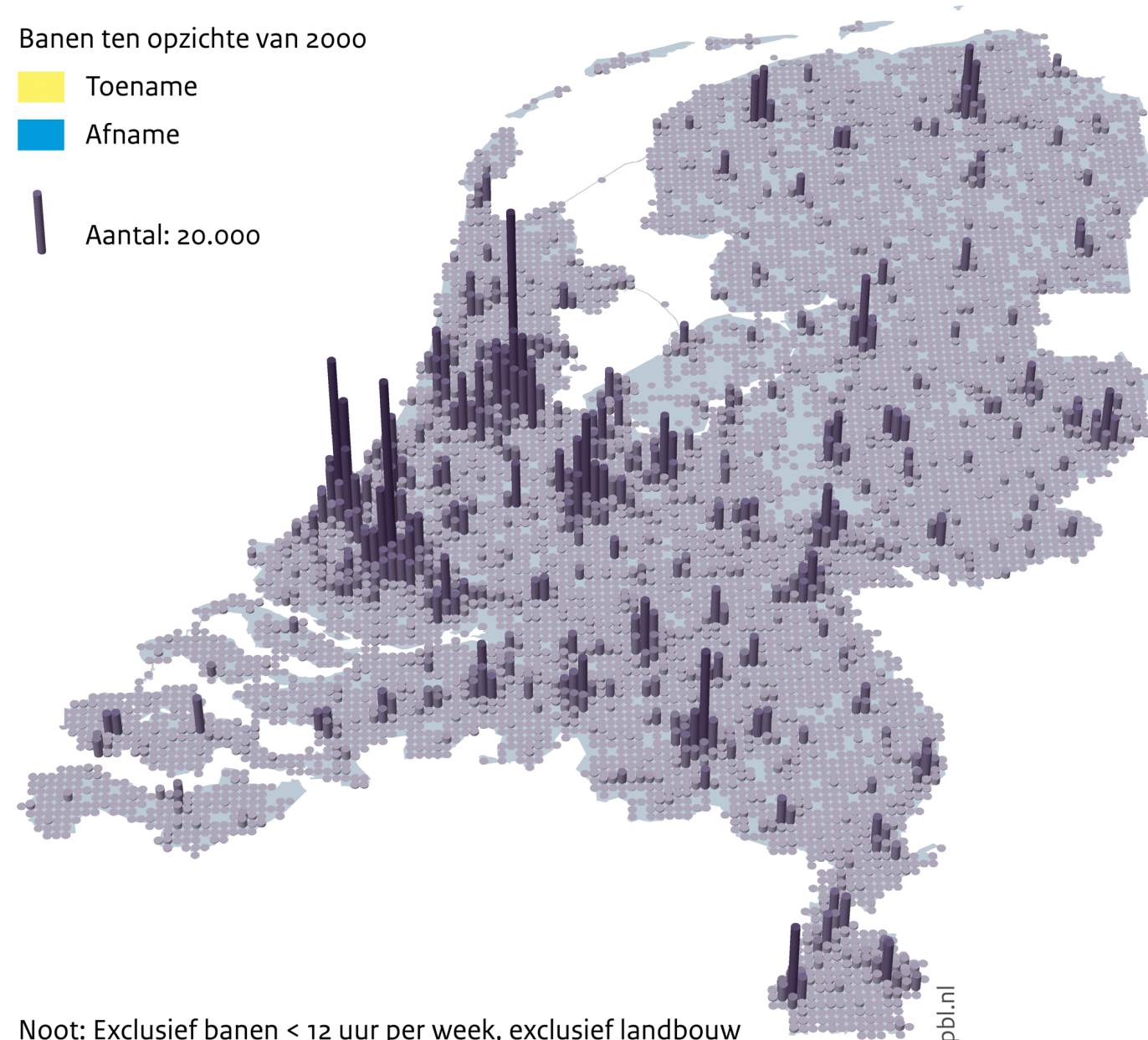
2000

Banen ten opzichte van 2000

■ Toename

■ Afname

■ Aantal: 20.000



The world is spiky

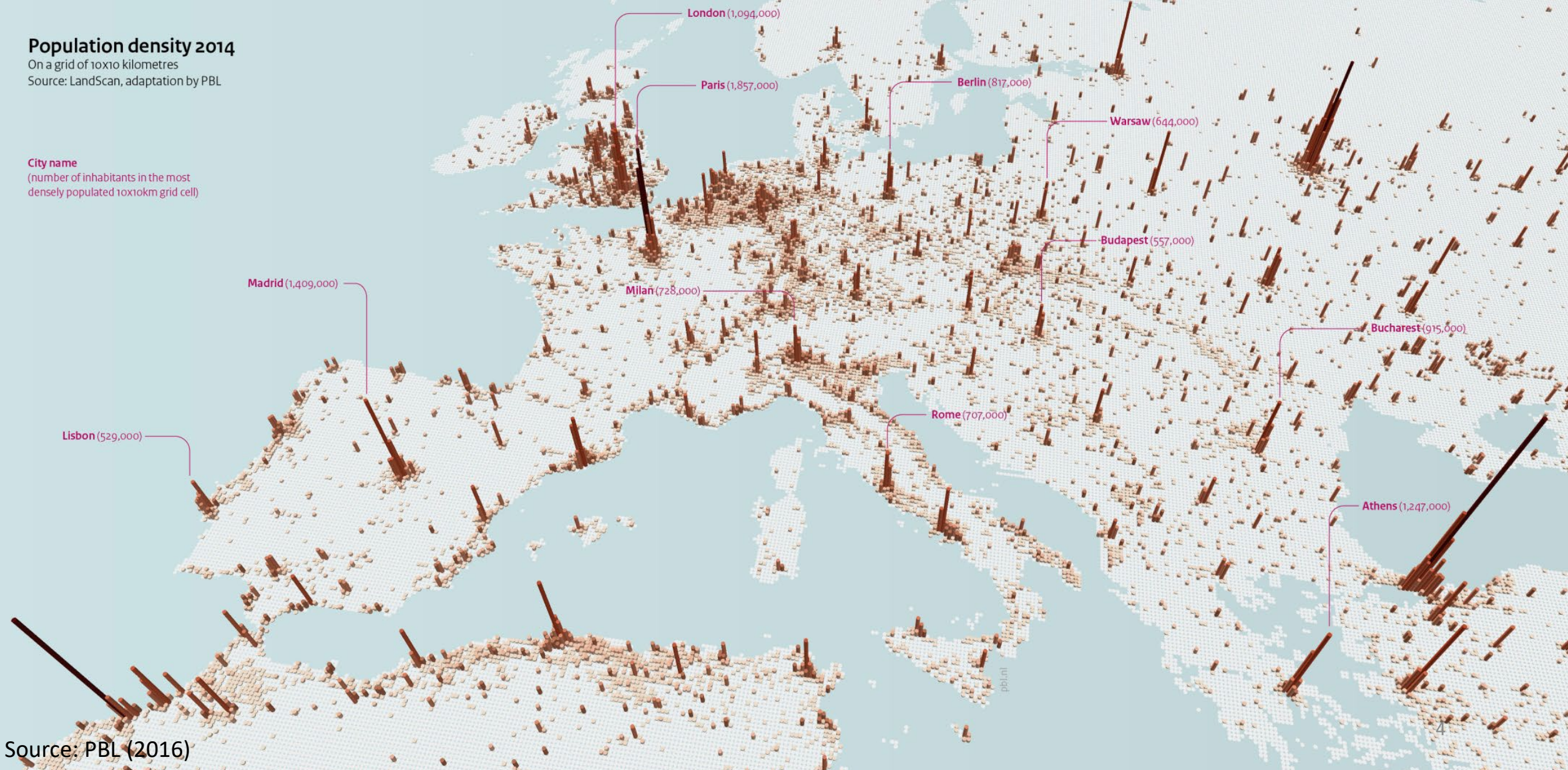
Population density 2014

On a grid of 10x10 kilometres

Source: LandScan, adaptation by PBL

City name

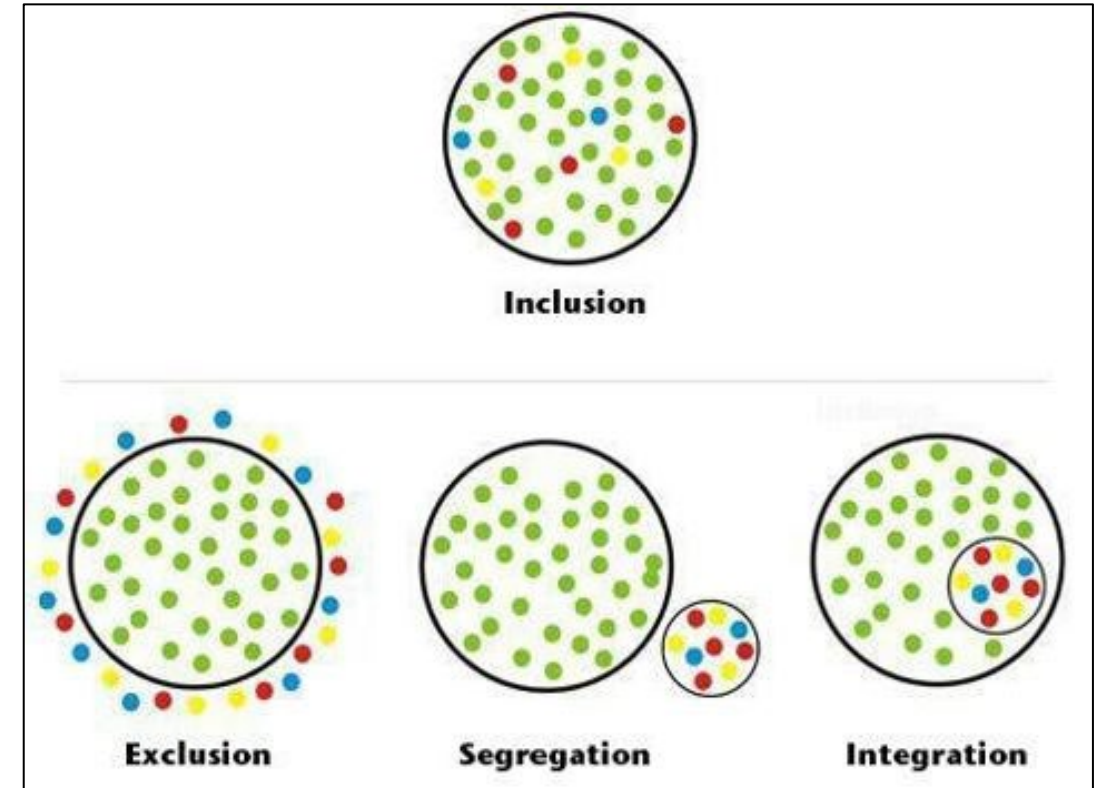
(number of inhabitants in the most densely populated 10x10km grid cell)



Metropolitane arbeidsmarkt en metropolitane sociale inclusie

Bereikbaarheid en toegankelijkheid

- Arbeidsplaatsen
- Mensen
- Maatschappelijke voorzieningen
- Culturele voorzieningen
- Evenementen
-



Amsterdam heel laat met metropolitaan denken

Hamburg: vanaf 1920 'Groot Hamburg'

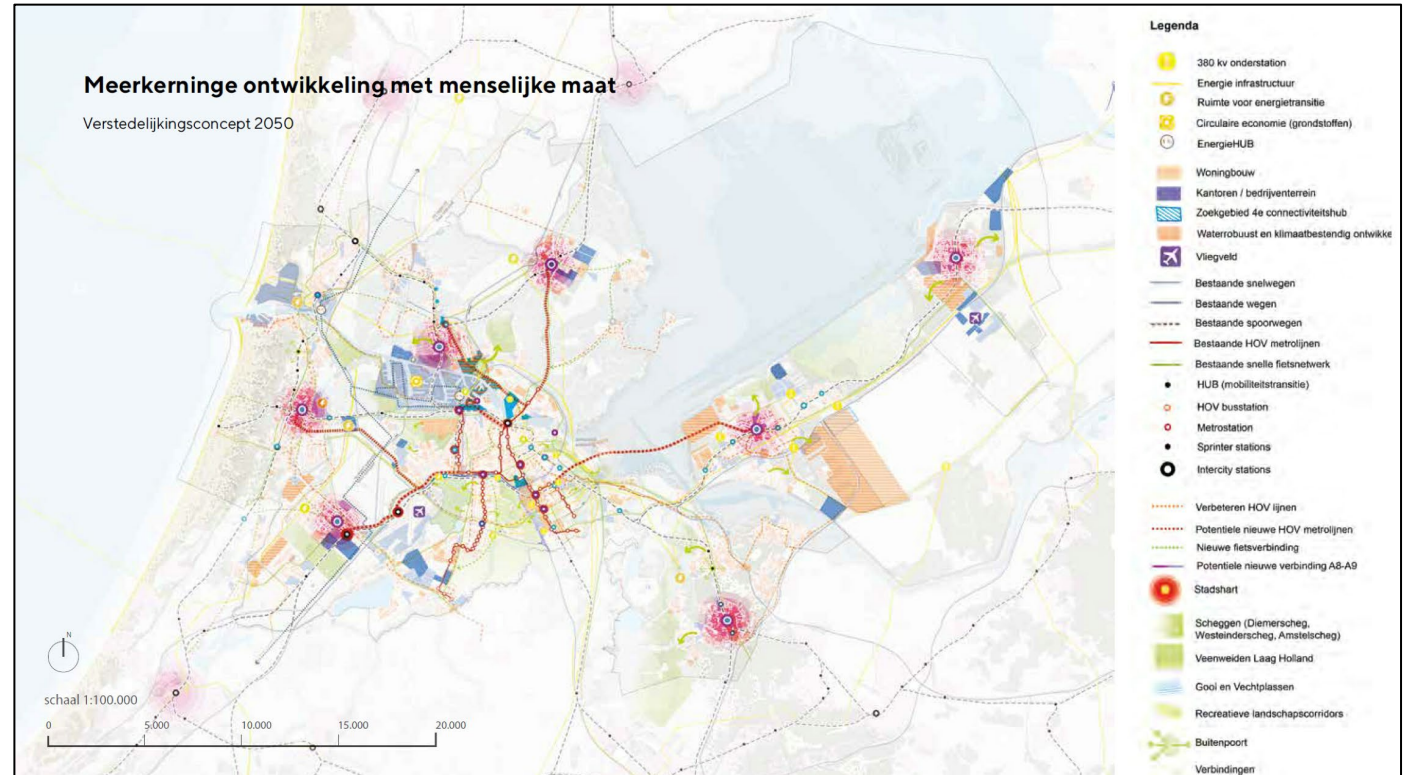
Amsterdam sterke orientatie op stad zelf

- Jaren 90 ROA
- Nu VRA en MRA

Polycentrische metropool als visie

Metropolitaan OV sterk versnipperd

- R-Net
- Metro voor stad
- Sprinters
- IC



Duitse steden: S-Bahn vanaf Jaren '60

S-Bahn im Ballungsraum Rhein-Main

Mit 2,8 Mio. Einwohnern im Jahre 1965 liegt der Ballungsraum Rhein-Main in der Bundesrepublik an zweiter Stelle hinter dem Ruhrgebiet. Seine ausgesprochen wachstumsünstige Struktur und standortgünstige Lage innerhalb Europas lassen eine weitere überdurchschnittliche Einwohnerzunahme erwarten. In dem auf seine Metropole Frankfurt (Main) ausgerichteten Schienenverkehrsgebiet wohnen heute 2,6 Mio. Menschen. Im Jahre 1980 sollen es etwa 3,1 Mio. sein. Bei der Volkszählung 1961 lag Frankfurt (Main), heute eine Stadt mit fast 700 000 Einwohnern, mit 134 000 Einwohnern an der Spitze aller Städte der Bundesrepublik. Diese Zahl wird nach den Prognosen bis zum Jahre 1980 auf 210 000 anwachsen. Der Motorisierungsgrad ist der höchste in Deutschland.

**schneller zur Stadt
schneller nach Hause
und dabei
sicher und bequem**

Soll der Ballungsraum und vor allem seine Metropole Frankfurt (Main) dabei nicht im lawinenartig anwachsenden Individualverkehr ersticken, muß insbesondere der Berufsverkehr mit Schnellbahnen abgewickelt werden. Die S-Bahn will hierfür eine moderne leistungsstarke S-Bahn anbieten.

Das S-Bahnnetz entsteht aus rd. 400 km Bundesbahnstrecken mit Nahverkehr, die in einer 6,2 km langen Tunnelstrecke durch die Frankfurter Innenstadt zusammengefaßt werden.

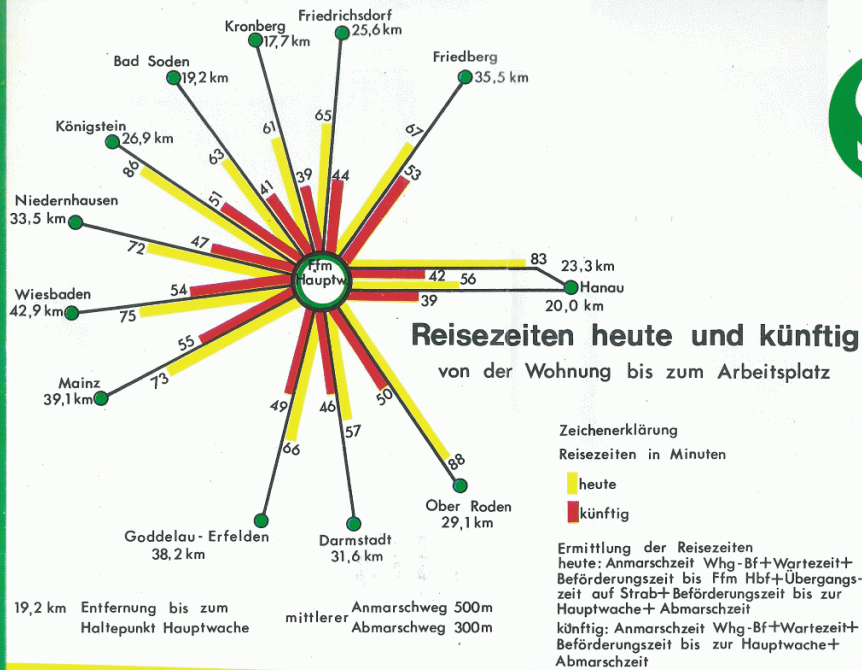
Die vorläufigen Endpunkte des Netzes liegen im Umkreis von 15 bis 40 km um Frankfurt (Main). Sie können dank der Verwendung der vorhandenen Bundesbahnstrecken für das S-Bahnnetz ohne umwerfende Investitionen der Siedlungsentwicklung folgend weiter ins Land hinausgeschoben werden.

Als Ergänzung des vorhandenen Streckennetzes ist die „Limesbahn“ vorgesehen, eine 5,2 km lange eingleisige Neubaustrecke, die den Raum Bad Soden/Sulzbach und die zu Schwalbach gehörende Wohnstadt „Am Limes“ unmittelbar mit Frankfurt (Main) verbinden soll.

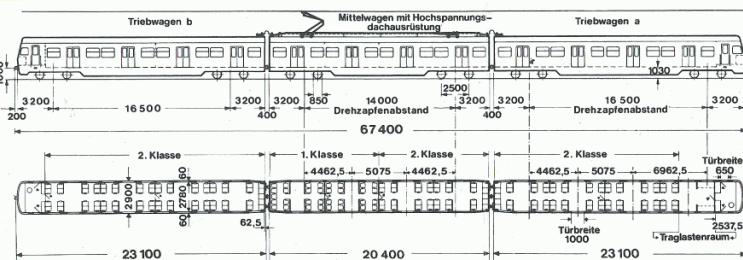
Eine weitere 7,5 km lange zweigleisige Neubaustrecke, die „Flughafenbahn“ zwischen den Bahnhöfen Frankfurt (M) Sportfeld und Kelsterbach ist in Planung. Durch sie wird der Großflughafen „Frankfurt (Main)“ an das Nah- und Fernverkehrsnetz der Bundesbahn angeschlossen.

Da die Tunnelstrecke der S-Bahn nur von elektrischen Triebzügen befahren werden kann, werden die in den Taunus führenden mit Diesel betriebenen Vorortstrecken im Laufe der nächsten Jahre elektrifiziert werden.

Wegen des Einsatzes von neuen stufenlosen Triebzügen müssen die Bahnsteige auf allen Strecken mit S-Bahnverkehr eine einheitliche Höhe von 76 cm erhalten; an vielen Stellen werden schienenfreie Bahnübergänge geschaffen.



S-Bahn - Triebzug 420



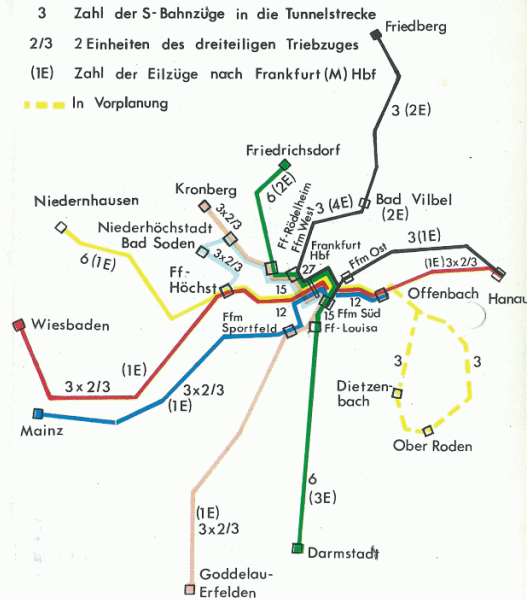
Schneller ins Stadtzentrum

Durch den Einsatz der neuesten technischen Mittel können sich im Endausbau die Züge in der Tunnelstrecke im zeitlichen Abstand von 90 Sek. folgen. Bei Inbetriebnahme des Tunnels werden stündlich zunächst 27 Züge in jeder Richtung durch den Tunnel fahren.

Weil alle Strecken durch den Tunnel führen, gelangt der Fahrgast künftig ohne Umsteigen und schnell in das Stadtzentrum. Die Reisezeiten von der Wohnung am Ort eines Endbahnhofs zum Arbeitsplatz in der Nähe der Hauptwache verkürzen sich im Mittel um 20 Min., das sind rd. 30 %. An- und Abmarschwege sind eingezeichnet.

Streckenverbindungsplan für die S-Bahn

Zugangebot während des Berufsverkehrs in der Flutstunde



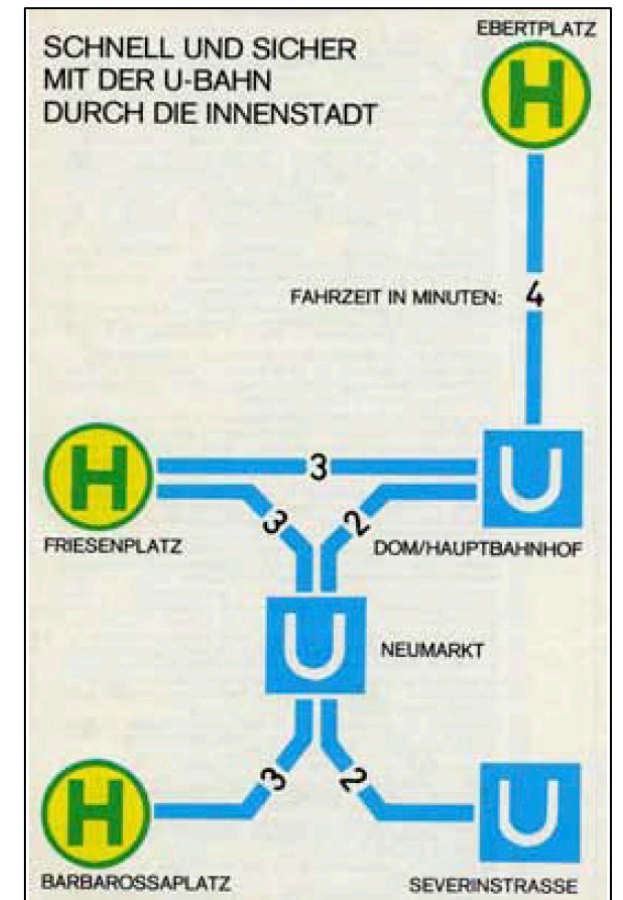
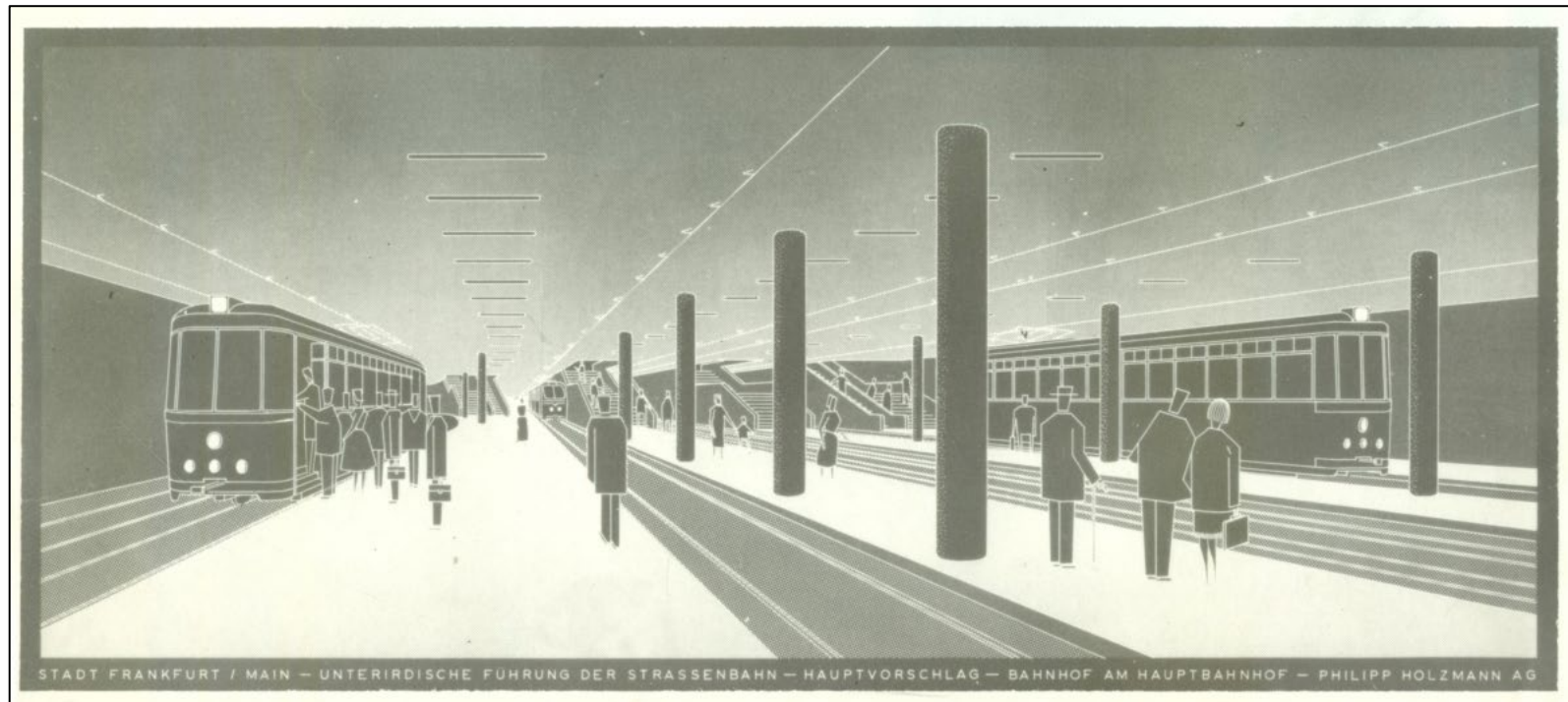
Der S-Bahn-Triebzug stellt sich vor

Im S-Bahntunnel entsteht eine echte Vollbahnstrecke; gleiche Spurweite, gleiche elektrische Betriebsweise wie draußen auf der freien Strecke. Die S-Bahnzüge fahren mit Oberleitung im einheitsmäßigen Bahnstromsystem der Bundesbahn, Einphasenwechselstrom 16 2/3 Hz. Bei 15 000 V Fahrdrahtspannung.

Der Normalzug wird sich aus drei gleichartigen, knapp 68 m langen Grundeinheiten zusammensetzen, die ihrerseits aus drei kurzgekuppelten Wagen bestehen und eigene Stromzuführung sowie an jedem Ende einen Führerstand besitzen; damit können sie auch allein als Dreifeldzug oder mit nur einer weiteren Einheit als Zweidrittelzug eingesetzt werden.

Bei einer Gesamtlänge von 203 m fährt der Vollzug bei fast 600 Sitzplätzen über 1 300 Reisende. 36 Türen, 1 m breit, und das Fehlen von Trittschwellen begünstigen einen raschen Fahrgastwechsel. Der Zug kann außergewöhnlich stark beschleunigt und abgebremst werden. Bei der Ausfahrt aus einem Haltepunkt erreicht der letzte Wagen schon 40 m hinter dem Bahnsteigende die im Tunnel zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h; auf den Außenstrecken werden für das Anfahren aus dem Stand bis zur Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h 40 Sek. benötigt.

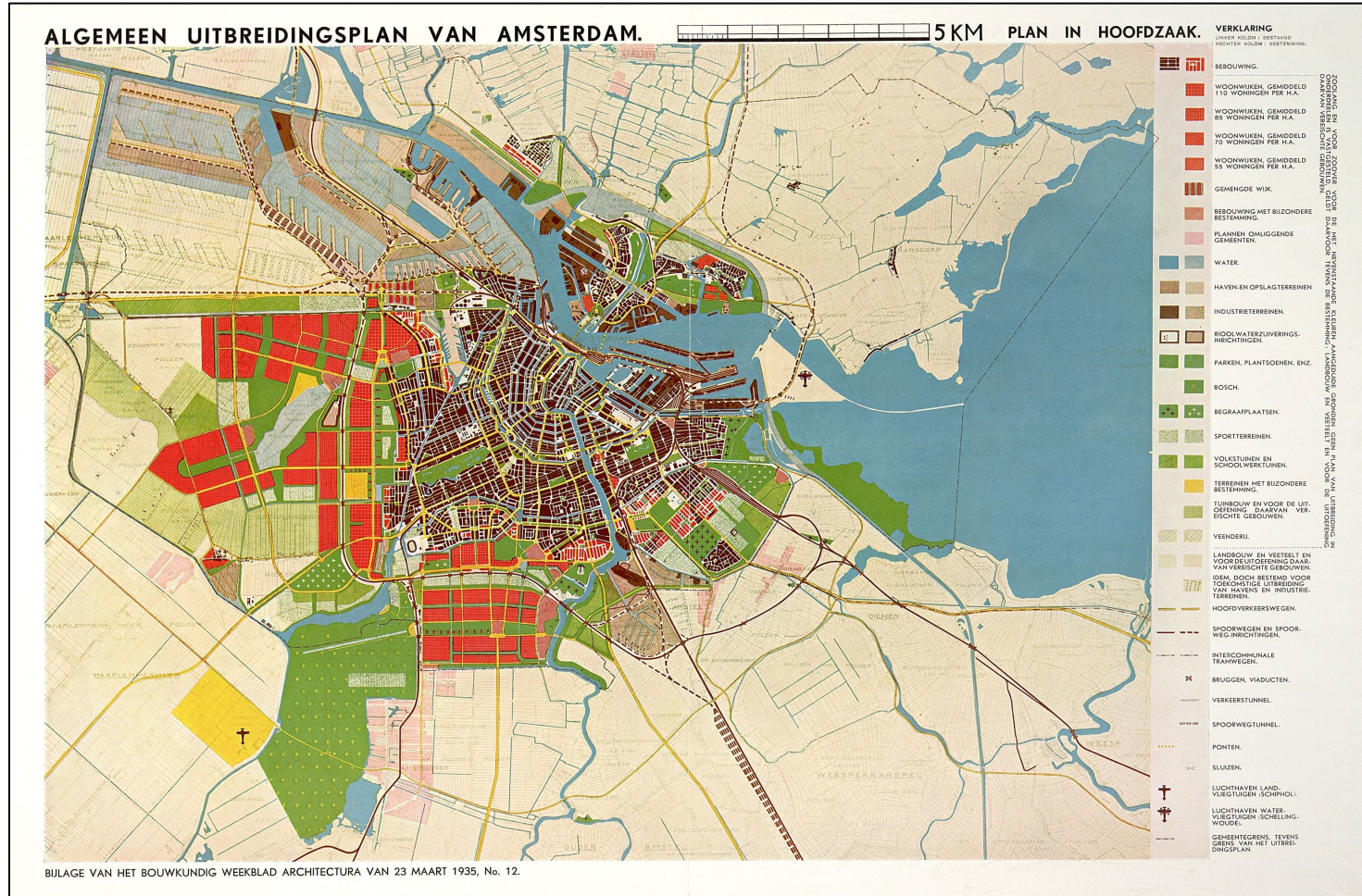
Duitse steden: Unterpflasterbahn



AUP

Van Eesteren, 1935

Rekening houden met “tram over eigen baan”

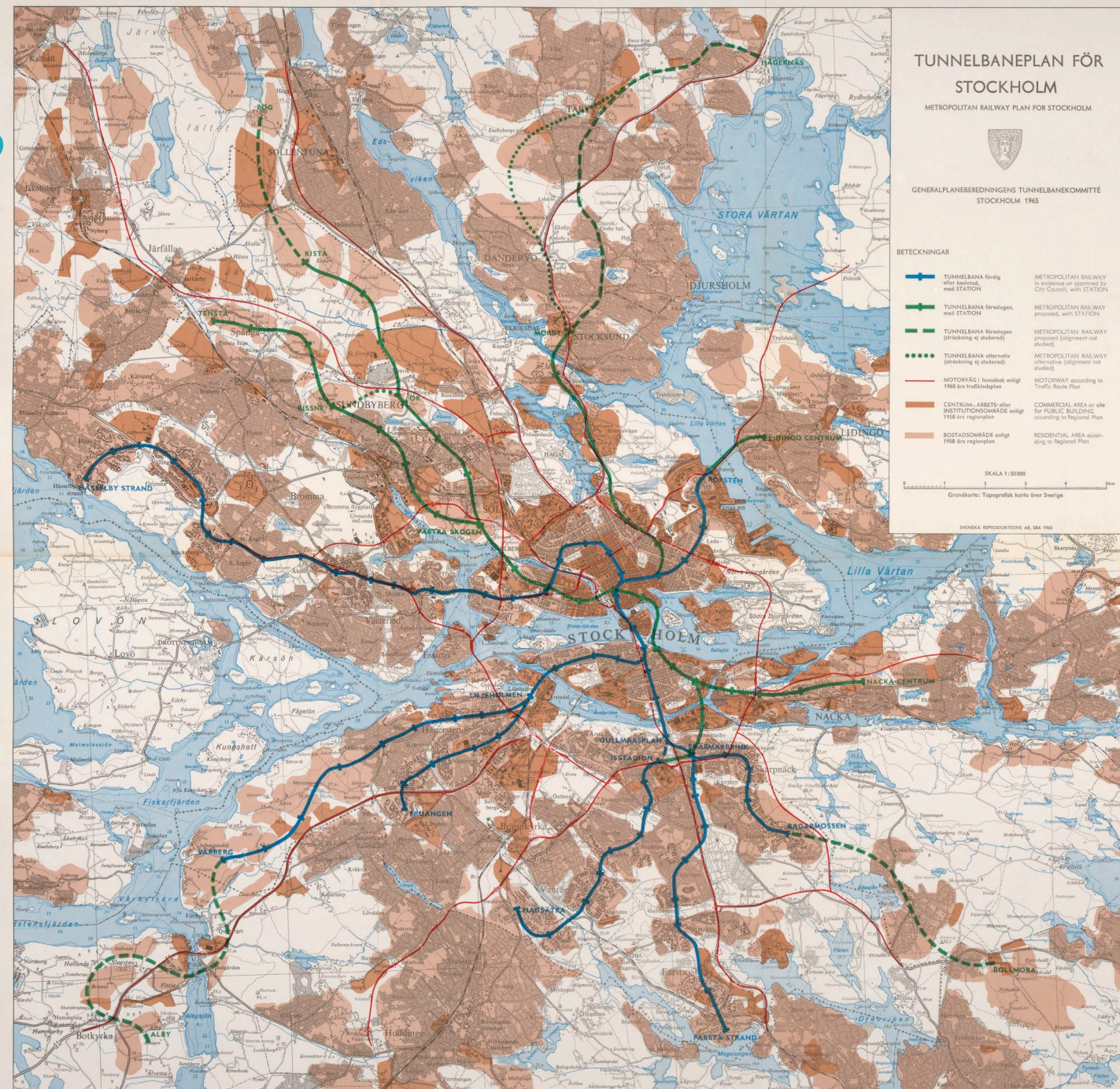


Amsterdam studeert op metro vanaf 1955

Amsterdam baseert plan Stadsspoor op de
metro van Stockholm.

Metro Stockholm verbindt de 'new towns' met
het stadscentrum

Stockholm
Metroplan 1965



Plan Stadsspoor 1968

Stadsspoor (metro) vervangt de tram.

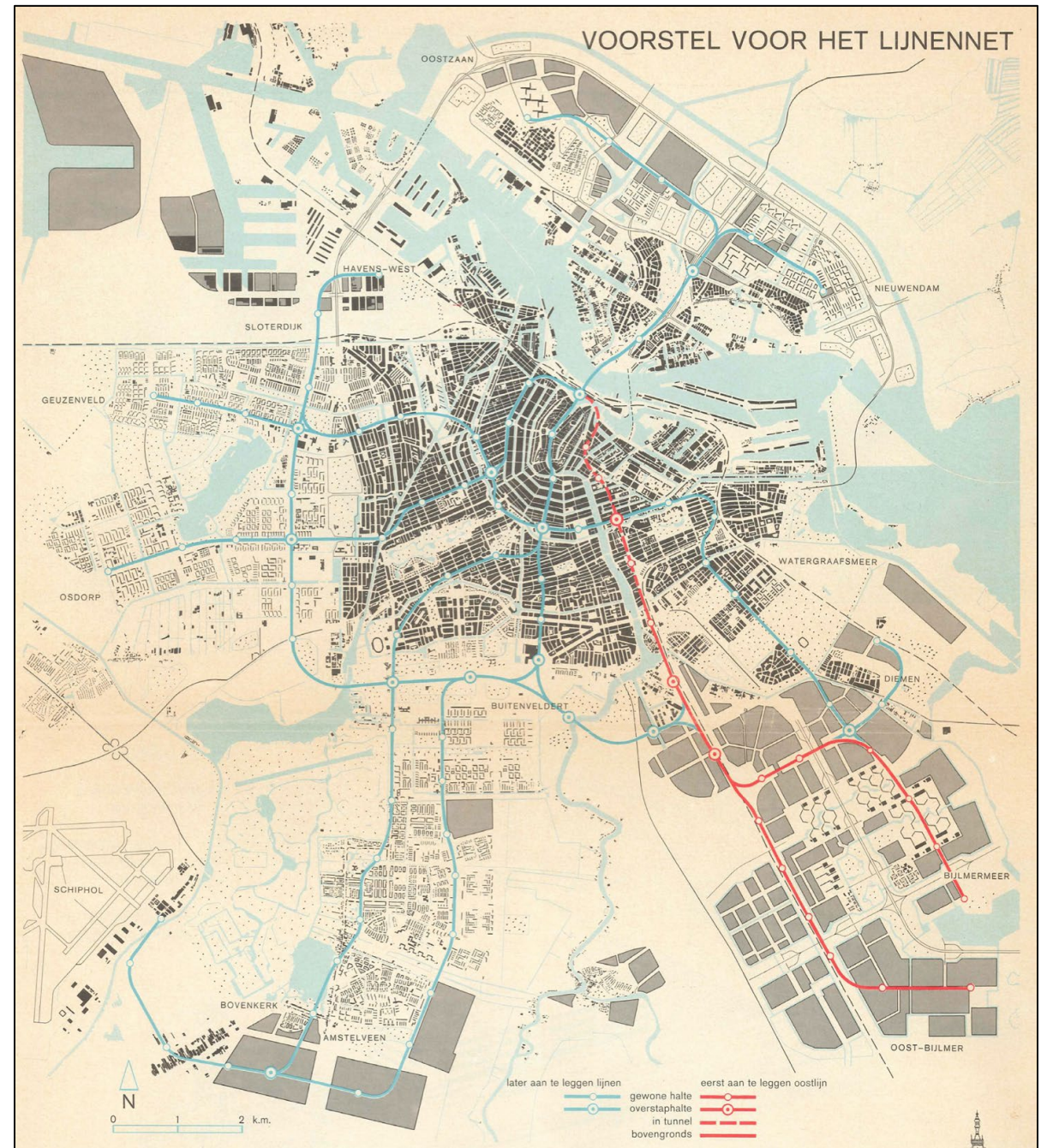
Ministerie stelt in 1967 subsidie in het vooruitzicht

Amsterdam maakt heel snel het plan Stadsspoor af

Noord/Zuidlijn als kernlijn. Maar grote complexiteit kruising Noord/Zuidlijn met Centraal Station.

Gekozen voor Oostlijn als eerste lijn i.v.m. ontwikkeling Bijlmermeer. Kortste tunnel.

Verschil met Stockholm: metro blijft binnen de kernagglomeratie en ontsluit de nieuwe steden niet.



Metro Amstelveen - Schiphol

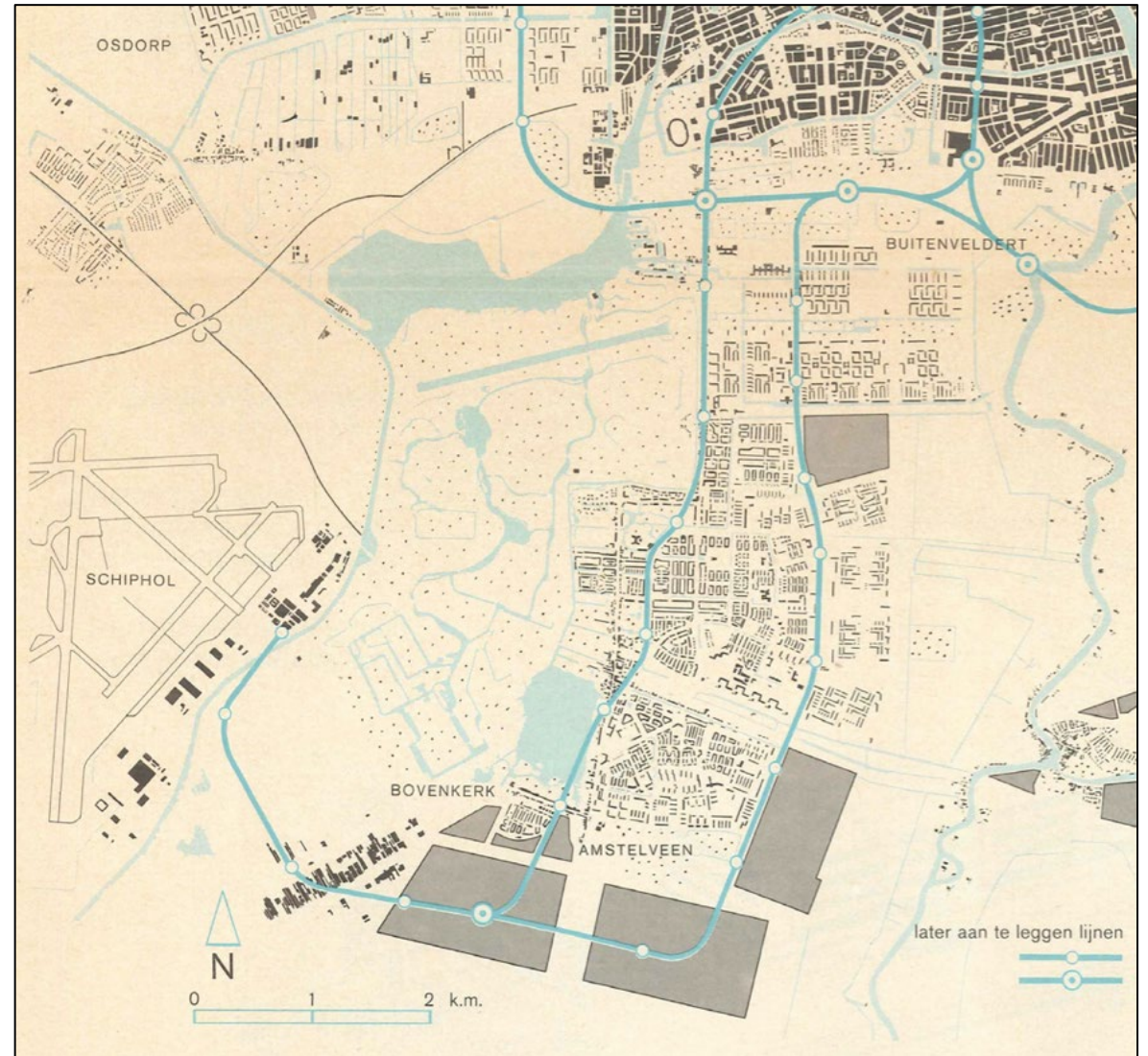
Stadsspoorplan 1986: twee lijnen naar Amstelveen.

Westelijk tracé volgt deels de voormalige
Haarlemmermeerspoorlijn

Oostelijk tracé de latere Amstelveenlijn

Amstelveenlijnen tot Schiphol

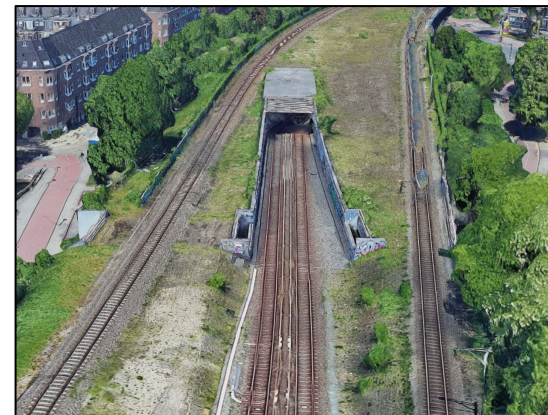
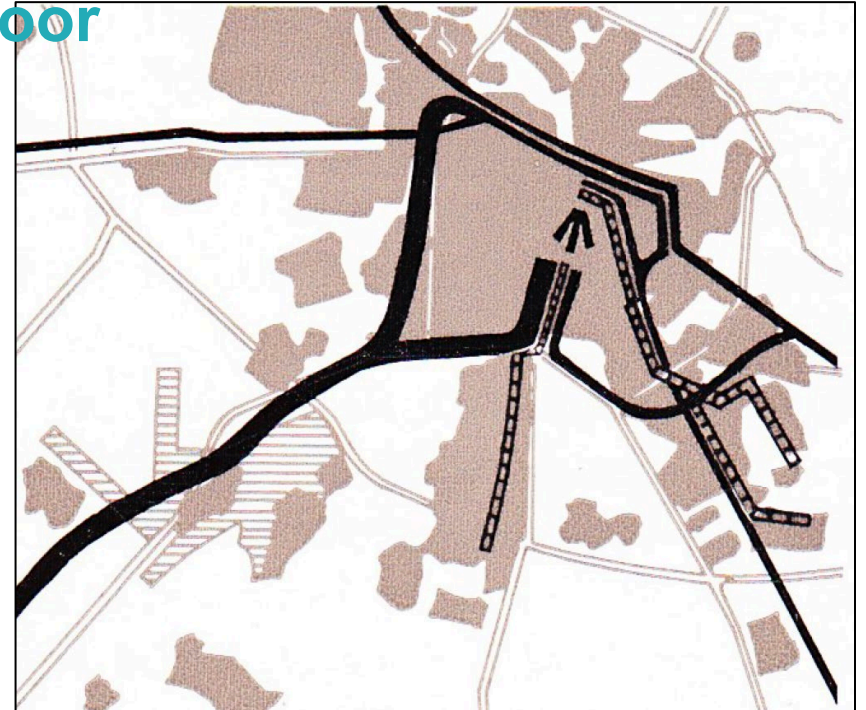
Ontsluiten werkgebied Schiphol-Oost (Fokker, KLM
onderhoud)



NS: Schipholspoorlijn integreren in stadsspoor

Spoor naar '75 (januari 1969)

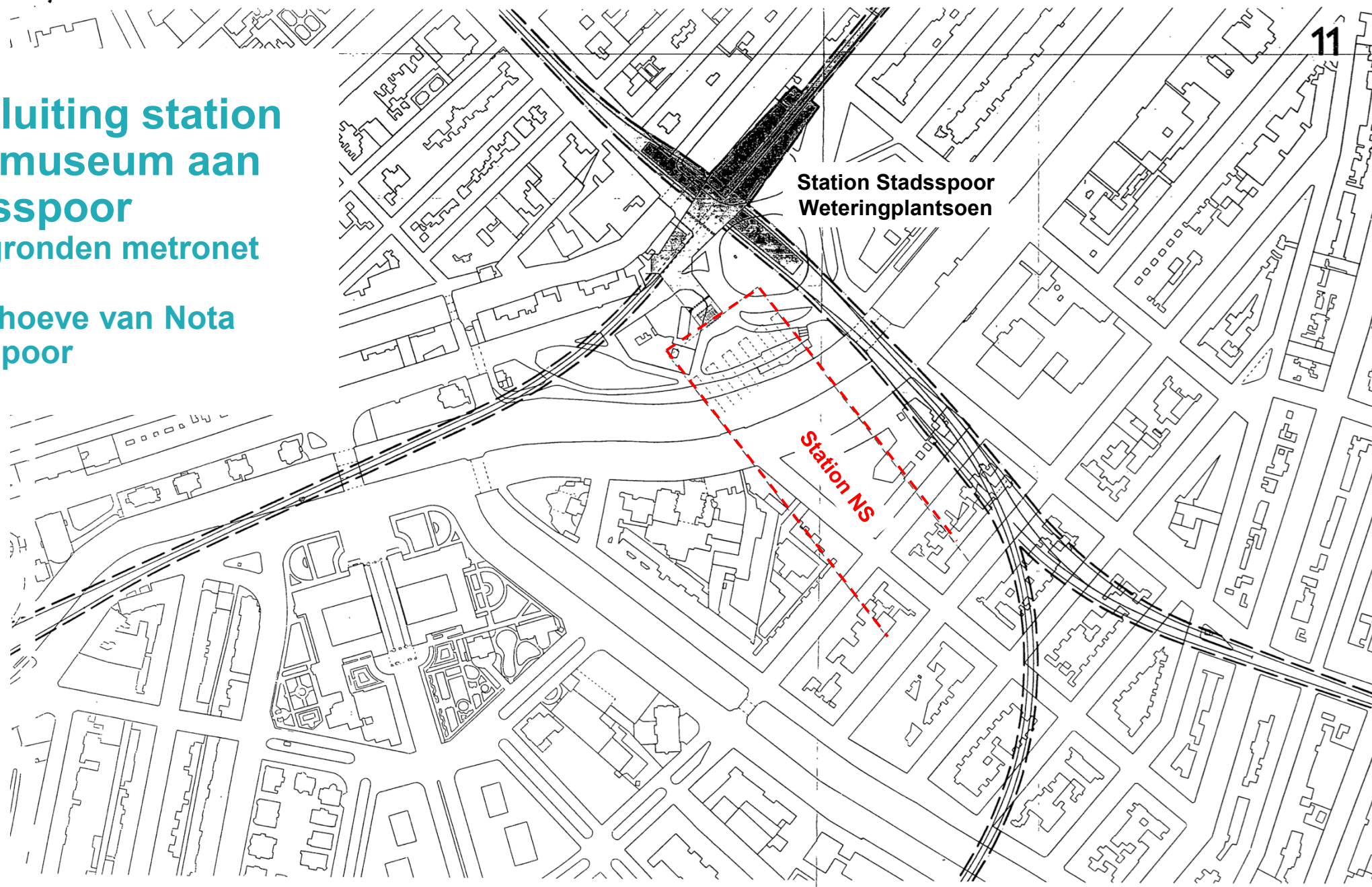
- Naast Schiphollijn ook lijn uit het Gooi naar Weteringcircuit, later door te trekken naar CS.
- Dan stations Weteringschans, Munt, Dam, CS voor stadstreinen *en* regionale treinen in centrum
- Spoorlijn uit Utrecht koppelen aan metro Oostlijn voor Randstadtreinen
- Amsterdam ziet niets in gecombineerd gebruik maar wil geen ruzie met NS
- Oostlijn gedimensioneerd op Randstadtreinen (sprinters)



Aansluiting station Rijksmuseum aan Stadsspoor

Plattegronden metronet
1964

Ten behoeve van Nota
Stadsspoor



1 FSTLIJN VIA HET WETERINGPLANTSOEN IN HET WESTELIJK DEEL VAN DE BINNENSTAD

Gebundelde deconcentratie, groeikernen

ov als maatwerk, niet als (metropolitaan) netwerk

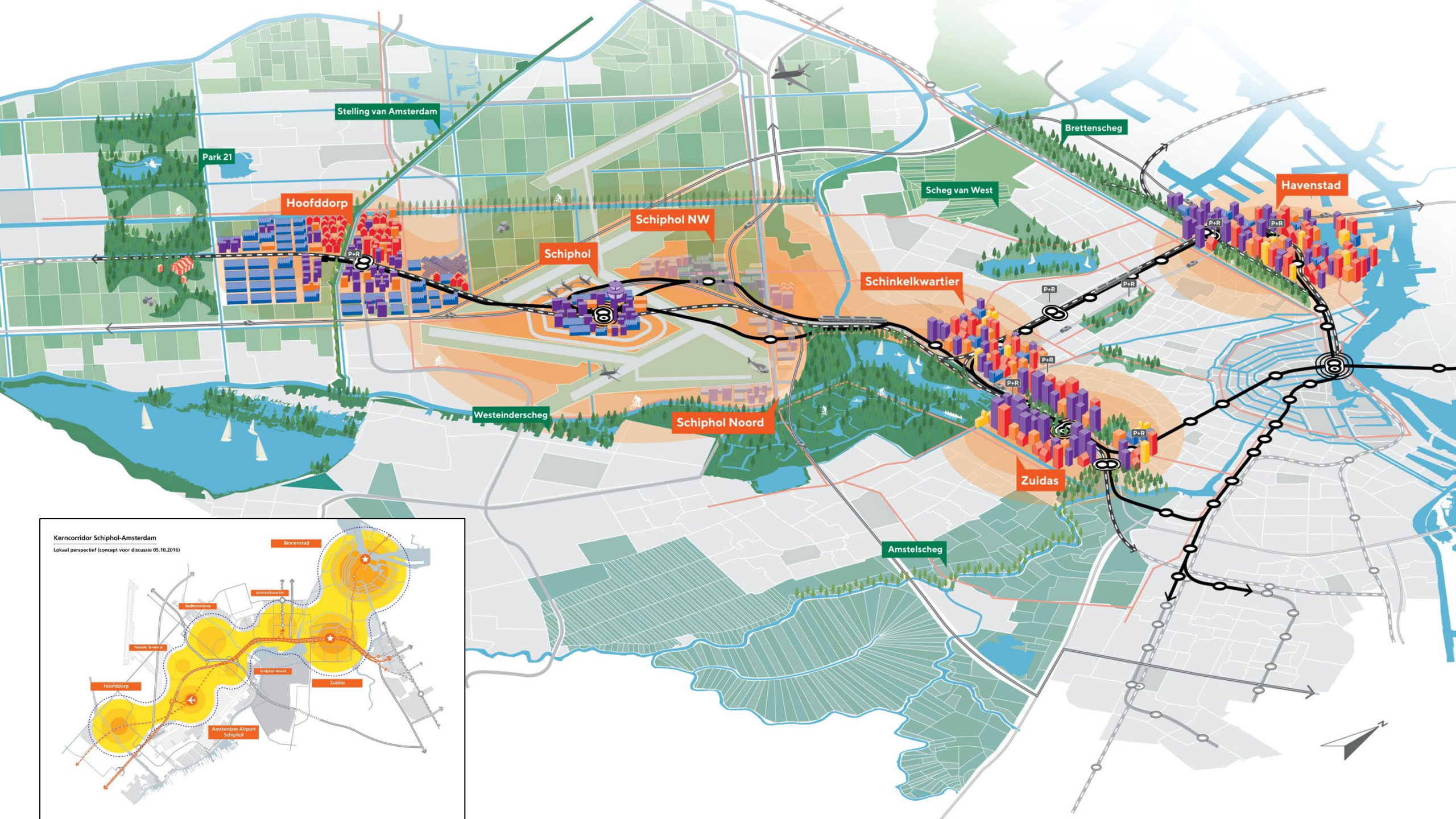
Spoorlijnen:

Schiphollijn, Flevolijn,

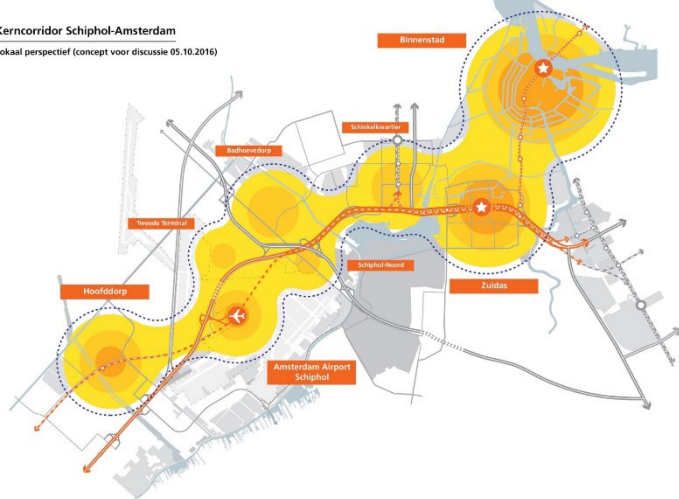
Hemtunnel.



Fragment ruimtelijke structuurschets van Nederland omstreeks 2000 uit de Tweede nota, 1966.

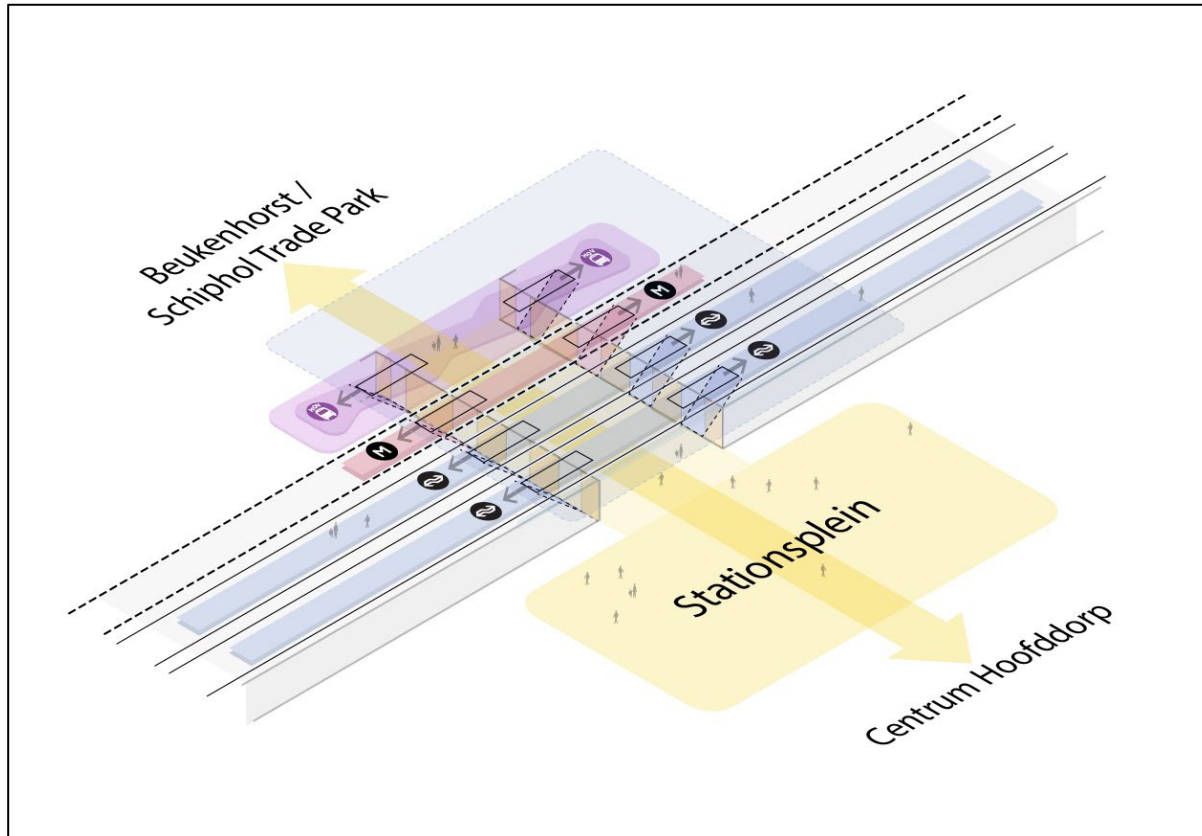


Kerncorridor Schiphol-Amsterdam
Lokaal perspectief (concept voor discussie 05.10.2016)



Station wordt Multimodale Knoop Hoofddorp (MKH)

Levendig stationsplein als kern van het Stationsgebied



Met komst metro neemt aantal reizigers toe van 20.000 naar 40-45.000 per dag voor trein + metro.

Werkhypothese MKH:

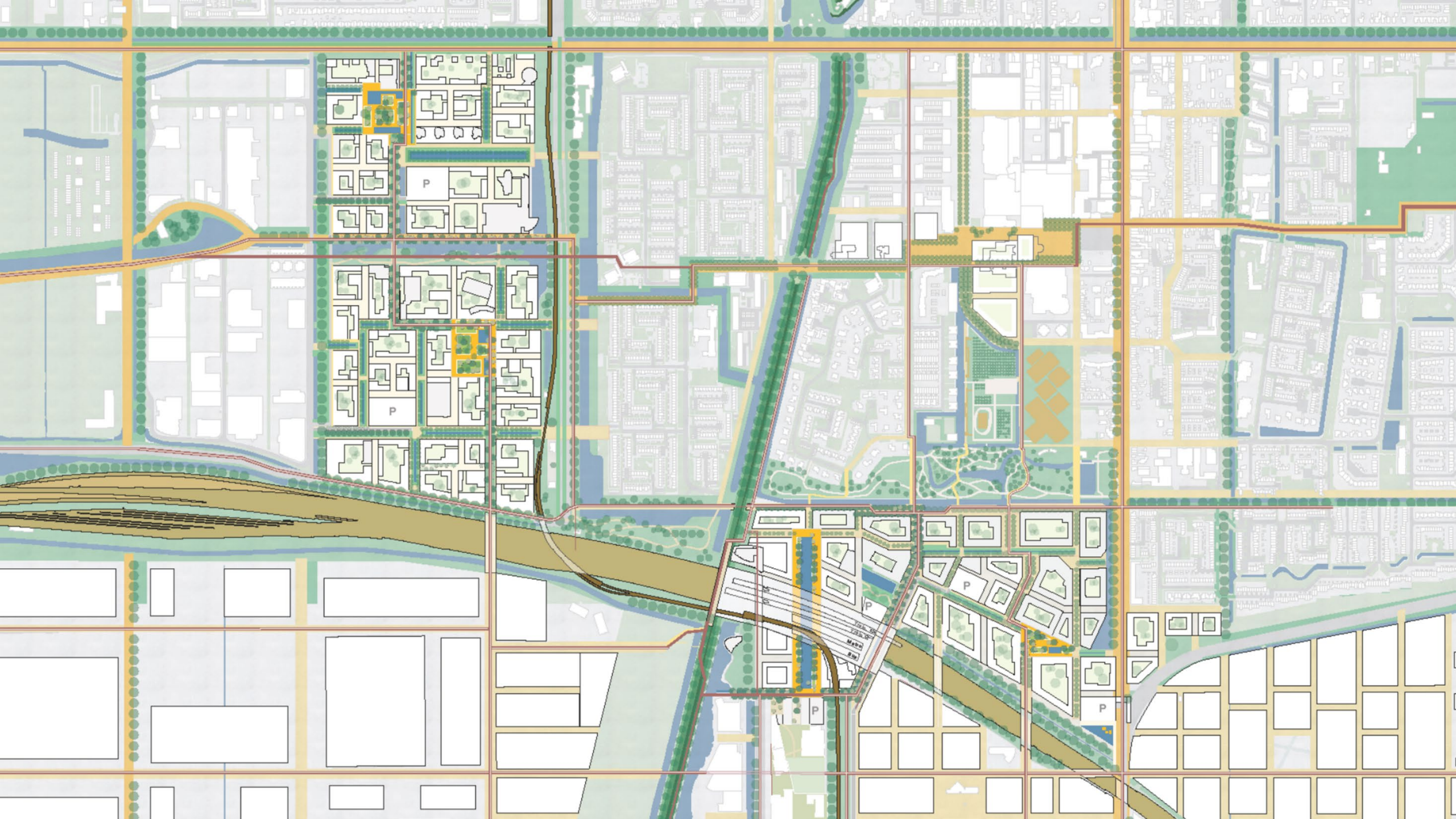
- Metro-perron toevoegen op dezelfde hoogte als treinperrons;
- Nieuw busperron op dezelfde hoogte voor alle bussen;
- Nieuwe centrale reizigerstunnel.

Stationsplein als levendig ontmoetingspunt.

Groei naar volwassen stad

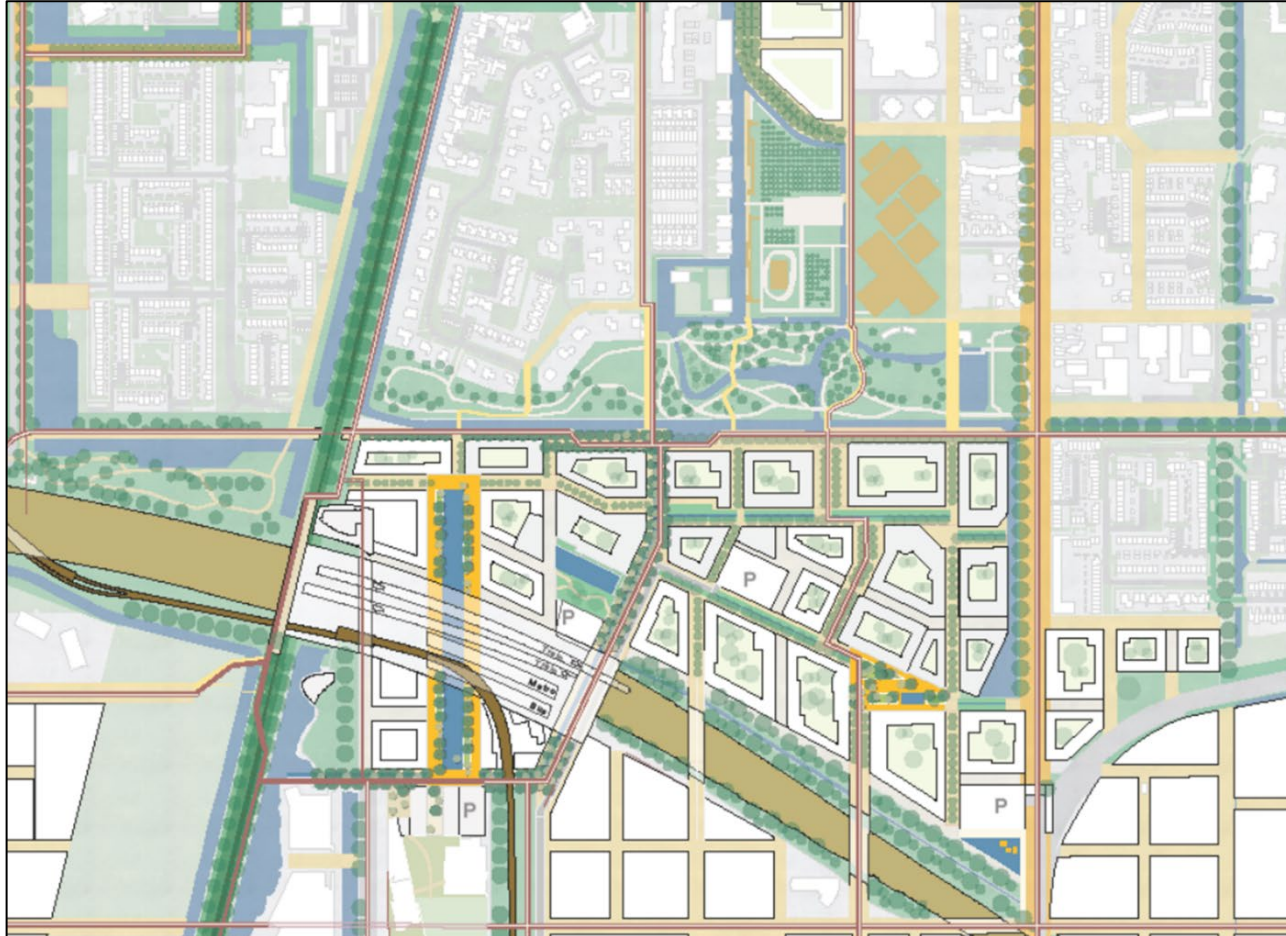
Stationsgebied onderdeel Schaalsprong Wonen





Interactieve stad | Stationskwartier

Bronpunt van ontmoeten, interactie, grootstedelijk, groene entree station



Hoogstedelijk gemengd gebied

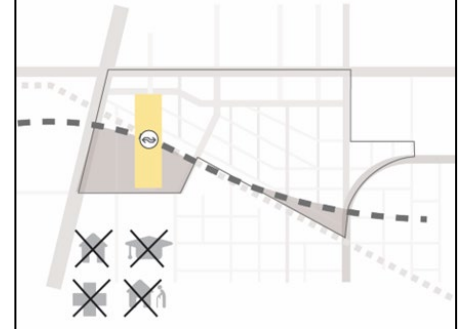
Voortbouwen op Hyde Park in noordelijk deel
(vooral wonen)

Ontmoetings- en verblijfsfuncties rond station:
hotel, congres- en vergadercentra, horeca, hoger
onderwijs, En wonen.

Programma MIX

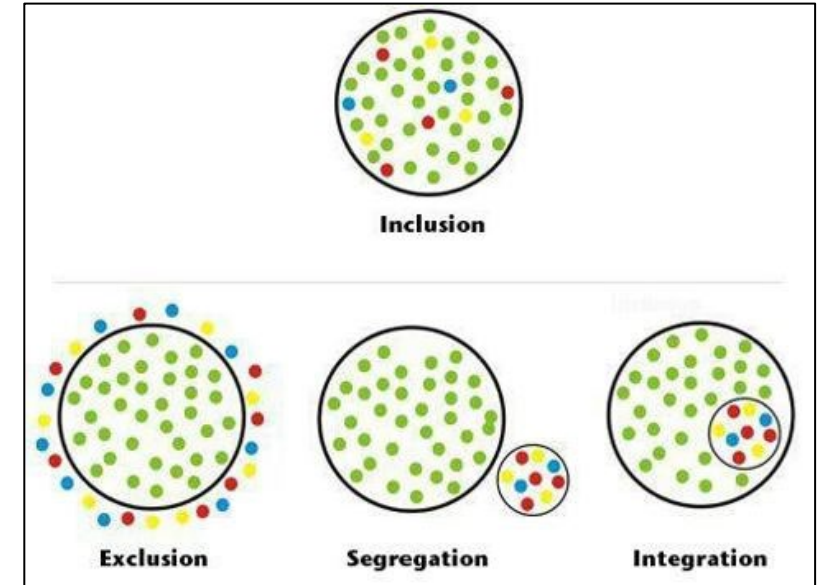


LIB 04



Interactieve stad | Stationskwartier

Bronpunt van ontmoeten, interactie, grootstedelijk, groene entree station



Stationsplein als levendig

Ontmoetingspunt voor mensen,
bedrijven, organisaties.

Integratie!

