

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Expo Vastgoed BV

Notitie afweging varianten ontsluiting Schalkstad

Datum 7 mei 2014
Kenmerk EXP001/Mdm/0006.02
Eerste versie 4 april 2014

1 Inleiding

De afgelopen jaren hebben diverse plannen de revue gepasseerd omtrent de herstructurering van het winkelcentrum Schalkstad in de gemeente Haarlem. Het doel van de herstructurering is altijd om een kwaliteitsimpuls te geven aan het winkelcentrum, waarbij naast de ombouw en uitbreiding van het winkelcentrum ook ruimte gemaakt wordt voor kantoren, woningen en andere publieke diensten. Daarnaast waren ook voorzieningen op het gebied van vrije tijd, cultuur en ontspanning in de plannen opgenomen. Deze plannen zijn inmiddels bijgesteld en nieuw leven ingeblazen. De doelstelling van de herstructurering is nog hetzelfde.



Inmiddels is een Coöperatieve Vereniging van Eigenaars opgericht in samenwerking met de gemeente onder de naam 'Projectmaatschappij Schalkstad'. De huidige plannen houden in dat het stadsdeelcentrum nog meer een verzorgende functie moet gaan krijgen dan in de huidige situatie. Daarnaast passen de aangepaste plannen qua ambitieniveau meer in de huidige tijd. In nevenstaande figuur is het plan in beeld weergegeven. Het plan voor de uitbreiding is opgeknipt in een tweetal fasen.

De eerste fase is op te splitsen in de volgende deelgebieden:

1. 1. Californiaplein/Floridaplein;
2. 2. Nice Passage;
3. 3. Europaweg.

De deelgebieden zijn in de figuur hiervoor weergegeven met nummers overeenkomstig vorenstaande opsomming. De tweede fase van het plan is weergegeven in dezelfde figuur met nummer 4 en betreft de zogenaamde zuidstrook.

Voor de genoemde ontwikkelingen moet het bestemmingsplan worden gewijzigd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten bij een bestemmingsplan onder meer de gevolgen voor verkeer en milieu inzichtelijk gemaakt worden. De Projectmaatschappij Schalkstad heeft Goudappel Coffeng BV daarom gevraagd onderzoek uit te voeren ten aanzien van verkeer en milieu ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure.

Er is gekozen voor het stapsgewijs aanvliegen van het proces. In de eerste stap is ingegaan op de hoofdlijn wat betreft de thema's verkeer en milieu voor de referentievariant. Uit de afsluiting van deze eerste stap bleek dat de verkeersafwikkeling en milieu problematisch waren. Dit resultaat was aanleiding om een tussenstap in te bouwen, waarbij nader gekeken is naar de ontsluiting van Schalkstad. Voor de ontsluiting van Schalkstad zijn varianten ontwikkeld. De resultaten hiervan worden in deze notitie beschreven. Gedetailleerd onderzoek naar verkeer en milieu zal plaatsvinden in een volgende stap van het bestemmingsplanproces.

Leeswijzer

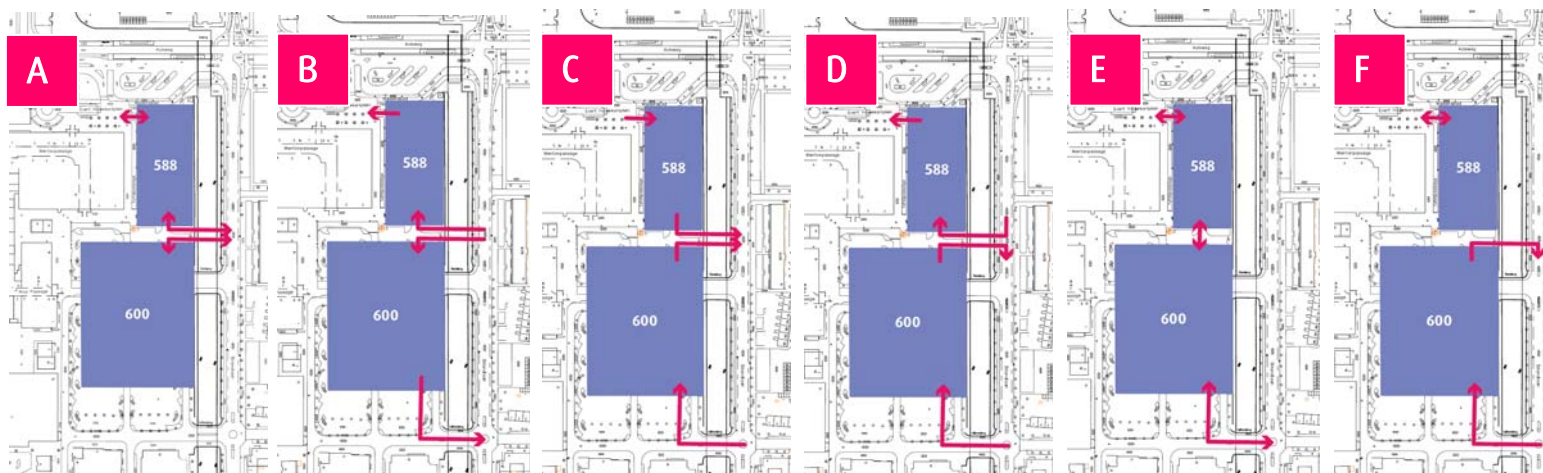
In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de varianten. In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten besproken. De effecten van de varianten worden kort beschreven in hoofdstuk 4. Vervolgens worden de effecten samengevat in een overzichtelijke scoringstabel. Tot slot staan in hoofdstuk 5 de conclusies en aanbevelingen.

2 Varianten

Voor de ontsluiting van Schalkstad zijn de volgende varianten ontwikkeld:

- variant A: in- en uitgangen gecentraliseerd;
- variant B: ingangen gecentraliseerd, uitgangen apart;
- variant C: uitgangen gecentraliseerd, ingangen per richting;
- variant D: uitgang nieuwe parkeergarage gecombineerd met de ingang van de bestaande parkeergarage;
- variant E: in- en uitgang per parkeergarage apart;
- variant F: bestaande parkeergarage een gecombineerde in- en uitgang aan de noordzijde, nieuwe parkeergarage in- en uitgang apart.

Hierna zijn de varianten gevisualiseerd.



Figuur 2.1: Varianten

Variant A

Dit is de eerder genoemde referentievariant. In de referentievariant is er sprake van een gecentraliseerde entree en uitgang van beide parkeergarages ter hoogte van de Floridabrug. De entree van de bestaande parkeergarage aan de Aziëweg blijft in deze variant aanwezig. In deze notitie wordt niet verder ingegaan op deze variant.

Variant B

In variant B is sprake van een gecentraliseerde entree van het winkelcentrum. Op de nieuwe Floridabrug is het alleen mogelijk de parkeergarage in te rijden. Uitrijden kan via de Californiëbrug voor de nieuwe parkeergarage en via de bestaande ingang aan de noordzijde voor de bestaande parkeergarage.

Een variatie op deze variant, variant B1, is dat er op de Californiëbrug gedwongen rechtsaf of rechtdoor gereden moet worden. Linksaf terug de Briandlaan op is dus niet meer mogelijk.

Variant C

Deze variant is in feite het omgekeerde van variant B. Op de Floridabrug is sprake van enkel een uitgang van beide parkeergarages. De ingangen van de parkeergarages zijn gesplitst. De entree van de nieuwe parkeergarage ligt bij de Californiëbrug, terwijl de entree van de bestaande parkeergarage bij de bestaande ingang aan de noordzijde ligt.

Variant D

Variant D combineert de varianten B en C. De entree van de bestaande parkeergarage ligt op de Floridabrug en de uitgang ligt bij de bestaande entree aan de noordzijde. Het is daarbij alleen mogelijk de bestaande parkeergarage in te rijden vanuit noordelijke richting. Voor de nieuwe parkeergarage ligt juist de uitgang op de Floridabrug. Daar is het alleen mogelijk rechtsaf uit te rijden richting het zuiden. De ingang van de nieuwe parkeergarage ligt op de Californiëbrug.

Variant E

In deze variant wordt de ingang met de uitgang van de parkeergarage gecombineerd. Daarbij is gekozen voor een locatie waarbij het verkeer als gevolg van de ontwikkelingen zo weinig mogelijk op de Briandlaan komt. Voor de bestaande parkeergarage betekent dat een in- en uitgang aan de noordzijde op dezelfde locatie als in de huidige situatie. Voor de nieuwe parkeergarage betekent dat een in- en uitgang op de Californiëbrug. Daarnaast is een doorkoppeling tussen beide garages in deze variant wenselijk.

Variant F

Deze variant heeft voor de bestaande parkeergarage hetzelfde uitgangspunt als variant E. Voor de nieuwe parkeergarage worden de in- en uitgang uit elkaar gehaald, waarbij de ingang ligt op de Californiëbrug.

3 Uitgangspunten

Bij het bepalen van de effecten is de verkeersafwikkeling als eerste in beeld gebracht. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De verhouding uit de tellingen tussen de toegangen tot het winkelcentrum zijn gebruikt om de verdeling van het verkeer bepalen.
- Vervolgens is voor de toegangen de richting van het verkeer bepaald op basis van tellingen. Op de Floridabrug betekent dat een verdeling van 67% naar het zuiden en 33% naar het noorden. Op de Californiëbrug betekent dat een verdeling van 33% naar het zuiden en 67% naar het oosten. Als laatste betekent het voor de Costa del Sol een verdeling van 50% naar het noorden en 50% naar het westen.
- Aangenomen is dat al het verkeer uit het westen parkeert op de Andalusië, het Rivierplein of het nieuwe Californiëplein.
- Bij de verdeling van verkeer over de bestaande en nieuwe parkeergarage (in variant B) kiest 40% voor de bestaande parkeergarage en 60% voor de nieuwe parkeergarage.
- De onbekende richtingen op het kruispunt Floridabrug - Briandlaan zijn uit het verkeersmodel gehaald.
- De verkeersafwikkeling is onderzocht (met behulp van berekeningen) op het kruispunt Floridabrug - Briandlaan. De overige kruispunten zijn ingeschat.

In tabel 3.1 is de verdeling van de herkomst of bestemming van het verkeer weergegeven.

	parkeergarage	Floridabrug	Californiëbrug	Costa del Sol	totaal
richting noord	6,40%	13,33%	8,25%	14,10%	42,08%
richting oost		27,07%	16,75%		43,82%
richting west				14,10%	14,10%

Tabel 3.1: Herkomst of bestemming verkeer

De verkeersafwikkeling is vervolgens gebruikt om het ontwerp van de verschillende varianten te ontwikkelen. Daarbij is ingezoomd op de varianten B, C en D. In de berekeningen is alleen gerekend met deze varianten, omdat varianten E en F geen of minder effect hebben dan deze varianten. De effecten voor geluid zijn op basis van de verdeling van het verkeer ingeschat.

4 Effecten

Verkeersafwikkeling

Uit de berekeningen blijkt dat de varianten B t/m F qua verkeersafwikkeling op de Floridabrug mogelijk zijn met een voorrangsregeling. Daarnaast is een robuustheidscheck uitgevoerd. In de berekeningen is daarvoor gerekend met 20% extra verkeer om op die manier de toekomstvastheid van de oplossing te bepalen en uitspraken te kunnen doen over een hele drukke zaterdag.

In variant B is een linksafvak noodzakelijk op de Briandlaan, voor het linksafslaande verkeer richting de Floridabrug. Uit de robuustheidscheck blijkt dat variant B niet meer goed af te wikkelen is. De optimalisatievariant B1 biedt daarbij te weinig oplossend vermogen om de robuustheidscheck te doorstaan.

In de varianten C t/m F zijn geen maatregelen noodzakelijk. Daarnaast zijn in deze varianten geen maatregelen noodzakelijk om het verkeer af te wikkelen. Uit de robuustheidscheck blijkt dat het verkeer met de toename van het verkeer afgewikkeld kan worden. Variant E scoort van de varianten het beste qua verkeersafwikkeling, omdat er in deze variant geen in- of uitgang op de Floridabrug aanwezig zijn.

Naast de verkeersafwikkeling op het kruispunt Floridabrug - Briandlaan is ook een inschatting gemaakt van de verkeersafwikkeling op de kruispunten Briandlaan - Californiëbrug en Aziëweg - bestaande parkeergarage. De verkeersafwikkeling op het laatste kruispunt is in de varianten B en D vergelijkbaar met de doorgerekende variant A. Variant C scoort beter, doordat op dit kruispunt nu alleen rechtsafslaand verkeer mogelijk is. E en F scoren minder goed, doordat beide richtingen mogelijk zijn.

Voor wat betreft het kruispunt Briandlaan - Californiëbrug zijn de verschillen klein. De belasting van de rotonde wordt wel anders per variant. De exacte effecten hiervan dienen in nader onderzoek nog in kaart te worden gebracht voor de voorkeursvariant.

Geluid

De effecten op geluid van de onderzochte varianten zijn voor de varianten B, C en D grotendeels vergelijkbaar met de reeds doorgerekende variant. In variant B blijft een groot deel van het verkeer over de Briandlaan rijden, vermoedelijk zelfs al het verkeer. In B1 zal het effect positiever zijn, doordat er één richting uitgehaald wordt met de verplichte rijrichting.

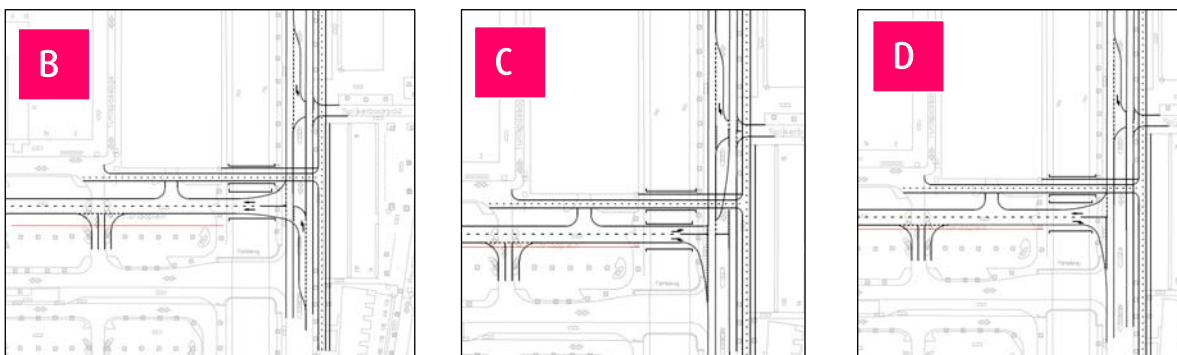
Varianten C en D zijn positiever dan B, omdat in deze varianten ook één richting van de Briandlaan afgehaald wordt. In variant C gaat het om het verkeer dat de bestaande parkeergarage in rijdt. Dit wordt opgevangen aan de noordzijde van de bestaande parkeergarage. In variant D is het juist verkeer dat deze parkeergarage verlaat dat niet meer over de Briandlaan rijdt. In varianten E en F worden zelfs twee richtingen van de Briandlaan afgehaald, namelijk het in- en uitrijdende verkeer voor de bestaande parkeergarage. Daarbij is het te verwachten dat de effecten van varianten C en D nog beperkt zijn en dat varianten E en F mogelijk een significant effect hebben.

Ruimtelijke inpassing

De ruimtelijke inpasbaarheid is in beeld gebracht voor de varianten die gebruik maken van de Floridabrug, namelijk de varianten B, C en D. Variant E maakt helemaal geen gebruik van de brug en variant F maakt beperkter gebruik van de brug (en is daarmee vergelijkbaar met variant C). In figuur 4.1 is het ontwerp van de varianten weergegeven. In bijlage 1 zijn de ontwerpen nogmaals weergegeven.

Daaruit blijkt dat de varianten ruimtelijk goed inpasbaar zijn. Vanuit het ontwerp gereede- neerd geniet variant D echter licht de voorkeur. De oversteek voor de fietser en de voet- ganger richting het winkelcentrum zijn in deze variant het meest verkeersveilig vorm te geven.

Een aandachtspunt voor het uiteindelijke ontwerp van de gekozen variant is de fietsover- steek op deze plek, in combinatie met de passage langs de parkeergarage. Naast fiets- verkeer is expeditieverkeer een aandachtspunt. Het is nog niet exact duidelijk hoe de routing van dit verkeer. In het ontwerp is rekening gehouden deze onzekerheid door voldoende ruimte te laten tussen beide parkeergarages (20 meter). Daarmee wordt qua routing niks onmogelijk gemaakt.



Figuur 4.1: Ruimtelijke inpasbaarheid per variant

Hiervoor is enkel ingegaan op de ruimtelijke inpasbaarheid ter hoogte van de Florida- brug. Nader gedetailleerd onderzoek zal moeten uitwijzen of de varianten op de Californiebrug, het Evert Haverkortplein en de Aziëweg ruimtelijk inpasbaar zijn.

Logica voor de gebruiker

Ook is gekeken naar de logica voor de gebruiker. Hieronder wordt verstaan hoe helder het voor de klant van het winkelcentrum is hoe hij of zij bij de parkeergelegenheid komt. Daarbij is variant B het meest logisch voor de klant. Immers zijn de ingangen van de parkeergarages geconcentreerd op één plek. Variant C is daarin minder logisch, echter zijn de ingangen wel gepositioneerd op een locatie waar de klant direct vanuit zijn herkomst de parkeergarage in kan rijden.

In variant D worden in- en uitgangen van elkaar gesplitst. Voor klanten uit het noorden is de routing anders dan voor klanten uit het oosten. Daardoor scoort deze variant, net als variant F die eenzelfde systeem kent, minder. Variant E is vergelijkbaar met variant C en scoort derhalve hetzelfde.

Robuustheid

Voor dit criterium is gekeken naar het effect van het wegvallen van een enkele verbinding. In feite is de Floridabrug daarvoor maatgevend. Als deze verbinding uitvalt, is het in alle varianten niet meer mogelijk de beide parkeergarages in, dan wel uit of een combinatie daarvan te rijden. Derhalve zijn de varianten niet onderscheidend ten opzichte van elkaar.

Samenvatting

Vorenstaande resultaten zijn samengevat in de volgende scoringstabel.

aspect		A	B	B1	C	D	E	F
verkeersafwikkeling	Aziëweg	0	0	0	+	0	-	-
	Floridabrug	-	0	0	+	++	+++	++
	Californiëbrug	0	0	0	0	0	0	0
geluid	Briandlaan	-	0	+	+	+	++	++
ruimtelijke inpassing	bomen, langzaam verkeer en breedte brug	-	0	0	+	++	++	+
logica voor klant		++	++	++	+	-	+	-
robustheid		-	0	0	0	0	0	0

Tabel 4.1: Scoringstabel

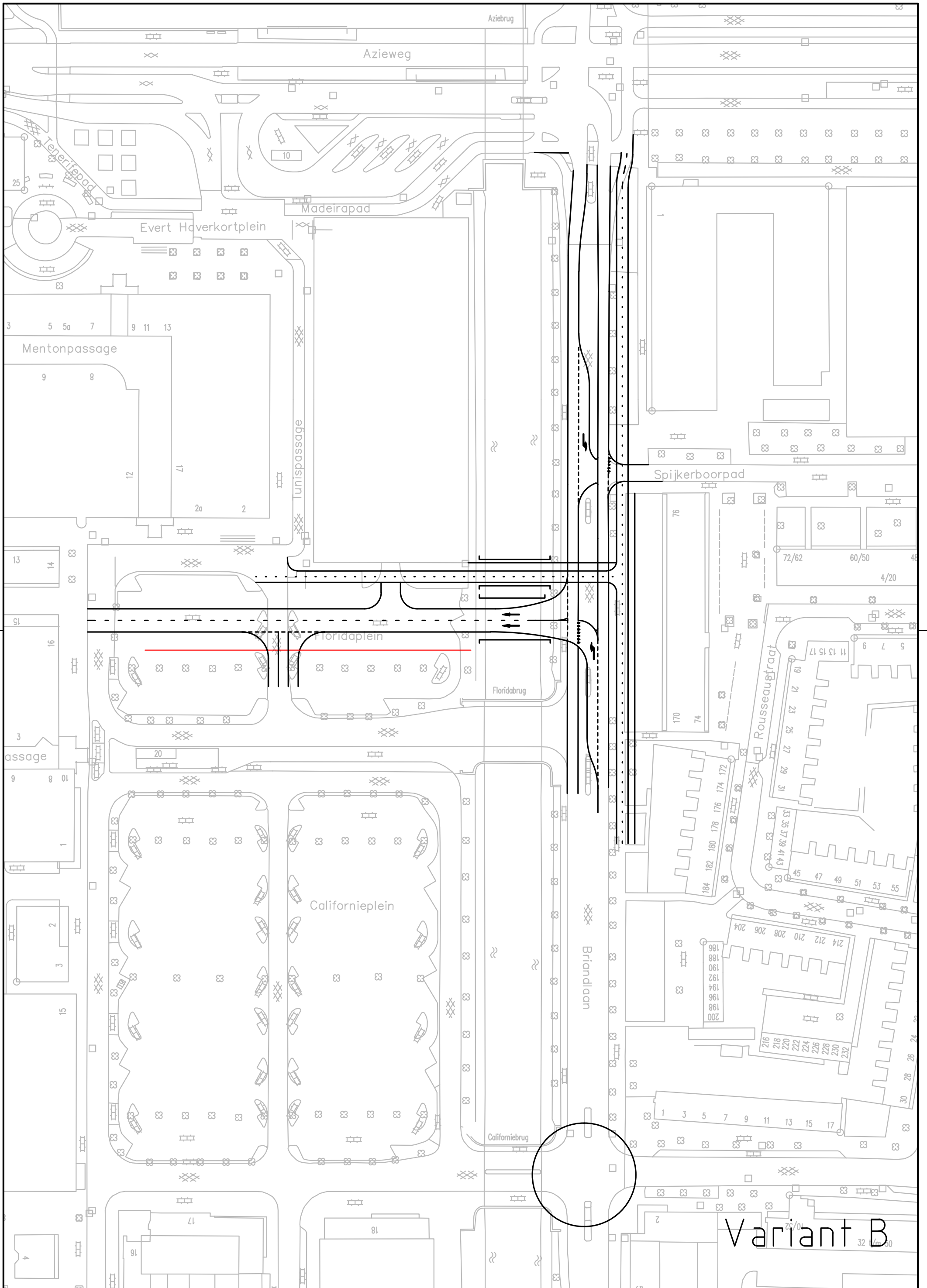
5 Conclusies en aanbevelingen

In deze notitie zijn meerdere verkeersvarianten onderzocht om tot een betere situatie voor verkeer en milieu te komen. Uit de notitie is gebleken dat alle varianten ten aanzien van de verkeersafwikkeling mogelijk zijn voor wat betreft de Floridabrug. Daarnaast is ook op de Briandlaan een lagere verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit te verwachten dan 0,8. Daarmee zijn de varianten voor deze punten haalbaar te noemen.

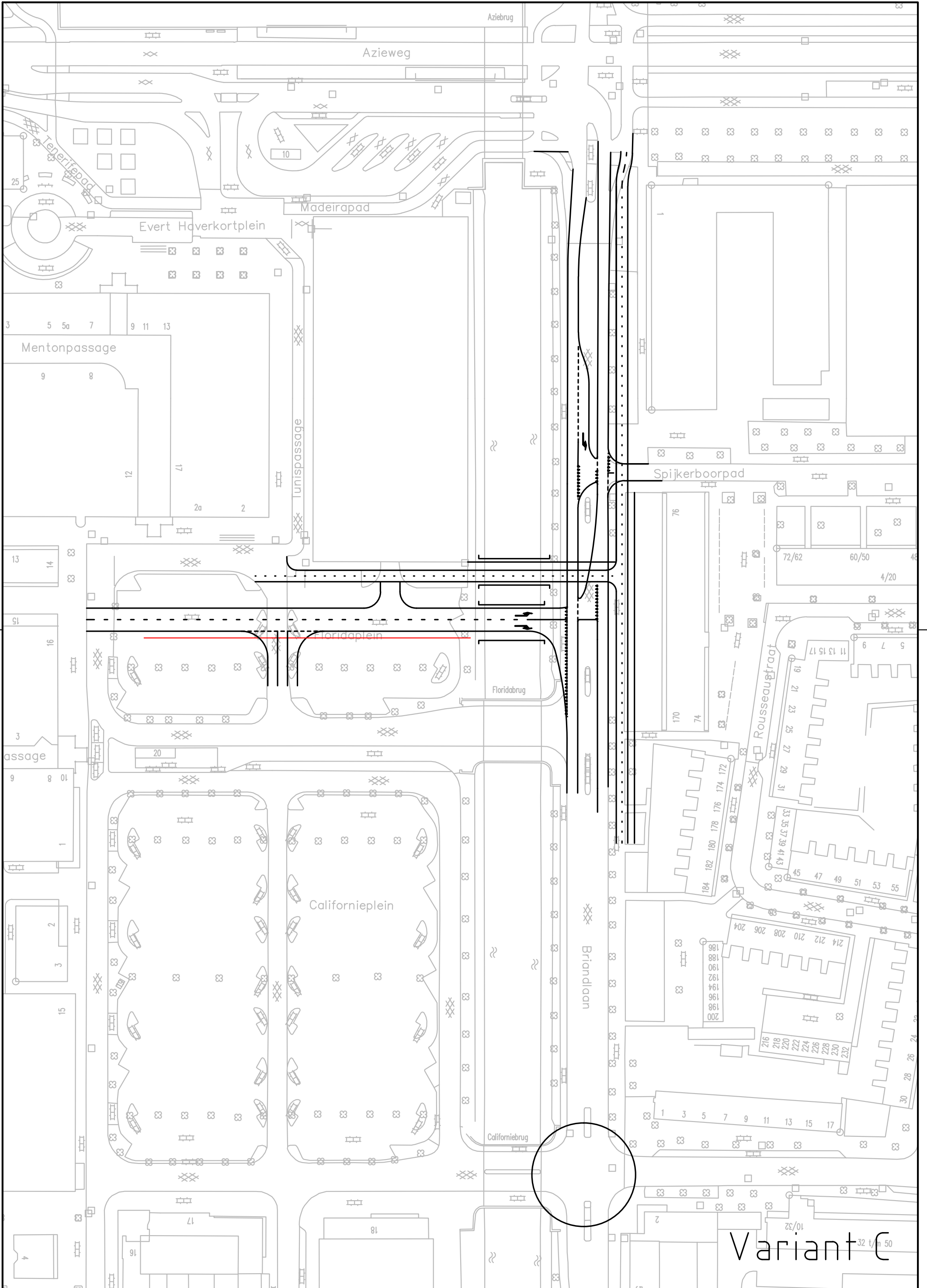
Voor de geluidbelasting is minder winst te behalen. Op basis van globale vuistregels zal deze slechts beperkt afnemen bij de onderzochte varianten. Er zullen nog steeds hogere waarden voor geluid aangevraagd moeten worden.

Het stedenbouwkundig plan (SDO++) is nog niet door de gemeenteraad als aangepast stedenbouwkundig plan voor Schalkstad vastgesteld. Dit betekent dat er nog wijzigingen mogelijk zijn. Aangezien wijzigingen in het stedenbouwkundig plan grote invloed kunnen hebben op de uitkomsten van geluidonderzoek en op de (on)bruikbaarheid daarvan voor het verdere bestemmingsplanproces, is ervoor gekozen nog geen gedetailleerd verkeers- en geluidonderzoek uit te voeren.

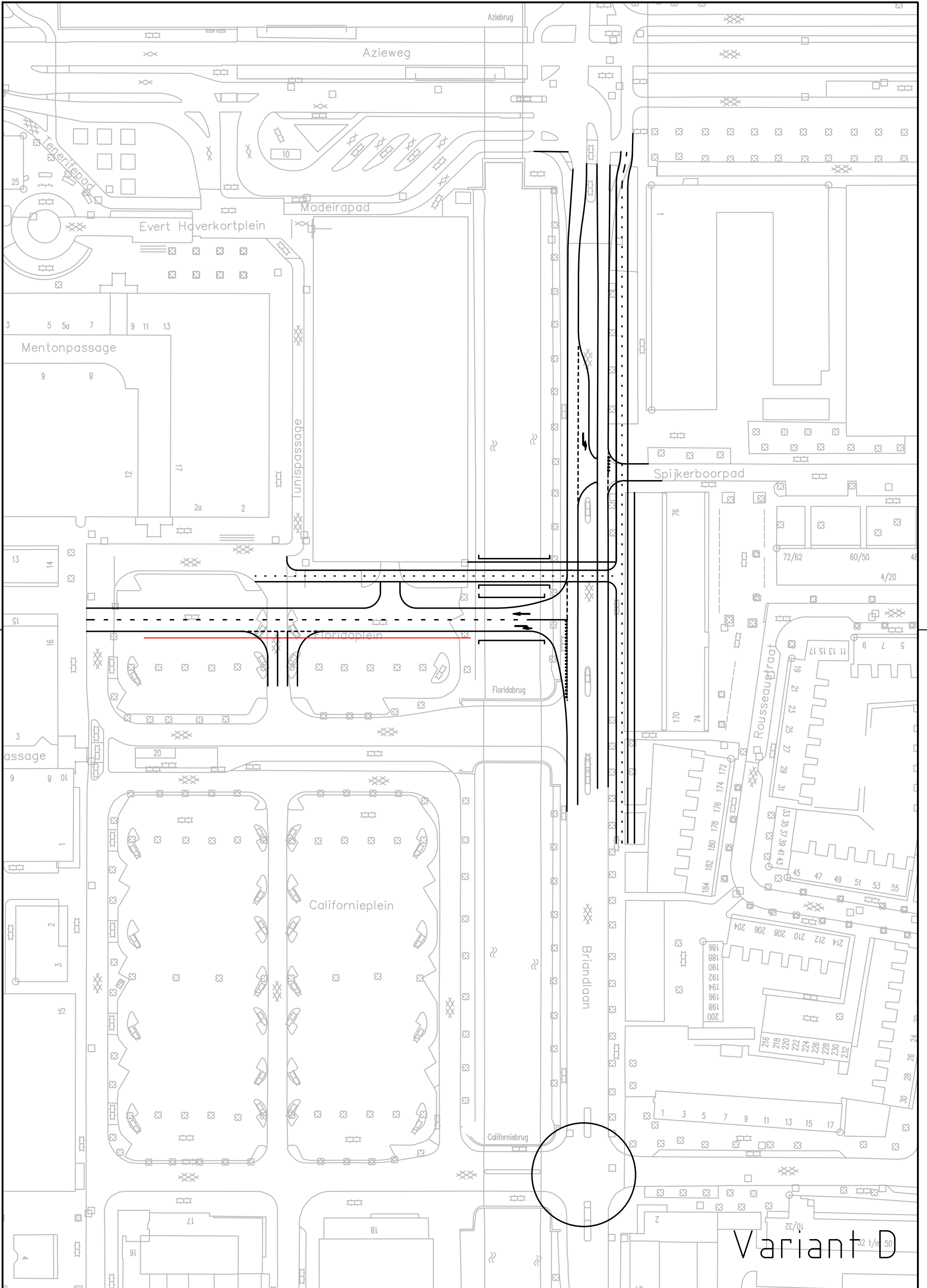
Voor deze fase wordt volstaan met de voorliggende notitie. In de vervolgfase van het bestemmingsplan zal gedetailleerd onderzoek worden uitgevoerd en de resultaten daarvan worden opgenomen in het (concept en/of ontwerp) bestemmingsplan.



Variant B



Variant C



50
1/19
22
10/32
Variant D