



**Gemeente  
Haarlem**

**STEDENBOUWKUNDIG PLAN  
Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid**

4 april 2023

STEDENBOUWKUNDIG PLAN  
**Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid**

maart 2023

# INHOUDSOPGAVE

<b>INLEIDING</b>	<b>4</b>
<b>BESTAANDE KADERS</b>	<b>6</b>
<b>LOCATIEKEUZE</b>	<b>9</b>
<b>SCHAALNIVEAU EN OMGEVING</b>	<b>11</b>
Verbinding op verschillende schaalniveaus	12
Lopende ontwikkelingen rond de hub	13
<b>RUIMTELIJKE BOUWSTENEN</b>	<b>15</b>
<b>ROUTING EN MOBILITEIT</b>	<b>23</b>
Beleving en gebruikservaring van de fietser	26
<b>OPENBARE RUIMTE EN SFEERGEBIEDEN</b>	<b>27</b>
<b>BEELDKWALITEITSPARAGRAAF</b>	<b>35</b>
Beeldkwaliteit bebouwde delen	36
Uitgangspunten inrichting openbare ruimte	38
<b>PLANKAART EN REGELS</b>	<b>43</b>
Plankaart SP bovengronds	44
Plankaart SP ondergronds	45
Schetsontwerp openbare ruimte	46
Regels SP checklist	47

# INLEIDING

# INLEIDING

## Stedenbouwkundig Plan

Voorliggend stedenbouwkundig plan (SP) vormt een nadere uitwerking van het eerder door de gemeenteraad vastgestelde Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Het SP vormt het ruimtelijk kader voor de inrichting van de openbare ruimte, het architectonisch ontwerp en de beeldkwaliteit in het algemeen. Op basis van het SP kan de gemeente een ruimtelijke procedure in de zin van een bestemmingsplan of een omgevingsplan opstarten, evenals een uitgebreide procedure als afwijking van het bestaande bestemmingsplan.

Ontwerpde partijen als architecten, landschapsarchitecten en technisch ontwerpers zijn gebonden aan de uitgangspunten zoals in het kader van voorliggend SP zijn opgesteld.

## Plangebied

Het plangebied wordt aan de westkant begrensd door het Spaarne en het begin van de Rustenburgerlaan, aan de noordkant door de J.J. Hamelinkstraat en de noordzijde van de Schipholweg. De oostkant loopt tot aan de Europaweg. Aan de zuidkant wordt het plan begrensd door het toekomstige Spaarnepark en de ontwikkeling aan de Schipholpoort.

## Invloedsgebied

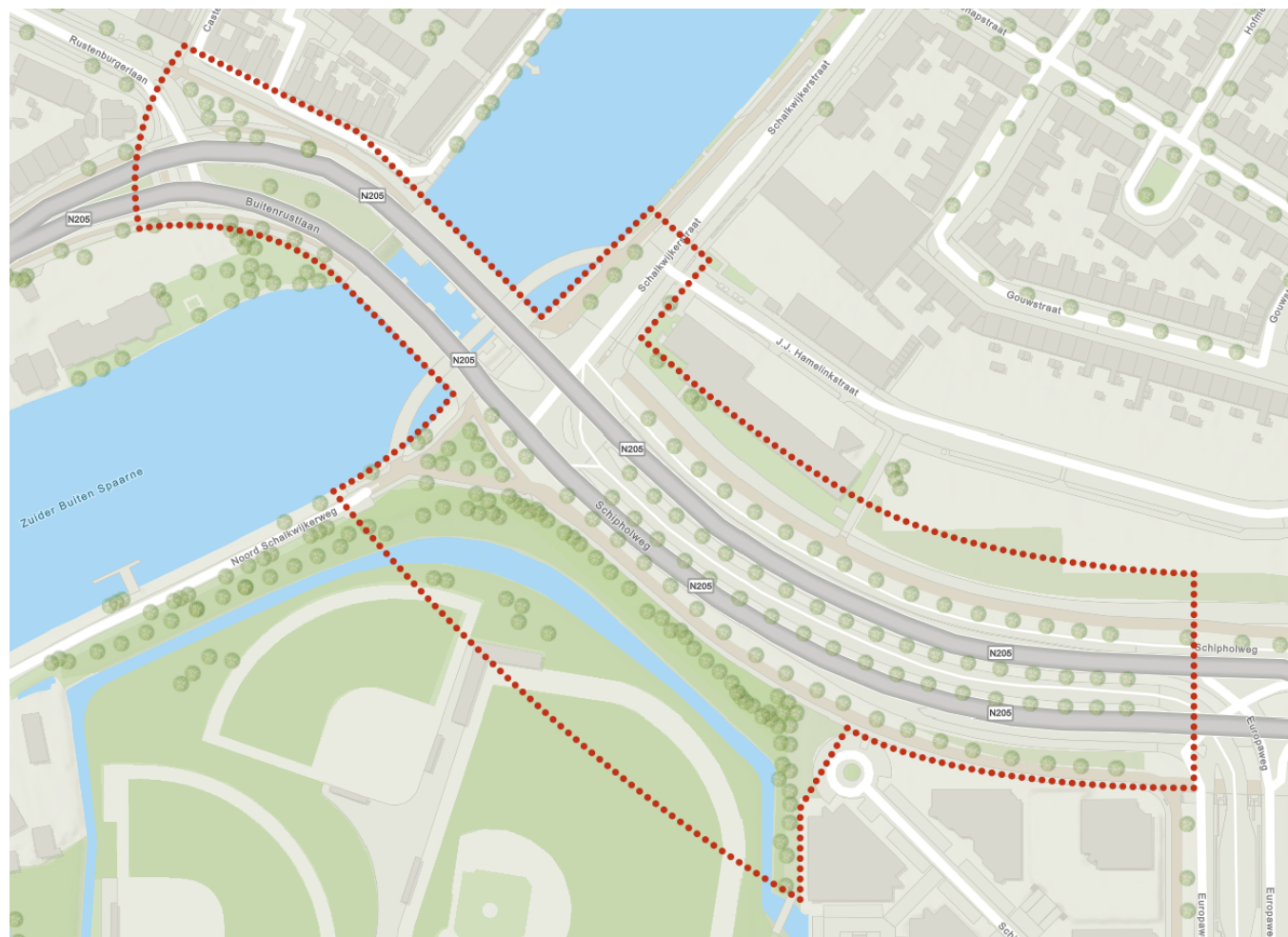
Het invloedsgebied van de ontwikkeling is groter dan het plangebied. Dit komt mede door voorgestelde veranderingen in de autoverkeersstructuur en invloed op het (Hoogwaardig) Openbaar Vervoersnetwerk (HOV). Het invloedsgebied is niet in kaartbeelden gevat, maar wordt omschreven in de betreffende onderbouwende

stukken.

## Kwaliteitsborging

Voor de totstandkoming van dit SP is gebruikgemaakt van een onafhankelijk extern kwaliteitsteam onder leiding van de stadsarchitect. Het kwaliteitsteam heeft

erop toegezien dat de geformuleerde ontwerpuitgangspunten tot de gewenste ruimtelijke kwaliteit leiden en tegemoet komen aan de gestelde ambities zoals in het SPVE zijn geformuleerd. De samenwerking met het kwaliteitsteam wordt na vaststelling van het SP in de ontwerpfase doorgezet.



ligging van het plangebied

# BESTAANDE KADERS

## BESTAANDE KADERS

### STEDENBOUWKUNDIG PROGRAMMA VAN EISEN

Het SPVE Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid is in 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. Het SPVE geeft op hoofdlijn sturing aan de gebiedsontwikkeling rond het knooppunt. Dit betreft zowel de ontwikkelprojecten als de mobiliteitshub zelf. In het SPVE worden ruimtelijke ambities geformuleerd en is een eerste aanzet tot de beeldkwaliteit gegeven. Het SPVE stoelt op vastgesteld beleid zoals de Omgevingsvisie en het Mobiliteitsbeleid.

Het realiseren van een hoogstedelijke nieuwe plek in de stad met een eigen herkenbare identiteit vormt het centrale thema van het SPVE. Om een hoogstedelijk leefmilieu te ontwikkelen, zijn voor de locatie drie factoren van groot belang:

- het terugdringen van de dominantie van de auto
- het creëren van ruimte voor voetgangers en fietsers
- het realiseren van een mobiliteitshub

De mobiliteitshub zelf vormt de motor van de ambitie en de aanleiding om bestaande verkeersstructuren te herzien.

De ambities uit het SPVE kunnen in drie delen worden opgesplitst: de openbare ruimte, stedenbouw en architectuur, en als laatste routing en mobiliteit. Daarnaast worden de belangrijkste uitgangspunten vermeld. Voorliggend SP formuleert op deze uitgangspunten een antwoord, waarmee een relevante en concrete vertaling ontstaat voor het ontwerp van de openbare ruimte, het architectonisch ontwerp en het technisch ontwerp.

#### Openbare ruimte

- royale opzet voor voetganger en fietser die beweging stimuleert
- gericht op verblijven
- groenstedelijk (lommerrijk) en duurzaam, klimaatmaatregelen direct meeontworpen
- plangebied mag afwijken van inrichting rest van de Schipholweg
- pleingebied is een verhard plein met veel groenvakken en bomen
- busstation en rijbanen maken onderdeel uit van de pleinruimte en zijn geen los element
- bomen plaatsen om zichtlijnen te versterken
- aanvullen en uitbreiden hoofdbomenstructuur
- aanhelen ontbrekend deel groenstructuur Spaarne/Schalkwijkerstraat
- het aantal boomsoorten en plantsoorten neemt toe
- hoeveelheid asfalt neemt af en in ieder geval niet toe
- soepele overgang naar functies Spaarnepark

#### Stedenbouw en architectuur

- transparante vormgeving
- open, toegankelijk en gastvrij
- helder afleesbare nieuwe identiteit
- 24 uur per dag aantrekkelijk en veilig
- dynamische (commerciële) functies tussen 08.00 en 24.00 uur
- goed verblijfsklimaat mbt wind NEN-8100-norm voor verblijfsplekken
- groene doorzichten vanaf Schalkwijkerstraat en Paltstraat/Hamelinkstraat

#### Routing en mobiliteit

- soepele overstap fiets en HOV
- ingangen fietsparkeren sluiten aan op fietsroutes
- logische oversteek/onderdoorgang voor voetgangers onder Schipholweg

## GEBIEDSCONCEPT HAARLEM NIEUW-ZUID

Als uitwerking van het SPVE heeft de gemeente in samenspraak met de stakeholders in het gebied een Gebiedsconcept opgesteld waarin de gedeelde ambitie voor de totaalontwikkeling van Haarlem Nieuw-Zuid tot uiting komt. Het concept bestaat uit vijf bouwstenen (zie figuur) en komt voort uit de bestaande kwaliteiten van het gebied. Het concept geeft invulling aan de drie kernwaarden: verbindend, gezond en flow. De mobiliteitshub staat hierin centraal als plek waar reizigers in- en uitstappen en doorheen reizen, maar ook als verbindend element tussen de verschillende gebouwontwikkelingen.

De passage (de oversteek) van de Schipholweg is hierbij een belangrijk onderdeel. Loop- en fietsstromen komen hier samen en de passage nodigt uit tot wisselwerking tussen noord en zuid, Slachthuisbuurt en Schalkwijk, oud en nieuw. Ook landschappelijk en functioneel opent de passage het Spaarnepark voor de omgeving en draagt het bij aan de bouwsteen 'Urban Sports'. Tot draagt een kwalitatieve en herkenbare inrichting van de openbare ruimte bij aan het gevoel van verbinding tussen de verschillende ontwikkelingen.



bouwstenen gebiedsconcept met daarin de mobiliteitshub als onderdeel van de 'oversteek'

### DEFINITIE MOBILITEITSHUB

Het begrip 'Mobiliteitshub' wordt tegenwoordig voor een veelheid gebruikt aan vervoersknooppunten gebruikt. Zo wordt het begrip toegepast op parkeergarages met een fietsenstalling, treinstations en op plekken waar deelmobiliteit wordt gekoppeld aan tram- of bushaltes.

Het begrip Mobiliteitshub in dit stedenbouwkundig plan staat gelijk aan een multimodaal OV-Knooppunt, ofwel

een station zonder trein. Dat wil zeggen dat kan worden overgestapt tussen (H)OV-bussen onderling, tussen verschillende modaliteiten zoals fiets en bus en voetgangers en bus, en dat aanvullende ruimte wordt gecreëerd voor het faciliteren van aanvullend vervoer zoals (deel-) auto's en taxi's op een Kiss & Ride-spot. Het plan is toegerust op en gedimensioneerd voor een verdere ontwikkeling van het OV zoals de komst van regionale trams of Bus Rapid Transitsystemen.



# LOCATIEKEUZE

## LOCATIEKEUZE

### SPVE

In het SPVE is een bredere zone aangegeven waarin de mobiliteitshub ontwikkeld kan worden. Het SPVE gaat uit van een drietal locaties gelegen aan de Schipholweg waarvan is aangegeven dat de exacte locatie door middel van een aparte studie bepaald zou worden.

### VARIANTENSTUDIE MOBILITEITSHUB

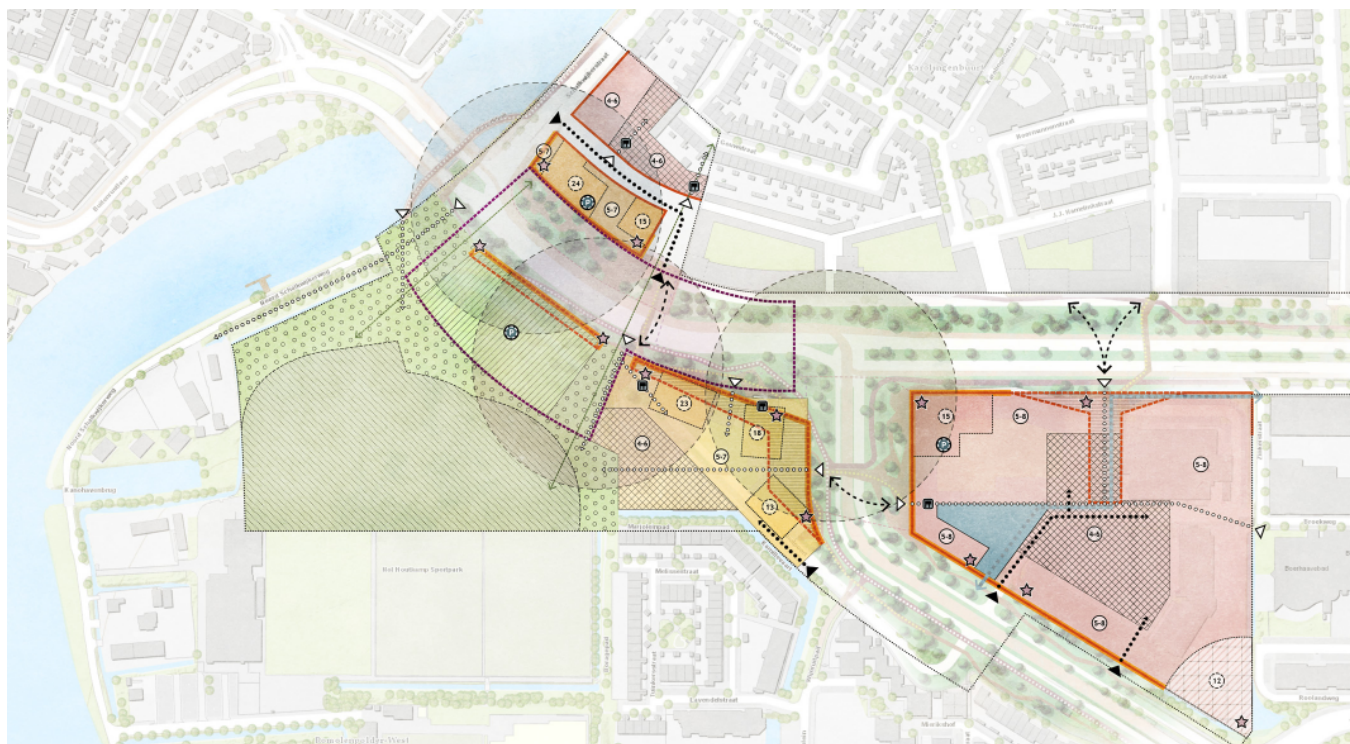
In 2020 heeft onderzoeksbureau Goudappel een groot aantal varianten onderzocht binnen en buiten het plangebied van het SPVE. Ingenieursbureau Sweco heeft vervolgens in 2021 een nadere modellenstudie verricht. Een drietal locaties werd op basis van een brede wending als succesvol aangemerkt:

- Noordvariant met de mobiliteitshub pal voor Schipholweg 1
- Zuidvariant met de mobiliteitshub op de plek van het toekomstig Spaarnepark
- Middenvariant met de mobiliteitshub op de kop van de Europaweg (met een lange en korte autotunnel)

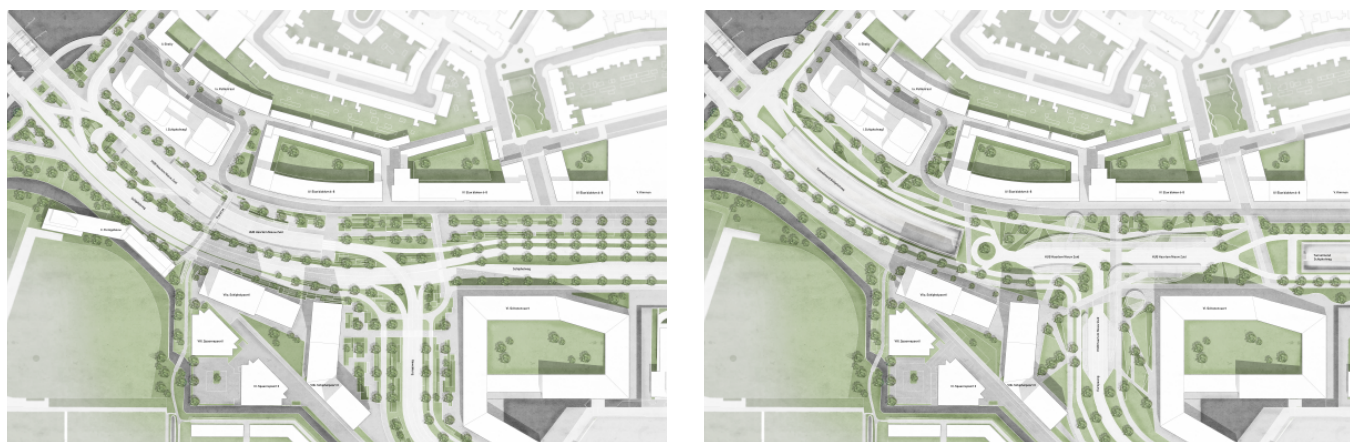
Gekozen werd de Noordvariant en Middenvariant verder uit te werken. Begin 2022 zijn deze voorgelegd aan college en gemeenteraad. De Noordvariant werd aangemerkt als kansrijkste voorkeursvariant voor verdere uitwerking. Per motie werden twee elementen toegevoegd om verder te onderzoeken:

- het inpassen van een fietsparkeerkelder onder de mobiliteitshub
- het versmallen van de Schipholweg tot 2 autorijbanen ter hoogte van de mobiliteitshub

Beide elementen hebben nadrukkelijk hun plek gekregen in voorliggende uitwerking.



plankaart van het spve met paars omrand het zoekgebied voor de mobiliteitshub



variantenkaarten met links de Noordvariant/voorkeursvariant en recht de afgevalen Middenvariant

# SCHAALNIVEAU EN OMGEVING

## SCHAALNIVEAU EN OMGEVING

### Verbinding op verschillende schaalniveaus

Op verschillende schaalniveaus verbindt de mobiliteits-hub stedelijke en mobiliteitsnetwerken met elkaar. Op regionaal niveau vormt de hub een schakel in het (H) OV van de Metropoolregio Amsterdam. Op deze plek komen de regionale buslijnen van buiten de stad samen voordat deze richting binnenstad weer uitwaaiëren. Ook voor het regionale autoverkeer vormt de locatie een flessenhals op de plek waar de N205/Schipholweg het Spaarne raakt.

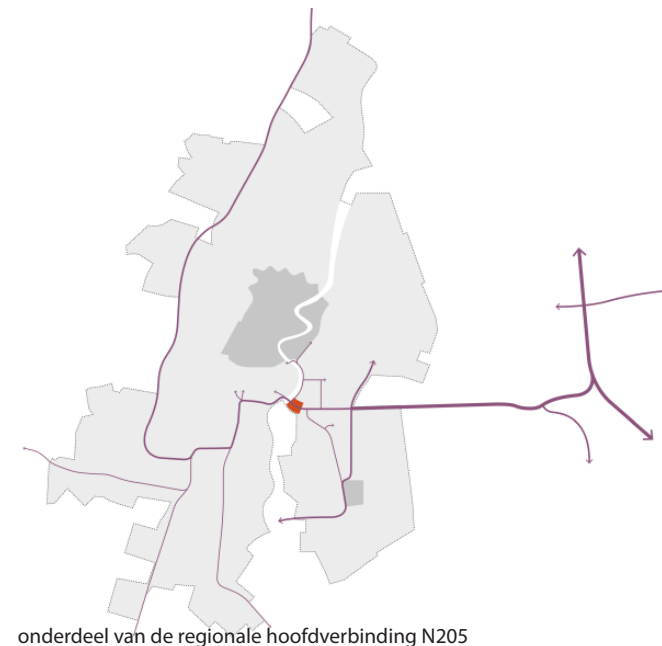
Op stedelijke schaal verbindt de mobiliteitshub de stadsdelen Haarlem-Oost en Haarlem-West met elkaar. Het ontwikkelen van de hub met aangelegene nieuwbouwprojecten levert een nieuwe hoogstedelijke plek op, centraal gelegen in de stad aan de oostkant van het Spaarne.

Ook heft de mobiliteitshub de barrièrewerking van de Schipholweg op door middel van een ondergrondse passage vanuit de Slachthuisbuurt richting Kruidenbuurt en Schalkwijk. Beide wijken worden voor voetgangers veel beter bereikbaar, waarbij de Slachthuisbuurt ook voor het eerst direct wordt verbonden met de Groene Zoom.

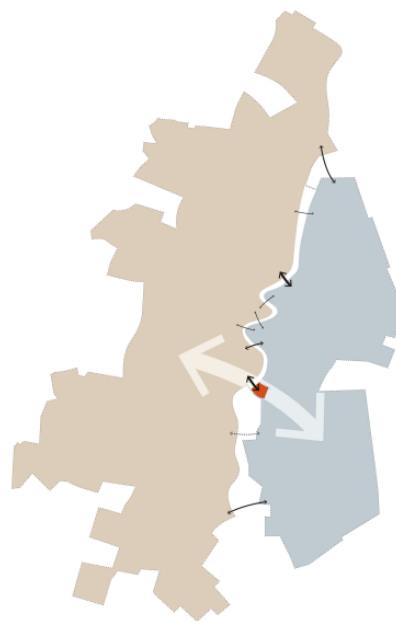
De mobiliteitshub vormt ook op subtiële manier een kruispunt tussen Schalkwijk en de binnenstad enerzijds en het verbinden van verschillende groene stadsruimten anderzijds. Haarlem Nieuw-Zuid vormt zowel het begin van de stadsstraat Europaweg richting Schalkwijk Centrum, als de mogelijk toekomstige voortzetting van de stadsstraat via de Schalkwijkerstraat richting Haarlemse binnenstad. De transformatie van het gebied zorgt



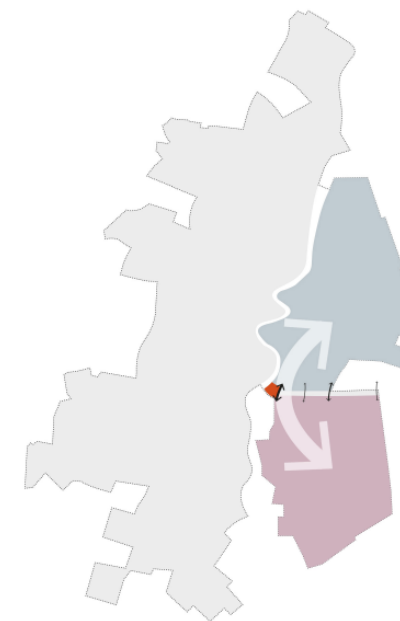
verbonden met het regionale (H)OV-netwerk



onderdeel van de regionale hoofdverbinding N205



link tussen Haarlem Oost- en West



verbinding tussen Haarlem Oost en Schalkwijk

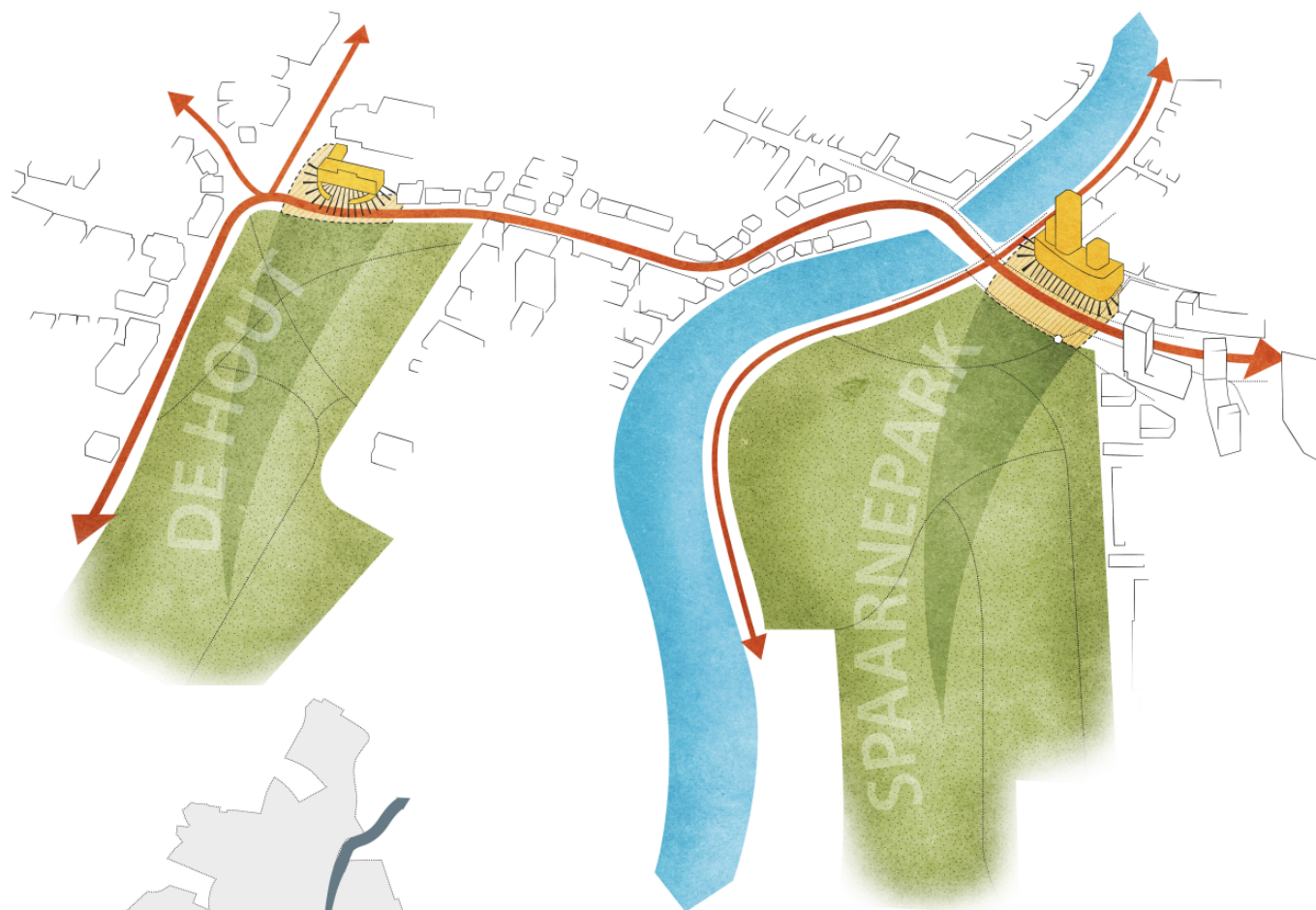
ervoor dat er halverwege binnenstad en Schalkwijk Centrum een plek van betekenis ontstaat met een excellente regionale bereikbaarheid.

In Oost-West-richting maakt de locatie deel uit van een verbindende as tussen de Haarlemmerhout en het Reinaldapark. In het SPVE werd al de ambitie geformuleerd dat de aangrenzende sportvelden getransformeerd zouden kunnen worden naar een nieuw stadspark met een sportkarakter. Het SP speelt hierop in door het toekomstige park beter te verbinden met de omgeving en de hoofdfietsroute door de rand van de parkruimte te leiden.

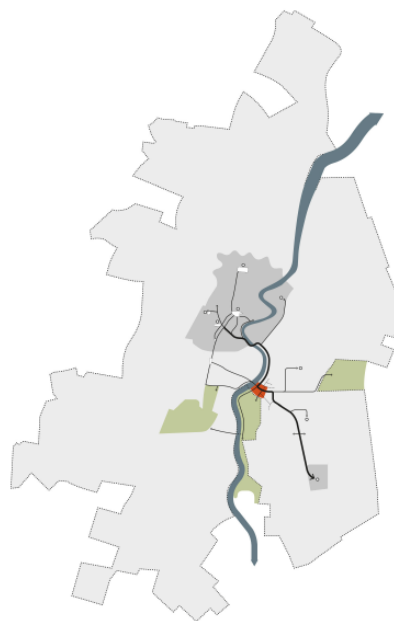
Een vergelijking tussen de Haarlemmerhout en Paviljoen Welgelegen dient als voorbeeld van hoe een parkruimte aan een as gekoppeld kan worden aan een prominent gebouw, in dit geval het Spaarnepark aan de nieuwbouw langs Schipholweg 1. Het stedenbouwkundig plan sorteert voor op een kwaliteitssprong van het park met de aangrenzende ruimte als nieuwe entree van Schalkwijk vanuit de binnenstad.

### Lopende ontwikkelingen rond de hub

Rond de mobiliteitshub worden momenteel meerdere projecten ontwikkeld in een gemengd programma met tegen de 2000 woningen en publieke voorzieningen met werkgelegenheid in stadsblokken en hoogbouw. Het gaat hier om de projecten Schipholweg 1 (243 woningen en), de Elan-blokken Zuidstrook 6-8 (297 woningen), Spaarnepoort (612 woningen) en Schonenvaert (730 woningen). Alle nieuwbouw zal beschikken over een levendige plint met deels publieke functies.



Spaarnepark als de 'Haarlemmerhout' van Haarlem Oost



hub als onderdeel van stadsstraat en groene as

Los van de ontwikkelprojecten werkt de gemeente aan de transformatie van de Europaweg tot nieuwe stadsstraat van Schalkwijk Centrum naar Nieuw-Zuid. Aan de zuidkant van de Schipholweg is het project Spaarnepark opgestart met als doel het gesloten sportpark open te maken en de mogelijkheden te onderzoeken naar het omvormen tot een openbaar toegankelijk stadspark waarin gesport wordt. Deze herinrichtingsprojecten hebben een grote impact op de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. Ze laten de ontwikkelprojecten beter op hun plek landen en zorgen ervoor dat de ruimtelijke context rond mobiliteitshub aanzienlijk aantrekkelijker wordt

Door de verschillende ontwikkelingen rond de hub die deels tegelijkertijd zullen plaatsvinden is een slimme fasering noodzakelijk. De ingrepen nodig voor het realiseren van de hub, zoals de aanleg van een ondergrondse fietsenstalling en een passage onder de Schipholweg door, kunnen niet worden uitgevoerd zonder dat dit overlast oplevert voor het verkeer op de Schipholweg en de directe omgeving. Het voor langere tijd afsluiten van de Schipholweg is ongewenst. Dit kan worden voorkomen door gefaseerd te bouwen en de eindsituatie voor het autoverkeer (2 in plaats van 4 rijstroken ter hoogte van de mobiliteitshub) al bij de start van de uitvoering in te voeren. Ook het busverkeer dient tijdens de bouw gebruik te maken van deze twee rijstroken.



huidig karig beeld van de locatie: een stadssnelweg als barrière tussen verouderde bebouwing en een afgeschermd sport-



globaal sfeerbeeld schaa sprong en stedelijke uitstraling aanliggende nieuwbouwprojecten

# RUIMTELIJKE BOUWSTENEN

# RUIMTELIJKE BOUWSTENEN

Het stedenbouwkundig concept is opgebouwd uit de volgende bouwstenen

- Ruimte scheppen voor voetgangers
- Uitstekend bereikbaar voor fietsers
- Robuust busstation
- Groene en gezonde omgeving
- Sociaal veilig en bruikbaar door iedereen

## 1. Ruimte scheppen voor voetgangers

Een prettige verblijfsruimte voor voetgangers vormt een essentiële succesfactor van de mobiliteitshub als onderdeel van een betekenisvolle nieuwe stedelijke ruimte. De hub wordt beschouwd als station zonder trein. Moderne stationsgebieden vragen om een aanliggend voetgangersdomein om optimaal te functioneren. Om een dergelijke plek te creëren is fysiek ruimte nodig en dient het autoverkeer op een grotere afstand te worden gelegd van het voetgangersdomein. In het stedenbouwkundig plan gebeurt dat op een aantal manieren:

- het aantal rijstroken voor de auto beperken van vier tot twee
- de rijbaan voor de auto wordt verder van de stadspleinruimte af gelegd voorbij het busstation
- een hoogteverschil schermt het park af van het autoverkeer

### Beperken aantal rijstroken

Door het aantal rijstroken voor de auto te beperken tot twee, ontstaat voldoende ruimte om een stadsplein te creëren in het verlengde van Schipholweg 1. Hierdoor worden bebouwing en busstation via een verblijfsplein aan elkaar gekoppeld. Het busstation zorgt hier voor dynamiek, de bebouwing voor openbare functies die de dynamiek ondersteunen en het stadsplein nodigt uit tot ontmoeten. Het beperken van het aantal rijstroken heeft bovendien een geluiddempend effect. Zonder het beperken van de rijstroken voor de auto komt de pleinruimte onvoldoende uit de verf.

Autorijbaan verplaatsen tot voorbij het busstation

De rijbanen voor de auto worden aan de zuidkant van

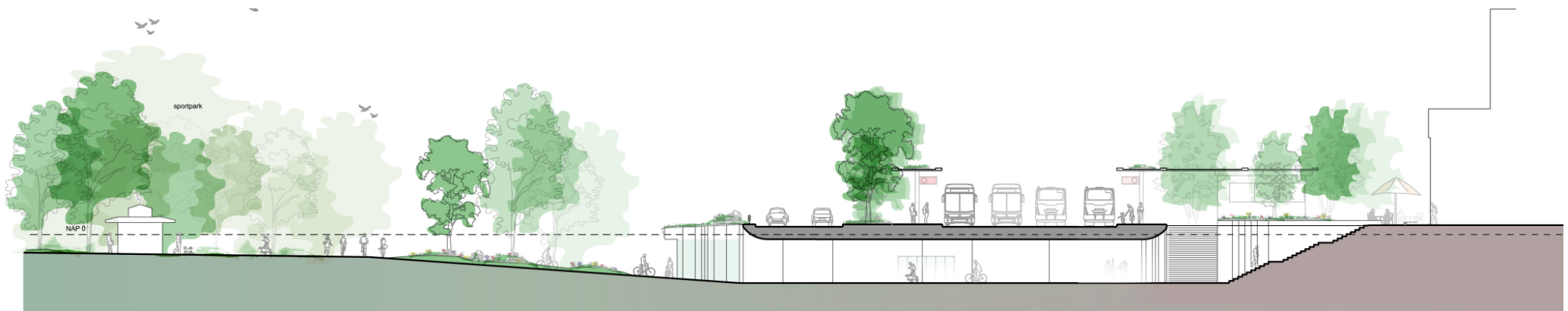
de Schipholweg gelegd, zo ver mogelijk van het voetgangerdomein. Door de fysieke scheiding ontstaat een luw en relatief rustig verblijfsklimaat op het stadsplein voor Schipholweg 1. Hierdoor functioneert de ruimte beter als verblijfsgebied en is de auto in de ruimtelijke beleving niet langer de dominante factor in het gebied.

### Afschermen door hoogteverschil

Het autoverkeer wordt aan de zuidkant van het toekomstige Spaarnepark gescheiden door het aanzetten van het bestaande hoogteverschil tussen de Schipholweg en de lager gelegen Romolenpolder. Door de hoofdfiets- en looproute via het verlaagde deel te laten verlopen, verliest ook aan de parkzijde de auto zijn dominante rol ten opzichte van de huidige situatie ten gunste van de ruimtelijke beleving van voetganger en fietser.

## 2. Uitstekend bereikbaar voor fietsers

De mobiliteitshub vormt een sleutelproject op het gebied van de Haarlemse mobiliteitstransitie. Verplaatsingen binnen de stad worden bij voorkeur lopend of fietsend afgelegd. Een goede bereikbaarheid per fiets



Doorsnede als illustratie van het gebruiken van hoogteverschillen



is daarom essentieel. Het stedenbouwkundig plan voorziet daarom in het volgende:

- een ondergrondse fietsparkeergarage onder de mobiliteitshub voor 2500 fietsen
- het versterken van de regionale hoofdfietsroute vanaf het Spaarne tot de Europaweg

#### Ondergronds fietsparkeren

Een grote ondergrondse fietsparkeergarage wordt onder de mobiliteitshub gebouwd met een toegang aan de zuidzijde. De garage biedt zowel comfort als veiligheid aan fietsreizigers en stimuleert daarmee het gebruik van de fiets als onderdeel van het verbeteren

van de ketenmobiliteit. De garage heeft een oppervlak van ca. 3600 m<sup>2</sup> waarbij is uitgegaan van 30% aan afwijkende grotere fietsmodellen en 70% standaard fietsmodellen.

#### Versterken hoofdfietsroute

In het plangebied komen twee belangrijke fietsroutes samen (vanaf de Schalkwijkerstraat en vanaf de Buitenrustbruggen) richting Europaweg en verder de MRA-regio in. De huidige route door het plangebied is anoniem en onaantrekkelijk. In de nieuwe situatie wordt de hoofdfietsroute iets zuidelijker verlegd door de nieuwe te realiseren parkrand van het Spaarnepark. Hierdoor vindt niet alleen directe aansluiting plaats op de en-

tree van de fietsparkeergarage, maar verbetert ook de ruimtelijke beleving van de entree van Schalkwijk in een groene, aantrekkelijke binnenkomst van het stadsdeel.

### 3. Robuust busstation

Het busstation wordt integraal onderdeel van de plek en krijgt dus geen infrastructurele uitstraling. Het autoverkeer wordt aan de zuidkant van het busstation gescheiden door een groene strook en van het toekomstige Spaarnepark door het aanzetten van bestaande hoogteverschillen.

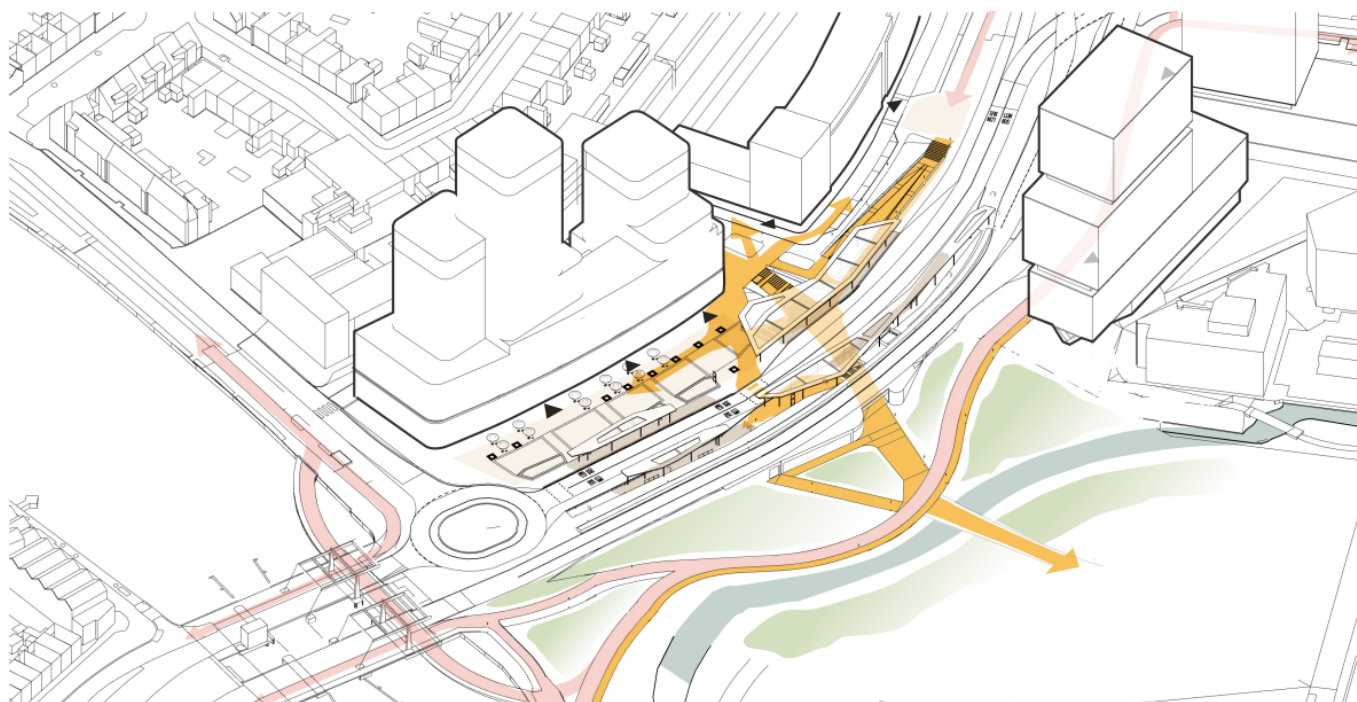
- slanke vorm van het busstation bespaart ruimte, splitsen HOV en OV
- busstation en pleinruimte zijn één geheel
- rotonde als keerlus voor eindhalten
- toegerust op tram en Bus Rapid Transport (BRT)

#### Slank busstation

Het busstation krijgt aan weerszijden een langgerekt perron in plaats van aparte naast elkaar gelegen halten. Los van het voordeel in ruimtebeslag, levert dit een mogelijkheid op om een heldere indeling te maken tussen regionale R-Netbussen en lokale stadsbussen in lengterichting waarbij de R-Netbussen vóór de stadsbussen halteren.

#### Busstation onderdeel van pleinruimte

Door te kiezen voor een busstation met perrons aan weerszijden in plaats van een langgerekt eilandperron, versmelten pleinruimte en busstation met elkaar. Voordeel is dat het busstation hierdoor minder infrastructureel oogt omdat de bussen in de ruimtelijke beleving aan het plein halteren in plaats van aan een apart



Conceptsschets werking hub voor voetgangers en fietsers

afschermd busstation. Een ander voordeel is dat bussen elkaars rijpad niet hoeven te kruisen zoals het geval zou zijn met het toepassen van een eilandperron.

Rotonde als keerlus maakt eindpunten mogelijk  
Het busstation is toegerust op het faciliteren van eindpunten van buslijnen komend vanuit Oostelijke richting door een rotonde als keerlus voor de bus aan de westzijde van het busstation te plaatsen vóór de Buitenrustbruggen. Hierdoor kunnen bussen uit de regio keren

zonder door de binnenstad te hoeven rijden.

Toegerust op tram en BRT

Met de perronlengten en draaicirkels op hoekpunten is rekening gehouden met de komst van geavanceerde HOV-systemen zoals een tram en BRT (Bus Rapid Transit). In de toekomst is het dus mogelijk deze systemen aan te leggen binnen de structuur van het busstation zoals nu is bedacht. In een onvoorzien geval dat nog meer perronlengte nodig zou zijn, is deze met een kleine

aanpassing mogelijk aan de oostzijde van het busstation.

#### 4. Groene en gezonde omgeving

Een belangrijke gemeentelijke ambitie is om de stad in de komende jaren te vergroenen met het oog op leefbaarheid en klimaatverandering. Waar mogelijk worden groene oppervlakten vergroot met behulp van de 3-30-300 regel: iedereen zou minimaal 3 bomen moeten kunnen zien vanuit huis, iedere wijk moet voor minimaal 30% uit bladerdek bestaan en niemand zou verder dan 300 meter van een park of groene ruimte moeten wonen.

- meer bomen, meer groen
- versterken bestaande boomstructuren
- verbeteren biodiversiteit
- toegang tot groen vanuit Slachthuisbuurt
- ruimte voor klimaatadaptatie
- tegengaan hittestress en windhinder
- creëren relatief luwe plek

Meer bomen, meer groen

Om de realisatie van de mobiliteitshub mogelijk te maken, is het noodzakelijk het gebied ingrijpend te herinrichten. Ingrijpend omdat in eerste instantie door de aanleg van de fietsparkeergarage en de voetgangerspassage een fors aantal bomen moeten worden verwijderd. Een deel van deze bomen wordt hergebruikt in projecten elders in de stad. Bij afronding van de herinrichting zullen er meer bomen in het gebied terugkomen dan in de huidige situatie. Het aantal bomen neemt daarmee per saldo toe. 38 bomen blijven gehandhaafd. Er moeten 90 bomen worden gekapt en er worden 18



hoofdropzet inpassing mobiliteitshub nieuwe situatie

bomen verplaatst. Ter compensatie worden 127 nieuwe bomen aangeplant. Ook het totaal oppervlakte groen neemt toe in de nieuwe situatie. Per saldo wordt ca. 700 m<sup>2</sup> groen toegevoegd. Dit is exclusief eventuele groene daken van perronkappen.

#### Versterken bestaande boomstructuren

Vanuit het oogpunt van ecologie en ook herkenbaarheid van lange lijnen door de stad worden de verschillende boomstructuren langs de Schipholweg en de Schalkwijkkerstraat door het plangebied aangezet. Naast de dubbele bomenrij op het plein voor Schipholweg 1, gaat het om de middenberm van de Schipholweg en langs het Spaarne. Een extra mogelijkheid voor het aanplanten van bomen bevindt zich in de aan te leggen parkrand ten zuiden van de Schipholweg.

#### Verbeteren biodiversiteit

Dit deel van de Schipholweg had altijd een schrale ecologische waarde. Bij de herinrichting is er aandacht voor biodiversiteit, zowel op en rond het stadsplein, als in de aansluiting op het Spaarnepark.

#### Groene toegang vanuit Slachthuisbuurt

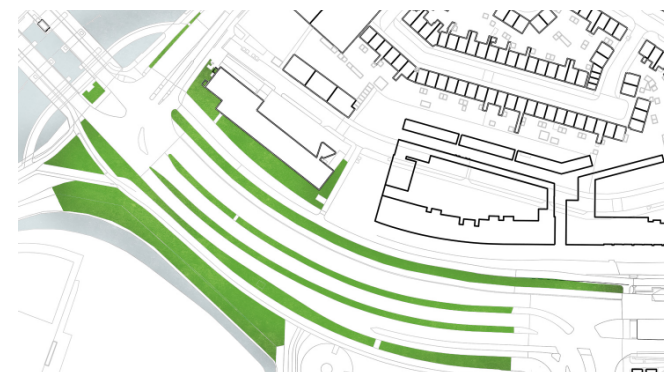
De mobiliteitshub zorgt voor een directe voetgangersverbinding via een passage onder de Schipholweg vanuit de Slachthuisbuurt naar het toekomstige Spaarnepark en daarmee naar de Groen Zoom. Hierdoor verbetert de kwaliteit van de leefomgeving in de Slachthuisbuurt en wordt een bijdrage geleverd aan de wens om voldoende groen binnen handbereik te hebben - zeker vanuit een versteende buurt als de Slachthuisbuurt.



bestaande situatie (inclusief opschot): 146 bomen



nieuwe situatie: (minimaal) 168 bomen



bestaande situatie: ca. 8.000 m<sup>2</sup> groen



nieuwe situatie: ca. 8.700 m<sup>2</sup> groen

#### Ruimte voor klimaatadaptatie

Het gebied heeft bij hevige regenbuien veel hemelwater te verwerken. De gemeentelijke ambitie 'vergroenen en vernatten' wil dit regenwater vertraagd afvoeren en ruimte aan waterberging creëren. Voor het openbaar gebied geldt de eis om 70mm regenwater per vierkante meter op verhard oppervlak vertraagd af te voeren. Het multifunctionele stadsplein dient als 'waterplein' als belangrijke waterbuffer in dit gebied. Er is een bergingscapaciteit van ca. 1400 m<sup>2</sup> noodzakelijk.

### Hittestress en windhinder

De verblijfskwaliteit van de pleinruimte als onderdeel van het voetgangersdomein hangt onder meer samen met het verblijfsklimaat van de locatie. Door het planten van bomen in een dubbele bomenrij wordt aan de ene kant voorzien in voldoende schaduwplekken op hete dagen. De bomen hebben ook een gunstig effect op het tegengaan van windhinder waardoor de pleinruimte verder veraangenaamt. De precieze locatie van aan te planten bomen voor het tegengaan van windhinder zal in de ontwerpfase plaatsvinden op grond van windhinderonderzoek. De tweeledige functie van bomen op deze plek maakt een dubbele bomenrij een must. Onderzoek op basis van de verwachte hittestress laten zien dat de voorgestelde maatregelen een significante verbetering teweeg brengen in het verblijfsgebied.

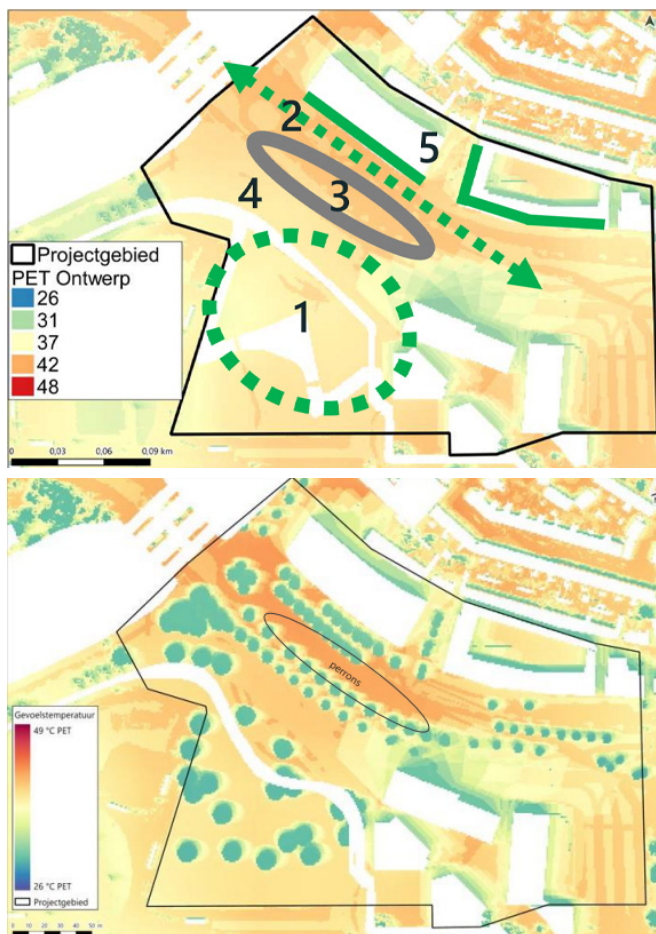
### Creëren relatief luwe plek

Een busstation is geen geluidsgevoelig object in de zin van de Wet Geluidhinder. Desondanks biedt de voorgestelde opzet in de nieuwe situatie kansen op het gebied van het tegengaan van geluidhinder van wegverkeer. Het halveren van het aantal rijbanen voor het autoverkeer en het afremmen van het busverkeer door het plaatsen van bushaltes hebben een positief effect op de geluidbalans. In de komende ontwerpfase wordt onderzocht of nog aanvullende geluidsschermen nodig zijn om een voldoende geluidsluwe plek te creëren.

## 5. Sociaal veilig en bruikbaar door iedereen

Een slecht bereikbare mobiliteitshub kan in de praktijk niet goed functioneren. Hetzelfde geldt voor een mobiliteitshub op een sociaal onveilige plek. Daarom worden bereikbaarheid en sociale veiligheid direct meegenomen in iedere inhoudelijke afweging rond het ontwerp.

- inclusief en altijd bereikbaar
- plek voor Kiss & Ride
- toezicht op een slimme plek
- overzicht en helderheid
- mengen voetgangersstromen



gewenste ingrepen obv het hittestressonderzoek (boven) en de uitwerking ervan op basis van het stedenbouwkundig plan (onder)

### Inclusief en altijd bereikbaar

Veel stations en OV-hubs kenmerken zich door toepassing van liften, roltrappen en rolbanden. Deze voorzien in verplaatsingsgemak en comfort, maar hebben als nadeel dat bij defecten perrons niet langer bereikbaar zijn voor mindervaliden of ouders met kinderwagens. Omdat de mobiliteitshub niet alleen is bedoeld als overstapplaats van fiets op OV, maar ook een interwijkverbinding vormt voor voetgangers, geldt als uitgangspunt dat geen gebruik wordt gemaakt door mechanische middelen om hoogteverschillen te overbruggen. Dat houdt in dat gebruik wordt gemaakt van trappen, hellingbanen en toegang via verdiepte buitenruimten. Hierdoor zijn zowel de mobiliteitshub als de interwijkverbinding te allen tijde voor iedereen bereikbaar.

### Kiss & Ride-plek

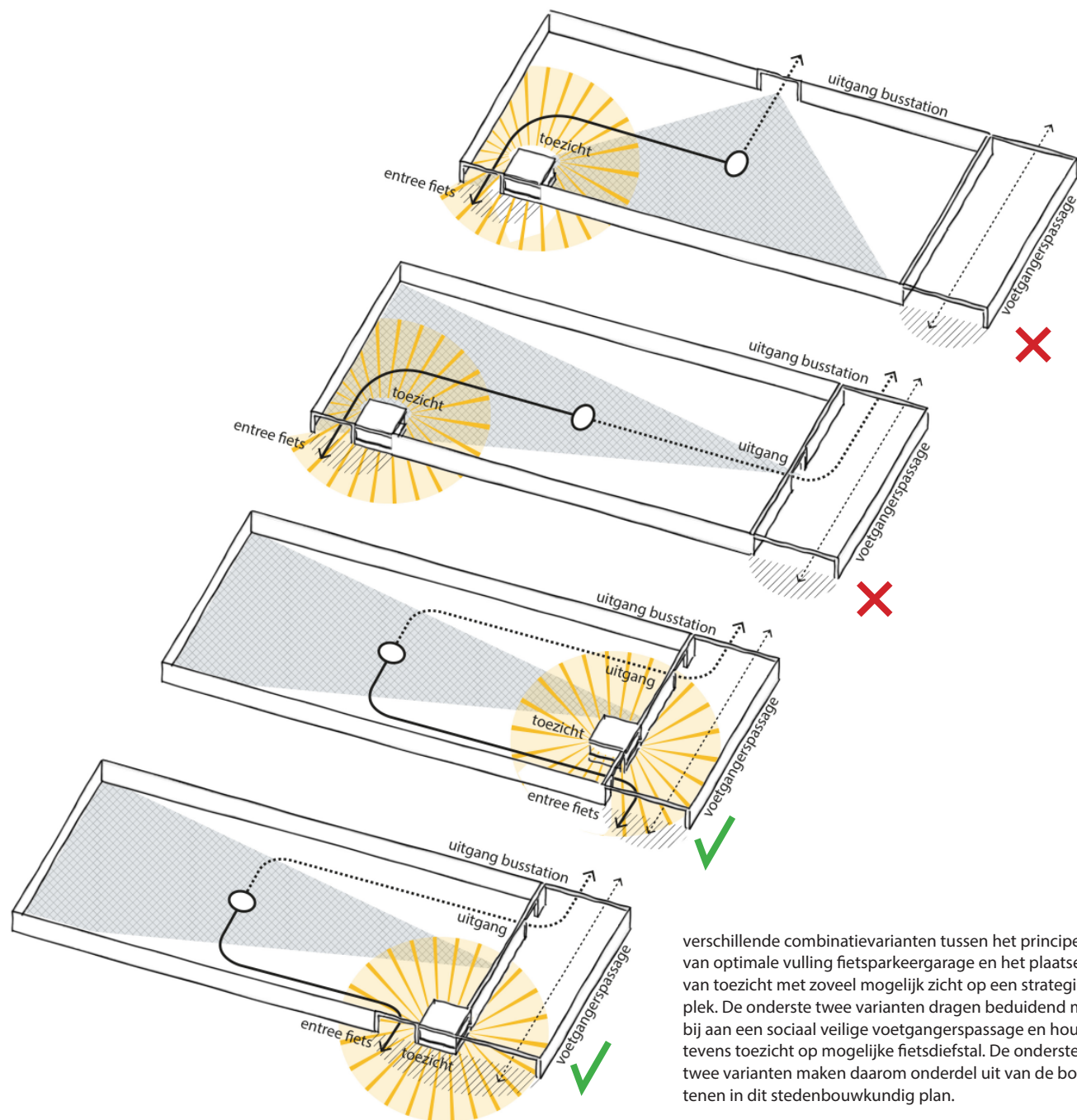
Een Kiss & Ride-plek wordt ingericht aan de oostkant van het busstation langs de Paltzstraat. Hoewel aanreizen per auto niet wordt aangemoedigd, is een beperkte afzetruimte nodig voor bijvoorbeeld ouderen of minder validen. De Kiss & Ride-plek heeft aansluiting op zowel de busperrons als de hellingbanen naar de voetgangerspassage. Er wordt uitgegaan van ca. 5 parkeerplekken voor de kiss & ride. Ca. 20 parkeerplekken in de openbare ruimte zullen vervallen om de Kiss & Ride en inrichting van het gebied rond de mobiliteitshub op te vangen, passend in de aangepaste normering voor autoparkeren.

### Voldoende toezicht op de juiste plek

De fietsparkeergarage zal worden voorzien van bemest toezicht. Deze plek bevindt zich traditioneel bij de fietsingang van de fietsparkeergarage. Door de ingang van de garage in de Zuidhoek van de voetgangerspassage te plaatsen, zal de plek van de toezichthouders een dubbelfunctie vervullen. Niet alleen wordt toezicht gehouden op fietsdiefstal, maar er komen hierdoor ook extra ogen in de voetgangerspassage zelf en de aanliggende openbare ruimte. Nadeel hiervan is dat de fietsparkeergarage zich niet op een optimale manier vult - vergelijkbaar met de situatie op het Stationsplein. In een afweging tussen sociale veiligheid en een minder optimale vullingswijze van de fietsparkeergarage, weegt het eerste aspect zwaarder.

### Overzicht en helderheid

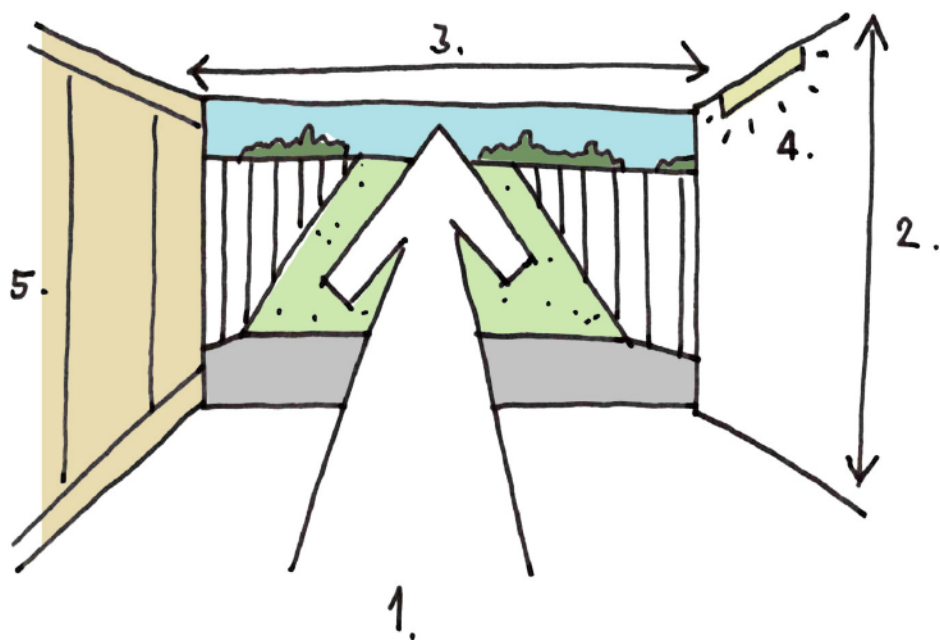
Onder het busstation wordt een voetgangerspassage gerealiseerd als interwijkverbinding tussen de Slachthuisbuurt en de zuidkant van de Schipholweg. De passage wordt voldoende hoog en breed en is primair bedoel en ingericht voor voetgangers. Een belangrijk kenmerk van de passage is dat op iedere plek de passage kan worden uitgekeken. Er is dus altijd zicht op de uitgang en de aangrenzende openbare ruimte, zonder knikken of hoeken. De busperrons zelf hebben een overzichtelijke uitstraling en zijn goed verlicht. De plint van Schipholweg 1 is ook 's avonds actief met zicht op de busperrons wat het gevoel van sociale veiligheid verhoogt.



verschillende combinatievarianten tussen het principe van optimale vulling fietsparkeergarage en het plaatsen van toezicht met zoveel mogelijk zicht op een strategische plek. De onderste twee varianten dragen beduidend meer bij aan een sociaal veilige voetgangerspassage en houden tevens toezicht op mogelijke fietsdiefstal. De onderste twee varianten maken daarom onderdeel uit van de bouwtekeningen in dit stedenbouwkundig plan.

### Mengen voetgangersstromen

Er worden dagelijks ca. 13.000 reizigers verwacht rond de mobiliteitshub. Dat is een serieus aantal en vergelijkbaar met treinstations als Amsterdam Muiderpoort, Lelystad en Zutphen. Het leeuwendeel hiervan zal per fiets aanreizen. Door het koppelen van de uitgang van de ondergrondse fietsparkeergarage met de voetgangerspassage, mengen verschillende voetgangersstromen zich tegelijkertijd in de passage. Hierdoor wordt de passage drukker en daarmee sociaal veiliger.



vijf succesfactoren van een prettige voetgangerspassage: 1 - doorzicht vanuit de passage naar de openbare ruimte. 2 - voldoende verticale hoogte (min. 3,5 m). 3 - voldoende breedte (min. 10 m). 4 - goede aanlichting. 5 - prettige, warme materialisering met oog voor voldoende detail.



voorbeeldimpresie: vrije doorkijk vanuit brede voetgangerspassage met zicht op de openbare ruimte

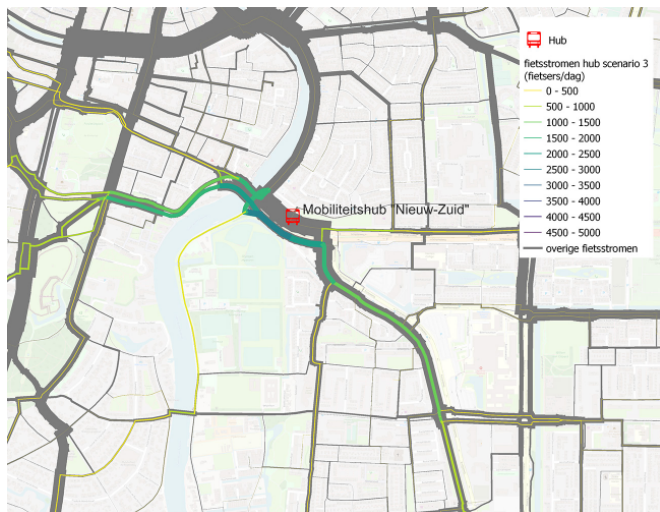
# ROUTING EN MOBILITEIT

## ROUTING EN MOBILITEIT

### Fietsverkeer

De belangrijkste herkomstrichting van fietsers op weg naar de hub is vanuit Westelijke richting uit Haarlem (en Heemstede). Daarnaast komen fietsers vanuit Schalkwijk via de Europaweg en, in mindere mate, het Noorden via de Schalkwijkerstraat. Fietsers bereiken de mobiliteitshub aan de Zuidzijde van de Schipholweg: hier ligt de toegang van de ondergrondse stalling. Fietsers van/naar de Buitenrustlaan maken gebruik van de bruggen op dezelfde wijze als in de huidige situatie (naar de hub toe via het fietspad aan de zuidzijde van de brug, in westelijke richting via pad aan de noordzijde).

Uitwisseling voor fietsers tussen de weerszijden van de Schipholweg vindt plaats via de al bestaande onderdoorgang onder de brug door, parallel aan het Spaarne.

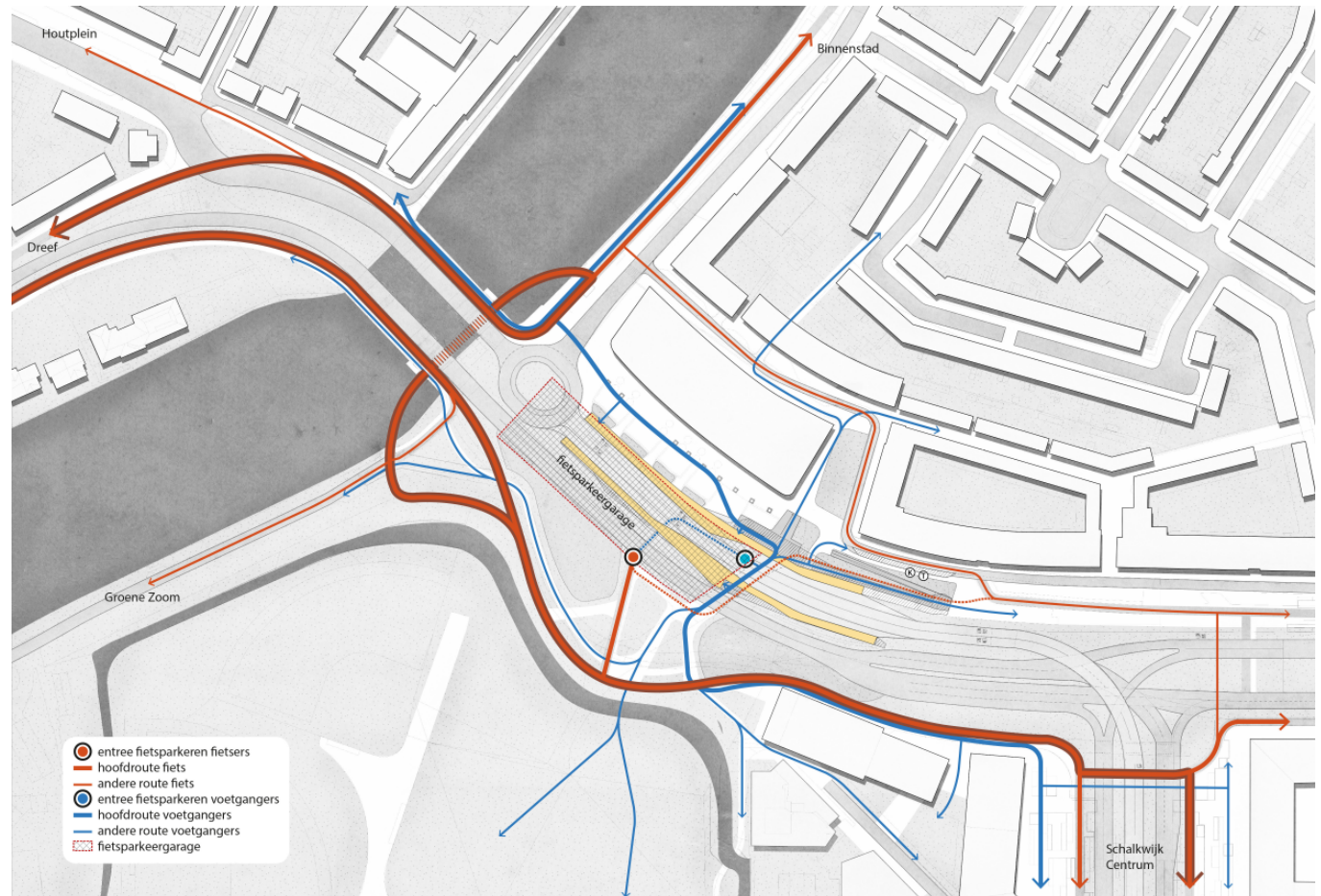


stedelijke fietsstromen van en naar de mobiliteitshub

Fietsers aan de Noordzijde van de Schipholweg volgen vanuit het Oosten een ventweg, die eindigt ten Oosten van de hub. Een eigen buurtentree in het verlengde van de ventweg in de vorm van een klein pleintje maakt een lokale toegang tot het fietsparkeren vanaf de noordzijde mogelijk.

### Busverkeer

In de periode tot 2040 wordt nog een sterke toename van het openbaar busvervoer verwacht. Op basis van de studie Ontwikkeling HOV Haarlem – Schiphol/ Amsterdam is een eerste bedieningsmodel uitgewerkt. Hierbij is er van uit gegaan dat drie kernlijnen de relatie met Amsterdam en Schiphol bedienen. Aan Haarlemse zijde waaiëren de lijnen uit in de richting



stromen langzaam verkeer rond de mobiliteitshub



centrum, Heemstede en Noord. Deze hoogwaardige lijnen worden ontwikkeld naar het kwaliteitsniveau Bus Rapid Transit (BRT), gekenmerkt door waar mogelijk eigen infrastructuur en (zeer) hoge frequentie. Voor de voertuigen wordt uitgegaan van enkelgelede bussen met lengte 18 meter en dubbelgelede bussen met lengte 25 meter. Naast de BRT-lijnen wordt de hub bediend door de bestaande buslijnen 3, 73 en 80, aangevuld met mogelijk een extra stadslijn.

Voor de configuratie van de haltes op de hub is de voorkeur dat in de richting stad-uit (relatief veel instappende reizigers) elk van de drie BRT-lijnen een 'eigen' halteplaats heeft en daarnaast de overige buslijnen op een gezamenlijke halte stoppen. Voor de richting stad-in (relatief veel uitstappende reizigers) wordt uitgegaan van een gecombineerde uitstaphalte aan de Spaarnezijde voor de BRT-lijnen. Uitgangspunt voor de layout en maatvoering van de haltes voor BRT en bussen is het handboek voor R-net.



mogelijk toekomstige regionale HOV-lijnen op basis van BRT

SP KNOOPPUNT HAARLEM NIEUW-ZUID

Het functioneren van de halteconfiguratie is getoetst door bureau Goudappel met behulp van een simulatie met het programma Simbus.

### Autoverkeer

Uitgangspunt voor de verkeersstructuur is de transformatie van het profiel van de Schipholweg naar 2x1 rijstroken tussen de Rustenburgerlaan en de Europaweg. Het autoverkeer maakt daarbij in twee richtingen gebruik van de zuidelijke Buitenrustbrug. De noordelijke brug is dan beschikbaar voor het busverkeer. Onderzoek van Goudappel wijst uit dat de verkeersafwikkeling na de transformatie op voldoende niveau blijft mits een aantal aanvullende maatregelen wordt genomen om verstoring van de verkeersstroom op het versmalde deel van de Schipholweg te beperken. Deze maatregelen zijn:

- opheffen van de aansluiting van de Schalkwijkerstraat op de Schipholweg (voor busverkeer blijft er wel een aansluiting)
- kruispunt Schipholweg/Europaweg inrichten met stad-uit twee opstelvakken rechtdoor, ook twee opstelvakken voor de beweging Europaweg – linksaf Schipholweg.

Toekomstige invulling Rustenburgerlaan

Voor de aansluiting van de Rustenburgerlaan richting Buitenrustbruggen zijn verschillende opties voorhanden. Deze variëren van wel of geen knip voor het autoverkeer, al dan niet in combinatie met een mogelijkheid voor lokaal verkeer om gebruik te maken van de noordelijke Buitenrustbrug. Een keuze voor de uiteindelijke verkeerssituatie op deze plek, wordt nader onderzocht zodat in een latere fase een keuze gemaakt kan worden.

## Beleving en gebruikservaring van de fietser

Het naadloos aansluiten van fietsverkeer op de mobiliteitshub is belangrijk om de gewenste mobiliteitstransitie tot stand te brengen. De aansluiting bestaat uit harde voorwaarden zoals voldoende stallingsruimte, logische korte routes van en naar het fietsparkeren en een efficiënte overstap vanuit de fietsparkeergarage naar de busperrons. Meer kwalitatieve voorwaarden hebben betrekking op de ruimtelijke beleving en de gebruikservaring van fietsers. Hieronder is per fietsentree beschreven wat bijdraagt aan een positieve ervaring van het fietsverkeer als gebruiker van de mobiliteitshub.

### Zuidelijke (hoofd-)entree

Het overgrote deel van de fietsers zal gebruik maken van de zuidelijke entree in de parkrand van het toekomstige Spaarnepark. Deze entree ligt pal aan de regionale hoofdverkeersfietsroute die ook de binnenstad met Schalkwijk verbindt. Ca. 90% van de fietsers zal via deze route de fietsparkeergarage bereiken. De entree is toegerust op een grote bezoekersstroom door zijn royale opzet, helder overzicht en zicht op een deel van de fietsparkeergarage zelf. Voor de vertrekkende fietser is het van belang dat een groene ervaring wordt toegevoegd door de entree te combineren met een toegang tot het park. Iedere gebruiker van de zuidentree krijgt op deze manier een groene ervaring als deel van de (dagelijkse) OV-reis. Ook voor passerend fietsverkeer dat geen gebruik maakt van de mobiliteitshub, stijgt de ruimtelijke beleving van deze plek als onderdeel van de route naar Schalkwijk in grote mate. De mobiliteitshub met groene parkruimte voor de zuidentree draagt op

deze manier positief bij aan de groene beleving van de stad op een breder schaalniveau.

### Noordoostelijke (buurt-)entree

Maximaal 10% van het fietsverkeer zal aanreizen vanuit noordoostelijke richting (Slachthuisbuurt, Parkwijk). Een deel van deze fietsers zal gebruik maken van de oversteek ter hoogte van de Europaweg om naar de zuidelijke entree te fietsen. Aan de noordkant ontstaat echter ook een toegang door gebruik te maken van de hellingbaan die ook door minder validen wordt gebruikt. Ook deze entree draagt bij aan de ruimtelijke beleving. Op deze plek ontstaat een entreepleintje in het verlengde van het nieuwe Elan-gebouw. Het fietspad langs de Schipholweg sluit hier soepel aan op de hellingbaan met een ruime afstapmogelijkheid op een afgebakende kleine pleinruimte. De pleinruimte krijgt een kleinschalige uitstraling met zitmogelijkheid zodat het ook gebruikt kan worden mensen die wachten om opgehaald te worden vanuit de Kiss & Ride-plek. Op deze manier wordt ook het noordoostelijke uiteinde van de mobiliteitshub een aantrekkelijke plek voor gebruikers vanuit de aangrenzende buurt. Overigens geldt dat ook voor het groene pleintje aan de Hamelinkstraat waar groen komt op plekken die in vorige plannen waren voorzien voor parkeerplekken voor auto's. De toegang tot de mobiliteitshub vanuit de Slachthuisbuurt komt zo tot stand via een tweetal geschakelde luwe en groene verblijfspleintjes en een groot stadspleinsk voor Schipholweg 1.



hoofdentree voor fietsers zuidkant: royaal, groen en overzichtelijk



buurtentree noordoostkant: kleinschalig, shared-space via hellingbaan



ruim, groen stadsplein voor noordkant als hoofdentree voetgangers

# OPENBARE RUIMTE EN SFEERGEBIEDEN

## OPENBARE RUIMTE EN SFEER

De openbare ruimte nodigt uit tot verblijf en versterkt de functies gelegen in de plinten van de bebouwing. De mobiliteitshub heeft een uitnodigende uitstraling en markeert zichtbaar de plek in het regionale HOV-netwerk. Mobiliteitshub en openbare ruimte zijn optimaal met elkaar verweven.

Uitgangspunten openbare ruimte en sfeer:

- groene stedelijke ruimte
- hub als onderdeel van Schipholweg en Europaweg met eigen thema ingericht; mag afwijken van overige delen
- geen infrastructurele uitstraling
- voetganger en fietser staan centraal
- welkom door luxe en hoogwaardige uitstraling
- klimaatmaatregelen integraal meeontworpen
- duurzaamheidsthema zichtbaar aanwezig
- ruime uitloop als voortzetting van gebouwplinten
- combinatie hub met andere functies
- markant eigentijds architectonisch element versterkt identiteit
- transparantie als dominant architectonisch thema
- 24/7 aantrekkelijk en sociaal veilig; aandacht voor verlichting
- betekenisvolle (groene) plekken in de tweede lijn

### Sleutelbegrippen (SPVE)

In het SPVE zijn acht sleutelbegrippen bepaald, die een leidraad vormen tijdens het hele proces. Gesprekken over ambitie, kwaliteit en initiatief vinden plaats aan de hand van deze sleutelbegrippen. Hieronder staan de sleutelbegrippen uit het SPVE en de manier waarop deze worden doorvertaald in het SP:

#### Robuust

Robuustheid is een kwaliteit van de omgeving die gerelateerd is aan stevige structuren, met behoud van hoofdkarakteristieken bij verandering. Het plan kent een robuuste groenstructuur, die bijdraagt aan de biodiversiteit en het vergroenen van de stad. Binnen het OV-gebied wordt gekozen voor robuuste ontwerp oplossingen, met een samenhangende overkapping en 1 huisstijl. .

#### Charmant

hub, stadsplein en parkentree worden leuke plekken, waar je graag wilt verblijven.

#### Royaal

De buitenruimte is royaal van opzet, overzichtelijk en nodigt uit tot ontmoeting. De ruimte is flink van afmeting, 24/7 aantrekkelijk.

#### Urbaan

Het gebied is urbaan en bruisend, er is altijd wat te beleven. Kortom, een nieuw aantrekkelijk stuk stad. Gebouwen, functies en openbare ruimte vullen elkaar naadloos aan en maken gebruik van nieuwe levendigheid rond de mobiliteitshub.

#### Markant

De markante gebouwen vormen bakens in de skyline van Haarlem. De combinatie van markante gebouwen en de markante laanbeplanting langs de lange lijn Schipholweg zorgen voor een herkenbare stads- en wijkentree. De lijn eindigt bij het 'Sparnebalkon', een nieuw uitzichtpunt aan het Spaarne.

#### Verbindend

De OV-hub vormt met de passage de nieuwe verbinding tussen de Slachthuisbuurt en de groene zoom. De verbinding heeft logische looplijnen, is veilig en aantrekkelijk.

#### Stimulerend

Het gebied daagt uit tot en biedt ruimte aan initiatief en ontwikkeling. De pleinruimte aan de Noordzijde heeft een open inrichting en kan daarmee flexibel gebruikt worden, de groene ruimte aan de Zuidzijde biedt ruimte aan ongeorganiseerd sporten. Gebruikers maken de plek.

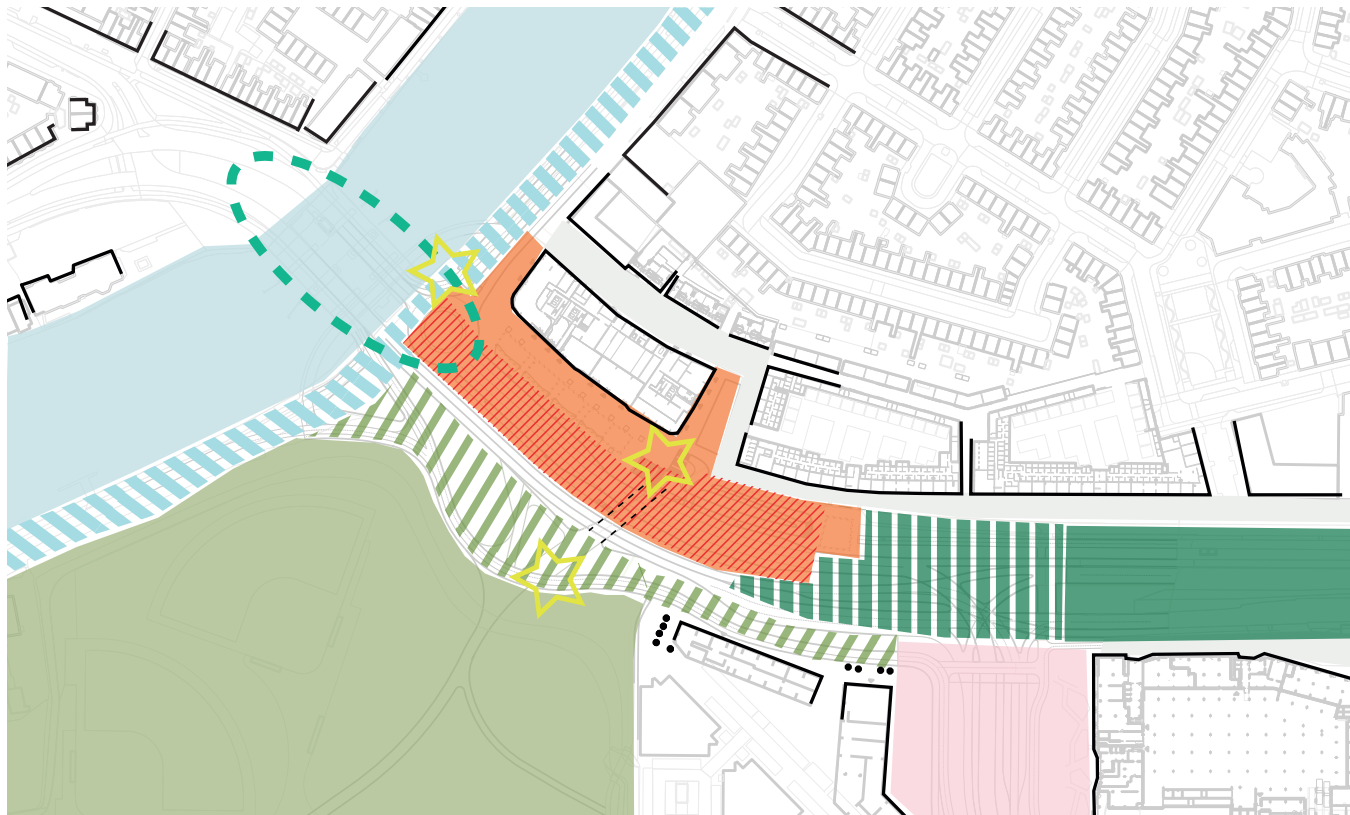
#### Intelligent


In het gebied wordt intelligent omgegaan met grondstoffen en natuur. Gebouwen en openbare ruimte maken de stad leefbaarder met een minimale ecologische voetafdruk.

## Verschillende sfeergebieden

Het gebied kent gebieden, lijnen en plekken die van belang zijn voor de ruimtelijke kwaliteit en het functioneren van de mobiliteitshub, en de aansluiting op de omgeving. Elke 'sfeer' heeft een eigen identiteit en ordening. Tezamen geven ze een stedelijke, royale, uitstraling aan Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Te onderscheiden zijn:

1. Stadsplein met OV-hub
2. Entreezone Spaarnepark en groene zoom
3. Spaarnepark
4. Schipholweg als avenue
5. Europaweg als stadsstraat
6. Spaarneoever langs Schalkwijkerstraat
7. Stationsentree stadzijde
8. Spaarnebalkon



-  stadspleinruimte met mobiliteitshub
-  aansluiting mobiliteitshub met Spaarnepark
-  Spaarnepark en groene zoom
-  avenue Schipholweg
-  ventwegen
-  stadsstraat Europaweg
-  Spaarne
-  Schalkwijkerstraat, Spaarneoever en Spaarnebalkon
-  'poort'
-  plekken in de ruimte

verschillende sfeergebieden in en rond de mobiliteitshub



Noordzijde mobiliteitshub: verschillende pleinruimten met stadspan als hoofdruimte



Stadspan: soepele overgang busstation en verblijfsgebied met ruimte voor plintfuncties vanuit het gebouw

## 1. Stadspan met OV-hub

- Het stadspan (pleinruimte voor Schipholweg 1) is een stedelijk groen plein met verblijfskwaliteit van gevel tot rand autorijbaan Schipholweg en royale ruimte voor voetganger. Binnen deze ruimte functioneert zowel de mobiliteitshub, als het nieuwe plein tussen de Slachthuisbuurt en Schalkwijk met groene zoom.
- Verblijfsgebied en hub lopen ruimtelijk in elkaar over: zoveel mogelijk 1 niveau en 1 materiaal.
- Het stadspan dient als toegang tot de gebouwen en als uitloop van voorzieningen in de plint.
- Stationsonderdelen (trappen, hellingbanen, passage, overkapping, perrons) worden als één architectonisch concept ontworpen.
- De passage vormt tevens de nieuwe interwijkverbinding voor voetgangers tussen de Slachthuisbuurt, Kruidenwijk en de groene zoom.
- Het plein heeft een groene uitstraling door een (stevig) bomendak en beplantingselementen die bijdragen aan de verblijfskwaliteit, de biodiversiteit en het micromilieu (geen hittestress).
- De bomenstructuur sluit aan op de majeure laanstructuur langs de Schipholweg. De bomen worden zo veel mogelijk in groenvakken of groene bermen geplant, deels omgeven door zitranden, deels in boomroosters op het plein.
- Buurtpleintje aan de noordoostkant op basis van shared-space verbindt de Kiss & Rideplek met hellingbaan, fietsafstaptelek en de entree van de nieuwbouw van Elan.

## 2. Entreezone Spaarnepark en groene zoom

- Het Spaarnepark wordt getransformeerd naar een open sportpark met (publieke) sportvoorzieningen, verblijfsplekken en wandelpaden, dat stad verbindt met Spaarne en landschap/groene zoom.
- Het Spaarnepark loopt in Noordelijke richting door tot aan de autorijbaan van de Schipholweg.
- De doorgaande fietsroute langs de Zuidzijde van

de Schipholweg loopt deels door de parkrand. De sfeer van het park en de mobiliteitshub sluiten hier naadloos op elkaar aan.

- Vanaf het stadsplein is er zicht op en verbinding met het Spaarnepark.
- Doorzicht vanuit de hub richting Spaarnepark door transparante beplanting langs de rand.

## 3. Spaarnepark

- Het Spaarnepark is een apart project dat in de parkrand overlappt met het knooppunt.
- Het Spaarnepark heeft als doel het toegankelijker maken van het sportpark.
- De Zuidelijk entree van de mobiliteitshub valt samen met een entree tot het park.
- De parkrand kan worden geprogrammeerd met functies op het gebied van sporten en spelen.



Entreezone Spaarnepark: levendige verdiepte groene ruimte met nadruk op gezondheid, bewegen, sport en spel en helder zicht op de mobiliteitshub

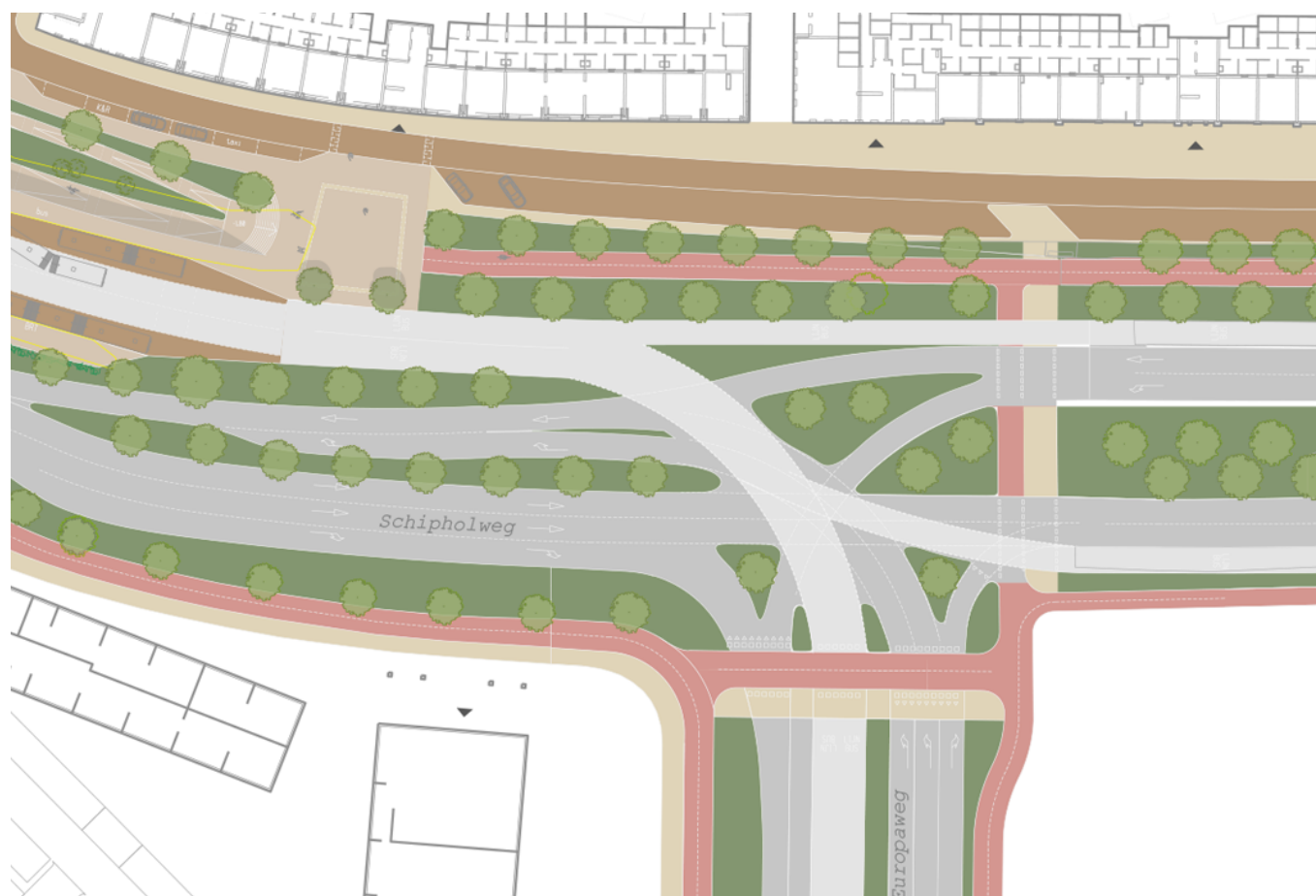
#### 4. Schipholweg als avenue

- Aaneengesloten bomenrijen in groene bermen met kronen die elkaar raken.
- Continuïteit in profiel over grote lengte.
- Onderscheid tussen doorstroombaan voor auto's en bussen op asfaltbanen en ventwegen langs de bebouwing, begeleid door aaneengesloten bomenrijen.

- Ventwegen voor bestemmings- en langzaam verkeer met zorgvuldige profielindeling voor langzaam verkeer. Beeld en sfeer bepaald door aanliggende buurt. Transformatie op termijn naar fietsstraten.
- Verknoping met de Europaweg: groenstructuur en doorstroombaan Schipholweg domineert.
- Verlichting zoveel mogelijk geconcentreerd.

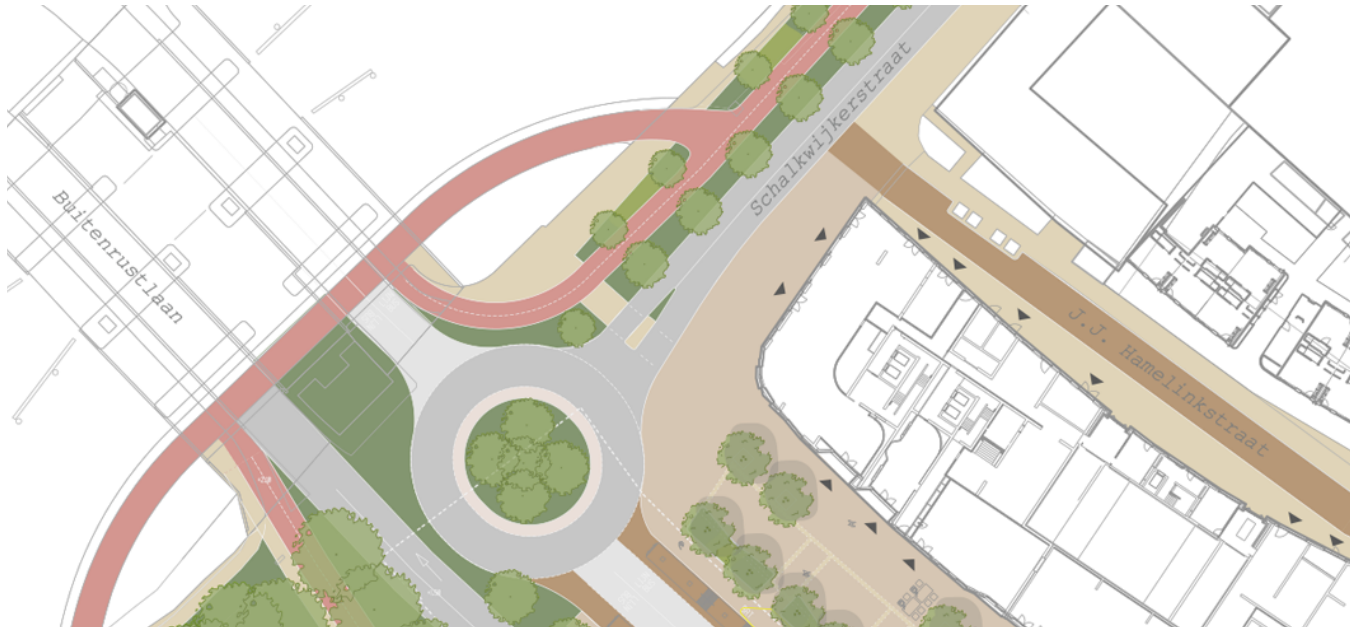
#### 5. Europaweg als stadsstraat

- Doorstroombaan voor auto's en bussen op asfaltbanen, begeleid door aaneengesloten bomenrijen
- Langzaam verkeerszones en woonstraten met eigen afwijkende inrichting.
- Aaneengesloten bomenrijen in groene bermen met kronen die elkaar raken.
- Continuïteit in profiel over grote lengte.



Aan de Oostkant van de mobiliteitshub volgt een overgang in avenue (Schipholweg) en stadsstraat (Europaweg)





overgang mobiliteitshub richting Spaarne met Spaarnebalkon



belangrijke marker aan de Westzijde: de verbinding met het Spaarne en zicht op de oude stad: de perfecte plek voor het Spaarnebalkon

## 6. Spaarneoever langs Schalkwijkerstraat

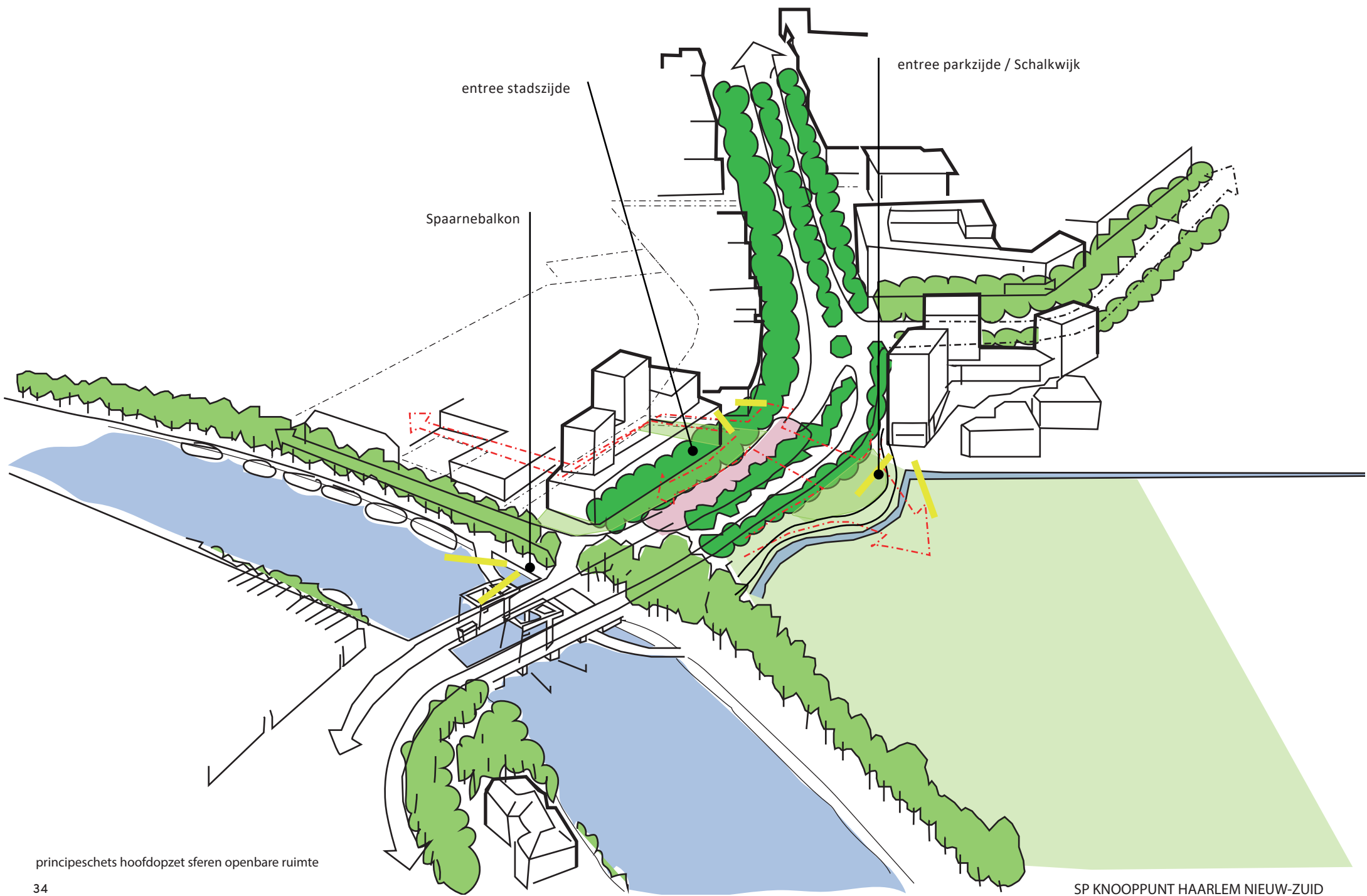
- Herstel profiel met dubbele bomenrij in groenstroken met fietspad en voetpad tot aan de brug.
- Aantal woonboten terugbrengen om deel wateroe-ver vrij te maken.
- Verblijfsplekken aan het water.
- Autoverkeerskarakter verminderen door versmallen rijweg en gebakken klinkerverharding.

## 7. Stationsentree stadszijde

- Riante trappen en hellingbanen die ook doorzicht garanderen vanuit de passage.
- Blinde muren zoveel mogelijk voorkomen door ope-ningen naar fietsenstalling en beplanting.
- Comfortabele mogelijkheid om fiets aan de hand mee te nemen integreren.

## 8. Spaarnebalkon

- Verblijfsplek aan het Spaarne met uitzicht over het water richting oude stad.
- Ruimtelijk-functioneel goed verbonden met / be-reikbaar vanaf stadsplein.
- Markante vormgeving van meubilair, evt hekwerk, verlichting e.d.



# BEELDKWALITEITSPARAGRAAF

# BEELDKWALITEITSPARAGRAAF

## De Basis

De uitspraken over beeldkwaliteit in het SPVE worden als uitgangspunt gehanteerd in dit stedenbouwkundig plan en de beeldkwaliteitsparagraaf, dat een uitwerking hiervan is. Zoveel mogelijk wordt op de terminologie van het SPVE aangesloten.

## Beeldkwaliteit bebouwde delen

Het nieuwe knooppunt heeft een ruimtelijke impact op de omgeving, bijvoorbeeld door het veranderen van verkeersstromen en noodzakelijke herinrichtingen van wegen aansluitend op de mobiliteitshub. Het bouwkundige deel van de OV-hub is compact.

Mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid is een architectonisch ensemble. Het is een ontworpen geheel van toegangen, passage en overkapping. Te onderscheiden zijn:

1. perroninrichting
2. perronkappen
3. voetgangerspassage en fietsenkelder
4. keermuren en wanden
5. trappen en hellingbanen
6. stoepzone voor gebouwplinten

### 1. Perroninrichting

- De huisstijl van R-Net is leidend in bebording zoals halteborden, halteaanwijzers en verwijzingsborden.
- Andere elementen dan bebording zijn niet volgens de huisstijl van R-Net maar maken deel uit van het integrale ontwerp van de openbare ruimte.
- Geen losse bushokjes op het perron.
- Zitgelegenheid uitsluitend op basis van stenen ban-

den, al dan niet gebruikt als afsluiting van verhoogde groenvlakken.

- Hekwerken en geluidsschermen zijn altijd verwerkt in groen en hagen.

### 2. Perronkappen

- Hoogte tussen de 3,5m en 4m.
- Verlichting is altijd geïntegreerd in de kap.
- Perronkap uit één hand ontworpen.
- Perronkap valt minimaal deels over hoofdtrappen en hellingbanen.
- Perronkappen krijgen een duurzame uitstraling met voldoende aandacht voor lichttoetreding.
- Perronkappen zorgen voor voldoende schaduwplekken in verband met hittestress.
- Groene perrondaken zijn mogelijk.

### 3. Voetgangerspassage en fietsenkelder

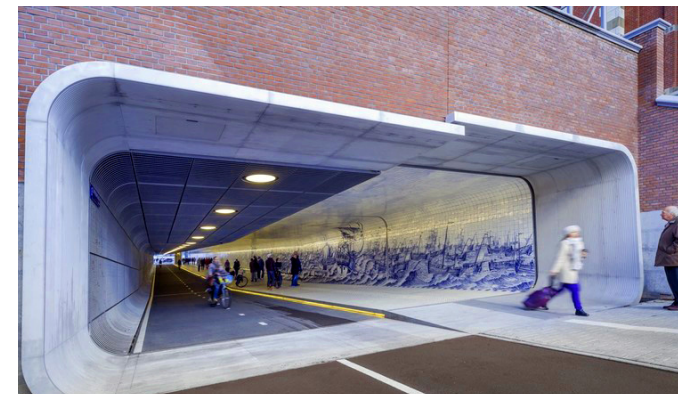
- De onderdoorgang is bestemd voor voetgangers - fietsen worden alleen meegevoerd aan de hand.
- Verhoogd plafond bij uiteinden passage waardoor doorzicht wordt vergroot.
- Binnenzijde passage krijgt een warme, cleane en sobere uitstraling. Aandacht voor geluid en klankkasteffect in de passage.
- Wanden buitenzijde passage zijn waar mogelijk transparant voor extra sociale veiligheid.
- Heldere openingen en doorzichten naar fietsenstalling en eventuele andere functies.
- Hoogwaardig verlichtingsontwerp voor dag en nacht. Lichtpunten worden geïntegreerd in de architectuur.



inspiratiebeeld perroninrichting: integraal ontwerp met openbare ruimte



perronkap overkapt meer dan alleen wachruimten



inspiratiebeeld voetgangerspassage

#### 4. Keermuren en wanden

- Samenhangend materiaalgebruik voor alle keermuren en tunnelwanden.
- Hoogwaardig materiaalgebruik dat mooi verouderd (baksteen, natuursteen, keramische tegels, hout, architectonisch beton - glad en maatwerk). Geen prefab betonelementen.
- Keermuren mogen loodrecht of onder een hoek worden geplaatst.
- Indien de bovenzijde van de wand zichtbaar is, dan is deze integraal meeontworpen.



warme hoogwaardig materiaal als wandbedekking

SP KNOOPPUNT HAARLEM NIEUW-ZUID

#### 5. Trappen en hellingbanen

- Passage en fietsenkelder zijn door trappen verbonden met de perrons en het stadsplein.
- Trappen als maatwerk geconstrueerd en geïntegreerd. Gesloten constructie (geen betonelementen en onkruid in naden).
- Hellingbanen zijn geschikt voor gebruik door minder validen.



overzichtelijke entreeplekken voor fietsparkeren

#### 6. Stoepzone voor gebouwplinten

- Stoepzone van minimaal 2 m voor gebouwplinten is geschikt voor uitloop van plintfuncties vanuit gebouwen.
- Inrichting aanliggend maaiveld in de vorm van een stoepzone nodigt uit voor gebruik van plintfuncties zoals terrassen.



aantrekkelijke stoepzone faciliteert plintfuncties



R-Net-huisstijl voor bebording en halteaanwijzers

## Uitgangspunten inrichting openbare ruimte

De openbare ruimte is vanuit de voetganger ontworpen. De inrichting volgt in de aansluiting op de omgeving het gemeentelijke Handboek Inrichting Openbare Ruimte Openbare Ruimte (HIOR). Op en rond het stadsplein en de mobiliteitshub zijn afwijkende, locatiespecifieke keuzes wenselijk.

Te onderscheiden zijn:

1. routing
2. beplanting
3. elementen en straatmeubilair
4. materiaal en kleur
5. klimaatadaptatie en duurzaamheid
6. hoogteverschillen en toegankelijkheid

### 1. Routing

- Hoofdtrappen sluiten direct aan op de HOV-geelten van het busstation.
- Neventrappen sluiten logisch aan op lokale voetgangersroutes richting aansluitende woonbuurten.
- Het busstation krijgt twee maaiveldoversteken tussen de beide perrons.
- Aandacht voor een heldere en veilige afstaptelek voor fietsers op weg naar de fietsparkeergarage, zowel aan de Spaarneparkzijde (hoofdentree) als aan de Oostzijde (buurtentree Slachthuisbuurt).
- Hellingbaan Noordzijde geschikt voor afgestapte fietsers met fiets aan de hand.

### 2. Beplanting

Een van de pijlers van het nieuwe 'stadsplein' is een groen welkom.

Extra groen is noodzakelijk om onder meer de biodiversiteit te versterken. Lanen en lijnen geven structuur aan de inrichting van de openbare ruimte.

- Lanen: uniforme boomrijen die de Schipholweg, Europaweg en Schalkwijkerstraat geleiden. Gebruikte boomsoorten zijn bestand tegen de nabijheid van verharding en geschikt voor een standplaats in een verkeersomgeving (geen takbreuk, vruchtval, verdraagt snoei indien nodig)
- Lijnen op het plein: lijnen bestaan uit bomen in plantvakken of losse bomen in een lijn. Stevigheid wordt gewaarborgd. De bomen worden deels op



grijs abeel als bomengroep op het landhoofd langs het Spaarne

een ondergrondse kelder geplant, waarop een voldoende leeflaag is aangebracht (eventueel in combinatie met verankering van de bomen). Indien de bomen in containers worden beplant blijft groen op maaiveld en aanzetten boomstructuren uitgangspunt. De lijnen sluiten aan op de bomenstructuur van de Schipholweg.

- Het landhoofd aan het Spaarne heeft een verbijzondering met een boomgroep.
- De bomen staan in het groen. Langs doorgaande wegen in groene, bloemrijke berm, op het stadsplein in brede verhoogde beplantingsvakken.



meerstammige platanen op het plein

De plantvakken bestaan uit vaste planten en lage heesters en zijn van betekenis voor de plek (decoratieve, biodiversiteit, microklimaat).

- Tussen de mobiliteitshub en de rijweg van de Schipholweg is tevens in een haag voorzien (al dan niet in combinatie met een hekwerk of geluidsscherm).
- Duurzaam: juiste beplanting op de juiste plaats. Passend bij de groeiomstandigheden, met veel wind en in een grotendeels verharde omgeving. Toegepaste soorten zijn aantrekkelijk voor insecten en vogels.



zilveresdoorn als laanboom op de Schipholweg



doorzetten platanenrij langs Schalkwijkerweg

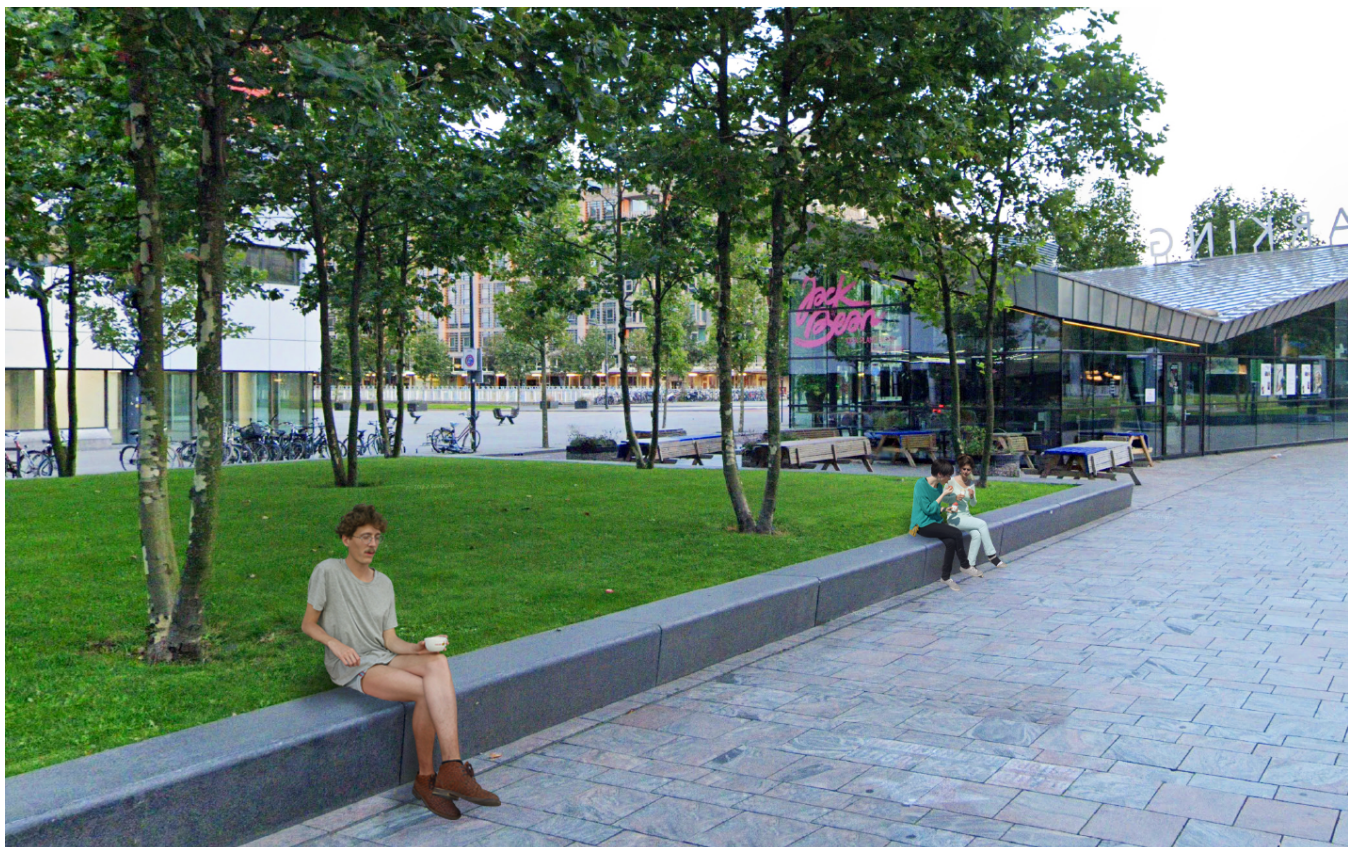
### 3. Elementen en straatmeubilair

- Helderheid en overzichtelijkheid is een leidend element bij de inrichting van de openbare ruimte.
- Straatmeubilair is niet meer aanwezig dan strikt noodzakelijk, zodat er zo min mogelijk gelegenheid wordt geboden om fietsen en scooters fout te stallen.
- Zitten wordt gecombineerd met de randen van beplanting en groen of op losse stenen banden zodat er aangename verblijfsplekken ontstaan.
- Straatmeubilair staat buiten de looproutes, bij voorkeur in de stoepzone en marges van de openbare ruimte. Prullenbakken met gescheiden inzamelvakken staan op een logische plek langs routes en bij verblijfsplekken.
- Bebording, paaltjes en hekken worden met een minimum toegepast.
- Openbare verlichting, masten en armaturen - buiten de perrons en voetgangerspassage - worden afgestemd op de functie van de ruimte die wordt aangelicht. Armaturen op het stadsplein sluiten aan bij die van Schalkwijk Centrum.

### 4. Materiaal en kleur

In het algemeen sluit de mobiliteitshub qua materiaal en kleur aan op de omgeving. Op plekken zijn verbijzonderingen mogelijk, bijvoorbeeld het stadsplein. Zie hiervoor de legenda van het inrichtingsplan.

- Kenmerkend aan Schalkwijk is de sobere kleurstelling en materialisatie.
- Rond de ontwikkelzone Europaweg en in Schalkwijk centrum wordt voornamelijk gewerkt met natuurlijke en warme kleuren, solide en steenachtige materialen met gebakken klinkers als uitgangspunt.



referentie: graslint met natuurstenen zitrand langs plein

- Stoepzone (overgangsruidten tussen gebouwde en onbebouwde omgeving) worden met afwijkende tint bestratingmateriaal of een afwijkend bestratingpatroon uitgevoerd. Daardoor ontstaat een duidelijk afgebakende overgangzone.
- Een belangrijk aspect bij de materiaalkeuze is het beheer. Het toe te passen materiaal moet allereerst geschikt zijn voor de beoogde functie en gebruikersgroep zoals voldoende draagkracht en stroefheid. Daarnaast moet het materiaal ook gemakkelijk herstelbaar zijn: schades moeten direct verholpen kunnen worden en het materiaal moet snel leverbaar zijn in geval van onherstelbare schade door breuk.
- Duurzaam: gebruik van het juiste materiaal met een lange levensduur. Gebruikte materialen zijn verant-



woord geproduceerd en zijn herbruikbaar.

- Goede regie op de ondergrondse infrastructuur. Indien mogelijk concentreren, waardoor slechts een beperkt deel van de openbare ruimte opgebroken hoeft te worden. Kabels en leidingen mogen geen grote zichtbare gevolgen voor het beeld op maaiveld hebben.
- Duurzaam beheer. Gebruikte materialen en beplanting zijn gemakkelijk vervangbaar.

## 5. Klimaatadaptatie en duurzaamheid

- Het gebied heeft bij hevige regenbuien veel hemelwater te verwerken. Voor het openbaar gebied geldt de eis om 70mm regenwater per vierkante meter op verhard oppervlak vertraagd af te voeren. Het stadsplein kan daartoe deels worden ingericht als waterplein en kan de benodigde 1400 m<sup>2</sup> water vertraagd afvoeren.
- Er wordt zoveel mogelijk waterdoorlatende verharding gebruikt
- Daar waar mogelijk wordt de hoeveelheid verharding op het maaiveld beperkt ten gunste van hemelwaterinfiltratie en groen.
- Aanvullende bergingscapaciteit kan bijvoorbeeld in ondergrondse bergingsbassins gezocht worden.
- Hittestress wordt beperkt door rijkelijk gebruik van bomen en groen op maaiveld. Deze zorgen met schaduw en een hogere luchtvochtigheid voor een aangenaam leefklimaat.
- Ook water heeft dit effect. Een combinatie van een waterornament en voorzieningen voor waterinfiltratie / waterberging liggen voor de hand.

## 6. Hoogteverschillen en toegankelijkheid



busbaan: vezelversterkt beton, antraciet



sfeerbeeld klimaatadaptief plein

## 6. Hoogteverschillen en toegankelijkheid

- In het gebied rond de mobiliteishub zijn er hoogteverschillen tot ca. 4m in het oorspronkelijke maaiveld. (maaiveld perrons - maaiveld in tunnel).
- Uitgangspunt is een toegankelijke openbare ruimte zonder liften, roltrappen of rolbanden.



voetgangersdomein: gebakken klinker 'Mastiek' in verschillende formaten



referentie: nieuw plein Schalkwijk centrum

- Trappen zijn makkelijk begaanbaar.
- Hoogteverschillen ter plaatse van de voetgangerspassage onder het station aan de Zuidkant worden opgevangen in ruime groene taluds.
- Hoogteverschillen ter plaatse van de voetgangerspassage aan de Noordkant worden opgevangen

- door keerwanden.
- Bij de scheiding van de verschillende verkeerscategorieën wordt gebruik gemaakt van de normale functionele hoogteverschillen met behulp van opsluitbanden.
- Bij de invulling van de groene taluds is een goede beheerbaarheid een absolute randvoorwaarde. Denk daarbij aan veilig kunnen werken en water geven. Op basis van de helling en opbouw van de taluds, wordt bepaald wat de beheermogelijkheden zijn en welke groene invulling daar het beste bij past.
- De buurtentree aan de Oostkant wordt uitgevoerd in een enkele maaiveldhoogte op basis van een shared-space-principe.



toegankelijke plek oostentree op basis van shared space



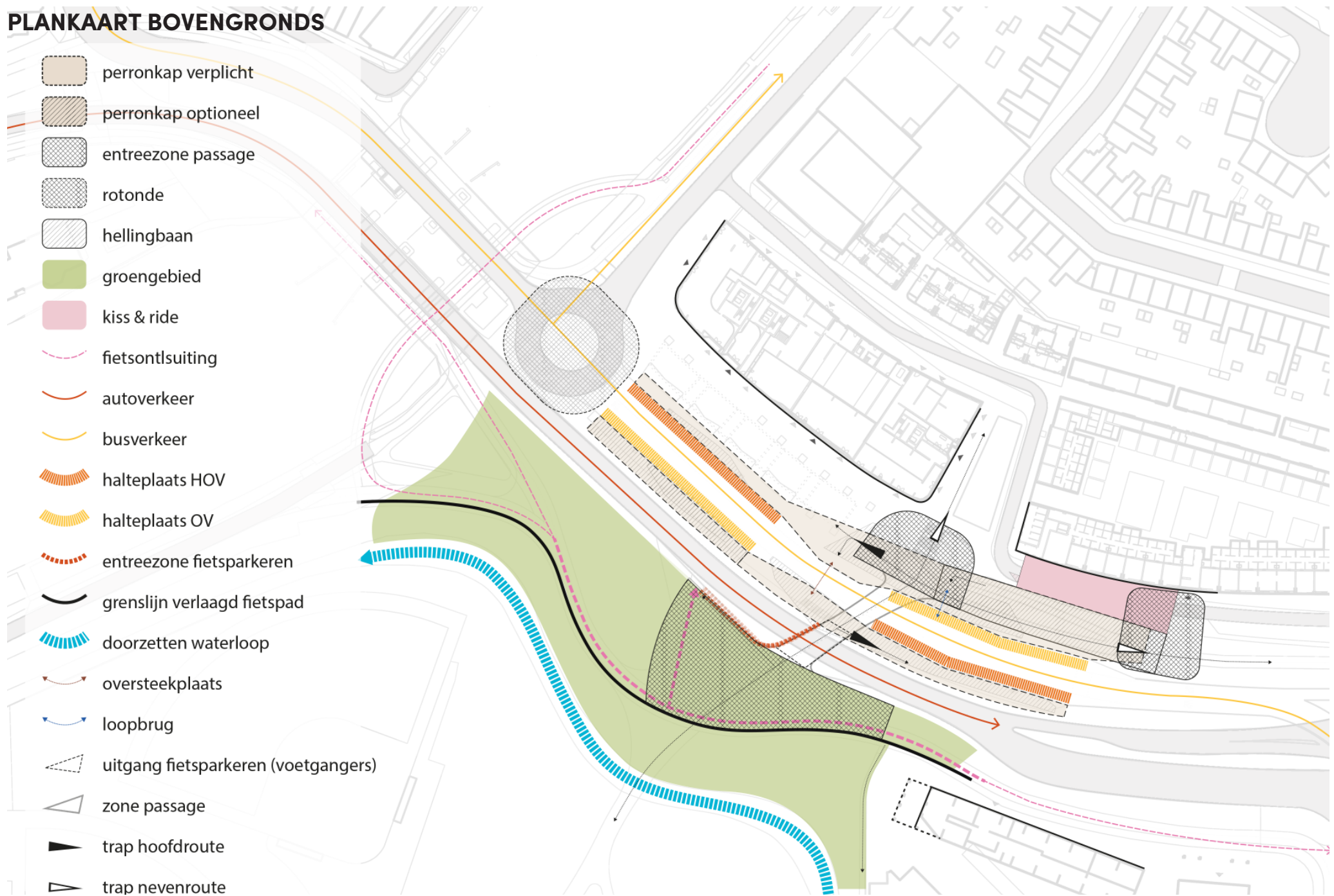
referentie: blindegeleidestroom als losse lijnen in steen



buurtentree Oostkant op basis: aantrekkelijk en kleinschalig

# PLANKAARTEN EN REGELS

# PLANKAART BOVENGRONDS



perronkap verplicht

perronkap optioneel

entreezone passage

rotonde

hellingbaan

groengebied

kiss & ride

fietsontsluiting

autoverkeer

busverkeer

halteplaats HOV

halteplaats OV

entreezone fietsparkeren

grenslijn verlaagd fietspad

doorzetten waterloop

oversteekplaats

loopbrug

uitgang fietsparkeren (voetgangers)

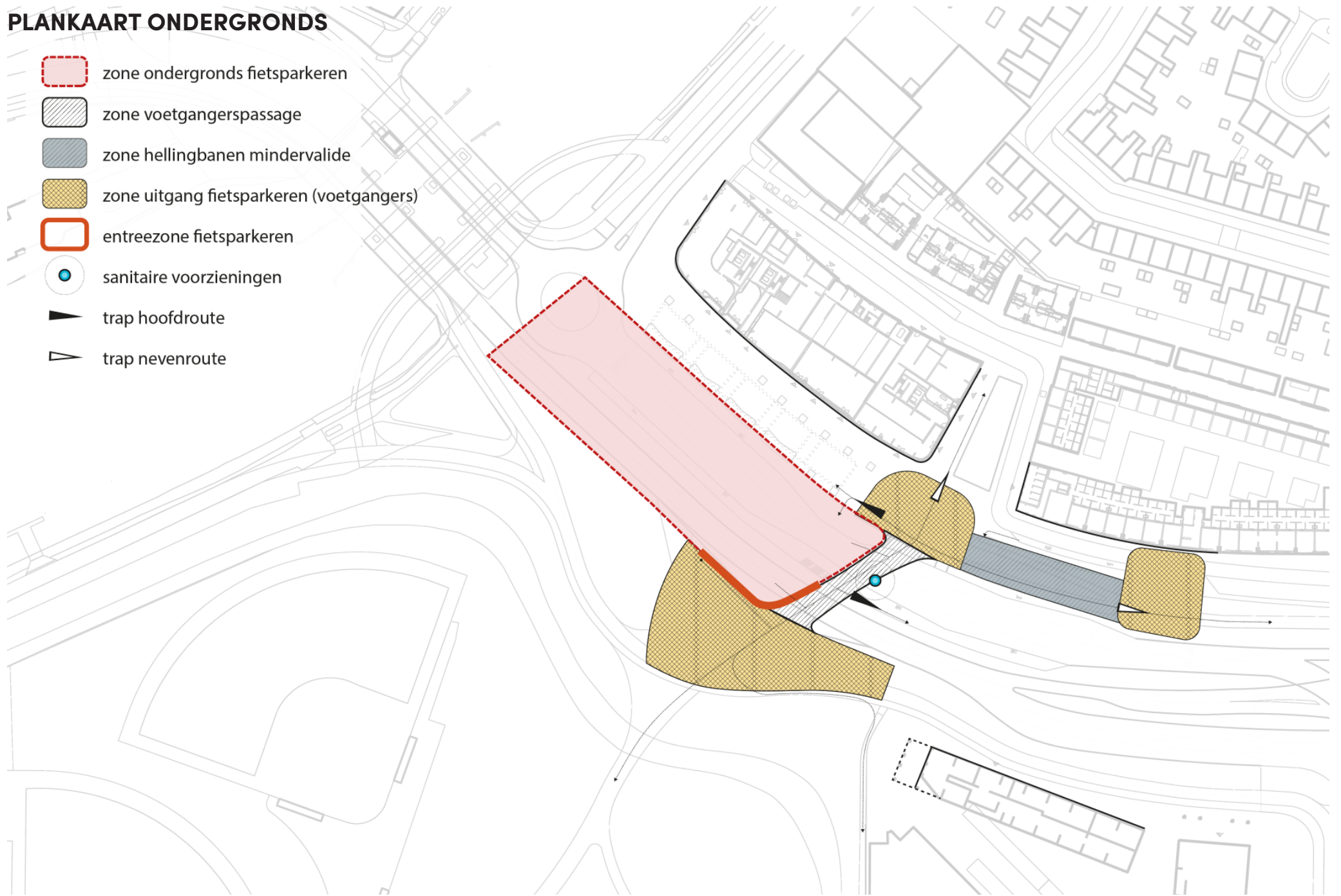
zone passage

trap hoofdroute

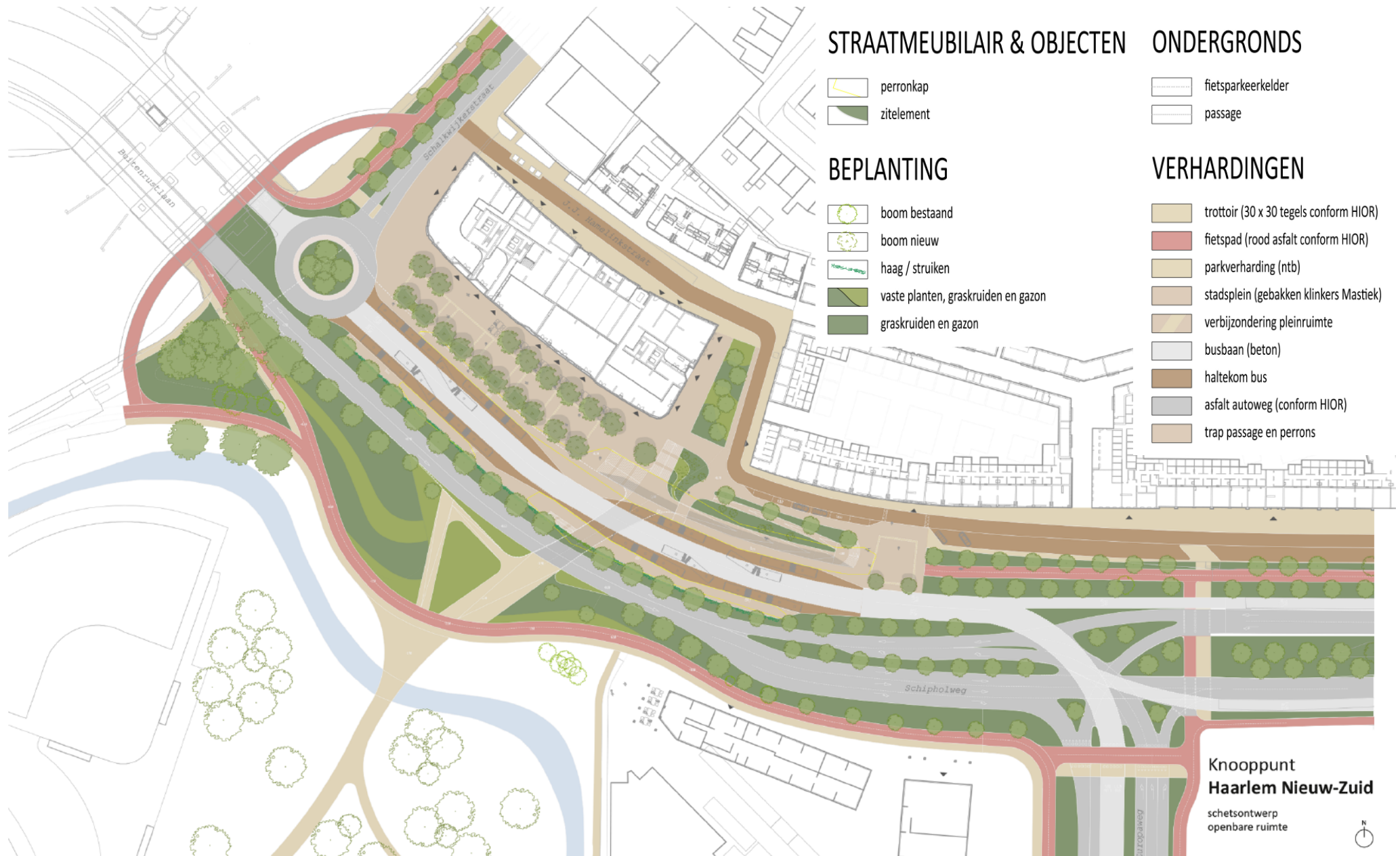
trap nevenroute

## PLANKAART ONDERGRONDS



-  zone ondergronds fietsparkeren
-  zone voetgangspassage
-  zone hellingbanen mindervalide
-  zone uitgang fietsparkeren (voetgangers)
-  entreezone fietsparkeren
-  sanitaire voorzieningen
-  trap hoofdroute
-  trap nevenroute



# SCHETSONTWERP OPENBARE RUIMTE





## STRAATMEUBILAIR & OBJECTEN

-  perronkap
-  zitelement

## BEPLANTING

-  boom bestaand
-  boom nieuw
-  haag / struiken
-  vaste planten, graskruiden en gazon
-  graskruiden en gazon

## ONDERGRONDS

-  fietsparkeerkelder
-  passage

## VERHARDINGEN

-  trottoir (30 x 30 tegels conform HIOR)
-  fietspad (rood asfalt conform HIOR)
-  parkverharding (ntb)
-  stadsplein (gebakken klinkers Mastiek)
-  verbijzondering pleinruimte
-  busbaan (beton)
-  haltekom bus
-  asfalt autoweg (conform HIOR)
-  trap passage en perrons

**Knooppunt  
Haarlem Nieuw-Zuid**

schetsontwerp  
openbare ruimte



# CHECKLIST REGELS STEDENBOUWKUNDIG PLAN

## Voetgangerspassage

- min breedte 10-12 m
- min hoogte 3,5 m
- min hoogte uiteinden 4 m
- hoofdtrap naar noordperron > 5 m breed
- hoofdtrap naar zuidperron > 2,5 m breed
- buurttrap naar Hamelinkstraat > 3 m breed
- sanitaire voorziening, min. 2 toiletten
- gaten in dak voor extra licht mogelijk

## Fietsparkeergarage

- 2500 plekken met ruimte voor bijzondere fietsen
- minimaal 30% bijzondere fietsparkeerplekken
- fietsentree op zuidwesthoek passage of net in de passage
- aparte voetgangersentree in de passage
- toezicht in zuidwesthoek passage
- mogelijkheid kleine fietserviceshop zuidkant

## Perronkappen

- tussen de 3,5 en 4 m hoog
- kappen zijn deels transparant en deels gesloten
- vormen één geheel met plein en busstation
- lopen door langs stadspleinruimte
- kappen facultatief westzijde zuidperron
- kappen lopen (deels) door over hellingbanen en trappen

## Parkentree

- aanleggen dmv verdiepte parkruimte
- doorkoppelen op interwijkpassage
- aansluiting op hoofdfietsroute
- aandacht voor zichtbaarheid en sociale veiligheid
- mogelijkheid tot combineren sport en spel functies

## Stadspleinruimte

- primaire verblijfsruimte voor voetgangers
- strook ca. 2 m om plintfuncties te accommoderen
- dubbele bomenrij voor schaduw
- geschikt om kleine evenementen te organiseren
- buurtentreeplek Oostzijde op basis van shared-space

## Busstation

- langwerpige busstation met zijperrons
- toepassing van haltekommen
- HOV-bussen staan vóór stadsbussen opgesteld
- afscheiden autoweg dmv groene haag, met evt geïntegreerde geluidsschermen of dito hekwerken
- keermogelijkheid bussen dmv rotonde westzijde
- zuidperron krijgt een groene overgang richting haag en autoweg
- ca. 5 parkeerplekken Kiss & Ride
- Kiss & Rideplek geeft aansluiting op hellingbanen

## Wegverkeer

- terug naar 2 autorijbanen ter hoogte van mobiliteitshub
- rijbanen auto liggen tussen busstation en park
- knip doorgaand autoverkeer Schalkwijkerstraat
- Schalkwijkerstraat/hoek Schipholweg in principe alleen voor bus- en buurtverkeer
- doorgaand autoverkeer over Zuidelijke Buitenrustbrug
- busverkeer over Noordelijke Buitenrustbrug
- Hamelinkstraat/Paltsstraat éénrichtingsverkeer auto in Oostelijke richting

## Colofon

Opdrachtgever: Hein Schouwenaars (PG)

Projectleiding: Peter Tobben (PCM)

Ontwerpteam:

Stedenbouw: Rolf Tjerkstra, Ricsi van Beek, Deniz Sükür (OMB)

Landschap: Anita Wijnholds, Maurice Käss (OMB), Ben Kuipers (Ben Kuipers Landschapsarchitect)

Mobiliteit: Jeroen Quee (Sweco)

Technisch advies: Martijn van Minderhout (PCM)

Kwaliteitsteam Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid: Willem Hein Schenk (stadsarchitect),

Miranda Reitsma (Reitsma Stedenbouw/Mooi Noord-Holland),

Joost Vos (Bentham Crouwel Architects), Kim Krijger (secretaris, OMB)

Overlegpartners Provincie Noord-Holland: Jelle Hengstmengel, Jan Wijkhuizen



