



**Gemeente  
Haarlem**

# **Integratie onderzoeken**

## **Mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid**

28 maart 2023

P.Tobben

PCM

# Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Rapportage verkeerseffecten</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Kaders ondergrondse fietsstalling</b>	<b>4</b>
<b>4.</b>	<b>Fietsstromen OV knooppunt</b>	<b>4</b>
<b>5.</b>	<b>Futureproof and integral hub</b>	<b>5</b>
<b>6.</b>	<b>Parkeerregulering en -normen</b>	<b>6</b>
<b>7.</b>	<b>Lijnennetstudie en Corridorstudie</b>	<b>6</b>
<b>8.</b>	<b>Integratie onderzoeken</b>	<b>7</b>

# 1. Inleiding

Het stationsgebied heeft onvoldoende capaciteit om de verwachte groei van het openbaar vervoer (50% tot 2040) op te vangen. Dit was de aanleiding om op zoek te gaan naar een overloopvoorziening of mobiliteitshub buiten de binnenstad.

Op 29 juni 2022 heeft de Haarlemse gemeenteraad een keuze gemaakt voor een definitieve variant van de mobiliteitshub op de Schipholweg. Als voorwaarde werd meegegeven om de fietsenstalling ondergronds op te lossen.

Dit was het startpunt voor diverse onderzoeken ten behoeve van de mobiliteitshub om de haalbaarheid van diverse aspecten te toetsen en/of nader uit te werken. De resultaten van de belangrijkste onderzoeken vormen tevens een uitgangspunt voor het op te stellen stedenbouwkundig plan, waarmee in oktober 2022 is begonnen.

Dit document kan als oplegger worden gezien voor een groot aantal onderzoeken. Er wordt kort aangegeven wat de onderzoeksvraag is, wat de belangrijkste resultaten zijn én of het aansluit op de andere onderzoeken en niet strijdig is.

In dit document worden de belangrijkste reeds uitgevoerde onderzoeken aangehaald, die als uitgangspunt dienen voor het stedenbouwkundig plan. Er worden echter meer onderzoeken uitgevoerd zoals windklimaatonderzoek, een hittestress-analyse, een akoestisch onderzoek enzovoort. Ze zijn niet opgenomen in deze oplegger omdat ze nog moeten worden opgestart of nog niet afgerond zijn. Ze dienen wel allemaal als input voor de verdere uitwerking van het ontwerp.

De genoemde onderzoeken zijn direct nodig voor de ontwikkeling van de mobiliteitshub. Daarnaast zijn er onderzoeken die in een ander kader worden uitgevoerd, zoals de herinrichting van de N205 ten oosten van de Europaweg, de kruising Amerikaweg-Schipholweg en de afwaardering Prins Bernardlaan. Indien nodig is hier rekening mee gehouden.

# 2. Rapportage verkeerseffecten

Bureau Goudappel Coffeng heeft in opdracht van de gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland onderzoek verricht naar de doorstroming op de Schipholweg ter hoogte van de mobiliteitshub. Een aantal vragen lag hieraan ten grondslag zoals motie 25.2 (29-6-2022) "Hub over de brug, bus en auto ontvlechten" en de zoektocht naar kwaliteit en ruimte voor de mobiliteitshub en directe omgeving. De vragen leiden tot het terugbrengen van het aantal rijstroken ter hoogte van de hub. Tegelijkertijd worden de aansluitingen van de Rustenburgerlaan en de Schalkwijkerstraat op de Schipholweg deels of geheel afgesloten.

Ook onderzoek Goudappel Coffeng met een simulatie de benodigde opstelruimte voor de bussen.

Resultaten van het onderzoek zijn dat de doorstroming verbetert (reistijd afneemt), ook als ter hoogte van de hub het aantal rijstroken van 4 naar 2 teruggebracht wordt, omdat de Schalkwijkerstraat wordt 'afgekoppeld'. De neveneffecten, zoals vooral extra druk rondom de Lange Brug en op de Merovingenstraat, kunnen eventueel worden getemperd door over de noordelijke brug naast het busverkeer ook lokaal (niet doorgaand) autoverkeer toe te staan. Over dergelijke scenario's dient nog besluitvorming plaats te vinden.

Het verkeer en daarmee de druk op de wegen neemt de komende jaren toe. Om deze reden is het nodig om in te zetten op de mobiliteitstransitie, waaraan de mobiliteitshub een bijdrage levert. De transitie zorgt ook voor een beperking van extra autoverkeer over secundaire wegen als gevolg van het (deels) afsluiten van de Schalkwijkerstraat.

Een andere relevante conclusie is dat het kruispunt Amerikaweg-Schipholweg overbelast is maar voor het doorgaande verkeer over de Schipholweg ook een gewenste doserende werking heeft waardoor de congestie op de Schipholweg door inkomend verkeer wordt beperkt. Het volledig oplossen van de knelpunten op dit kruispunt zorgt voor verkeersproblemen op andere plekken door een waterbedeffect.

Tot slot volgt uit de simulatie voor de bussen vooral dat bussen in een haven moeten halteren (en niet op de busbaan) om een goede afwikkeling te kunnen borgen.

### **3. Kaders ondergrondse fietsstalling**

Advies&Ingenieursbureau Movares heeft van de gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland opdracht gekregen om onderzoek te doen naar de haalbaarheid van een ondergrondse fietsenstalling bij de mobiliteitshub. Aanleiding voor het ondergronds brengen van de fietsenstalling is een snellere en comfortabelere ketenverplaatsing voor de reiziger die komt en gaat per fiets. Dit draagt bij aan een beter gebruik van zowel de fietsenstalling als de mobiliteitshub.

De ondergrond ligt vol met kabels en leidingen, waaronder een regionale hoofdwaterleiding, belangrijke gasleidingen en hoogspanningskabels. Verleggen is onontkoombaar. Movares heeft enkele configuraties onderzocht die enerzijds het verleggen van kabels en leidingen iets beperken en anderzijds tot een goede aansluiting op de mobiliteitshub zorgen.

Het belangrijkste resultaat is dat een ondergrondse oplossing mogelijk is maar consequenties heeft voor de kabels en leidingen. Ook wordt er inzicht gegeven in de kosten, die exclusief indexering globaal in lijn liggen met de vorige kostenraming.

### **4. Fietsstromen OV knooppunt**

De mogelijkheden voor een goed voor- en natransport is een belangrijke succesfactor voor een mobiliteitshub. De fiets speelt daarbij een cruciale rol. Om de mobiliteitshub Nieuw-Zuid op dit punt optimaal te kunnen laten functioneren zullen de fietsroutes vanuit de stad en directe omgeving van en naar de mobiliteitshub goed gefaciliteerd moeten worden. Hierbij gaat het om de beschikbaarheid, capaciteit, doorstroming, comfort en veiligheid. De gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland hebben Ingenieursbureau Witteveen & Bos gevraagd om dit in kaart te brengen.

Het resultaat van deze analyse is onder andere dat de fietspaden aan de zuidkant van de mobiliteitshub en langs de Europaweg verbreed zouden moeten worden, dat de doorstroming bij de Kleine Houtweg en Rustenburgerlaan verbeterd kan worden en dat fietspaden langs de Schipholweg ten westen van het Spaarne in asfalt uitgevoerd zouden moeten worden.

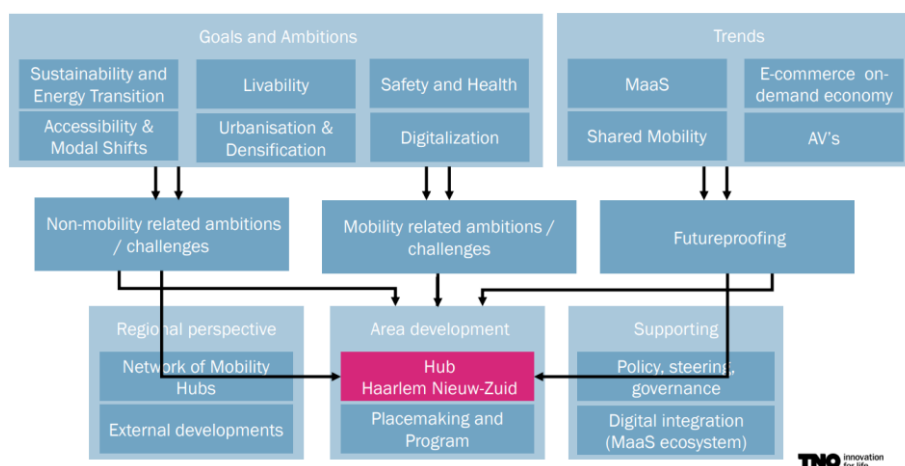
Uit het onderzoek is door de gekozen methodiek niet duidelijk naar voren gekomen wat de wisselwerking met Station Haarlem en de binnenstad zal zijn. De verwachting is dat een deel van deze fietsers voortaan zijn fiets bij Nieuw-Zuid stalt.

## 5. Futureproof and integral hub

In opdracht van de provincie Noord-Holland en de medewerking van de gemeente Haarlem heeft TNO onderzoek gedaan naar de effecten van de mobiliteitshub en een toekomstbestendig ontwerp. Belangrijkste conclusie is dat alleen de realisatie van een mobiliteitshub en het verhogen van de openbaar vervoers (OV)-frequentie weinig invloed heeft op de vervoerswijzekeuze (modal split), maar wel op de routekeuze van zowel automobilisten als OV-reizigers. In combinatie met flankerend beleid om het autogebruik te verminderen (zoals lagere snelheden, hogere parkeertarieven en minder parkeerplekken) zijn wel positieve effecten te zien.

Daarnaast heeft TNO een globale toets op het aantal fietsparkeerplekken gedaan. Deze komt globaal overeen (1.500-2.000 in 2040) met de eerdere inschatting van Goudappel Coffeng (2.500 plekken). Voor het aantal deelfietsen komt TNO tot een hoger aantal (170 deelfietsen), maar geeft ook aan dat het precieze aantal fietsen en deelfietsen afhangt van beleidskeuzes in hoeverre de gemeente dit wil faciliteren (dat geldt ook cargo-bikes, scooters en micro mobiliteit zoals stepjes). Meer mobiliteitsopties maken de hub aantrekkelijker en vergroten het invloedsgedebied. Ook zorgt deelmobiliteit voor een lagere ruimtelijke footprint en meer duurzaam vervoer.

Een belangrijke aanbeveling is om rekening te houden met de toekomstbestendigheid van de hub door adaptiviteit en flexibiliteit (bijvoorbeeld fietsparkeerplekken in later stadium reserveren voor deelfietsen en voorzieningen die kunnen mee veranderen met veranderende gebruikerswensen), maar ook een kleinere footprint en sturen op duurzame mobiliteitsopties. Daarnaast is het van belang om de hub vanuit een netwerkperspectief van hubs/OV-knooppunten te ontwerpen.



## 6. Parkeerregulering en -normen

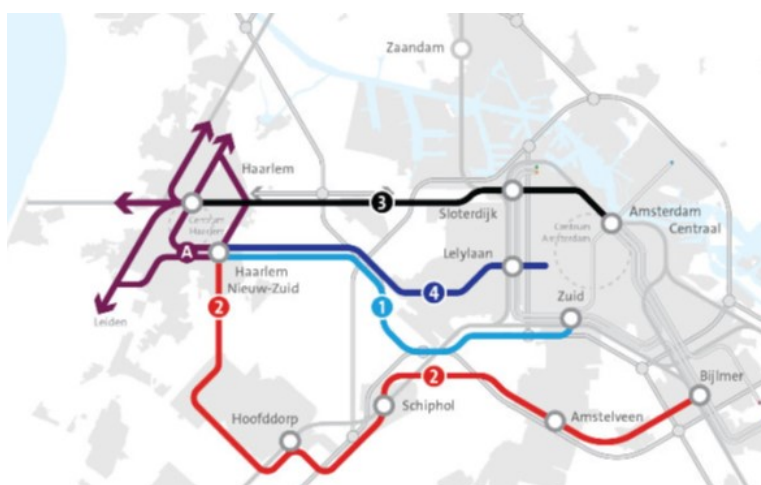
In september 2021 is in Haarlem het Mobiliteitsbeleid vastgesteld. Het doel van het Mobiliteitsbeleid is een aantrekkelijk, gezond en bereikbaar Haarlem binnen een metropolitane economie; een stad, die ondanks de groei leefbaar en bereikbaar blijft en waar de klimaatdoelstellingen gehaald worden. Om dit te kunnen bereiken is een transitie nodig waarin we voorrang geven aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen. Dit wordt de mobiliteitstransitie genoemd. Het streven is dat in 2030 het merendeel van de korte afstanden binnen Haarlem per fiets of te voet afgelegd worden en zal meer dan de helft van de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem toe met het openbaar vervoer of de fiets plaats vinden. De gemeente wil met twee nota's, zijnde parkeerregulering en parkeernormen uitvoering geven aan het mobiliteitsbeleid. De nota's zijn 21 februari 2023 bestuurlijk bekrachtigd. Van belang hierbij is dat gereguleerd parkeren ingevoerd gaat worden en dat parkeernormering aan de gemeentelijke ambities wordt aangepast. Dit betekent dat parkeren op eigen terrein meer zal worden nagestreefd en de vereiste parkeernormen in overeenstemming zullen worden gebracht. Dit met name ook voor sociale woningbouw en het bezoekersaandeel.

De mobiliteitshub levert een belangrijke bijdrage aan de mobiliteitstransitie. Rondom de hub is hierdoor een reductie van de parkeernorm mogelijk, naast andere factoren die de norm kunnen verlagen zoals deelmobiliteit).

## 7. Lijnennetstudie en Corridorstudie

De lijnennetstudie heeft betrekking op de lijnvoering binnen Haarlem en Zuid-Kennemerland (A: paarse lijnen in de onderstaande afbeelding), de corridorstudie gaat over de verbinding tussen Haarlem en Amsterdam/Schiphol (lijn 1,2, 3 en 4 in de afbeelding). Beide studies kijken naar de ontwikkeling van het openbaar vervoer (OV) netwerk in de Haarlemse regio.

De mobiliteitshub Nieuw Zuid wordt in beide studies een belangrijk knooppunt voor het regionale netwerk. Hoewel beide studies nog niet zijn afgerond, worden de eerste resultaten al wel meegenomen in het bekijken van de verkeerseffecten van Nieuw Zuid (bussen rijden over het kruispunt Schipholweg Europaweg) en wordt rekening gehouden met grote aantallen bussen bij het komen tot een ontwerp voor het busstation zelf. Dit heeft effect op aantallen haltes en de indeling/toedeling van bussen op een bepaalde plek. Verder wordt in deze studies gekeken naar de consequenties van bepaald materieel in relatie tot te rijden routes. Belangrijk is om een robuust ontwerp te hebben, zodat het OV-netwerk nog langere tijd kan doorgroeien binnen het huidige ontwerp, en rekening te houden met mogelijke ontwikkelingen in het OV-netwerk.



## 8. Integratie onderzoeken

De uitgevoerde onderzoeken leiden niet tot onderlinge tegenstrijdigheden of conflicten. De verkeerseffectenstudie toont aan dat het ontvlechten van auto en bus mogelijk is en voor de afwikkeling van het openbaar vervoer (OV) en het doorgaande verkeer op de N205 gunstiger is. Het ondergronds brengen van het fietsparkeren met voldoende capaciteit is mogelijk en sluit beter aan op de hub. Dit is weer gunstiger voor het gebruik van zowel het OV als voor de (deel)fiets. Het fietsstromenonderzoek geeft knelpunten aan (breedte fietspad ten zuiden van de hub, doorstroming bij de Kleine Houtweg en Rustenburgerlaan) die met de mobiliteitshub aangepakt kunnen worden en ook gunstiger zijn voor de doorstroming op de N205. Flankerend beleid om autogebruik te verminderen (parkeerregulering, 30 km enz.) leidt tot een beter gebruik van de mobiliteitshub. Bij de aanleg van de fietsenstalling en de busopstelplaatsen wordt rekening gehouden met groeimogelijkheden. Ook wordt er in het ontwerp rekening gehouden met mogelijk komst van de BRT (bus rapid transit).

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,  
**28 maart 2023**

---

Postbus 511  
2003 PB Haarlem  
Tel. 14 023

[haarlem.nl](https://www.haarlem.nl)