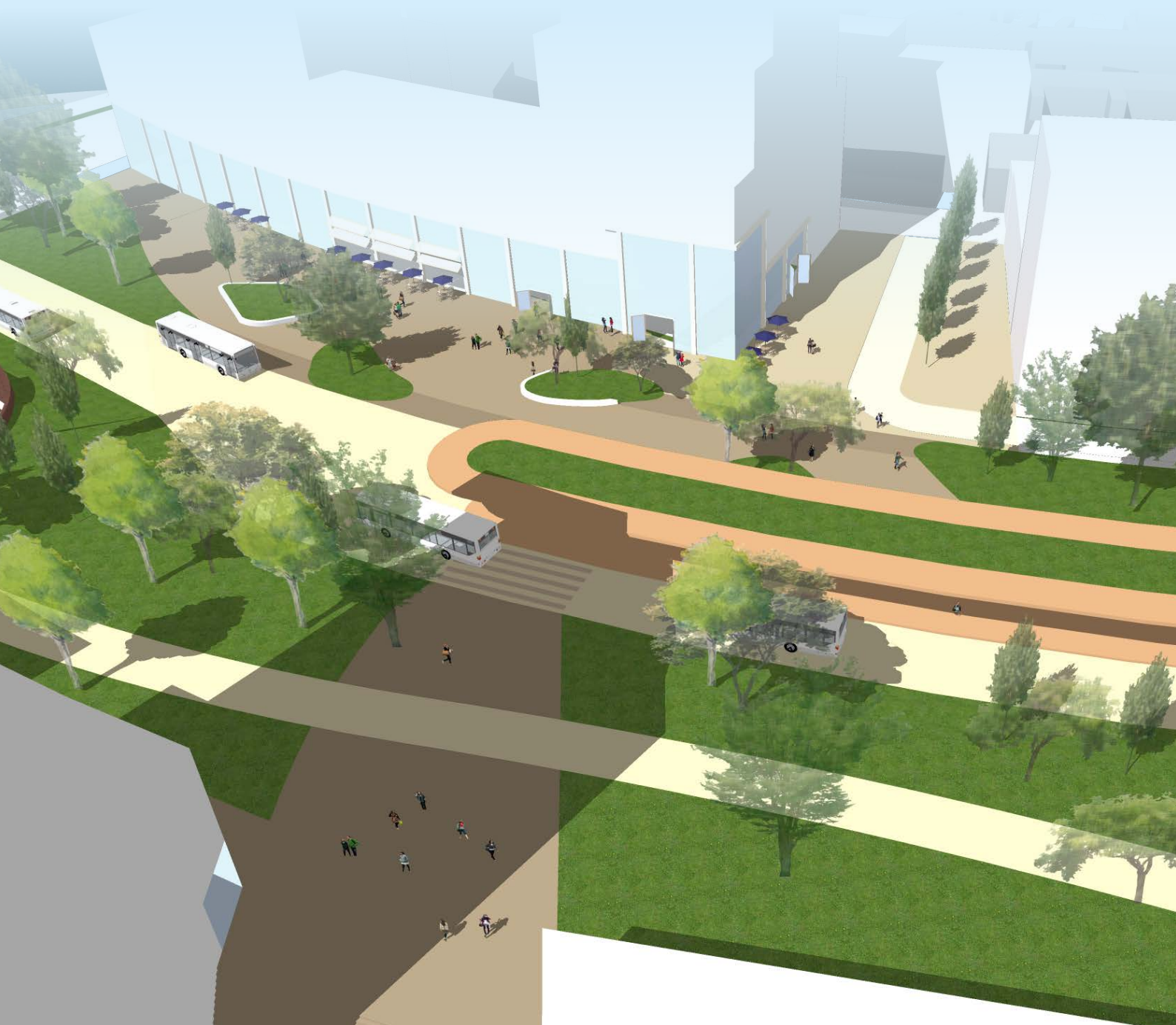




**Gemeente
Haarlem**

Gebiedsverkenning OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid



Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
Hoofdstuk 2 Bijzondere locatie	5
Hoofdstuk 3 Een omgeving in ontwikkeling	7
Hoofdstuk 4 Planologische verkenning: Wonen, Economie en Voorzieningen	9
Hoofdstuk 5 Stedenbouwkundige verkenning	18
Hoofdstuk 6 Stip op de horizon, een eindbeeld met potentie	25
Hoofdstuk 7 Type OV-knooppunt en ruimtelijk effect	27
Hoofdstuk 8 Tot slot	36
Bijlagen	37

Voorwoord

Deze gebiedsverkenning is tot stand gekomen door grote inzet van ambtelijke medewerkers uit diverse disciplines. Ook dank is verschuldigd aan de ontwikkelaars in het gebied, de wijk-raden en de provincie die hun bijdrage hebben geleverd.

Het laat des te meer zien dat dit soort uitdagingen multidisciplinair en integraal moeten worden opgepakt.

De gebiedsverkenning is een aanvulling op de locatiestudie voor het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Het doel van deze locatiestudie is om het benodigde ruimtebeslag, de stedelijke inpassing, mogelijkheden en kansen te bepalen en uiteindelijk te komen tot één (of meerdere) voorkeursvariant(en) voor dit nieuwe knooppunt. Deze gebiedsverkenning biedt een visie op deze plek als toekomstig dynamisch onderdeel van de stad Haarlem. Er is gekeken naar welke potentie de komst van het busstation heeft voor de regio (MRA), voor de stad en voor de directe omgeving.

Wij hopen dat dit boekje de gemeenteraad inspireert bij het verdere nadenken en de besluitvorming over de wijze waarop dit nieuwe OV knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid een plek krijgt in de stad. Ook hopen wij dat het de ontwikkelaars verder weet te prikkelen en inspireren om gezamenlijk tot een mooi programma te komen.

Floor Roduner

Wethouder ruimtelijke ontwikkeling



Robbert Berkhout

Wethouder mobiliteit, duurzaamheid en economie



Hoofdstuk 1 | Inleiding

Het aantal busreizigers in Haarlem groeit tot 2040 jaarlijks met 2%. Door Corona is het aantal reizigers weliswaar gekrompen, maar het eindbeeld voor de verwachte groei in 2040 blijft echter gelijk. Deze groei kan niet in de binnenstad en op het Stationsplein worden opgevangen. Dit voorjaar is in opdracht van de gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland een verkennend onderzoek gestart naar een mogelijke locatie voor een nieuw OV-knooppunt op de Schipholweg, ter hoogte van de Europaweg. Dit onderzoek heeft ertoe geleid dat van veertien mogelijke locaties er nog drie potentiële locaties over zijn gebleven.

Dit boekje verkent de varianten met de meeste ruimtelijke potentie. Het heeft als doel het bieden van een (strategische) doorkijk naar welke stedelijke potentie de komst van het knooppunt biedt voor de regio, voor de stad en voor de directe omgeving. De ontwikkeling van het OV-knooppunt staat niet op zichzelf maar heeft een belangrijke relatie met een reeks van bouwplannen langs de Schipholweg. In deze nieuwe stationsomgeving wordt een drietal aantrekkelijke hoogbouwprojecten gerealiseerd, die een herkenbare stadsentree voor Haarlem gaan vormen. Met deze gebiedsverkenning wordt het startschot gegeven voor het opstellen van een integraal stedenbouwkundig programma van eisen voor de grote ontwikkelingen in het gebied.

Het nieuwe OV-knooppunt wordt veel meer dan een overstaplocatie. In deze gebiedsverkenning staan de ruimtelijke kansen en consequenties voor de omgeving. Hierbij ligt de focus op de relatie tussen mobiliteit, programma, bebouwing, openbare ruimte en betekenis van de plek. Het nieuwe busstation wordt voor reizigers uit Haarlem en omgeving een belangrijke hub richting Schiphol en Amsterdam Zuid. In deze verkenning staat hoe deze plek zich verhoudt tot de andere grote OV-knooppunten in de stad.

De komst van het knooppunt heeft een aanzienlijke impact op de omgeving en in het bijzonder op de drie ontwikkelprojecten aan de Toekanweg 7, Schipholweg 1 en Schipholpoort 40-100. De ontwikkelaars zijn dan ook betrokken bij het opstellen van de verkenning. De komst van het knooppunt biedt deze ontwikkelaars de mogelijkheid om naast het bouwen van woningen, aantrekkelijke plinten te ontwikkelen waarin ruimte is voor diverse economische en maatschappelijke voorzieningen en hoogwaardige werkplekken.

Hoofdstuk 2 | Bijzondere locatie

Historie

Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid ligt tussen het historische Spaarne en de relatief nieuwe Europaweg aan de Schipholweg.

De eerste plannen voor de Schipholweg als Oostelijke uitvalsweg werden al bijna een eeuw geleden als eerst bedacht. Op een ontwikkelschets uit 1925 voor het Primaire Wegenplan komen geplande hoofdwegen voor vanaf het Spaarne naar de Ringvaart. Na de Tweede Wereldoorlog wordt met de opkomst van de auto de komst van de Schipholweg steeds belangrijker als tweede ontsluiting richting Amsterdam. In 1954 wordt de huidige Schipholweg geopend voor het verkeer. De weg lag bij de opening echt aan de rand van de stad. De nieuwe wijk Schalkwijk werd op ruime afstand van de weg aangelegd waardoor de Schipholweg nooit goed in het stedelijk weefsel is geïntegreerd maar altijd de uitstraling van een doorgaande randweg heeft behouden.

Toen Schalkwijk vanaf de jaren '80 langzaam noordwaarts werd uitgebreid, gebeurde dit met losse projecten zonder 'Grand Plan'. De kans werd gemist om van de Schipholweg een stedelijke boulevard te maken. De gevolgen hiervan zijn nog goed te zien bij Hotel Van der Valk, het Rijkswaterstraatgebouw en de witte kantoren op de hoek met de Europaweg die alle van de Schipholweg zijn afgekeerd. Het zou twee decennia duren voordat nieuwe ontwikkelingen op gang kwamen die de waarde van de Schipholweg onderkenden als een aantrekkelijke entree van de stad, en van het stadsdeel Schalkwijk in het bijzonder.



1954: De Schipholweg als geplande uitvalsweg in rechte lijn, los van de stad – uitsluitend gericht op autoverkeer

Sinds het begin van deze eeuw is met projecten als de Zuidstrook Slachthuisbuurt en Haarlem 023 hard gewerkt om van de Schipholweg alsnog meer een stadsboulevard te maken. Aan weerszijden ontstaat begeleidende bebouwing met openbare functies in de plint en een stedelijk karakter. Hiermee is een trend ingezet die een vervolg krijgt langs de Europaweg die op grond van de Ontwikkelvisie Europaweg, van hoofdweg zal worden omgevormd in stadsstraat. Gerealiseerde en geplande nieuwbouw krijgt nadrukkelijk voordeuren langs de Schipholweg waarmee gebouwen niet langer met de achterzijde langs de weg liggen, maar zorgen voor een goede stedenbouwkundige begeleiding. Openbare functies in de plinten van de gebouwen zorgen voor meer dynamiek op straat en maken het aantrekkelijker om de weg te gebruiken voor het langzaam verkeer.



Opening van de Schipholweg op 9 juli 1954 door de commissaris van de Koningin dr. M.J. Prinsen en burgemeester P.O.F.M. Cremers

Hoofdstuk 3 | Een omgeving in ontwikkeling

De opgaven van de “Groei van Haarlem” gelden voor de hele stad. Bij de beoogde locatie voor het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid zijn diverse ontwikkelingen die een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan deze opgaven. De focus in de onderstaande hoofdstukken ligt hoofdzakelijk op de punten 2 en 4 zoals aangegeven in het tekstkader “Opgave van de groei van Haarlem. De andere onderwerpen worden wel af en toe aangestipt, maar worden uitgebreider behandeld in andere beleidsdocumenten.

Opgaven van de groei van Haarlem

1. Bereikbaar en Verbonden

De groei van Haarlem moet bijdragen aan de totstandkoming van de gewenste duurzame mobiliteitstransitie

2. Gemengd en in balans

De groei van Haarlem moet hand in hand gaan met een meegroeiend voorzieningenniveau en werkgelegenheid.

3. Meer en gedifferentieerd wonen

De groei van Haarlem betekent het realiseren van 10.000 woningen, waarvan een substantieel aantal in sociale huur.

4. Duurzaam, water en groen

De groei van Haarlem moet samengaan met behoud en versterking van stedelijke kwaliteit. De groei is een kans om de stad te verbeteren en duurzamer te maken.

3.1 Ontwikkelvisie Europaweg

Een belangrijk beleidsdocument voor de ontwikkelingen in dit gebied is de Ontwikkelvisie Europaweg. Deze visie schetst de globale kaders en voorwaarden waaronder ontwikkelingen worden toegestaan. Dit maakt het voor ontwikkelaars eenvoudiger om in te schatten welke mogelijkheden er zijn en welke belangrijke voorwaarden de gemeente stelt.

Een uitgangspunt in de ontwikkelvisie voor nieuwe ontwikkelingen aan de noordkant van de Europaweg is dat ze bijdragen aan het verbinden van Schalkwijk met de rest van Haarlem. De bebouwing langs de Schipholweg krijgt publiek toegankelijke functies op de begane grond en boven voornamelijk woningen en/of kantoren. De Europaweg wordt een woon-werk as met een mix van functies en entrees gelegen aan de Europaweg. Er wordt met de ontwikkelaars gezamenlijk gewerkt om te komen tot een ontwikkeling die aansluit bij de ambities uit de Ontwikkelvisie Europaweg.

Schalkwijk kenmerkt zich nu nog door monofunctionaliteit. Wonen, werken en winkelen zijn strikt gescheiden. De komst van het OV-knooppunt biedt mogelijkheden om op deze locatie de monofunctionaliteit te doorbreken.

3.2 Duurzame groei

De ontwikkelingen in de omgeving van het knooppunt bieden een kans om de stad duurzamer te maken. Er kan meer openbare ruimte gecreëerd worden met een betere verblijfskwaliteit. De inzet is bij de nieuwe gebouwen zoveel mogelijk gebruik te maken duurzame materialen. Ook worden de gebouwen zoveel mogelijk flexibel opgezet. Om de effecten van droogte en wateroverlast te bestrijden zijn nieuwe ontwikkelingen in de omgeving klimaatadaptief. Dat betekent dat hemelwater in het gebied zoveel mogelijk wordt vastgehouden, tijdelijk geborgen en als laatste mogelijkheid wordt afgevoerd naar open water. Als extra verhard oppervlak wordt toegevoegd dan is watercompensatie, door middel van het graven van open water, een vereiste.

Om hittestress tegen te gaan, worden daar waar mogelijk groene en waterrijke plekken toegevoegd (SOR). De nieuwbouw kan (beperkt) bijdragen aan vergroening van de omgeving, bijvoorbeeld door het toepassen van groene gevels en daken en door de buitenruimte zo min mogelijk te verharden. Daarnaast wordt bijgedragen aan de ecologische waarde door natuurinclusief te bouwen.

Binnen de MRA is een pilot gestart “Resilience bij Design” dat erop gericht is klimaatadaptatie een normaal onderdeel te maken van investeringsbeslissingen over infrastructuur en gebiedsontwikkeling in de Metropoolregio Amsterdam. Door One Architecture & Urbanism (One) zijn de kansen bekeken voor dit ontwikkelgebied.

3.3 Mobiliteit en bereikbaarheid

Om de groeiende stad zowel bereikbaar als leefbaar te houden, wordt ingezet op een mobiliteitstransitie.

Dat houdt in dat de stad zo wordt ingericht dat het meer vanzelfsprekend is om te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te gaan. Dat betekent dat het makkelijk en veilig moet zijn om te voet bij OV haltes te komen en om over te stappen. Bij nieuwbouw wordt rekening gehouden met de aanleg van laadvoorzieningen voor elektrische (deel)auto's en fietsen. In de omgeving van het nieuwe OV-knooppunt kun je nog vrij parkeren. Voorkomen moet worden dat met de komst van het OV-knooppunt, de omliggende wijken als P&R gebied gaan fungeren, waardoor er een grote parkeerdruk ontstaat. Om toekomstige parkeeroverlast te voorkomen zijn maatregelen noodzakelijk. Dit kan door te investeren in bijvoorbeeld een beter OV aanbod, parkeervoorzieningen in de omgeving en/of een beter voet- en fietsnetwerk. Voor de drie nieuwbouwontwikkelingen geldt dat met een mobiliteitsplan gestuurd kan worden op autobezit en -gebruik. Het uitbreiden van het gebied met gereguleerd parkeren in de omgeving van het OV-knooppunt is randvoorwaardelijk en moet serieus overwogen worden.

3.4 Wonen in ontwikkeling

De drie ontwikkelingen rondom het busstation gaan, voor diverse doelgroepen, een grote hoeveelheid woningen en voorzieningen toevoegen aan Haarlem en leveren daarmee een substantiële bijdrage aan het oplossen van het woningtekort. Zie bijlage 1 voor meer informatie over de programma's van deze ontwikkelingen.

Hoofdstuk 4 | Planologische verkenning: Wonen, Economie en Voorzieningen

Dit hoofdstuk dient als verkenning voor ambities en potenties voor nieuwe functies rond OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. De focus ligt op een gemixt stedelijk programma, met een ontwikkeling die samenhang laat zien tussen wonen, economie en voorzieningen. De gemeente ziet de verkenning ook als een uitnodiging aan ontwikkelende partijen in dit gebied om ons gezamenlijk te buigen over de mogelijkheden en om samen te werken aan de beoogde mix.

4.1 Betekenis op regionaal en stedelijk niveau

Drie knooppunten

Naast de knooppunten Station Haarlem en Spaarnwoude (Oostpoort), ontstaat op deze plek een derde knooppunt met eigen identiteit. Ze kunnen alle drie ruimte bieden aan functies met een stedelijk-regionale gemengd karakter en ze zijn schakelpunten met de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De knooppunten zijn multimodaal en fungeren als Regiohub.



● **Haarlem Centraal** / **Ambiance: hoogdynamisch- binnenstedelijk**

- › onderdeel netwerk hoogwaardige MRA-knopen,
- › zakelijke hoofdkantoren, conferenties,
- › businesscentrum met grand café, rooftopbar, ontmoeting,
- › stedelijk-regionale publiekstrekker(s),
- › mix van appartementen, stadwoningen, woon-werkwoningen voor jongeren en ouderen,
- › stadsplein

● **Spaarnwoude (Oostpoort)** / **Ambiance: pioniergebied**

- › werkgelegenheid mede gericht op west-Amsterdam,
- › maakbedrijven (arbeidsintensief), proeftuinfunctie circulaire economie en energietransitie (incl. startups),
- › congreshotel,
- › leerwerkcampus, dependances hoger onderwijs Amsterdam,

- › appartementen in hoge dichtheid, mix van: mini-appartementen voor studenten, appartementen over meerdere lagen voor starters, gelijkvloers voor senioren, grondgebonden stadswoningen in onderste lagen,
- › indoor sport-fitness, zorgcentrum/kinderopvang

● **Haarlem Nieuw-Zuid / Ambiance: dynamiek stadsontwikkeling**

- › werkgelegenheid stadsdeel, stad en zuidwestflank MRA,
- › kennisintensieve werkgelegenheid, (inter)nationaal georiënteerd,
- › zorgcluster (Spaarne Gasthuis grootste werkgever Haarlem),
- › toeristisch-zakelijk hotel van der Valk,
- › fors woonprogramma (appartementen) voor meerdere doelgroepen,
- › buurtplein, kleinschalige voorzieningen werknemers, reizigers en bewoners

Integrale gebiedsontwikkeling

Bij OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid springen de woorden dynamiek en stadsontwikkeling eruit. Het kan een levendig en multifunctioneel woon/werk/leefgebied worden. Om dit waar te maken, kan niet alleen naar de afzonderlijke ontwikkelplots worden gekeken, maar moet de gebiedsontwikkeling integraal worden opgepakt. Zo kan deze stedelijk gemengde zone versterkt worden met extra woningen, extra banen en extra (wijk)voorzieningen. De projecten nabij het OV-Knooppunt zijn onderdeel van deze gebiedsontwikkeling en ondersteunen samen de koers van het gebied. We willen op gebiedsniveau een kwaliteitssprong maken: levendig, bereikbaar, betaalbaar. De vraag daarbij is wat elke herontwikkeling bijdraagt op gebiedsniveau en welk project wat op zich neemt.

Een plek van belang

Meer mensen gebruiken deze plek als bestemmingshalte en als overstapplek. De plek heeft een lokale, stedelijke en bovenregionale functie (Zuidas en Schiphol resp. 20 en 30 minuten reistijd). De verblijfskwaliteit van de omgeving wordt verbeterd. De locatie gaat meedoen als plek van belang, er is 'iets te doen'. De betere bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkelingen bieden ruimte voor werkgelegenheid en beter gebruik van bestaande omliggende voorzieningen. De betere bereikbaarheid van het gebied leidt ook tot groeikansen van het gebruik van bestaande functies als hotel, VMBO en stedelijk zwembad.

Kennisintensieve werkgelegenheid

Er is sterk behoefte aan nieuwe ruimte voor kennisintensieve werkgelegenheid in Haarlem-Oost, op stads- en regionaal niveau. Kwalitatief hoogwaardige kantoorhuisvesting is schaars in Haarlem. Ook kan deze knoop meeliften op de grootschalige herontwikkeling van het zorgcluster Spaarne Gasthuis (grootste werkgever van Haarlem).

“ De ontwikkelende partijen hebben ook de ambitie om dit gebied naar een hoger plan te tillen en te voorzien in een dringende woningbehoefte in nieuwe segmenten. Tegelijk is het zaak in gesprek te blijven over de stedelijke economie. De verbeterde knoopwaarde voegt iets toe aan het gebied en maakt het makkelijker en aantrekkelijker om plannen met een hoge mate van functiemenging te ontwikkelen.”

Het streven naar vervoerswaarde, verblijfskwaliteit en verbinding met sterke omliggende HOV-knopen, geven een kans hier op termijn door te pakken op de aanleg van een vertramde HOV-lijn (stad/regio), wat tevens een deel van het busverkeer door de stad kan opvangen.

4.2 Aanwinst op drie niveaus

De beoogde programmamix in Haarlem Nieuw-Zuid wordt een aanwinst op drie niveaus, qua gebied (wijk, stad en MRA-regio) en qua gebruiker (bewoner, werknemer en reiziger). De gezamenlijke ontwikkeling levert daarbij drie plussen op: mix diverse bewonersdoelgroepen, meer voorzieningen en ruimte voor (stuwende) economie. Al deze functies profiteren van het OV-knooppunt en de directe OV-lijnen naar werkknopen in de regio.

Place to be

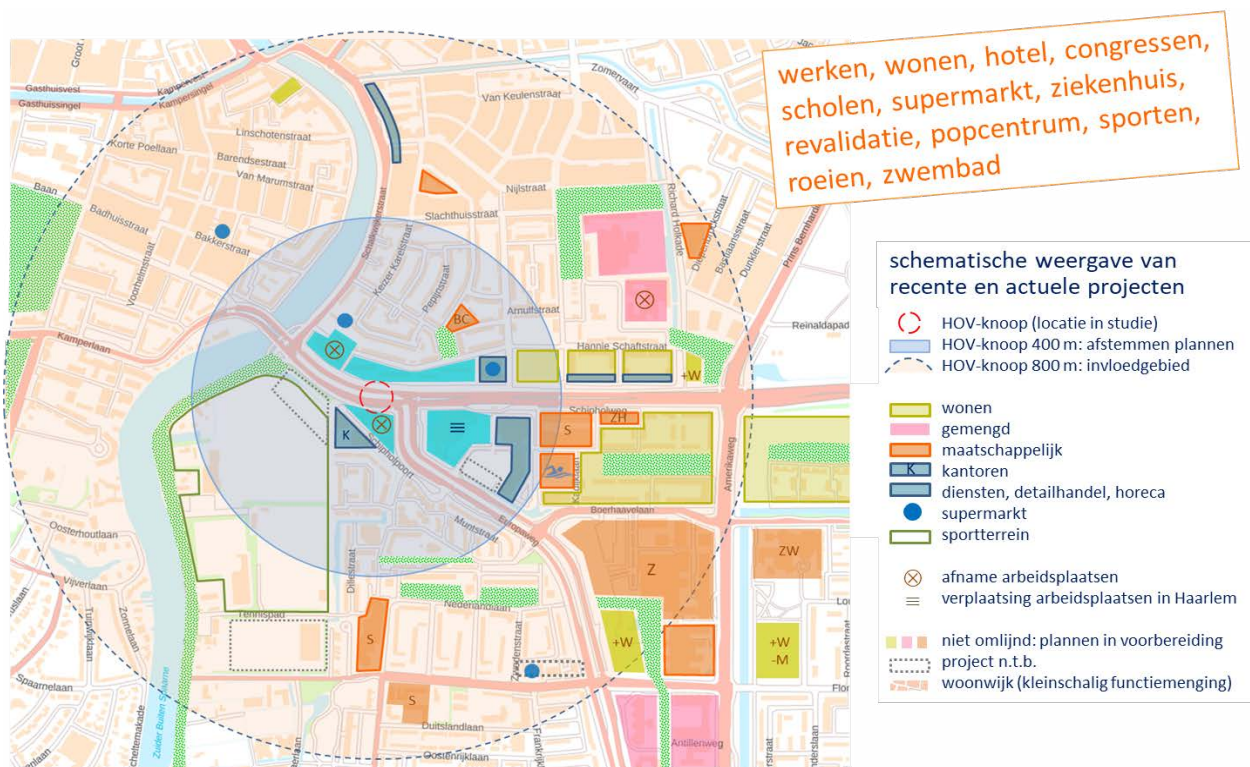
In algemene zin is deze ontwikkeling een grote kans een andere sfeer te maken op deze plek en zodra je de bus uitstapt een aantrekkelijke en dynamische plek ervaart. Het kan meer beleefd worden als place to be vanuit zijn ligging als verbindingsplein tussen de (drie) stadsdelen. Als entreegebied is hier de extra uitdaging om drie gebruikskwaliteiten die hier samenkomen te verhogen: aantrekkelijk OV-knooppunt, mooie openbare ruimte en uitnodigende functies.

De uitdaging is van het plein naast vervoerswaarde ook verblijfskwaliteit te geven. Een bus- en gebruikspein met bijbehorende levendigheid, met een inrichting voor de bus, fiets- en looproutes naar de omgeving en uitnodigend, comfortabel, sociaal veilig gebruik. Het is dan tevens een 'voorzieningenplein', een plek waar je gebruik maakt van een of meer van de voorzieningen, een plek voor ontmoeting of waar je afsprekt – ook als je niet op het station hoeft te zijn. Hoeken van het plein kunnen een speelse inrichting krijgen met informele spelaanleiding en kleine speelplekken voor de jongste jeugd, bijvoorbeeld in combinatie met een kinderopvang.

Groen en water

Het gebied is een verbindend punt waar ecologische, groene en recreatieve lijnen tussen drie stadsdelen bijeen komen. Bomenrijen, groenbakken, zichtlijnen, fiets- en wandelpaden kunnen zorgen voor een doorlopend geheel van groene ruimten. Zichtbare watergangen als onderdeel van de inrichting kunnen het gebied aantrekkelijker maken en tevens bijdragen aan toenemende wateropgaven.

De ecologische waarde van het gebied neemt toe door groene verbindingen doorlopend vorm te geven, met structuurvariatie in het groen: lage kruidenbeplanting, in combinatie met oppervlaktewater, struiken en bomen, met diverse (inheemse) soorten.



Functiemenging binnen invloedgebied OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid

Relatie met omliggende functies

Dit knooppunt ligt in een gebied met veel verschillende functies (werken, wonen, hotel, scholen, ziekenhuis, zwembad, etc.). De komst van het knooppunt kan deze functies versterken en er kunnen enkele nieuwe functies worden toegevoegd. Op bovenstaand kaartje is de functiemenging rondom de knoop weergegeven, t.o.v. een 400 m en 800 m cirkel vanaf kruispunt Europaweg. In een vervolgfase kunnen per deelgebied type functiemenging, woon- en werkdoelgroepen, kwaliteit en leefomgeving vergeleken en afgestemd worden.

4.3 Functionele verkenning

Programma wonen

De functie wonen is sterk vertegenwoordigd in zowel de omgeving als de plannen in en rondom de knoop. Dat is een goede ontwikkeling, die past bij de ambities in de Haarlemse ontwikkelzones om te voldoen aan een grote woningvraag voor Haarlemmers (10.000 extra woningen). De inzet in de omgeving van het knooppunt is het bouwen van gecombineerde concepten van onderscheidende nieuwe woonmilieus met economische en maatschappelijke functies. De wisselwerking is dat een hoogwaardig woonprogramma met gemengde plinten bijdraagt aan de kwaliteit van de omgeving en aan de aantrekkelijkheid voor vestiging van bedrijven. De voorgestelde plannen hebben daarbij allen een eigen woonaccent dat van toegevoegde waarde is voor Haarlem en voor deze locatie. Er wordt gericht op doelgroepen met een laag autobezit, die willen profiteren van de aanwezigheid van het knooppunt: zoals studenten,

starters en stellen, zorgpersoneel en leraren. Tegelijk kan een verhoogde knoopwaarde ook aanleiding zijn naar meer of andere doelgroepen te verbreden. Aanpasbaar bouwen is nodig zodat de woningen op termijn ook voor ouderen geschikt zijn. Dit is een groeiende doelgroep vanuit Schalkwijk en Oost (doorstroming bevorderen). Bij de woonvraag is tevens aandacht nodig voor het eventueel realiseren van woonwerkwoningen.

Niet iedereen kan zelfstandig wonen. De gemeente stuurt erop aan dat bij nieuwbouwplannen diverse vormen van begeleid wonen tot stand komen. Ook daarvoor moet aandacht komen in de plots ronds de OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid. Met Greystar zijn reeds eerste afspraken daarover: 15 eenheden begeleid wonen.

Naast ruimte voor een fors woonprogramma, is meer aandacht nodig voor het economisch programma. De paragrafen hieronder zijn mede bedoeld om de economische potentie van deze locatie te benadrukken. De beoogde economische functiemenging in deze knoop is daar een vertaling van, zowel door invulling van de kwantitatieve behoefte (hoeveelheid werkgelegenheid) als de kwalitatieve vraag (wat en waar).

Kennisintensieve werkgelegenheid

Kwalitatief hoogwaardige kantoorhuisvesting is schaars in Haarlem. Er is sterk behoefte aan nieuwe ruimte voor kennisintensieve werkgelegenheid, met name rondom OV knooppunten. Vanwege de krapte is er kans dat een aantal Haarlemse bedrijven op termijn gaan vertrekken door het tekort aan (courante) huisvesting. Daarnaast zullen om dezelfde reden nieuwe bedrijven van buiten Haarlem zich hier mogelijk niet vestigen.

Haarlem is onderdeel van de MRA. Haarlem Nieuw-Zuid wordt een belangrijke OV-knoop in Haarlem en in het regionale stedelijke netwerk. Om die reden is functiemenging hier zeer kansrijk met zo intensief mogelijke werkgelegenheid. Dat zijn vaak kantoorfuncties, met name voor (kennisintensieve) zakelijke dienstverlening op stedelijk-regionaal niveau. Dit sluit ook aan op de gevraagde ruimte voor (stuwende) economie zoals in de economische visie (2020) is toegelicht. De vraag naar woningen is zo groot dat al tijden werklocaties in Haarlem onder druk staan voor transformatie. Dat speelt ook hier. Dat betekent tegelijk dat we oog moeten houden voor de kansen en wensen voor meegroeien van economie. Ook de ontwikkelvisie Europaweg benadrukt dat. Dat hoeft niet precies op pandniveau, maar wel op gebiedsniveau, grofweg de 800 meter cirkel. Anders gezegd hoe zorgen we dat het aantal banen binnen die cirkel gelijk blijft en waar mogelijk toeneemt.

Waarop beslissen bedrijven waar ze gaan zitten?

Het uiteindelijke economisch profiel is niet maakbaar; acquisitie en gesprekken met partijen zal dit inkleuren en door nu plannen te maken die interesse wekken komt het gebied beter op de kaart. De bussen in de ochtendspits naar de Zuidas zitten vol. Met de hoofdkantoren kan verkend worden om dependances in Haarlem te openen. Deze

knoop ligt op minder dan 20 busminuten van het VUmc en de Zuidas. Samen met het in ontwikkeling zijnde Haarlemse zorgcluster kan dit een kans zijn voor ondersteunde of aanvullende werkfuncties: ICT, media, dienstverlening en onderzoeksinstellingen. Ook dependances van Amsterdams hoger onderwijs zijn hier denkbaar.

Drie economische opgaven

1. Behoud werkgelegenheid

Dit betreft in feite een vervangingsvraag. Dit gebied is een transformatiegebied, waarbij kantoorvolume verdwijnt en bijna drie keer zo veel volume wordt teruggebouwd. Waar er nu nog ruimte is voor ongeveer 1.200 werkplekken, moeten we samen zoeken waar dit terug kan komen. De ontwikkelende partijen moeten aangeven hoeveel en wat voor type werkgelegenheid er terug komt op hun plots.

2. Groei inwoners = groei banen

Dit is een additionele vraag. Op basis van de economische visie streeft Haarlem naar groei van werkgelegenheid in verhouding tot groei aantal inwoners. Op dit moment is er voor 4,3 op de 10 Haarlemmers werk in eigen stad. Dat wil zeggen, op iedere inwoners is er nu 0,43 baan. Haarlem wil minimaal dezelfde woon-werkbalans houden. Het aantal banen zal daarom in verhouding moeten meegroeien met de

stijging van het aantal inwoners. Meer banen in de stad helpen ook om de (relatief hoge uitgaande) woon-werkpendel beheersbaar te houden. Acquisitie op kansrijke typen werkgelegenheid blijken uit de agenda economische visie, waarbij voor deze HOV-knoop de oriëntatie stedelijk en westflank-MRA is.

3. Rol van plinten

Werknemers, reizigers en (buurt)bewoners hebben behoefte aan verschillende voorzieningen waar zij gebruik van kunnen maken op weg naar werk, school of huis. De combinatie van dergelijke voorzieningen, met een nieuwe, aantrekkelijke openbare ruimte, stimuleert informele ontmoetingen. Voor de plinten (en deels ook op 2e of 3e verdiepingen) wordt uitgegaan van een mix van diverse in de tabel genoemde voorbeelden. Open functies, gericht op buiten, zichtbaar vanaf straat, dagelijks van 08 tot 24 uur open, 16 uur levendigheid.

Func tiemenging

Een groot voordeel van de locatie is dat een goed voorzieningenaanbod nabij is (hotel, binnenstad, horeca) en in Haarlem veel talent woont. Andersom heeft de stad voordeel bij werknemers en zakelijke doelgroepen. Hun aanwezigheid leidt tot beter gebruik van bestaande omliggende hotels, horeca, voorzieningen en levendigheid overdag. Gezien de nabijheid van Amsterdam Zuidwest en Schiphol kan Haarlem Nieuw-Zuid meer onderdeel worden van het MRA netwerk van hoogwaardige gemengde woon-werkgebieden met een hoog voorzieningenniveau.

Funciemenging binnen invloedsgedied OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid

Toevoegen functies:	Draagt bij aan			Gebruikers		
	wijk	stad	regio	omwonenden	werknemers	reizigers
Wonen	✓	✓		✓		
kantoren/co-working/vergaderen		✓	✓		✓	
gebouwd parkeren	✓			✓	✓	
HOV (hub)	✓	✓	✓	✓	✓	✓
sport-fitness	✓	✓		✓	✓	
zorgcentrum i.c.m. kinderopvang	✓	✓		✓	✓	✓
onderwijs / educatie	✓	✓	✓	✓	✓	
commerciële plintfuncties	✓	✓		✓	✓	✓
gemakswinkel	✓			✓	✓	✓
brasserie-terras-meetingpoint	✓	✓		✓	✓	✓
horeca op dakterrassen	✓	✓		✓	✓	
pick-up point internetaankopen	✓	✓		✓	✓	✓
voorziening voor deelfietsen	✓	✓		✓	✓	✓
fietsparkeren (openbaar)	✓				✓	✓
wachtruimte en toiletruimte						✓
routes lopen/fietsen	✓	✓		✓	✓	✓
buurtplein, speelplek	✓			✓	✓	
ruimte voor klimaatadaptatie	✓	✓				

Bovenstaande tabel geeft een beeld van de mogelijke mix aan functies die in het gebied tot stand kan komen. De tabel drukt tevens uit op welke niveau er samenhang is (wijk, stad en MRA-regio) en wie gebruik maken van de functies. De functies kunnen ook in combinatie met elkaar. Commerciële sport (bijv. sportschool, dans, fitness), gezondheidscentrum en kinderopvang kunnen goed samengaan in een multifunctionele accommodatie. Een huisartsenpost kan i.c.m. tandartsen, fysio en wijkteam of CJG als zorg-onder-een-dak (ZOED¹) een plek vinden. Andere voorbeelden zijn commerciële zorg (bijv. oogkliniek, laboratoria, niet-medische cosmetische chirurgie), educatie en onderwijs (ook particulier) en verenigingsleven. Een gemakswinkel kan tevens dienst doen als kiosk en kleine stationsbibliotheek. Een pick-up point voor internetaankopen kan hieraan gekoppeld worden, alsmede een voorziening voor deelfietsen, wachtruimte en toiletruimte. Bij deze HOV-knoop past geen winkelcentrum of anderszins grote centrumfuncties.

Een belangrijke aanvulling voor levendigheid op het plein is een brasserie/grand café op de begane grond met uitnodigend terras. Het is een ontmoetingsplek die gastvrijheid uitstraalt. Een openbare horecafunctie op een uitzichtpunt (rooftop en dakterrassen) is ook een uitstekende toevoeging voor dit gebied en letterlijk een bekroning.

We hebben gekeken naar het ruimtebeslag, dat varieert nogal per voorziening en is daarom

¹ De ZOED is een voorbeeld van een niet-commerciële maatschappelijke functie waar de gemeente een mede-regierol in heeft. Voor de andere plintfuncties vindt invulling plaats op basis van marktwerking en zijn veelal wijkgerelateerd.

in een tabel gezet (zie bijlage 2). Afhankelijk van welk pakket voorzieningen hier uiteindelijk landt, kan dit 200-300 Haarlemse banen opleveren.

Flexibel bouwen

Voor de nieuwe gebouwvolumes zal een flexibel ontwerp nodig zijn om zakelijke, kennisintensieve kantoren, bedrijven en instellingen te kunnen huisvesten en ook diverse kleinere kantoorunits. Een tweede reden om de gebouwen flexibel inzetbaar te maken is dat op termijn – indien de kantorenvraag mogelijk weer afneemt als gevolg van demografie, vergrijzing, afname beroepsbevolking – ook andere functies in de gebouwen kunnen komen.

Typering werkgelegenheid

Bij het ontwikkelen van werkgelegenheid in het gebied van OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid zijn kennisintensieve banen kansrijk. Er is sprake van een groeiende mismatch tussen de beroepsbevolking en het banenaanbod in de stad. Deze mismatch resulteert in een stijgend aantal woon-werkverplaatsingen en onvervulbare vacatures. Het aantal theoretisch geschoolden binnen de beroepsbevolking in Haarlem (51%) is bovengemiddeld hoog ten opzichte van de rest van de MRA (34%). Haarlem heeft circa 68.000 banen (2019). Hiervan zijn circa 22.500 banen gericht op theoretisch geschoolden en circa 45.500 op praktisch geschoolden. Het is de verwachting dat het aandeel theoretisch geschoolden verder groeit en het aantal praktisch geschoolde daalt in Haarlem.

Het voordeel van kennisintensieve banen is dat deze vaak ruimte efficiënt zijn. De beoogde ontwikkelingen van knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid sluit aan bij de behoefte van bedrijven en talent. Theoretisch geschoolden personen maken namelijk vaker gebruik van OV dan praktisch geschoolden.

De ontwikkeling van een nieuw stedelijk gebied met veel functiemenging en een hoogwaardige publieke ruimte creëert de juiste randvoorwaarden voor een nieuwe multifunctionele woon-werklocatie. Samen met de andere twee ov-locaties van Haarlem (Centraal Station en Oostpoort), zou knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid een belangrijke werkgelegenheidsrol kunnen spelen voor het behoud van het gewenste woon-werkratio.

Visie Europaweg, economische visie en startnotities als basis voor functiemenging

De ontwikkelingsvisie Europaweg (2019) en de economische visie (2020) zijn, samen met de Woonvisie, Coalitieakkoord en de kaders sociale huur en middensegment, de basisstukken in de bestuurlijke startnotities van dit ontwikkelgebied. Vertrekpunt in de ontwikkelingsvisie en economische visie is behouden van werkgelegenheid en ruimte bieden voor nieuwe soorten werkgelegenheid, waaronder ook maatschappelijke voorzieningen en buurteconomie. Haarlemse wijken bestaan gemiddeld uit 80% wonen, 5% maatschappelijke functies en 15% (verzorgende) wijkteconomie. Elke gebiedsontwikkeling draagt bij aan die verhouding. Voor goed ontsloten gebieden (zoals entreezones) geldt dat deze relatief kansrijker zijn voor creëren van extra banen.

OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid is een gebied waar een forse transformatie wordt gevraagd van werkfuncties naar woonfuncties. Uitgaande van de economische visie moet de transformatie van deze plots leiden tot een gelijke hoeveelheid vervangende banen.

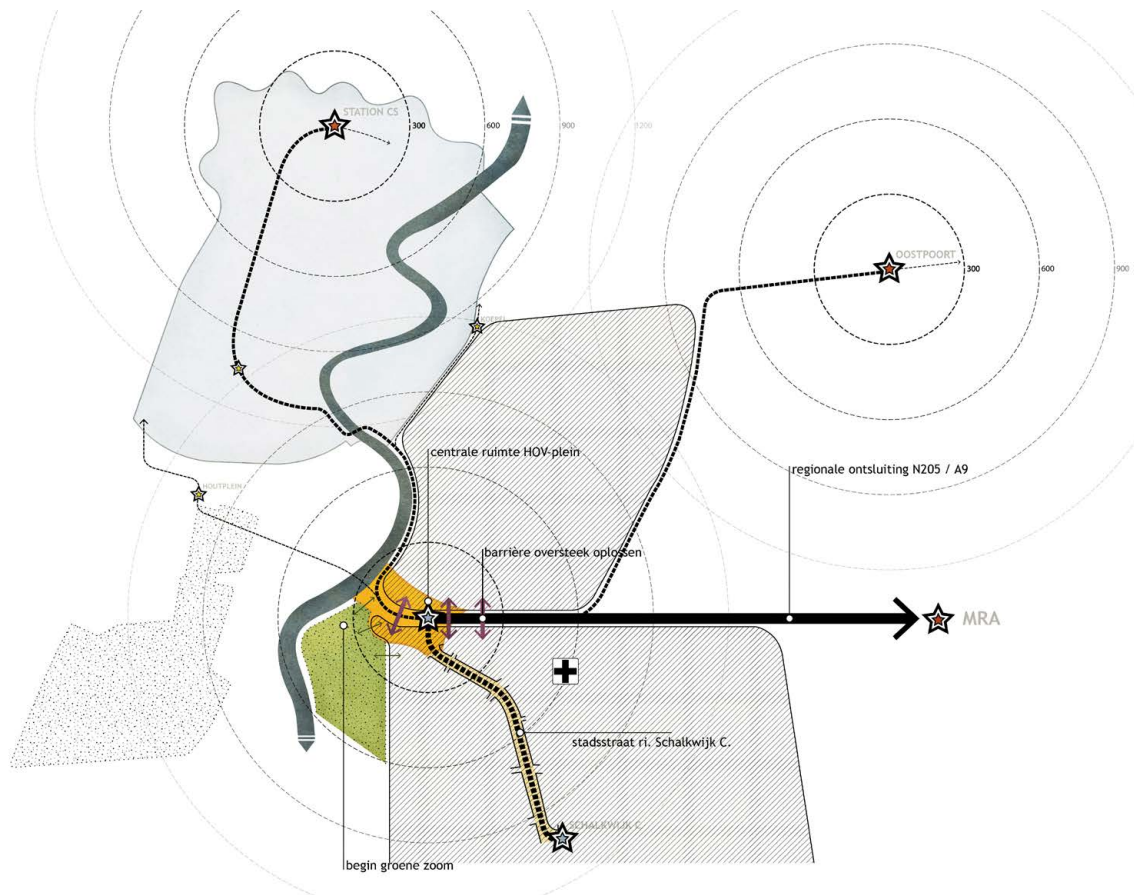
Groei van Haarlem

In de nieuwe economische visie is het uitgangspunt dat bouwen voor extra inwoners ook betekent bouwen voor extra werkplekken. Als vuistregel geldt daarbij elke extra inwoner leidt tot 0,43 extra werkplek in de stad.

Voor entreezones geldt daarbij een extra claim. Voor een aantal ontwikkelzones in Haarlem ligt het creëren van extra banen minder voor de hand, omdat het voor bedrijven en kantoren minder goed ontsloten is. Dat betekent dat in die zones de nadruk wat meer op wonen kan liggen. De andere ontwikkelzones zullen dan wat meer ruimte voor werkgelegenheid moeten bieden. Dit geldt ook voor OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid.

Hoofdstuk 5 | Stedenbouwkundige verkenning

In dit hoofdstuk staan de belangrijkste uitgangspunten voor de integrale gebiedsontwikkeling. Het uitgangspunt is het toevoegen van stedelijke kwaliteit. Zo wordt de omgeving van het nieuwe busstation naast een effectief punt in het HOV-netwerk een aantrekkelijke en herkenbare plek in de stad met een hoogstedelijke potentie, die daarmee iets nieuws toevoegt aan het stedelijk landschap van Haarlem.



Uitdagingen en kansen op de locatie en daarbuiten

A. Kansen voor hoogstedelijke ontwikkeling

De ambitie van de ontwikkelende partijen rond het knooppunt ligt hoog als het gaat om het toevoegen van nieuwe vierkante meters ontwikkelruimte. De fysieke hoogte die wordt opgezocht in de plannen reikt tot ca. 70-80 meter. Daardoor ontstaat op deze plek een hoogbouwmilieu dat voor Haarlem uniek is. In combinatie met de realisatie van een OV-knooppunt ontstaat hier een hoogstedelijk en dynamisch nieuw stuk Haarlem.

Hoogstedelijke omgeving

Er is sprake van een hoogstedelijke omgeving als een locatie goed ontsloten is met zeer goede openbaarvervoersverbindingen, beschikt over een (centraal) station en de plek wordt gekenmerkt door een hoge bebouwingsdichtheid, vaak in de vorm van hoogbouw. Er is een diversiteit aan ver-

schillende functies. Het stuk Schipholweg tussen Spaarne en Europaweg heeft de potentie om uit te groeien tot een hoogstedelijke omgeving als de werking van het knooppunt, voor wat betreft HOV-stromen en verbindingen, gaat werken als een treinstation

Dit nieuwe stuk Haarlem krijgt een eigen identiteit, dat door het OV-knooppunt, direct aansluit bij andere hoogstedelijke plekken binnen de metropoolregio. De plek wordt hiermee aantrekkelijker voor de stuwende (kennisintensieve) economie, gezien de sterke relatie die er is met andere brandpunten in de metropoolregio, zoals de Zuidas of Schiphol. De ontwikkelaars van het gebied worden uitgedaagd om naast een woonprogramma een breder pakket aan commerciële en openbare functies in gebouwen op te nemen. Zo faciliteren zijn het dynamische stadsleven op deze plek en vullen ze een belangrijke voorwaarde in om tot een hoogstedelijke omgeving te komen.



Hoogstedelijkheid is een totaalpakket: dichtheid, hoogte, bereikbaarheid, functies en openbare ruimte

B. Kansen per type knooppunt

Een HOV-knooppunt is veel meer dan een overstapplaats alleen. Een knooppunt in het HOV-netwerk trekt bedrijvigheid en levert een dynamische plek in de stad op. De aantrekkelijkheid die de plek biedt wordt mede bepaald door de uiteindelijke positie en het type knooppunt. Er kan onderscheid gemaakt worden tussen gelijkvloerse oplossingen en ongelijkvloerse oplossingen en tussen in pandige busstations en busstations in de buitenruimte.

Gelijkvloers versus ongelijkvloers

Een gelijkvloerse variant levert vanwege het bestaande autoverkeer een ruimte op waar de verblijfskwaliteit onder de maat blijft, waardoor het commerciële programma van de

aanpalende ontwikkelprojecten zich moeilijker kan ontplooiën. Dit leidt tot een plek met een infrastructurele uitstraling en technische overstapfunctie, omgeven door hoogbouw langs een drukke verkeersruimte met een lage ruimtelijke kwaliteit. Juist de mate van ruimtelijke kwaliteit is een belangrijke succesfactor in het creëren van een hoogstedelijke omgeving en de voorzieningen die hierbij horen.

Ongelijkvloerse varianten zorgen voor een betere verbinding tussen de noord- en zuidkant van de Schipholweg en zijn daarmee aantrekkelijker voor fietsers en voetgangers. Ook het autoverkeer stroomt beter door. Verwacht wordt dat op termijn ook vanuit verkeerskundig oogpunt (doorstroom, veiligheid) een vorm van ongelijkvloerse oversteek noodzakelijk wordt. De ongelijkvloerse varianten bieden een grote kans voor het ontstaan van een goede verblijfsruimte, waar een plein- of parkstructuur in beeld komt als ruimtelijke setting. Een dergelijke setting nodigt uit om extra stedelijke en buurtfuncties te programmeren met aantrekkelijke plinten. Zo ontstaat er op de plek een identiteit van een hoogwaardige stads- en wijkentree en een logisch begin-/eindpunt voor de stadsstraat Europaweg. Ongelijkvloerse varianten zijn onder te verdelen in:

1. Het naar boven brengen van een autovrij OV-plein met een verdiepte autoverbinding;
2. Het maken van een voetgangerstraverse over de Schipholweg waarbij het busstation en de autorijbanen zich op het maaiveld bevinden;
3. Het maken van een viaduct voor het autoverkeer over een nieuw autovrij OV-plein heen.

Inpandig busstation versus busstation in de buitenruimte



Een bijzonder vormgegeven busstation dat integraal onderdeel uitmaakt van de pleinruimte

Varianten waarbij het busstation in een gebouw wordt geplaatst hebben als voordeel dat het huidige profiel grotendeels vrij blijft van een extra ruimtereservering. Het nadeel van een inpandige oplossing is dat er een gebouw ontstaat met een onaantrekkelijke plint. Hierdoor blijft weinig ruimte over voor een attractieve plintinvulling. Ook het kruisen van bussen vanuit het profiel naar het gebouw en andersom blijft lastig omdat hiermee voetgangers- en fietsverbindingen worden doorsneden.

Een busstation in de buitenruimte zal een los element worden met als zorgpunt dat er minder ruimte overblijft om, naast de bestaande wegen en een busstation, nog voldoende pleinruimte

te creëren om een verblijfsfunctie tot wasdom te laten komen. Voordeel is wel dat de bus via een eigen route geen andere vervoersstromen hoeft te kruisen op de locatie. Het busstation maakt verder als gebouw element volwaardig onderdeel uit van de pleinruimte naast het OV-knooppunt. Dit kan de herkenbaarheid en daarmee de identiteit van de plek versterken.

C. Kansen scharnierpunten Schalkwijk / Oost



Een andere weginrichting en meer aandacht voor langzaam verkeer heft de fysieke barrièrewerking op

Een belangrijke voorwaarde voor het creëren van een hoogstedelijke omgeving is, naast een goede bereikbaarheid en een gevarieerd programma, het verbeteren van bestaande en het toevoegen van nieuwe verbindingen voor het langzaam verkeer. Hierdoor ontstaat een plek die op verschillende schaalniveaus een verbindend element vormt en daarmee zorgt voor een betere dooradering van Haarlem-Oost. Een goede dooradering van de stad leidt tot meer recreatieve routes, beter gebruik van de fiets- en wandelroutes, nieuwe voorzieningenstructuren en meer ontmoetingen tussen bewoners en gebruikers van verschillende stadsdelen. Kortom: een hogere mate van stedelijke kwaliteit. Vanuit deze gedachte ligt het voor de hand om de aantrekkelijkheid van de plek voor het langzaam verkeer te verhogen, zodat de plek ook de verschillende stadsdelen samenbrengt en niet langer een barrière vormt hiertussen. Er ontstaat op deze plek een hoogwaardige stadsdeelentree voor Schalkwijk en de plek vormt een logisch beginpunt voor de aan te leggen stadsstraat via de Europaweg naar Winkelcentrum Schalkwijk.

D. Kansen openbare ruimte, voetganger en fietser

De kwaliteit van de openbare ruimte is de sleutel tot een aantrekkelijke stedelijke ruimte en bepaalt voor een groot deel het succes van het creëren van een hoogstedelijke omgeving. Hierbinnen is een groot aandeel van langzaam verkeer van belang. De kwaliteit van de

openbare ruimte is bepalend in de mate waarop gebouwen contact maken met hun omgeving. Een aantrekkelijke en groene openbare ruimte lokt gebruik en verblijf uit, nodigt uit tot bewegen, maakt gelukkiger en reduceert stress. Het nodigt uit tot het invullen van de plint met openbare functies die het stadsleven voeden. Een hoogwaardige openbare ruimte is belangrijk om nieuwe werkplekken aan te trekken in de stuwende (kennisintensieve) economie. Bedrijven in de stuwende economie zitten graag op bijzondere plekken (a place to be) met een stedelijke uitstraling. De vestigingsplek vormt daarmee onderdeel van de identiteit van het bedrijf. De bestaande Schipholweg is geen place to be, maar heeft de uitstraling en indeling van een drukke infrastructurele uitvalsweg. De ambitie is daarom om van de Schipholweg met behoud van de verkeersfunctie een aantrekkelijke stedelijke avenue te maken met een hoge verblijfskwaliteit voor het langzaam verkeer – te beginnen met de uiteindelijke locatie van het OV-knooppunt.

Vanuit thema's als klimaatadaptatie is een kwalitatief hoogwaardige en groene openbare ruimte een noodzaak om in de nabije toekomst wateroverlast- en tekorten op te vangen, evenals het wegnemen van hittestress. Een grote doorlopende en aaneengesloten openbare ruimte in de vorm van een plein of park biedt meer potentie in het opvangen van klimaatveranderingen, dan de huidige indeling die voornamelijk uit diverse versteende rijstroken bestaat, begrensd door losse smalle groenstroken. Hierdoor wordt de beschikbare ruimte versnipperd. Een hoge kwaliteit van de openbare ruimte, met de focus op ontsnippering van het aanwezig groen en het inrichten van een aantrekkelijke verblijfsruimte is een essentieel ingrediënt om vanuit ruimtelijk oogpunt mee te nemen in de verdere planvorming.



Een hoogwaardige openbare ruimte nodigt uit tot verblijven en ontmoeten en trekt functies in de plint van gebouwen aan

E. Kansen in de directe en bredere omgeving

Een bredere kijk op de omgeving in de vorm van een integrale gebiedsontwikkeling levert nieuwe kansen op voor de inpassing van het OV-Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid en het creëren van een bijzondere plek in de stad. Daarnaast kan het zo zijn dat het zelfs noodzakelijk wordt om verder te kijken dan de lopende ontwikkelingen alleen: de klimaatopgave, de programmering van het gebied en zelfs de mogelijke inpassing van het OV-knooppunt zelf kunnen meer ruimte vragen dan in eerste instantie zichtbaar is.

Met name de klimaatopgave vraagt om ruimte die gevonden kan worden in het aangrenzende sportpark. Het Sportpark Nol Houtkamp komt daarbij nadrukkelijk in beeld als een locatie. De diverse functies in het sportpark functioneren goed, maar er is in de toekomst meer potentie. Ook One Arcitecture& Urbanim (One) ziet in hun MRA studycase “Resilience by Design” de kansen voor het sportpark om bij deze ontwikkeling een rol te spelen op het gebied van klimaatadaptatie. Te denken valt aan waterbergingscapaciteit, extra betreedbaar groen (tegengaan hittestress) en wellicht in de vorm van het opwekken van energie. Het is belangrijk dat balans ontstaat in de hoogstedelijke ontwikkeling aan de Schipholweg. Een balans tussen dynamiek & stedelijkheid aan de ene kant en ontspanning en groen aan de andere kant. Het sportpark biedt in dat opzicht een reële mogelijkheid om een sleutelrol te spelen binnen die balans en vormt daarmee een belangrijk element in een succesvolle ontwikkeling van Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid.

De bezettingsgraad van sommige sportvelden is niet optimaal. De toegankelijkheid van het sportpark is matig en de verschillende sportfuncties kunnen efficiënter worden ingedeeld. Het park biedt geen ruimte aan niet-georganiseerde sportactiviteiten. Het heeft een zeer matige uitstraling en her en der is in de loop van de tijd losse bebouwing ontstaan zonder samenhang. De komst van de het OV-knooppunt biedt de mogelijkheid om ook het sportpark te optimaliseren en intensiveren. Optimaliseren door het sportpark te voorzien van een aantrekkelijke groene openbare ruimte met meer mogelijkheden voor niet-georganiseerde sportactiviteiten. Intensiveren door de noordkant van het sportpark bij de ontwikkelingen langs de Schipholweg te betrekken en hier nieuwe stedelijke functies toe te voegen die zowel de het knooppunt als het sportpark versterken. Te denken valt aan een binnensportvoorziening, maar ook aan werkplekken, openbare voorzieningen of verblijfsplekken en parkeervoorzieningen gelieerd aan het busstation.



Voorbeeld van een geoptimaliseerd sportpark met indoormogelijkheden, extra verblijfskwaliteit, waterberging en dubbelgebruik

Het uitgangspunt is dat de groene zoom behouden blijft. In de verkenning is deze locatie betrokken om scherp te krijgen welke kansen/bedreigingen het inzetten van een deel van die zoom/sportcomplex zou betekenen, zodat dit in de keuzes die gemaakt worden een juiste plek krijgt. Wanneer om kwalitatieve en klimaatadaptieve redenen gekozen wordt om delen van de groene zoom/sportcomplex in te zetten gelden daarbij bij voorkeur de volgende uitgangspunten:

1. Herinrichting van het sportcomplex moet leiden tot meer recreatiewaarde, belevingswaarde en een verbetering van de sportwaarde;
2. De ecologische waarde blijft behouden of wordt verbeterd;
3. Herinrichting van het sportcomplex tot sportpark draagt bij aan het oplossen van de klimaatproblematiek, door bijvoorbeeld een plek te creëren voor waterberging en door te vergroenen;
4. De omvang van de groene zoom wijzigt niet. Mocht een deel hier ingevuld worden ten behoeve van het knooppunt en klimaatadaptatie, dan wordt dit elders in Schalkwijk gecompenseerd.

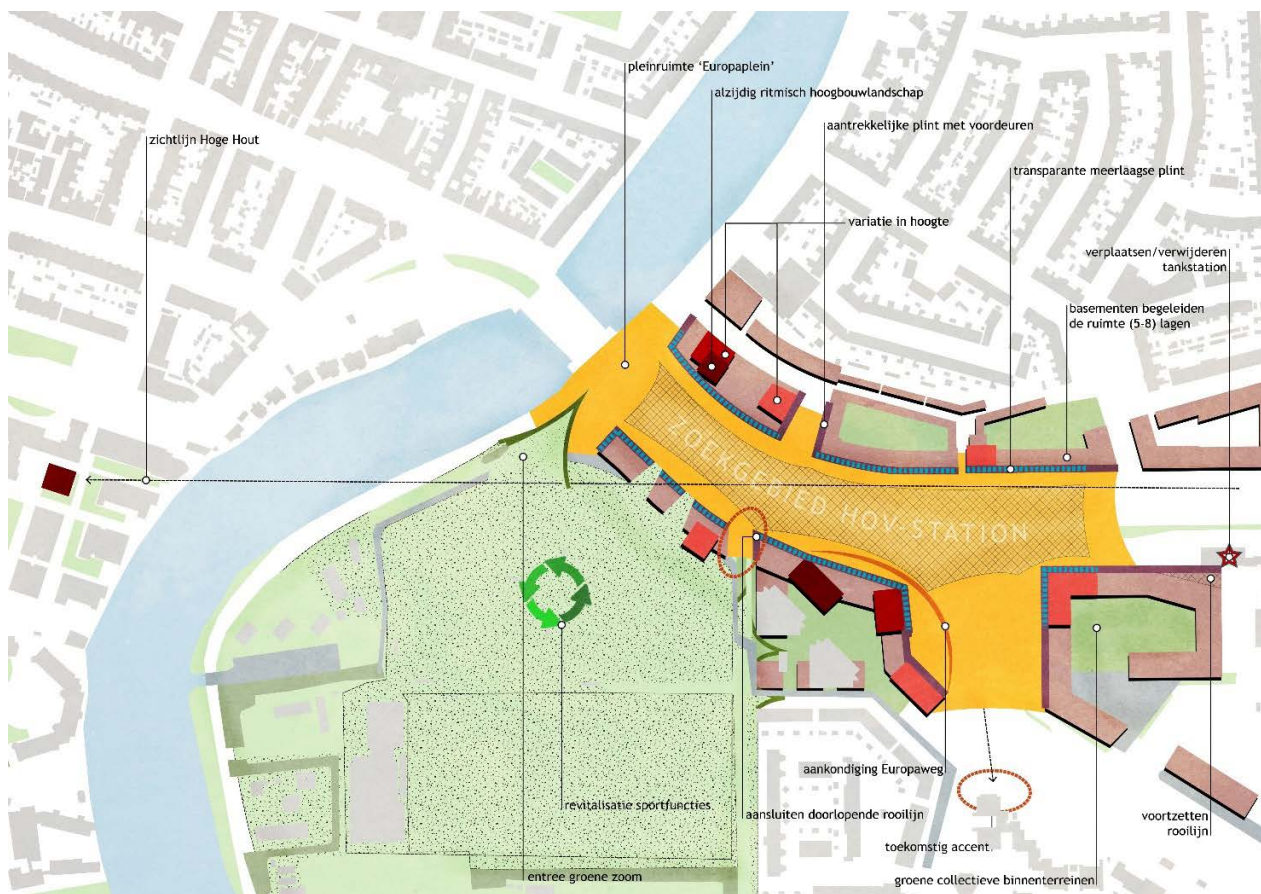
Hoofdstuk 6 | Stip op de horizon, een eindbeeld met potentie

Voor deze ontwikkeling wordt een globaal eindbeeld geschetst, als stip op de horizon. Flexibel genoeg om mee te kunnen veranderen met nieuwe inzichten en behoeften, maar duidelijk genoeg om kernwaarden vast te houden gedurende de ontwikkeling op langere termijn. Kijkend naar de locatie en stedelijke structuur, lopende plannen en ruimtelijke potentie bevat dit eindbeeld in ieder geval de volgende elementen:

1. De huidige stroomweg krijgt in de toekomst het karakter van een aantrekkelijk stedelijk (park-)plein met behoud van de stroomfunctie voor de auto;
2. Aan het plein bevindt zich alzijdige, royale hoogbouw met een aantrekkelijke plintinvulling;
3. Het busstation vormt een direct onderdeel van het plein en onderscheidt zich door een stijlvolle vormgeving;
4. Voetgangers en fietsers bewegen zich makkelijk en veilig tussen Schalkwijk, Haarlem-Oost, Haarlem-West en de binnenstad;
5. Het sportpark wordt een groen recreatiepark en speelt een rol in het toevoegen van stedelijke functies en klimaatadaptatie.

Stedenbouwkundige aandachtspunten voor een succesvol OV- knooppunt:

1. De realisatie van het OV-knooppunt, de aangrenzende ontwikkelprojecten en de aanleg van een hoogwaardige openbare ruimte wordt integraal aangepakt;
2. Een variant van het OV-knooppunt met ongelijkvloerse elementen levert meer stedelijke potentie op;
3. De openbare ruimte is het domein van voetganger en fietser;
4. Het dubbelgebruik van functies in gebouwen en de openbare ruimte moet bevorderd worden;
5. Het creëren van werkfuncties en publiek toegankelijke openbare functies in de aangrenzende gebouwen is essentieel en wordt gestimuleerd;
6. De rand van het sportpark wordt functioneel en kwalitatief betrokken bij de verdere planvorming;
7. De ontwikkeling is klimaat adaptief;
8. Het groene karakter van de oostoever van het Spaarne langs de Zuid-Schalkwijkerweg blijft behouden. Dit is ook een kwaliteit van de plek;
9. Het busstation maakt onderdeel uit van een hoogwaardige pleinruimte en is een visitekaartje voor het OV.



Aandachtspunten verbeeld in een voorbeeldschets

Hoofdstuk 7 | Type OV-knooppunt en ruimtelijk effect

Het is interessant om in schetsvorm te verkennen hoe een mogelijke uitwerking van een OV-knooppunt eruit zou kunnen zien in de toekomst uitgaande van de elementen en uitgangspunten zoals in hoofdstuk 6 zijn geformuleerd. De schetsen bieden een eerste inzicht en ruimtelijk gevoel bij de plek. Ze kunnen zowel intern als extern met partners, zoals de Provincie Noord-Holland en marktpartijen, gebruikt worden om over de invulling van het gebied na te denken. Ook bieden de schetsen inzicht in effecten op de bestaande omgeving, komen nieuwe aandachtspunten aan het licht en ontstaat een beeld over de ruimtelijke ambitie als geheel.

De geschetste varianten komen voort uit de verkenning van Goudappel Coffeng. In deze gebiedsverkenning is de variant op de hoek Europaweg-Schipholweg uit het rapport van Goudappel-Coffeng niet meegenomen. Een busstation op deze plek is verkeerstechnisch wellicht haalbaar, maar vanuit ruimtelijk oogpunt is deze variant niet aantrekkelijk genoeg. Concreet gaat het om het verdwijnen van een programmeerbare plint op een belangrijke hoek in het gebied en het omleiden van fiets- en voetgangersroutes vanuit het gebied vanwege conflicten met toegangen voor het busverkeer. Hierdoor wordt het lastig om een aantrekkelijke verblijfsruimte te creëren en bestaat het risico dat er vanwege de omgeleide routes voor langzaam verkeer te weinig passanten door het gebied bewegen om voldoende aantrekkelijke functies in de overige plinten te huisvesten. In plaats daarvan ligt de focus van de uitwerkingen in voorliggende verkenning op de twee overige varianten die een ruimtelijke meerwaarde voor de locatie kunnen opleveren.

De conclusie vanuit ruimtelijk oogpunt is dat alle onderstaande voorbeelduitwerkingen voldoende potentie bezitten om de locatie stedelijk goed in te bedden, maar dat er ook aandachtspunten zijn die in de volgende fase moeten worden meegenomen. De komst van een tram past binnen de getoonde voorbeelduitwerkingen. Hetzelfde geldt voor een mogelijke tunnelaanleg in de toekomst onder het Spaarne door.

1. Inpandig busstation (plek rand sportvelden)

Het busstation wordt opgenomen in nieuwe gebouwen aan de rand van het sportpark. De autoweg wordt deels opgetild en over een nieuw plein geleid. Onder het viaduct ontstaat ruimte voor functies die bij de hub horen zoals een fietsenstalling. Het viaduct creëert een nieuwe langzaam verkeersroute tussen de noord- en zuidkant van de Schipholweg. Aan de noordkant ontstaat een verblijfsplein dat via een ruime onderdoorgang in verbinding staat met een pleinruimte voor het eigenlijke knooppunt.

Voordelen

- › autovrij maaiveld voor voetgangers en fietsers
- › kans om een doorlopende pleinruimte te maken als verblijfsplek
- › autoverkeer stroomt soepel door

- › inpandig busstation zorgt voor comfort tijdens het wachten op de bus
- › Een fietsenstalling is makkelijk te plaatsen onder het viaduct
- › de openbare ruimte wordt rustiger en stiller door het naar boven brengen van de auto
- › heldere definiëring plekken: transferium aan zuidzijde en een verblijfsplein aan de noordzijde
- › plinten van nieuwbouw grenzen direct aan doorlopende pleinruimte
- › maakt aan één gesloten groene structuur mogelijk

Nadelen

- › busverkeer kruist voetgangers en fietsers
- › lastig om een verbinding te maken tussen nieuw sportpark en pleinruimte
- › stationsgebouw (inpandig busstation) krijgt matige plint door aanwezigheid bussen
- › herindeling van de sportparkparken is nog niet eerder bestuurlijk geagendeerd
- › Aansluiting op de Schalkwijkerweg/buitenrustbruggen is een aandachtspunt
- › hoge kosten
- › mogelijk ingewikkelde aan- en afrijroutes voor de bussen.

Aandachtspunten

- › onderdoorgang moet voldoende breed en hoog worden om aantrekkelijk te zijn
- › er is een relatief groot ruimtebeslag nodig op het terrein van de sportvelden
- › het ontwerp van het viaductgebouw moet van hoge kwaliteit zijn
- › Sociale veiligheid langzaam-verkeer-routes.



Een viaduct garandeert de doorstroming van auto's en biedt de kans om verkeersstromen te scheiden



Aan de zuidkant ontstaat een transferplein met aanvullende functies in en onder het viaduct



Het viaduct wordt als 'gebouw' vormgegeven in een parkachtige omgeving. Aandachtspunt: de busoversteek



De noordkant waardeert op tot dynamisch plein en is autorvrij. Ruim baan voor stedelijke functies en ontmoetingsplekken

2. Knooppunt op maaiveld als onderdeel van een plein met traverse

Het busstation ligt tussen de pleinruimte voor het Bruynzeelgebouw en de rijbanen aan de zuidkant. De hub is voorzien van een stijlvolle vormgeving en maakt een nieuwe ongelijkvloers verbinding mogelijk voor voetgangers via een traverse. Aan de noordkant ontstaat een goed bezonde pleinruimte, vanuit de plint van de nieuwbouw direct naar het busstation. Aan de oostkant gaat het plein over in een groene invulling in de vorm van een parkruimte.

Voordelen

- › autorvrij maaiveld en oost-west verbinding voor voetgangers en fietsers
- › bijzondere vormgeving busstation markeert plek als stadsentree
- › autoverkeer stroomt soepel door
- › alle OV functies op één vloer
- › station duidelijk onderscheidbaar als bijzonder element in de ruimte
- › duidelijke afbakening verblijfsruimte
- › barrièrevrije oversteek voetgangers

Nadelen

- › de plek blijft een drukke ruimte door de aanwezigheid van autoverkeer
- › de pleinruimte blijft beperkt tot de noordkant van de Schipholweg; de zuidkant krijgt een brede stoep
- › een traverse is lastig om een goede fietsverbinding te maken
- › aanvullende OV functies zullen in aangrenzende gebouwen moeten worden ondergebracht

Aandachtspunten

- › er moet voldoende ruimte overblijven aan de zuidkant (minimaal 10 meter) voor een goedwerkende plint
- › om voldoende pleinruimte over te houden zijn maximaal vijf rijbanen voor de auto mogelijk
- › het busstation sluit in materiaal aan bij het plein en niet bij de weg
- › een bijzondere architectuur van het knooppunt geeft de plek een royale uitstraling
- › in deze opzet kan het fietsparkeren alleen aan de zuidkant worden ondergebracht



Alles op één maaiveld met een traverse voor voetgangers over de drukke Schipholweg.



Bijzondere vormgeving zorgt voor eenheid en markeert de plek als stadsentree



Aantrekkelijke pleinruimte is autovrij en legt relatie met aanliggende bebouwing



Het OV-knooppunt zelf is een markant onderdeel van de pleinruimte en staat er niet los van

3. Busstation een verhoogd autovrij dekplein

Het busstation wordt deels verhoogd aangelegd op een dek dat zich als plein uitstrekt tussen de bebouwing aan de noordkant naar de bebouwing aan de zuidkant. Het autoverkeer stroomt onder het dek door, waardoor bovenop ruime ontstaat voor een autovrij plein. De pleinruimte loopt op vanaf de bestaande maaiveldhoogte aan de noordkant tot een kleine vier meter hoogte aan de zuidkant.

Voordelen

- › er ontstaat een ruimte die volledig autovrij is en die het domein wordt van langzaam verkeer + OV
- › fietsers en voetgangers krijgen nieuwe verbindingen over het plein naar de overzijde
- › autoverkeer stroomt soepel door
- › de plinten van de nieuwbouw grenzen direct aan de pleinruimte
- › er ontstaat een uitzichtmogelijkheid vanaf het hogere pleindeel richting sportpark / groene zoom
- › er zijn mogelijkheden om aanvullende OV functies of parkeerplekken onder het dek te plaatsen
- › er ontstaat een heldere ruimteverdeling: parkruimte aan zuidzijde en stedelijke pleinruimte aan noordzijde

Nadelen

- › busverkeer kruist voetgangers en fietsers
- › lastig om een verbinding te maken tussen nieuw sportpark en pleinruimte
- › groene invulling kan lastig worden door de dekconstructie
- › de hoogteverschillen zorgen voor een minder overzichtelijke pleinruimte
- › de aansluiting (4 m) op de zuidelijke nieuwbouw vormt een uitdaging
- › Hoge kosten

Aandachtspunten

- › een goede afstemming met omliggende ontwikkelingen is essentieel vanwege hoogteverschillen
- › om voldoende pleinruimte over te houden vanaf het busstation zijn in verband met de hoogteverschillen maximaal vijf rijbanen voor de auto mogelijk onder het dek
- › een goede inrichting van het dek is een aandachtspunt. Het risico is er anders dat uit kostenoverwegingen het dek niet meer dan een busbaan wordt, waardoor het geen verblijfskwaliteit heeft.



Plein en park als onderdeel van een aan te leggen dek in drie niveaus met oversteek voor voetgangers en fietsers



Busstation duidelijk onderdeel van de pleinruimte met behoud ventweg aan noordzijde



Autoverkeer stroomt in maximaal vijf stroken soepel onder de dekconstructie door



Zuidzijde vormt een parkachtige ruimte als overgang naar de groene zoom

Hoofdstuk 8 | Tot slot

Naast de knooppunten Station Haarlem en Spaarnwoude (Oostpoort), ontstaat op deze plek een derde knooppunt met eigen identiteit. De komst van het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid is een kans de directe omgeving een enorme impuls te geven. Er kan een dynamisch en onderscheidend woon-werk gebied ontstaan die met een kwalitatieve openbare ruimte, Haarlem een hoogwaardig hoogstedelijk gebied kan schenken. Met de ontwikkeling van een voorzieningenplein voor werknemers, reizigers, bewoners ontstaat een dynamisch gebied. Dit derde knooppunt naast Station Haarlem en Station Spaarnwoude (Oostpoort) heeft een heel eigen identiteit en zal daardoor een jong stedelijke doelgroep aanspreken met bijbehorende werkgelegenheid. Het is ook een kans dit weinig attractieve deel van de stad verblijfskwaliteit te geven, in plaats dat het hoofdzakelijk dient als toeleidingsweg naar de rest van Haarlem. Haarlem verdient deze kwaliteit en meer in het bijzonder verdient dit gebied het om met deze ontwikkeling meer van betekenis te worden voor de hele stad.

Het OV-knooppunt is ook van cruciaal belang, willen we als Haarlem/regio onze woningbouwambitie halen en tegelijkertijd bereikbaar te blijven en de Haarlemse binnenstad leefbaar te houden.

Dit boekje kan gezien worden als een liefdesverklaring aan dit nu nog onbeminde deel van de stad. We denken dat de verkenning heeft laten zien dat het gebied enorm veel potenties en we hopen dat de liefde voor Haarlem Nieuw-Zuid en haar omgeving breed gedeeld gaat worden. Het ambitieniveau is hoog. Dit is ook noodzakelijk om in deze complexe omgeving een integrale gebiedsontwikkelingen te laten slagen.

Het boekje is ook de start van een proces om hier een stedelijk brandpunt met regionale betekenis te realiseren. Een complex proces, waarbij de gemeente, de provincie, ontwikkelaars en grote groepen stakeholders en omwonenden betrokken zijn en worden. Er moet een goede balans gevonden tussen zorgvuldigheid en snelheid, integraliteit en gerichte aandacht en dromen en haalbaarheid.

Bijlagen

Bijlage 1: programma's

Schipholweg 1

Deze locatie ligt ten zuiden van de zone Slachthuisbuurt Zuidstrook.

Initiatiefnemer

O.C. Spaarne 1 V.O.F.

Type Ontwikkeling

De huidige bebouwing wordt gesloopt. Er komt een aantrekkelijk hoogbouw accent aan het Spaarne.

Type woningen

Er komen totaal circa 260 appartementen waarvan circa 30% sociale huur en circa 40% midden duur (huur of koop) en 20% overig. De oppervlaktes zijn overeenkomstig de Nota Kaders en Instrumenten Sociale huur en Middensegment.

Andere functies

Op de onderste bouwlagen komt een substantieel commercieel programma. Er komen functies die werkgelegenheid opleveren en/of daarvoor ruimte bieden. Daarnaast wordt ingezet op een restaurant met dakterras en uitzicht over het Spaarne.

Doelgroepen

De ontwikkeling is gericht op het vergroten van de diversiteit in de wijk en biedt dan ook voor verschillende doelgroepen mogelijkheden. Eén van de doelen is om in de nieuwbouw een bijzondere gemeenschap van bewoners en gebruikers te vormen. Gemeenschappelijke voorzieningen voor bewoners, werkenden en omwonenden dragen bij aan dat doel.

Schipholpoort 40-100

Deze locatie ligt op de kop van de Europaweg, aan de westkant.

Initiatiefnemer

Entree Haarlem B.V.

Type Ontwikkeling

Aan de Schipholpoort staan 5 kantoorpanden. Drie daarvan worden gesloopt en vervangen door hoogbouw en vormt een onderdeel van de nieuwe skyline. De ontwikkeling heeft als naam Spaarnespoort.

Type woningen

Er komen totaal circa 630 appartementen (huur) waarvan 60% sociale huur en 40% midden duur. De oppervlaktes variëren tussen circa 24 m² en 65 m².

Andere functies

Op de onderste bouwlagen wordt ruimte gereserveerd voor een commerciële en maatschappelijke functies.

Doelgroepen

De appartementen zijn met name geschikt voor 1- en 2-persoons-huishoudens van circa 20 tot 35 jaar. De doelgroep bestaat onder meer uit groepen die in de huidige woningmarkt moeilijk een eerste woning kunnen bemachtigen, maar wel van groot belang zijn voor de arbeidsmarkt in Haarlem. Het gaat dan bijvoorbeeld om beginnende leerkrachten, politieagenten en technische vaklieden. Er wordt gedacht aan specifieke voorzieningen voor de doelgroep, zoals een gemeenschappelijke werkplaats, dakterras, rooftop gardening, fitnessruimte, hobbyruimtes en woonkamer.

Toekanweg 7

Deze locatie ligt op de kop van de Europaweg, aan de Oostkant, naast het hotel Van der Valk.

Initiatiefnemer

Schonenvaert B.V.

Type Ontwikkeling

Het huidige gebouw aan de Toekanweg 7 is een kantoorpand dat in gebruik is bij Rijkswaterstaat. RWS gaat verhuizen naar een ander gebouw in Schalkwijk. Daarna wordt het gebouw gesloopt en vervangen door een gebouw dat als landmark de Europaweg aankondigt. De ontwikkeling heeft als naam Schonevaert.

Type woningen

Er komen totaal circa 730 appartementen (huur) waarvan 40% sociale huur, 40% midden en 20% overig. De oppervlaktes variëren tussen circa 24 m² en 70 m². De beoogd belegger en exploitant van het complex (Greystar) staat bekend om het leveren van een hoog service niveau. Dit is terug te zien in de relatief hoge servicekosten.

Andere functies

Op de onderste bouwlagen wordt ruimte gereserveerd voor een commerciële en maatschappelijke functies. Aan een afgesloten binnenplaats bevinden zich algemene voorzieningen voor de bewoners. Op de bovenste etage staat een rooftop bar gepland.

Doelgroepen

De appartementen zijn met name geschikt voor 1- en 2-persoonshuishoudens van circa 20 tot 35 jaar. Het project richt zich op een jonge stedelijke doelgroep zoals studenten en young urban professionals. Er komen gemeenschappelijke voorzieningen, zoals een lounge, werkruimte, fitness, dakterras, wasserette en ruimtes die te gebruiken zijn voor etentjes en feesten.

Bijlage 2: Algemeen rekenoverzicht BVO in bandbreedtes van diverse voorzieningen in stedelijke omgevingen

Functie	bruto vloeroppervlak (BVO)	Referentie / bron
sport-fitness	500 - 2.000 m ²	Basic-fit
zorgcentrum	900 - 1.400 m ²	Resp. gezondheidscentrum Houtvaartkwartier Haarlem en Hoofddorp centrum
onderwijs	5.200 m ² VO per 1.000 12-18 jarigen	bron stipo 2012
kinderopvang	2.025 m ² per 1.000 0-3 jarigen	
585 m ² per 1.000 4-11 jarigen	bron stipo 2012	
commerciële plintfuncties (zie voorbeelden in verkenning)	m ² via marktwerking	
gemakswinkel	200 - 300 m ²	Diverse stations
brasserie-terras-meetingpoint (combi publieke en zakelijke functie)	400 - 800 m ²	schatting
horeca op dakterrassen	300 - 600 m ²	schatting
pick-up point internetaankopen	40 - 60 m ² bvo	schatting
voorziening voor deelfietsen	200 m ² voor 50 deelfietsen	Goudappel
fietsparkeren (openbaar)	2.000 m ² voor 500 fietsen	Goudappel
wachtruimte en toiletruimte	40 - 60 m ²	schatting