

JULI 2021

OV-KNOOPPUNT HAARLEM NIEUW-ZUID

VERVOLGONDERZOEK

VOORWOORD

Geachte lezer,

Voor u ligt het vervolgonderzoek naar de inpassing van het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Om de visie stationsgebied Haarlem mogelijk te maken, de ontwikkelzones en de rest van de stad te bedienen en bereikbaar te houden met de regio, is een mobiliteitshub inclusief de bijbehorende directe voorzieningen buiten het centrum van Haarlem nodig. Door de komst van een mobiliteitshub met een regionale functie en de omliggende ontwikkelingen ontstaat een stedelijke knooppunt met veel potentie: Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid.

Het vervolgonderzoek bouwt voort op voorgaande studies waarin mogelijke locaties en randvoorwaarden verkend zijn. In deze studie worden vier ruimtelijke modellen met bijbehorende businesscases gepresenteerd zodat de verschillende oplossingsrichtingen zowel op functionaliteit, ruimtelijke kwaliteit en financiële impact beoordeeld kunnen worden.

De modellen zijn door Sweco en VenhoevenCS in samenspraak met gemeente, provincie en andere belanghebbenden ontwikkeld.



*Plangebied met mobiliteitshub varianten: noord, midden, zuid
(bron: concept SPvE Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid d.d. 01-12-2020)*

1 PROCES	4
2 RUIMTELIJKE KWALITEIT	8
3 MOBILITEIT EN VERKEER	12
4 MODELLEN	17
5 BUSINESSCASES	40
6 AFWEGING	44

BIJLAGEN:

- Verkeerskundig rapport
- Ruimtelijke studies
 - Huidige situatie
 - Vaste punten
 - Visie op de opgave
 - Schaalstudie
- Resultaten keuzesessie
- Totaal businesscase modellen
- SSK-raming

1 | PROCES

OV-KNOOPPUNT HAARLEM NIEUW-ZUID

PROCES

Haarlem is een prachtige stad en dat willen we graag zo houden. Sterker nog, we zien met deze opgave een kans om de goede reputatie van Haarlem zelfs te versterken! De mobiliteitshub biedt een uitgelezen kans om van een door autoverkeer gedomineerde as met weinig verblijfskwaliteit een groen stedelijk knooppunt te maken met hoogstedelijke allure. Een plek om te verblijven, te verbinden en te ontmoeten.

OV-knooppunt Nieuw-Zuid wordt een plek waar je graag bent, is herkenbaar, geeft identiteit aan de stad en is een verbindende plek voor wandelaars, fietsers en openbaar vervoer. Verkeerstechnisch en infrastructureel klopt het als een bus én het is een doorkijk naar de toekomst met het oog op het ontwerp van de openbare ruimte en de verstedelijkingsopgave.

Vanuit die basis zijn we tot vier pijlers voor onze aanpak gekomen:

- Verbinden: samenhang binnen de stedelijke en infrastructurele context
- Een knoop om te verblijven en te ontmoeten
- Slim en gezond: urban health & wellbeing
- Een gezonde business case

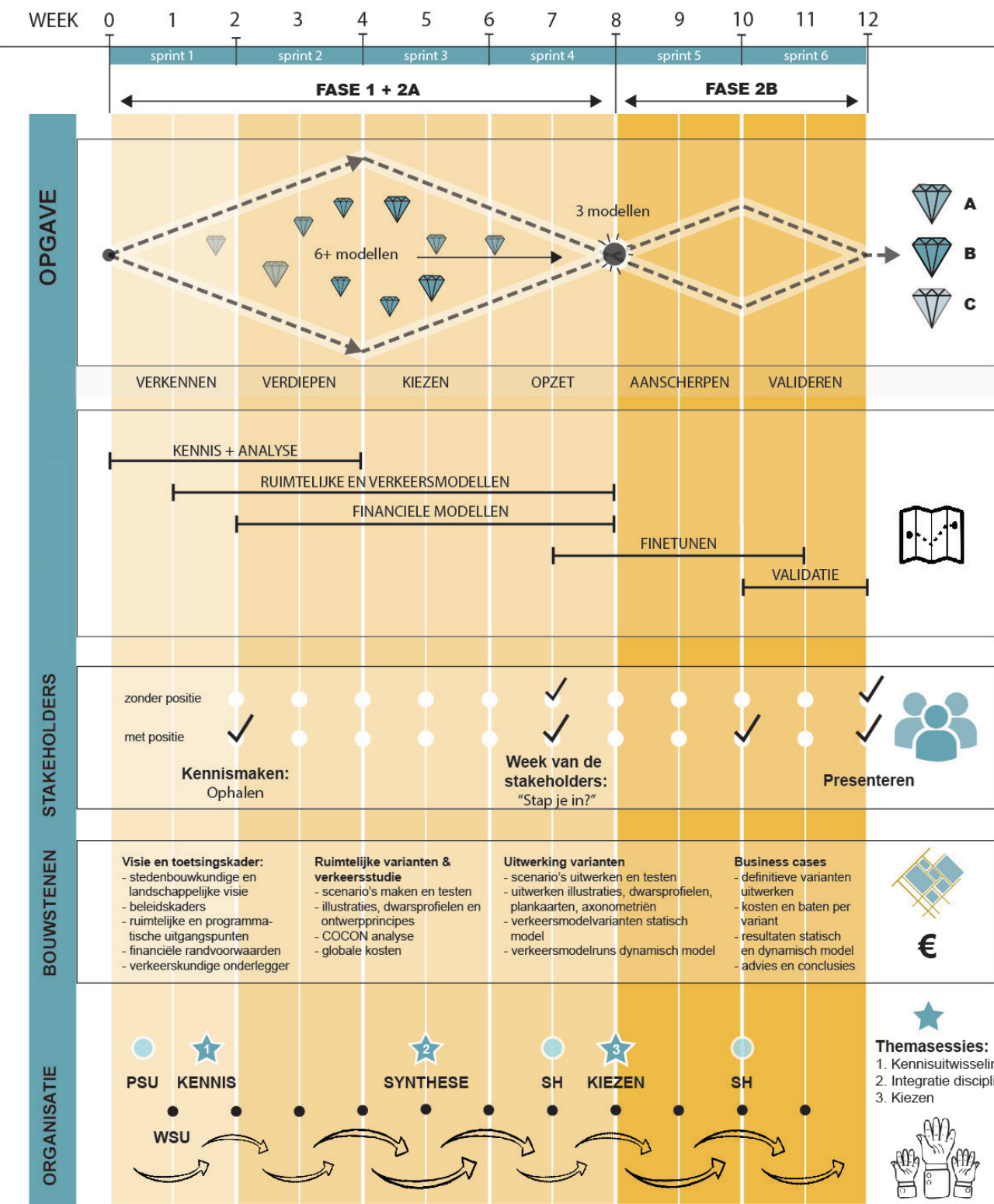
De integrale benadering en uitwerking stond in onze aanpak voorop. Ruimtelijke, verkeerskundige en economische afwegingen zijn in een korte tijd met elkaar in balans gebracht. Doel is om de stukken in te brengen in het Bestuurlijk Overleg MIRT in november 2021.

Integraliteit was ook te vinden in de manier waarop het projectteam was georganiseerd: een kernteam met afgezanten van gemeente, provincie en adviseurs, aangevoerd door Sweco. Het kernteam was verantwoordelijk voor de besluiten. Om het kernteam heen zat een pool van diverse specialisten die in nauwe samenwerking met elkaar aan de verschillende onderdelen van de opgave hebben gewerkt.



PROCES

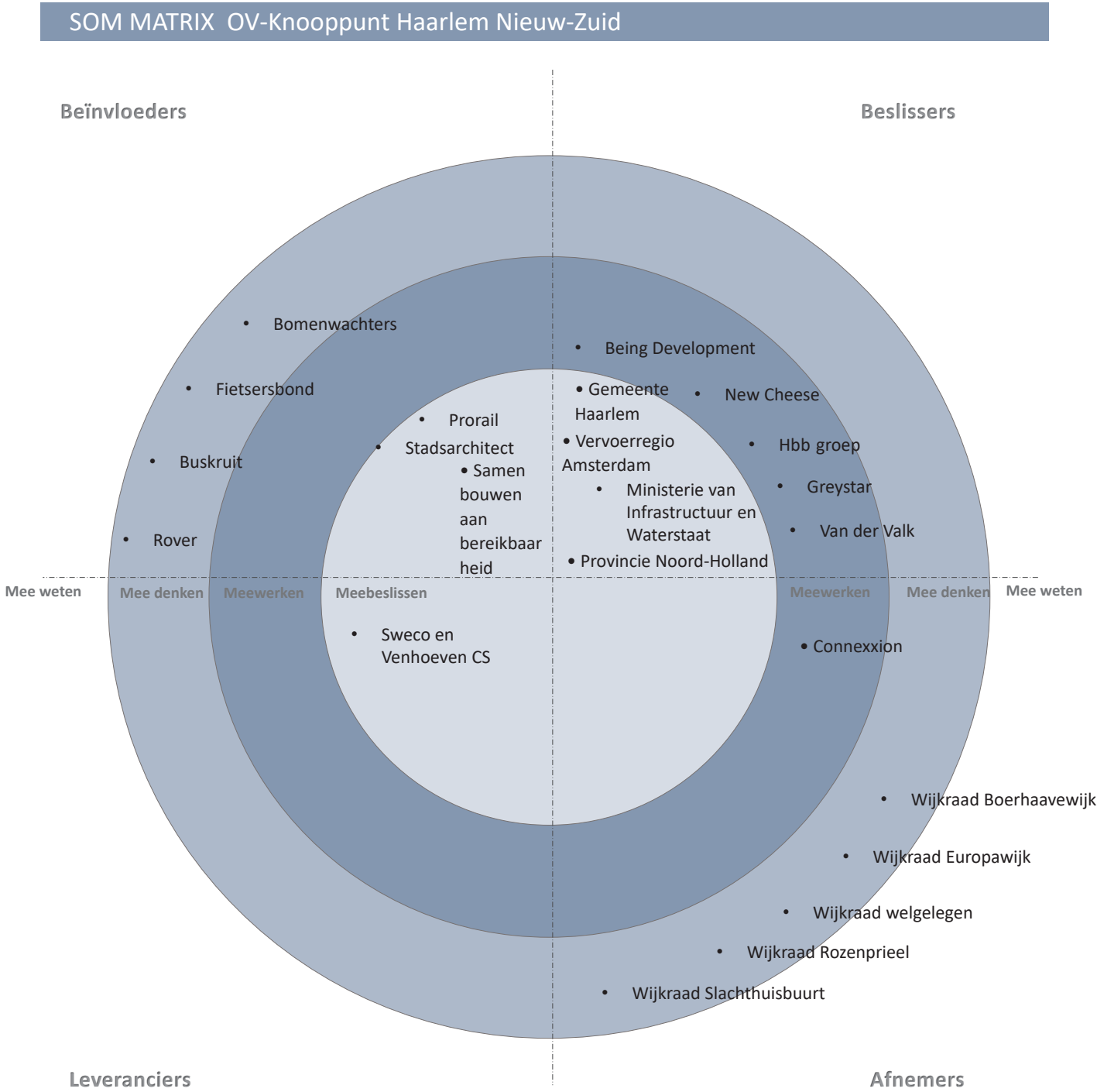
In 12 weken tijd hebben we dit werkproces doorlopen. Dit bestond uit divergeren en convergeren: eerst verrijken dan kiezen. De eerste fase is afgesloten met een keuze uit de 12 modellen (zie bijlage): hieruit zijn de 4 meest kansrijke varianten geselecteerd. De tweede fase is doorlopen met deze 4 varianten en is bezegeld met gevalideerde businesscases.



Processchema

PROCES

Alle betrokken stakeholders zijn in de eerste fase van het project benaderd. In ‘de week van de stakeholders’ hebben alle betrokken partijen de mogelijkheid gehad om zich te laten informeren en actief en in klein comité het gesprek aan te gaan. Het projectteam heeft goed geluisterd naar de voorkeuren en pijnpunten en dat verwerkt in de modellenstudie. Met de projectontwikkelaars die in de directe omgeving bezig zijn is ook apart overleg geweest om een goede afstemming met elkaar te bereiken.



SOM-matrix: rollen en invloedsferen stakeholders

2 | RUIMTELIJKE KWALITEIT

OV-KNOOPPUNT HAARLEM NIEUW-ZUID

RUIMTELIJKE KWALITEIT

De gemeente wil een hoogstedelijk leefmilieu op deze locatie realiseren. Het beschikken over een mobiliteitshub op deze plek is daarvoor heel belangrijk en is een hard onderdeel van de definitie 'hoogstedelijk'. Andere belangrijke voorwaarden voor het bereiken van hoogstedelijkheid zijn voldoende verdichting op basis van hoogbouw en een zeer diverse programmering (het creëren van een interactiemilieu). En voor het goed functioneren van dat laatste is een hoogwaardige openbare ruimte gericht op langzaam verkeer noodzakelijk.

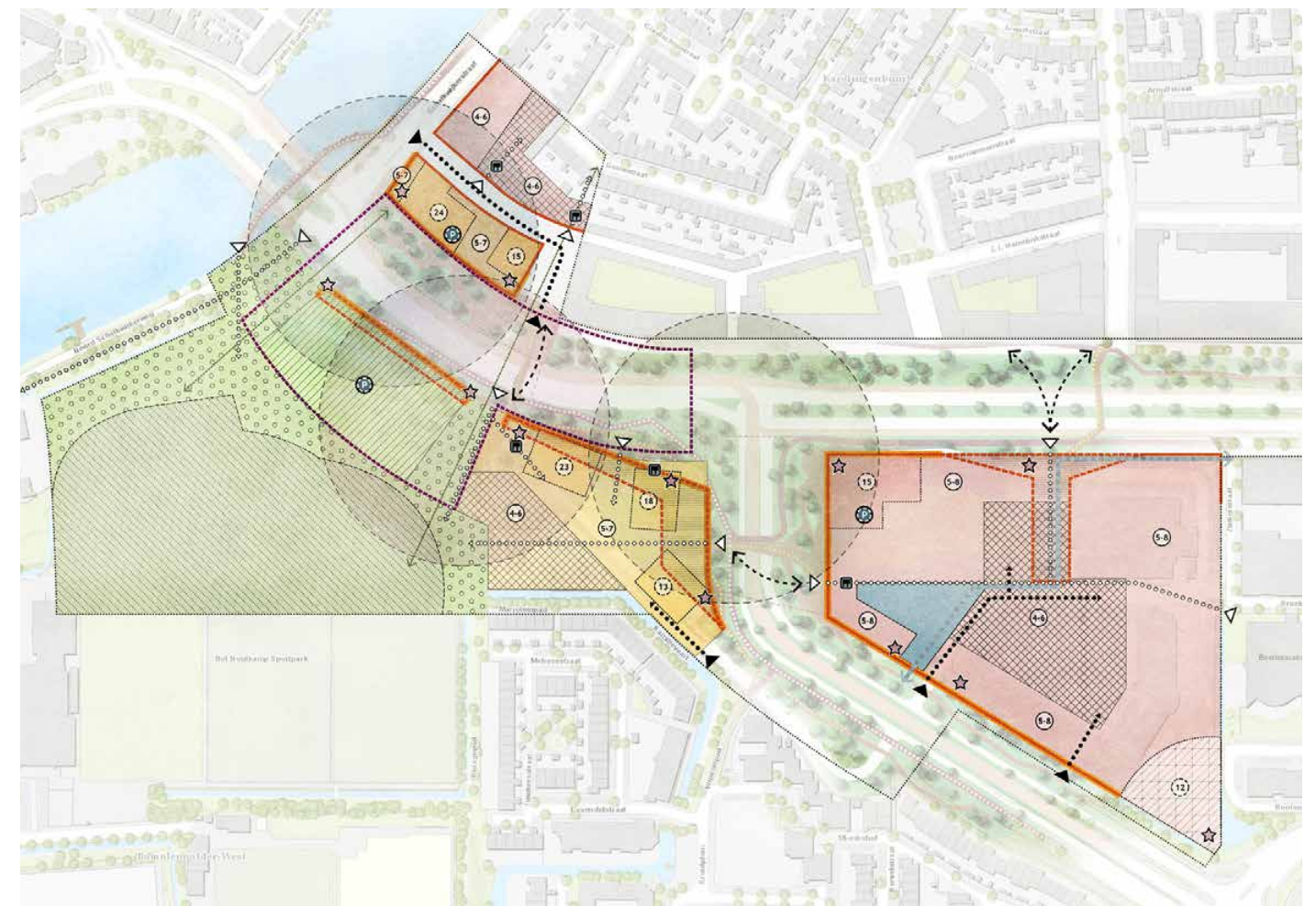
Stedenbouwkundige inpassing

Het OV-knooppunt vormt een entree naar zowel de binnenstad als de omliggende wijken. Voor de inpassing van de mobiliteitshub zijn zoveel mogelijk de uitgangspunten aangehouden die in het SPvE Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid worden genoemd. De lange lijnen in het gebied (Spaarne, Schipholweg, Europaweg) worden met de inpassing van de mobiliteitshub versterkt en groene structuren zoveel mogelijk met elkaar verbonden. Langs het Spaarne wordt ingezet op het meer openbaar maken van het sportpark zodat het karakter van een oeverpark onstaat.

De ontwikkeling van de mobiliteitshub biedt de kans de Schipholweg te transformeren van een barrière naar een wegprofiel met voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers met een aantal goede en logische oversteekplaatsen. Hiermee wordt de Schipholweg een verbinding tussen de aanliggende wijken. Langs de weg bevinden zich een aantal stedelijke pleinen met een hoge verblijfskwaliteit. Ze vormen

de logische knooppunten en ontmoetingsplekken in het langzaam verkeersnetwerk.

De hoogbouwontwikkelingen rondom de Schipholweg dragen bij aan het stedelijke karakter van dit gebied. Ze zijn een fysieke manifestatie van de eigentijdse stad en een verrijking van het Haarlemse stadslandschap. Ze versmallen bovendien het profiel van de Schipholweg wat de menselijke maat ten goede komt.



Ruimtelijk kader (concept stedenbouwkundig programma van eisen Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid)

RUIMTELIJKE KWALITEIT

Gezondheid: urban health & wellbeing

De keuze van een stedelijk centrum rondom een OV-knooppunt is een keuze voor duurzaamheid. Het maken van een gezond stuk stad rondom een verkeersader is echter ook een uitdaging.

Geluidshinder en luchtkwaliteit spelen een belangrijke rol of een weg wordt ervaren als een prettige, levendige stadsstraat of een onaangename verkeersader. Door zoveel mogelijk in te zetten op een groene inpassing van de weg met groene bermen en bomen in het wegprofiel kan geluid van het autoverkeer gedempt worden. Groene gevels in de architectuur langs de Schipholweg kunnen ook bijdragen aan demping van geluid en eventueel het afvangen van fijnstof.

Groen wordt ook ingezet om biodiversiteit in het gebied te vergroten en hittestress tegen te gaan. In de inrichting van de openbare ruimte zijn de voetganger en de fietser leidend. Als loop- en fietslijnen prettig en logisch zijn wordt gezonde, actieve mobiliteit gestimuleerd en zal het OV-knooppunt optimaal functioneren.

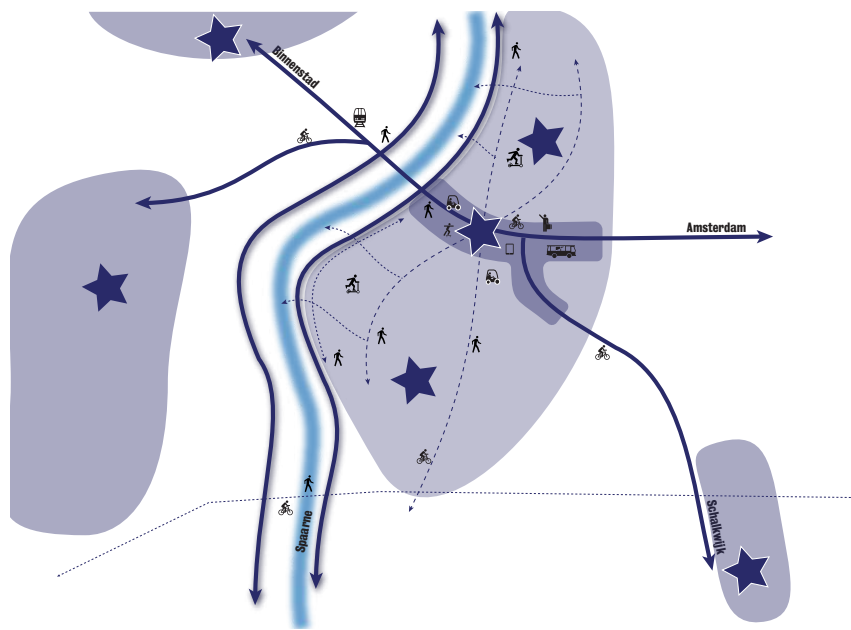
Een goede mix

Een plek maken die fijn is om te verblijven vraagt om een goede programmatische mix. Gezien de toevoeging van een flink aantal woningen in het gebied stellen we voor in eventueel nieuwe ontwikkelingen meer ruimte te bieden voor kantoren of (maatschappelijke) voorzieningen.

Het sportpark en de nabijheid van het ziekenhuis en andere zorgvoorzieningen bieden de kans om programmatisch in te zetten op het thema 'health and wellbeing'. Dit kan een eigen karakter en identiteit aan het gebied geven.

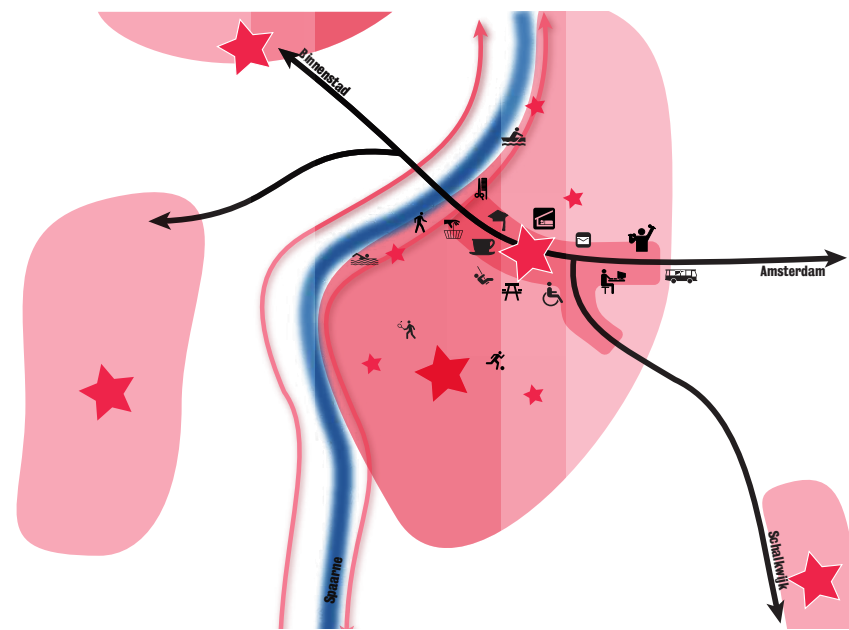
De plinten in het gebied spelen een belangrijke rol in levendigheid op straat. Ze zijn daarom zoveel mogelijk dubbellaags en openbaar van karakter. Dit geldt ook voor de voorzieningen voor de mobiliteitshub. De publiek toegankelijke delen zijn in principe op de openbare ruimte gericht en de plinten van de mobiliteitshub sluiten aan op de plinten in de nieuwe ontwikkelingen in het gebied.

RUIMTELIJK PRINCIPES



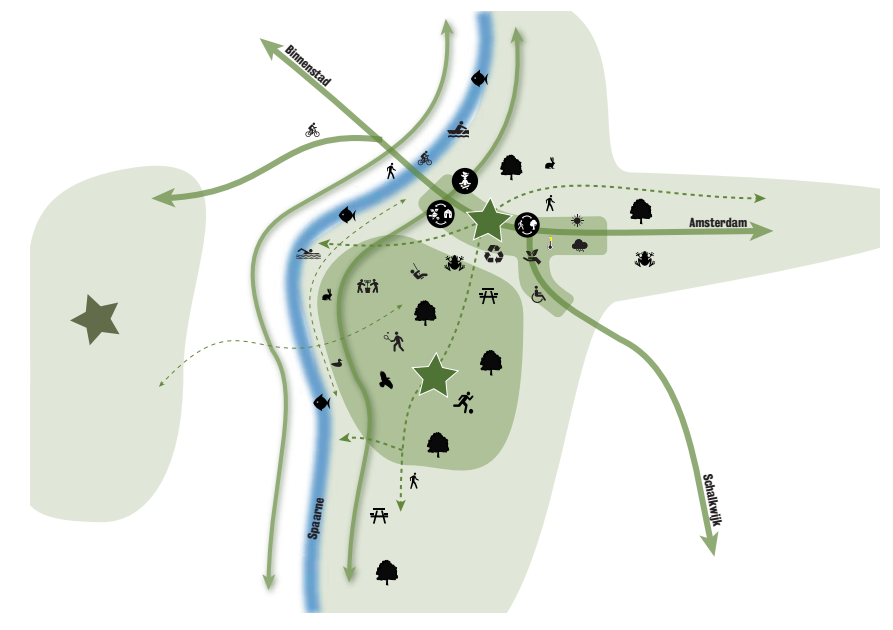
Verbinden

Het OV-knooppunt zorgt voor een goede doorstroom van verkeer maar wordt ook een scharnierpunt tussen Schalkwijk en de oude stad, een plek die de naastgelegen wijken met elkaar verbindt.



Verblijven

Het OV-knooppunt zorgt voor een kwalitatief hoogwaardig leefmilieu, waar het fijn verblijven is. Een rijke mix aan stedelijke functies zorgt ervoor dat het zowel overdag als 's avonds een levendig gebied is.



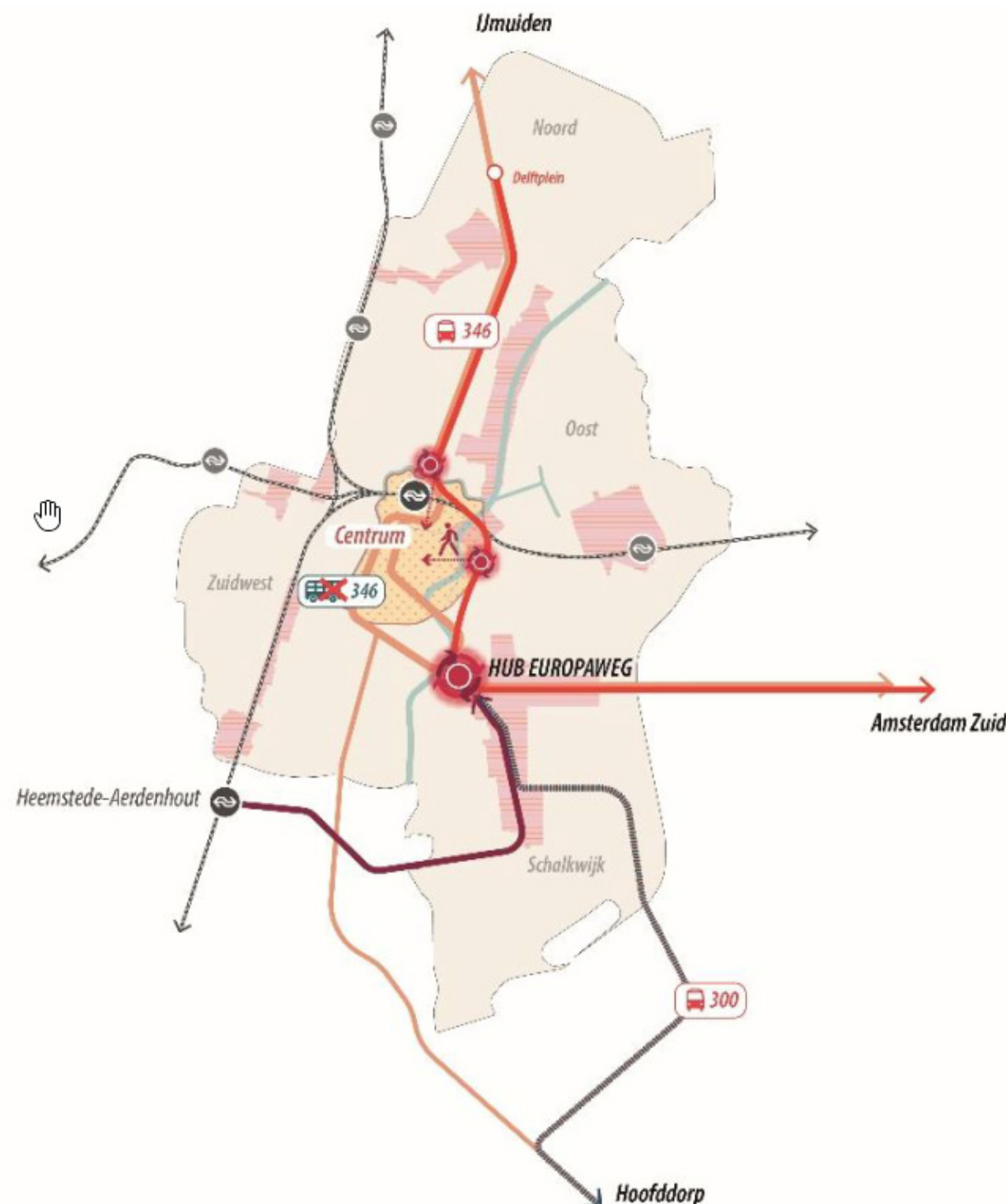
Slim en gezond

Het landschap vormt een belangrijke laag in het gebied. Een robuuste groenstructuur vormt de basis voor een prettige inrichting van de openbare ruimte die klimaatadaptief is en gezonde, actieve mobiliteit zoals wandelen en fietsen stimuleert.

3 | MOBILITEIT EN VERKEER

OV-KNOOPPUNT HAARLEM NIEUW-ZUID

MOBILITEIT EN VERKEER



Principe mogelijke wijzigingen in de toekomstige lijnvoering van de buslijnen
(bron: notitie 'Lijnennet model 3, Goudappel Coffeng, 25 maart 2020)

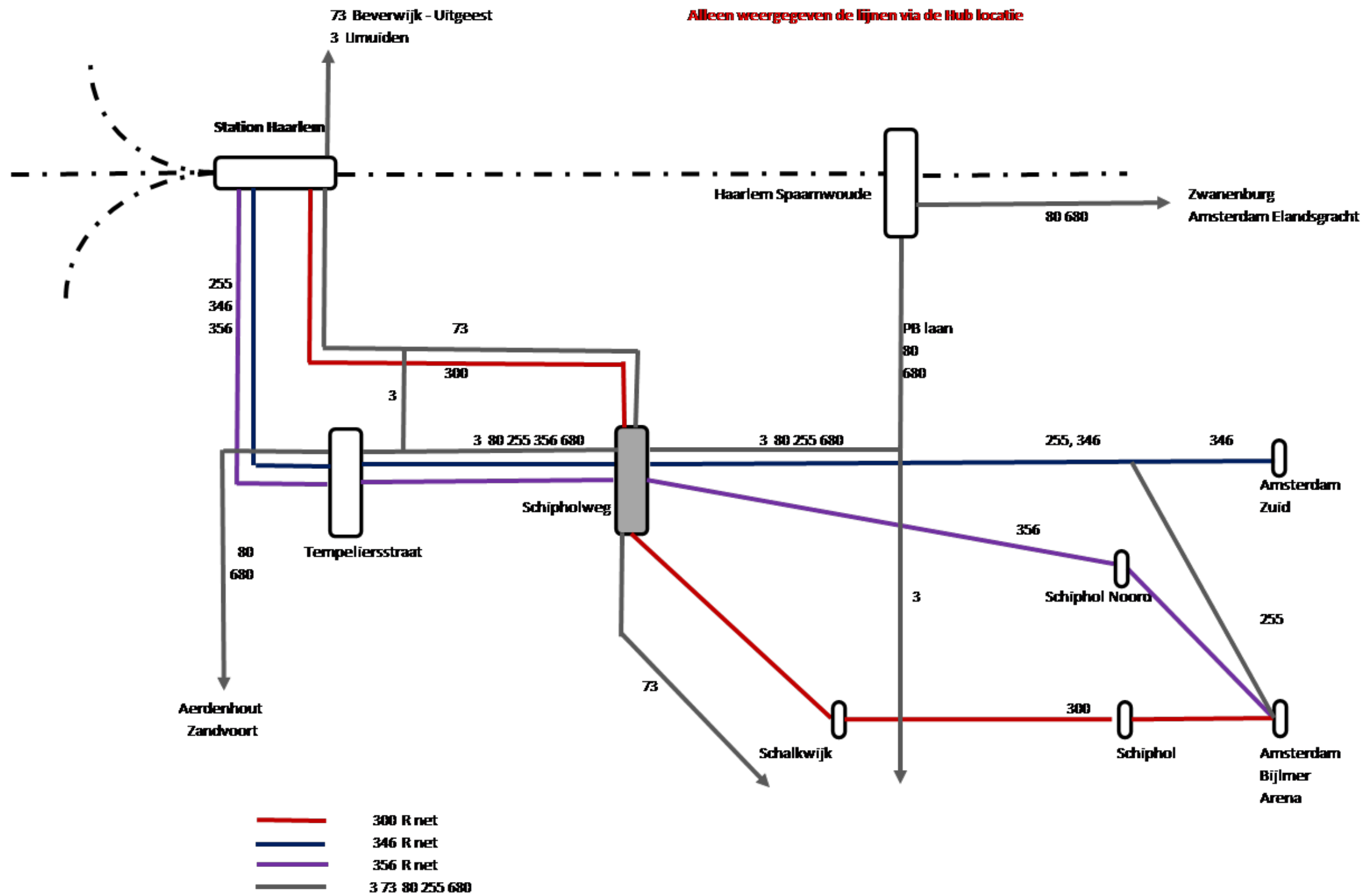
Het inpassen en ontwikkelen van een OV-knooppunt op de locatie Schipholweg kent in verkeerskundig opzicht meerdere invalshoeken. De belangrijkste thema's zijn:

- het functioneren en circuleren van het openbaar vervoer gelet op de beoogde toekomstige ontwikkeling van het lijnennet en de betekenis van het knooppunt op regionaal niveau;
- de functie van de Schipholweg als regionale verbinding (N205) en het belang van de doorstroming van het verkeer;
- de bereikbaarheid van de locatie en de omliggende gebieden en functies.

Een aantal regionale buslijnen heeft een cruciale rol in het openbaarvervoersysteem van Haarlem en de regio. Dit zijn de hoogfrequente busverbindingen naar Amsterdam Zuid (via de Schipholweg-oost) en Schiphol (via de Europaweg). Deze busverbindingen passeren naast een aantal andere stedelijke en regionale lijnen alle de beoogde locatie van het OV-knooppunt aan de Schipholweg. Globaal passeren in het spitsuur in beide richtingen 100 OV-voertuigen de locatie en vervolgen hun routes naar het centrum en station.

De cruciale rol van het openbaar vervoer voor de regionale mobiliteit en de verdere groei van Haarlem leiden tot een verwachte groei van het busvervoer van 50% tot 2040 (bron: rapport *Integrale visie Stationsgebied Haarlem 2020-2040*, Gemeente Haarlem en Provincie Noord-Holland, september 2020). Het is niet gewenst dat deze groei ook leidt tot meer bussen op de routes door het centrum. Ook is de

MOBILITEIT EN VERKEER



Overzicht van de bestaande buslijnen via de locatie Schipholweg

netwerkkwaliteit gebaat bij toevoeging van verbindingen. Daarom wordt er door de gemeente en de provincie van uit gegaan dat de groei van het busverkeer niet leidt tot meer bussen op de routes door het centrum. Dit kan worden bewerkstelligd door een of meer alternatieve routes langs het centrum en/of door het laten eindigen van lijnen en/of ritten (na)bij het OV knooppunt Nieuw-Zuid. Hiermee wordt ook de ontwikkeling van het stationsgebied mogelijk gemaakt. In de figuur op pagina 13 is een mogelijke ontwikkelingsstap in het HOV-netwerk weergegeven.

Naast de knooppuntfunctie in het OV-netwerk is knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid een belangrijke schakel in de koppeling fiets – openbaar vervoer.

Tram

Voor het verzorgen van de zware vervoerrelaties in het gebied Haarlem – Amsterdam Zuid – Schiphol is een tramlijn in potentie een geschikte vervoermodaliteit. Haarlem wil graag bijdragen aan het mogelijk maken van een optimale openbaar-vervoerstructuur in de regio en wil daarom de inpassing van een tram faciliteren. Het inpassen van de tram is daarom onderdeel van de ontwerpen, zie hiervoor bijlage rapport *Verkeerskundige achtergrond*.

Schipholweg / N205 en aansluitende wegen

De Schipholweg is een schakel in de N205 die de stad verbindt met het autosnelwegennet en een verbinding vormt voor doorgaand verkeer naar onder meer Zandvoort en de noordelijke Bollenstreek. De N205 is onderdeel van de regioring rond de stad.

De N205 is een zeer drukke route die een cruciale schakel vormt in het wegennet van Haarlem. De huidige verkeersintensiteit bedraagt circa 55.000 motorvoertuigen per etmaal en tot 2040 wordt, rekening houdend met de nu bekende sociaal economische- en infrastructurele ontwikkelingen nog een groei tot 30% voorzien. Het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlem beoogt de groei van het autoverkeer te beïnvloeden om de negatieve effecten ervan tegen te gaan. Het mogelijke matigende effect van dit beleid op de verkeersintensiteit op de hier beschouwde hoofdwegen is nog niet in de verkeersmodellen meegenomen.

De hoge verkeersintensiteit gecombineerd met de drukke kruisingen met zijwegen zorgt voor een gecompliceerde en zwaar belaste verkeerssituatie. In de bestaande situatie kent de weg een '2x2'-structuur voor het (recht)doorgaande verkeer. Een belangrijke randvoorwaarde voor de verkeersstructuur wordt hierbij gevormd door de ligging van de beweegbare Buitenrustbruggen omdat wijziging van de locatie, de hoogteligging en dimensionering buitengewoon ingrijpend en kostbaar zou zijn.



Quick Scan N205 Haarlem, Studio Bereikbaar, 2021

4 | MODELLEN

OV-KNOOPPUNT HAARLEM NIEUW-ZUID

Op basis van de verkeerskundige uitgangspunten en de landschappelijke en stedenbouwkundige kaders zijn in eerste instantie meer dan tien modellen ontwikkeld. Na een reeks werksessies met interne en externe belanghebbenden zijn vier modellen geselecteerd en verder verfijnd.

De vier modellen zijn:

- 1:** De mobiliteitshub bevindt zich ten noorden van de rijbanen van de Schipholweg, tussen het Spaarne en de Europaweg.
- 2:** De mobiliteitshub bevindt zich op een nieuw te maken tunnel.
- 3:** De mobiliteitshub bevindt zich ten zuiden van de rijbanen van de Schipholweg tussen het Spaarne en de Europaweg en beslaat deels het bestaande sportpark.
- 4:** De mobiliteitshub bevindt zich op een nieuw te maken compacte tunnel.

Op de volgende pagina's worden de modellen in tekst en beeld toegelicht. In de bijlagen zijn een aantal ondersteunende ruimtelijke studies en de eerdere varianten die bij de keuzesessie op tafel lagen terug te vinden.

MODELLEN

VIER VARIANTEN



1

In Model 1 bevindt de mobiliteitshub zich tussen het Spaarne en de Europaweg ten noorden van de Schipholweg. Hierdoor ontstaat een de kans voor een stedelijk plein met veel reuring aan de west- en zuidzijde van Schipholweg 1.

Aan de zuidzijde van de Schipholweg worden langs het sportpark de voorzieningen zoals het fietsparkeren geplaatst.

Aan de zuidzijde is ook ruimte voor horeca en ontstaat samen met de ontwikkelingen van Schipholpoort een tweede stedelijk plein. De benodigde bebouwing staat deels buiten het sportpark maar kan zich precies plooiën rondom de sportvelden. Hierdoor blijft de openheid richting het Spaarne bewaard en ontstaat de mogelijkheid tot een nieuwe entree van het sportpark aan de noordzijde.

Een ruim opgezette en iconische voetgangersbrug verbindt de stedelijke pleinen aan beide zijden van de Schipholweg en maakt het één geheel.



2

In Model 2 wordt de Schipholweg ondergronds gelegd. Al het doorgaande verkeer gaat door de tunnel die loopt tussen Merovingenstraat en Schipholweg 1. Hierdoor ontstaat bovenop de tunnel ruimte voor een stedelijk plein en de mobiliteitshub, geflankeerd door een aantal ventwegen voor lokaal bestemmingsverkeer. Het zwaartepunt van de mobiliteitshub ligt hiermee van het Spaarne af, rondom de kruising van de Europaweg en de Schipholweg.

De tunnelmonden worden zoveel mogelijk ingepakt om anonieme stedelijke ruimtes te voorkomen. Hier loopt de openbare ruimte omhoog met de helling van de weg. Aan de westkant van het tunneldak is ruimte voor fietsparkeren en de overige voorzieningen die nodig zijn voor de mobiliteitshub.



3

In Model 3 ligt de mobiliteitshub ten zuiden van de Schipholweg. Dit vraagt om een aanpassing van het sportpark en biedt de kans voor een transformatie waarbij het sportpark beter toegankelijk wordt en ruimte kan bieden aan nieuwe sport- of maatschappelijke functies. Dit kunnen afhankelijk van de lokale behoefte bijvoorbeeld een skatepark, binnensportzalen of een zwembad zijn. Transformatie van het sportpark biedt ook de kans om het sportpark beter met de achterliggende wijken en het water te verbinden.

De herontwikkeling van Schipholpoort en een eventuele nieuwe ontwikkeling aan de oostzijde van het park bieden de kans om een fraaie voorkant richting het park en het Spaarne te maken. Een ruime en iconische voetgangersbrug over de Schipholweg versterkt de natuurlijke looplijnen en verbindt het stedelijke plein ten noorden van de Schipholweg met het stedelijke plein tussen de mobiliteitshub en de ontwikkelingen van Schipholpoort.



4

In Model 4 wordt de Schipholweg ondergronds gelegd. Al het doorgaande verkeer gaat door de tunnel met een overspanning van 250 meter. Hierdoor ontstaat bovenop de tunnel ruimte voor een stedelijk plein en de mobiliteitshub, geflankeerd door een aantal ventwegen voor lokaal bestemmingsverkeer. Het zwaartepunt van de mobiliteitshub ligt hiermee van het Spaarne af, rondom de kruising van de Europaweg en de Schipholweg.

De tunnelmonden worden zoveel mogelijk ingepakt om anonieme stedelijke ruimtes te voorkomen. Hier relateert de openbare ruimte aan een tunnelgebouw waardoor een ruimte ontstaat die uitkijkt op de weg en op het Spaarne. De openbare ruimte krijgt zijn unieke karakter door verschillende en zelfstandige clusters voor fietsparkeren, groen en de overige voorzieningen die nodig zijn voor de mobiliteitshub.

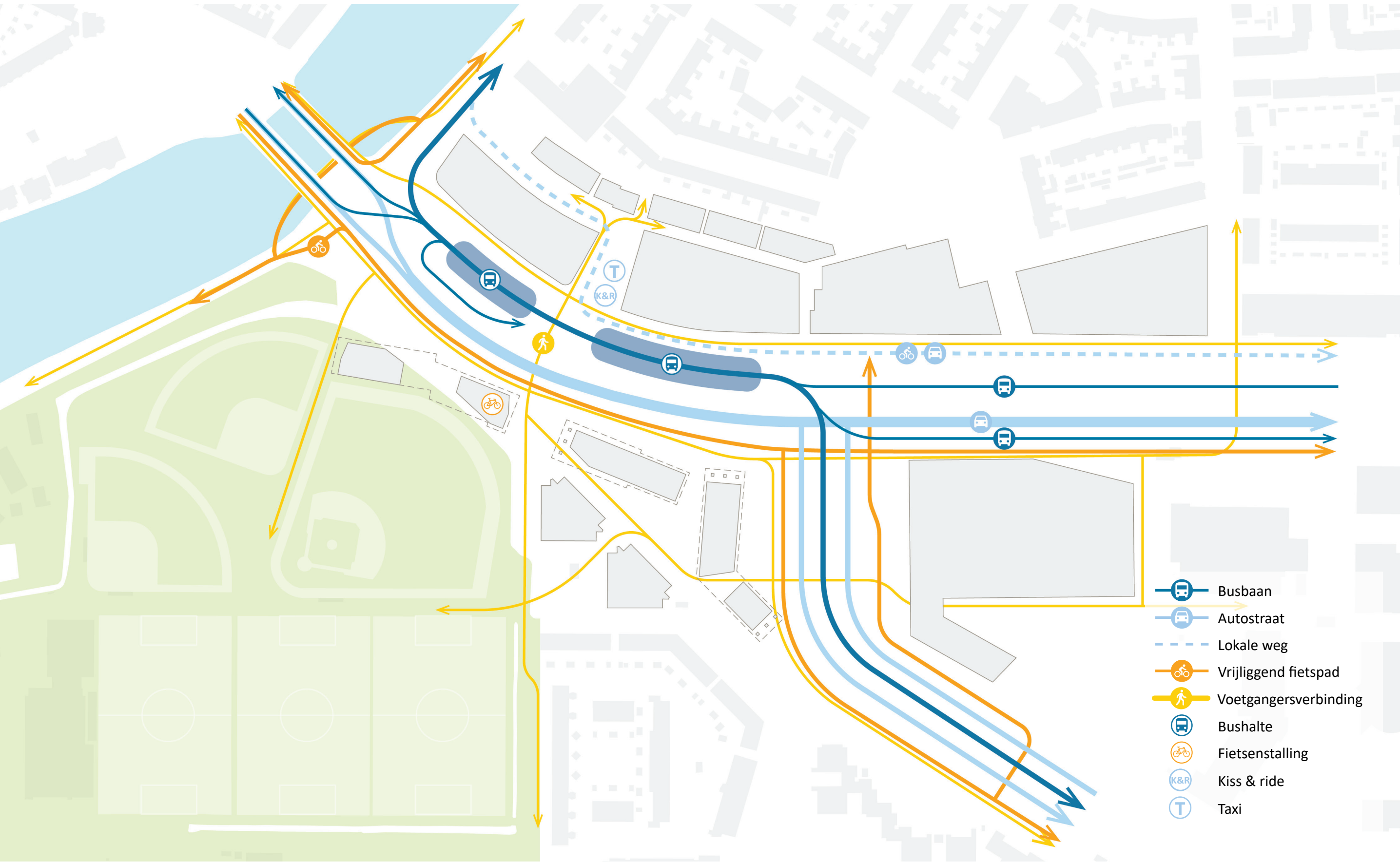
MODEL 1

MASTERPLAN



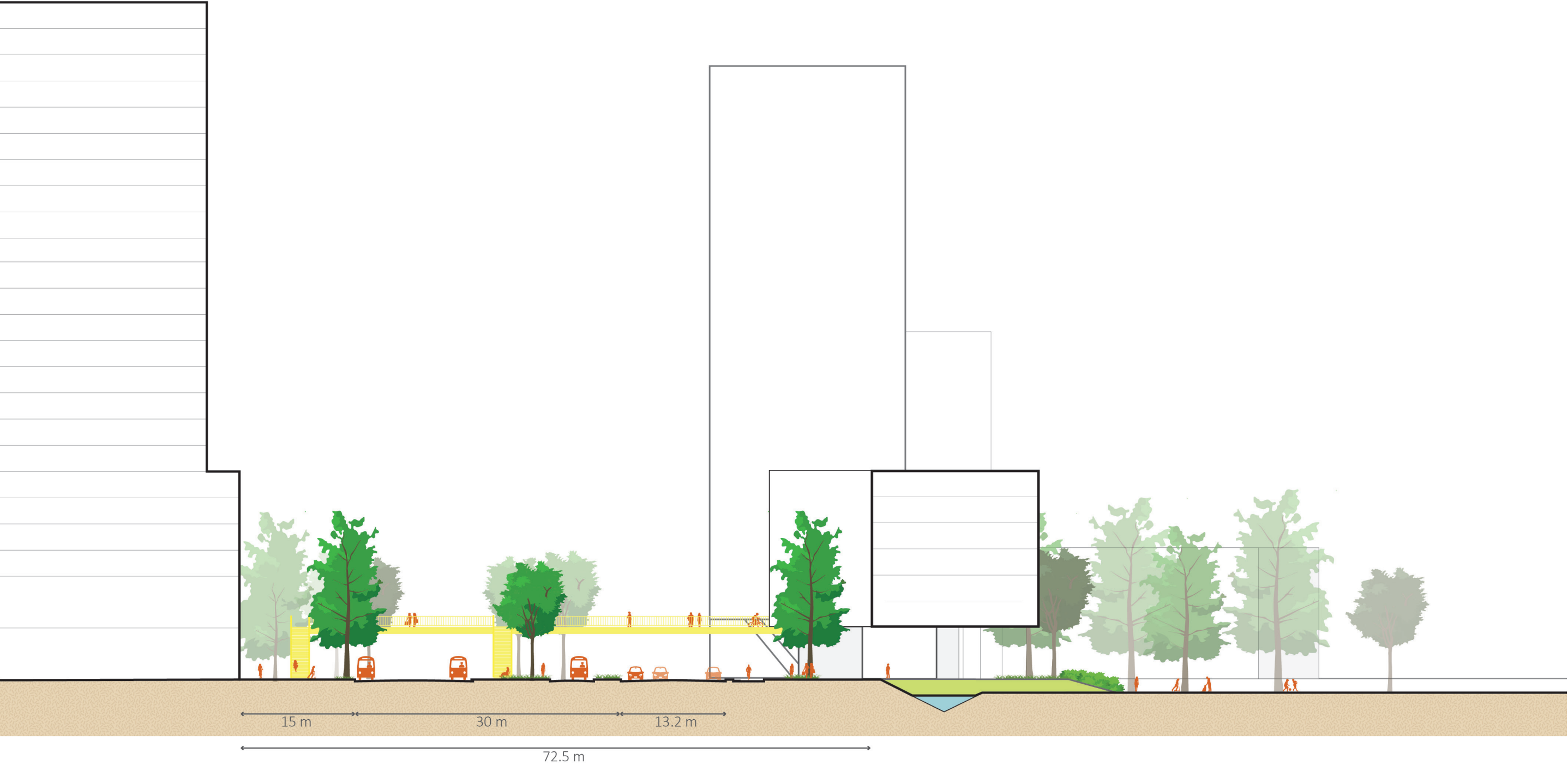
MODEL 1

MOBILITEIT



MODEL 1

PRINCIPEDOORSNEDE

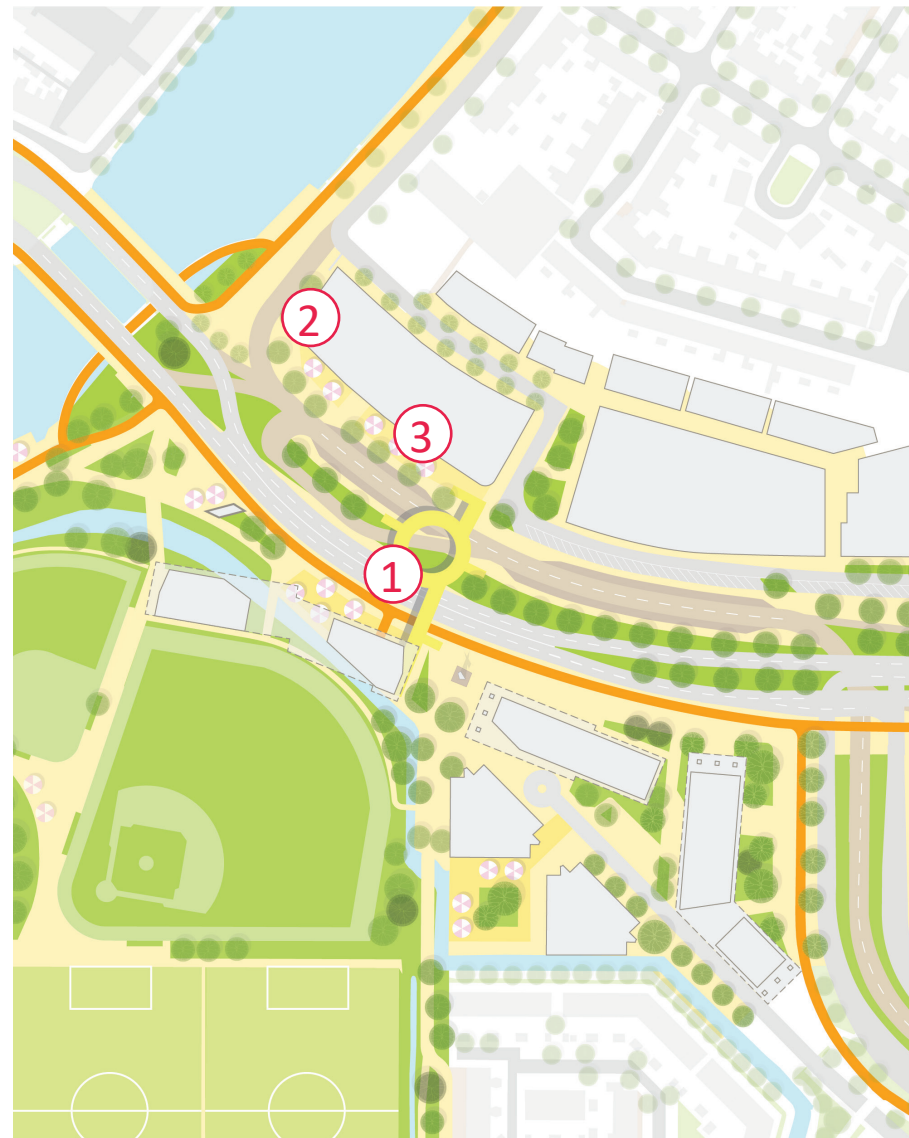


MODEL 1

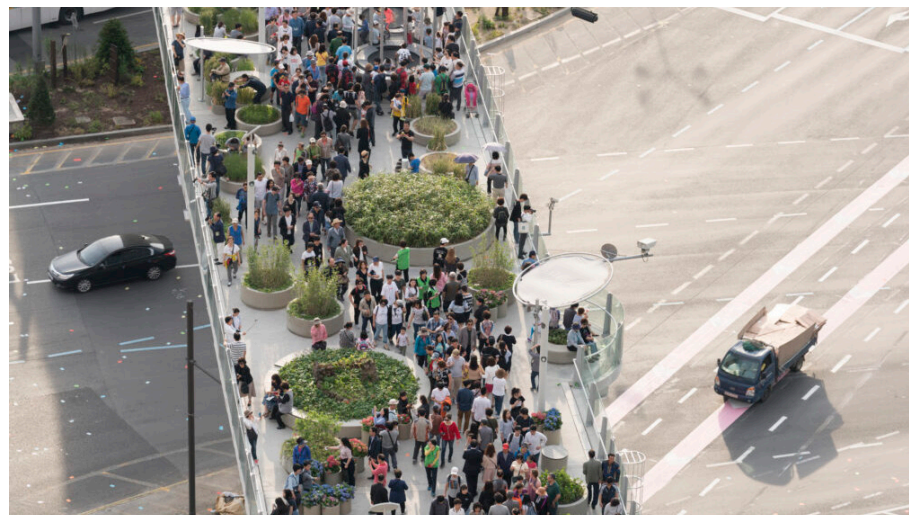
REFERENTIES



1.1: Moreelsebrug in Utrecht: efficiënte en aantrekkelijk langzaam-verkeerverbinding



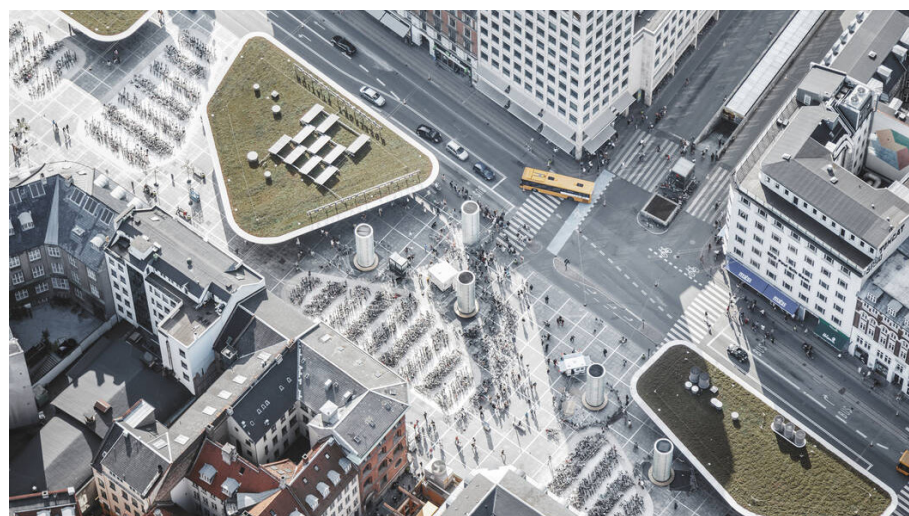
1.2: Moreelsebrug in Utrecht: hoogwaardige afwerking, integratie beplanting in het ontwerp.



1.3: Skygarden in Seoul: voetgangersverbinding als verblijfsruimte



2: Széll Kálmán tér (Budapest): eenduidige vormgeving en materialisering mobiliteitsruimte en stadsplein.



3.1: Nørreport Station in Kopenhagen: integraal ontwerp van plein en mobiliteitsruimte



3.2: Cam Ranh International airport: eenduidige inrichting van de openbare ruimte

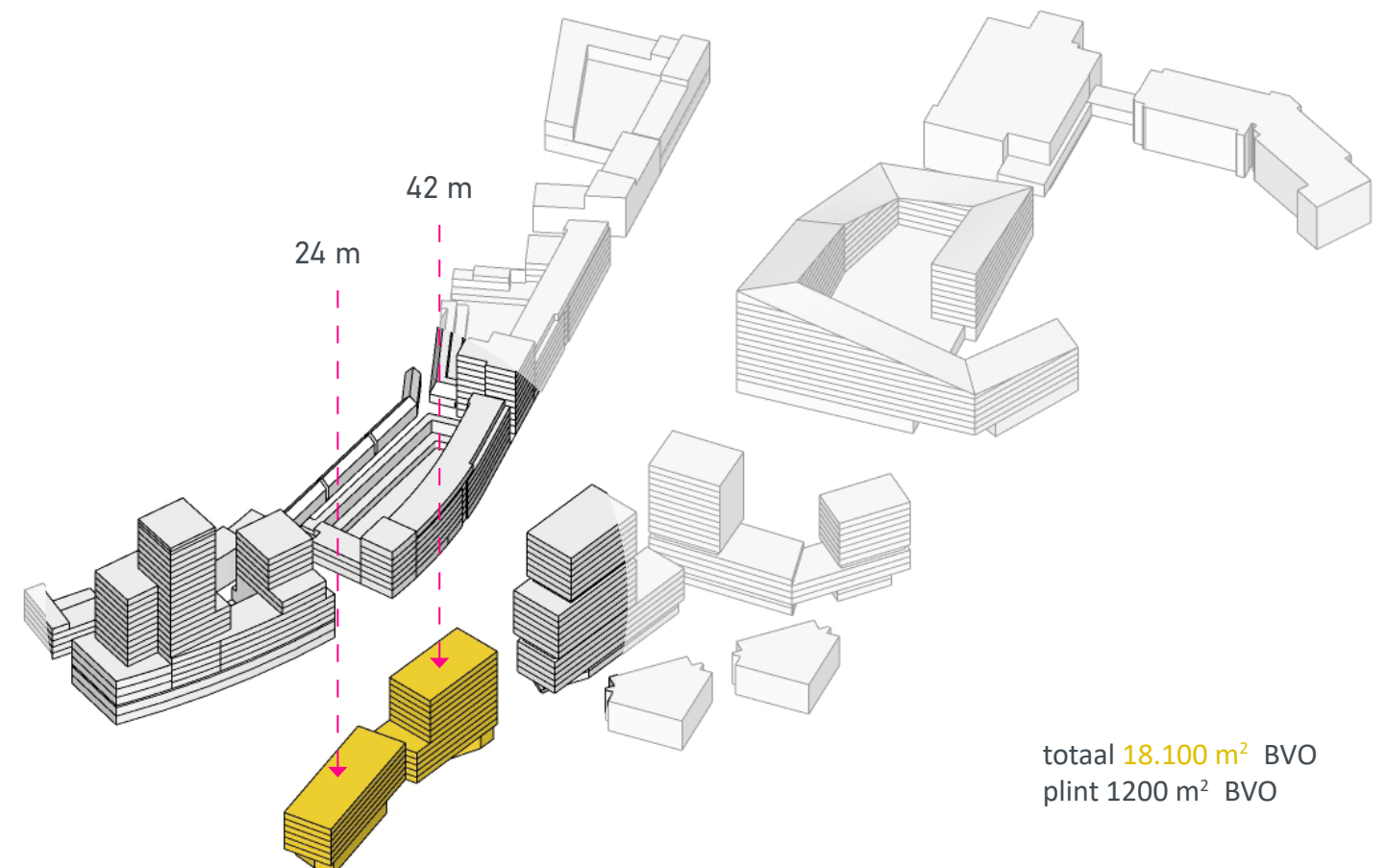
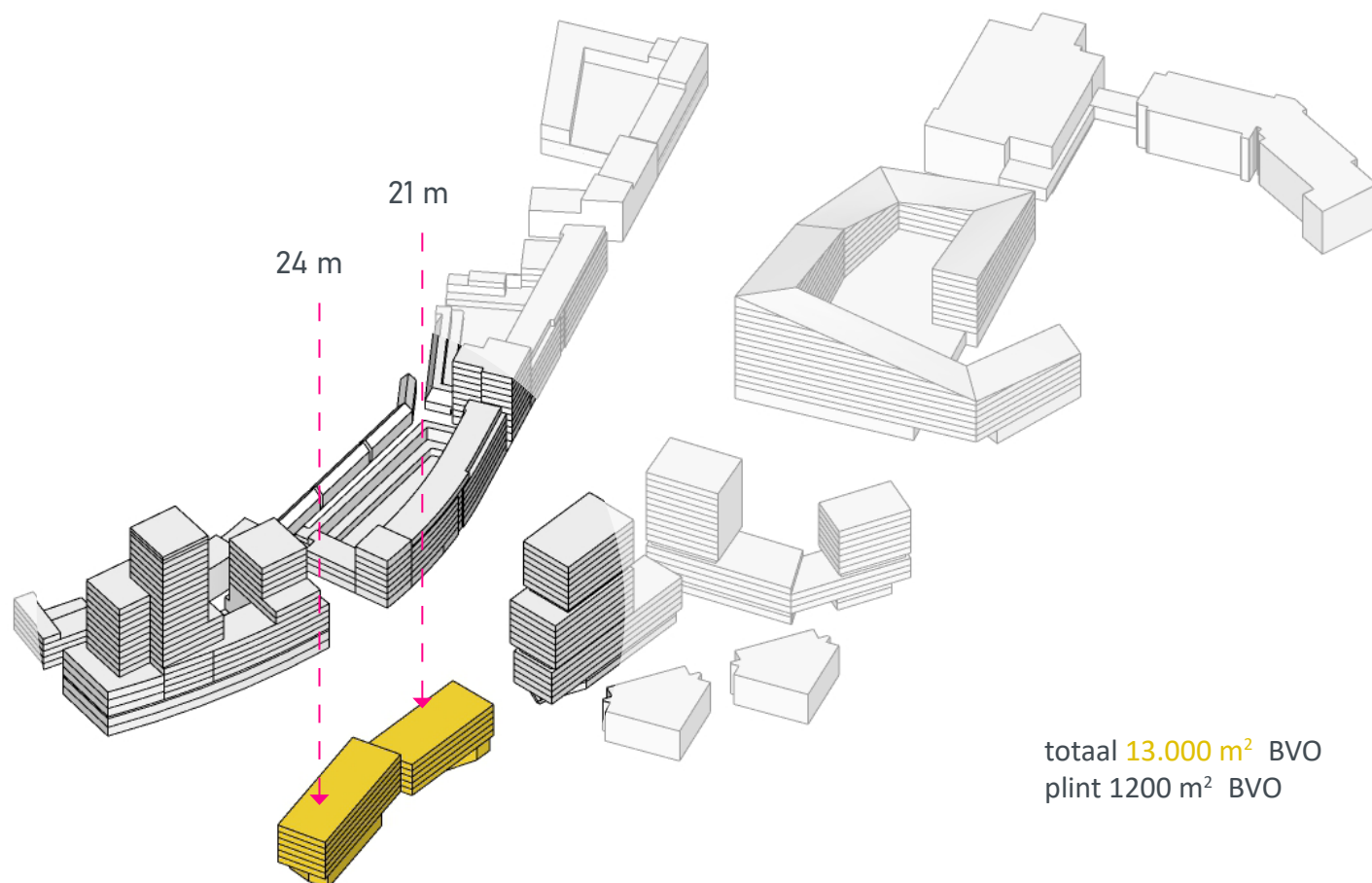
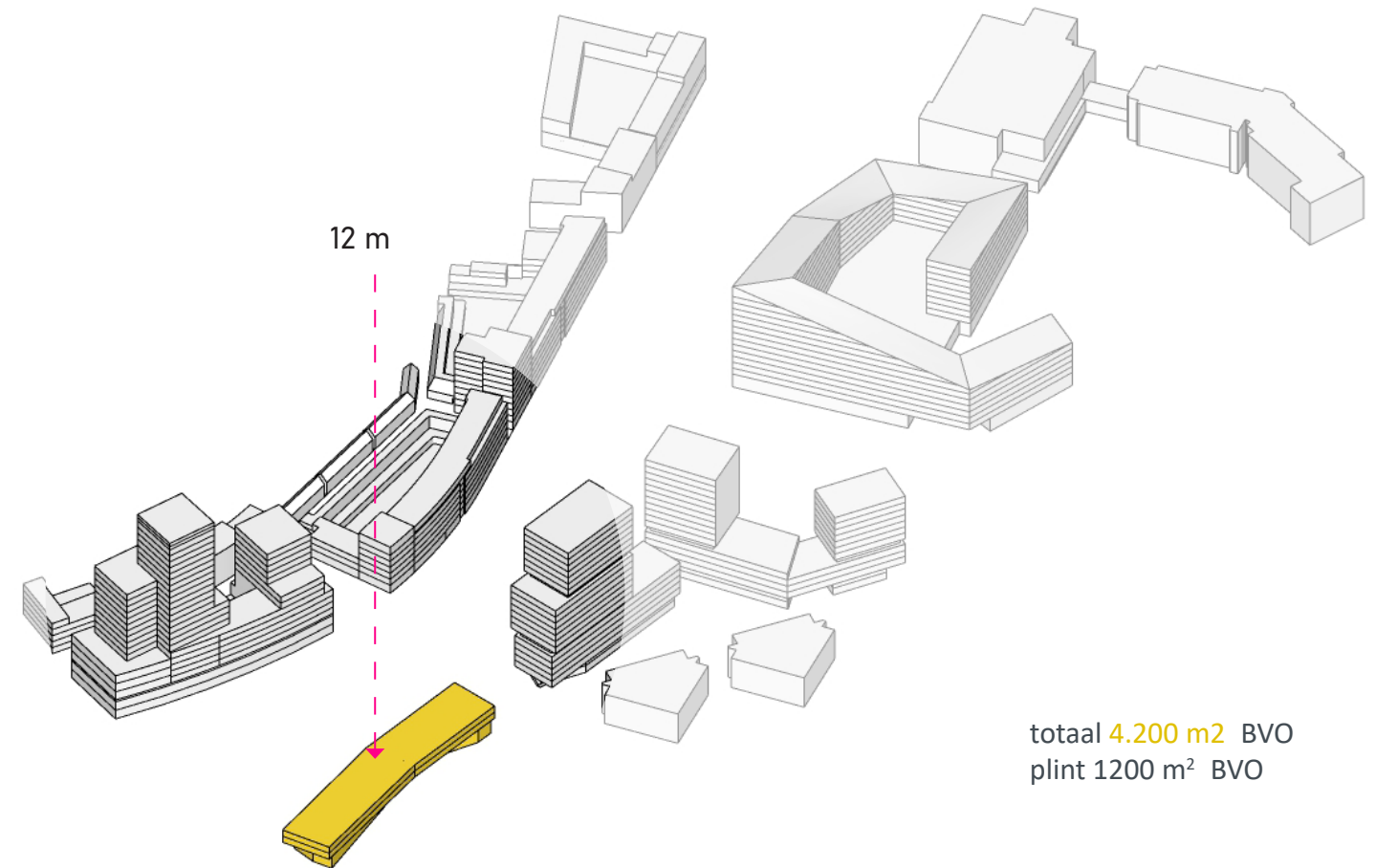


3.3: Cam Ranh International airport: zorgvuldige detaillering en materialisering

MODEL 1

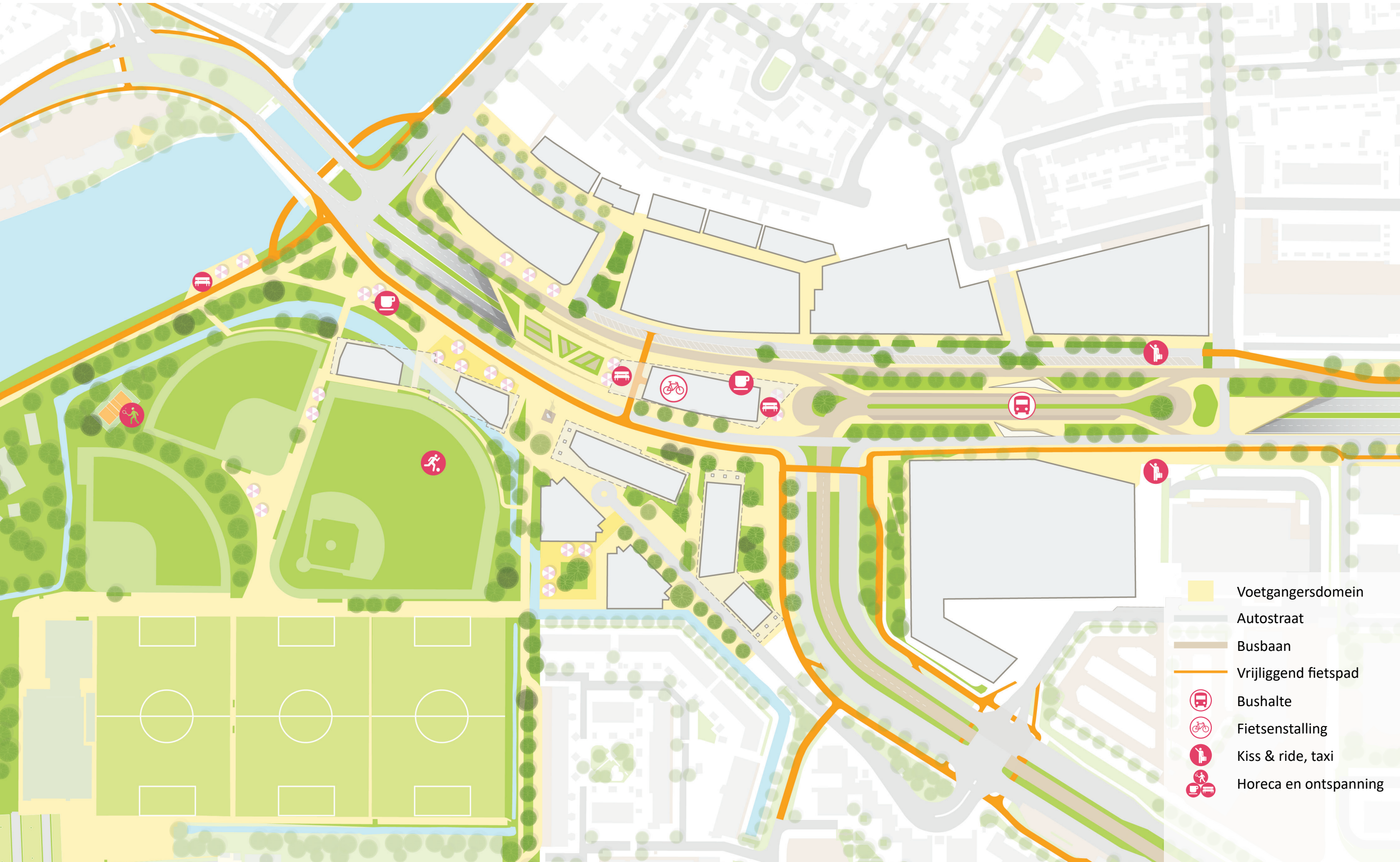
ONTWIKKELVARIANTEN

Voor model 1 zijn verschillende ontwikkelvarianten denkbaar. In de minimale variant wordt aan de zuidzijde van de Schipholweg het fietsparkeren, voorzieningen voor buschauffeurs, wachtruimte en enkele winkels of horecagelegenheid gerealiseerd. In meer intensieve varianten kan werk- en woonprogramma boven de voorzieningen worden toegevoegd.



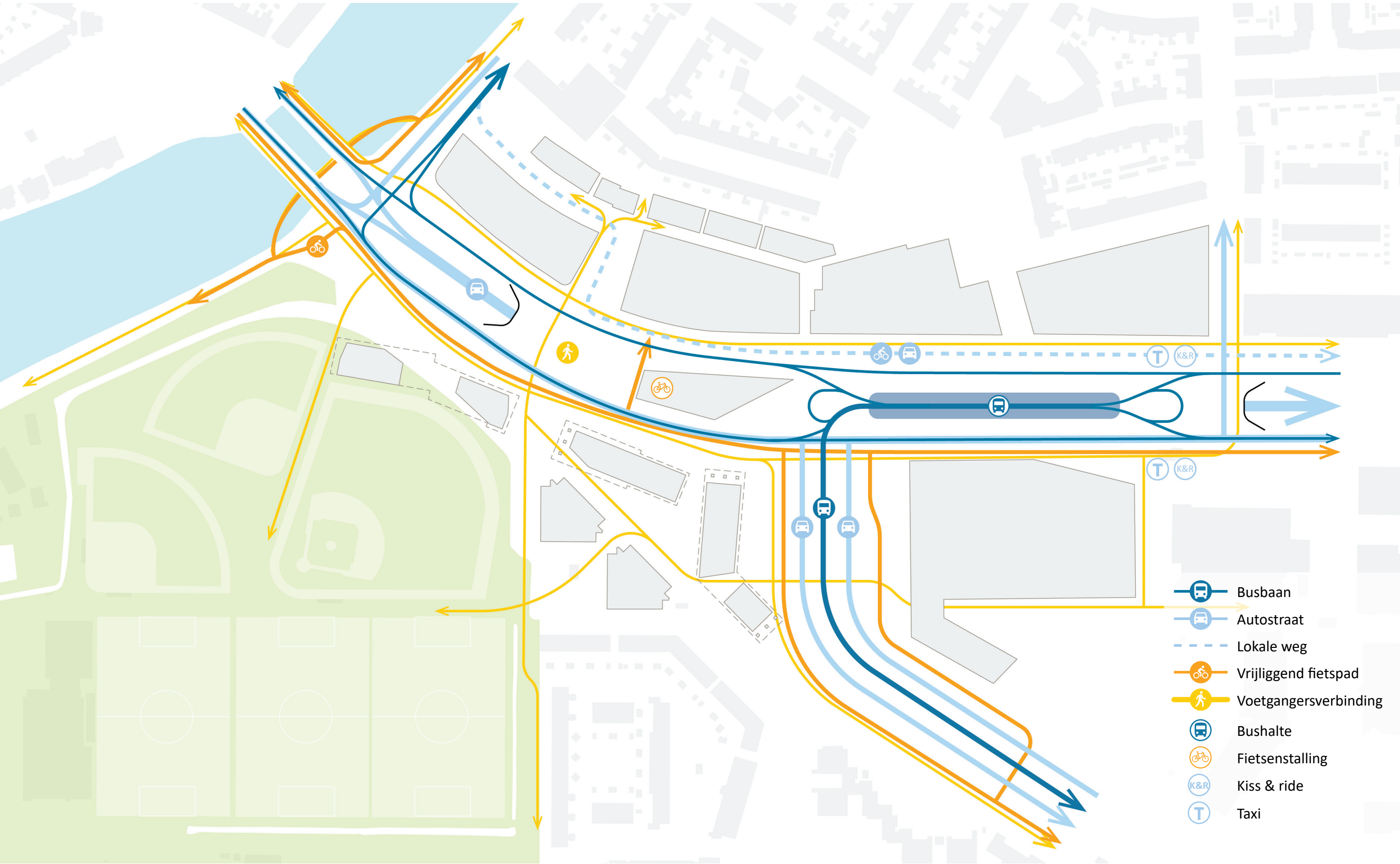
MODEL 2

MASTERPLAN



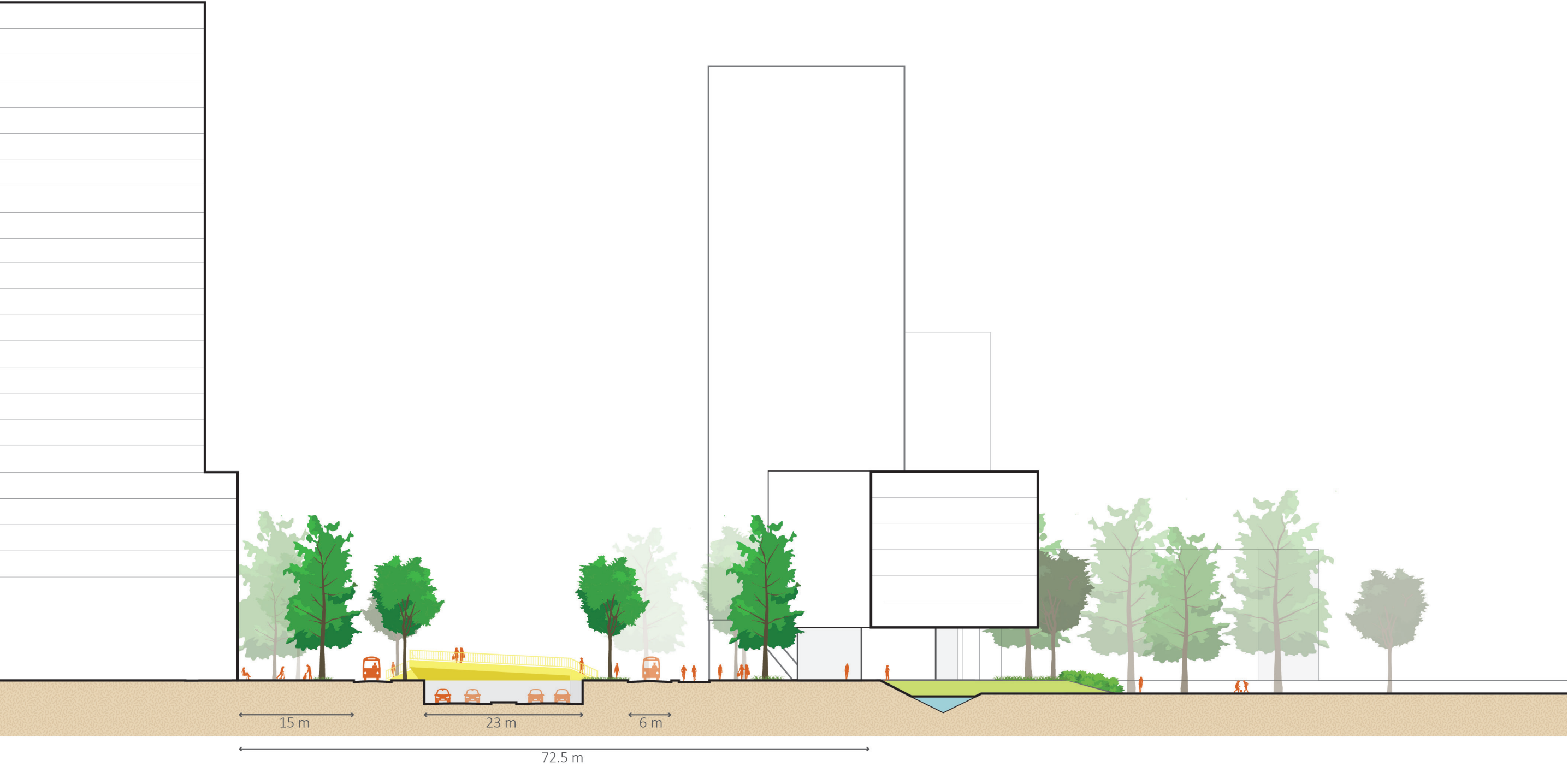
MODEL 2

MOBILITEIT



MODEL 2

PRINCIPEDOORSNEDE



MODEL 2

REFERENTIES



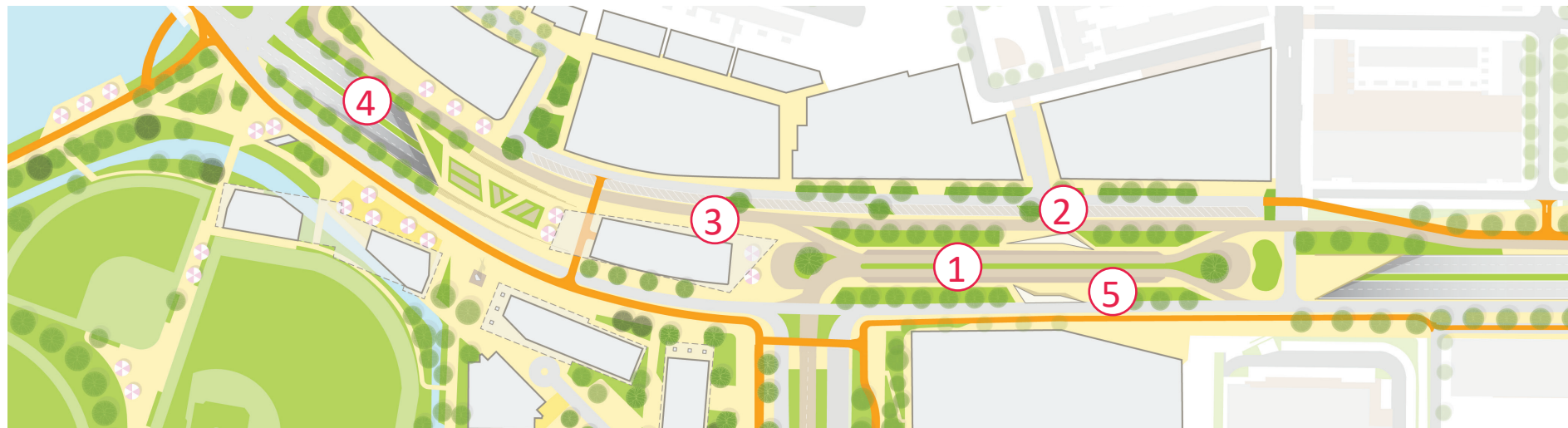
1.1: Busstation Tilburg: landschappelijke inrichting wachtruimte



1.2: Treinstation Deventer: landschappelijke inrichting wachtruimte



1.3: Busstation in Rueil, Parijs: groene uitstraling ov-knooppunt



2: Schwabinger Tor in München : overkapping wachtruimte



3: Station Tilburg: sprekende dakvorm



4: Barcelona: Openbare ruimte boven tunnelmond

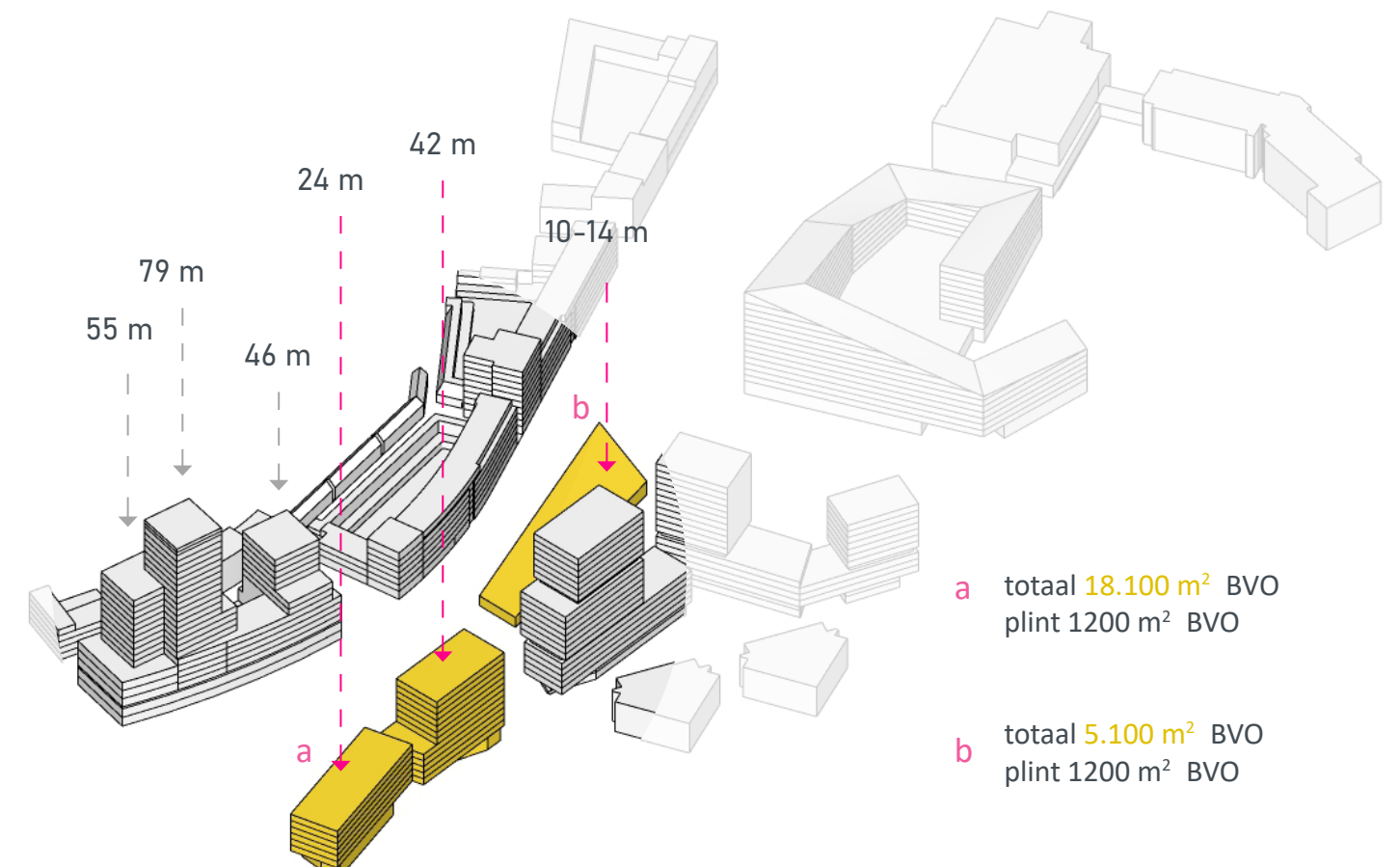
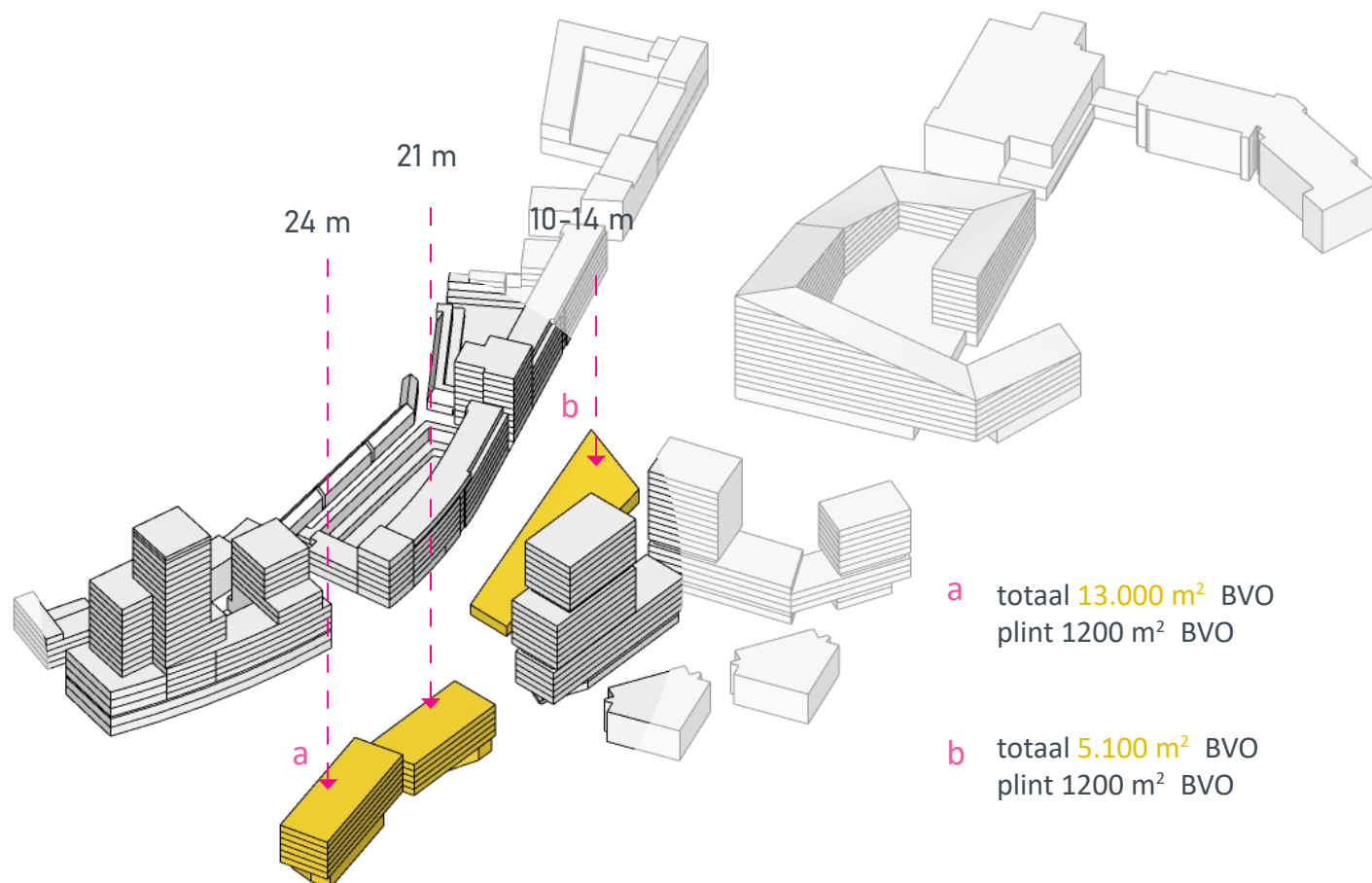
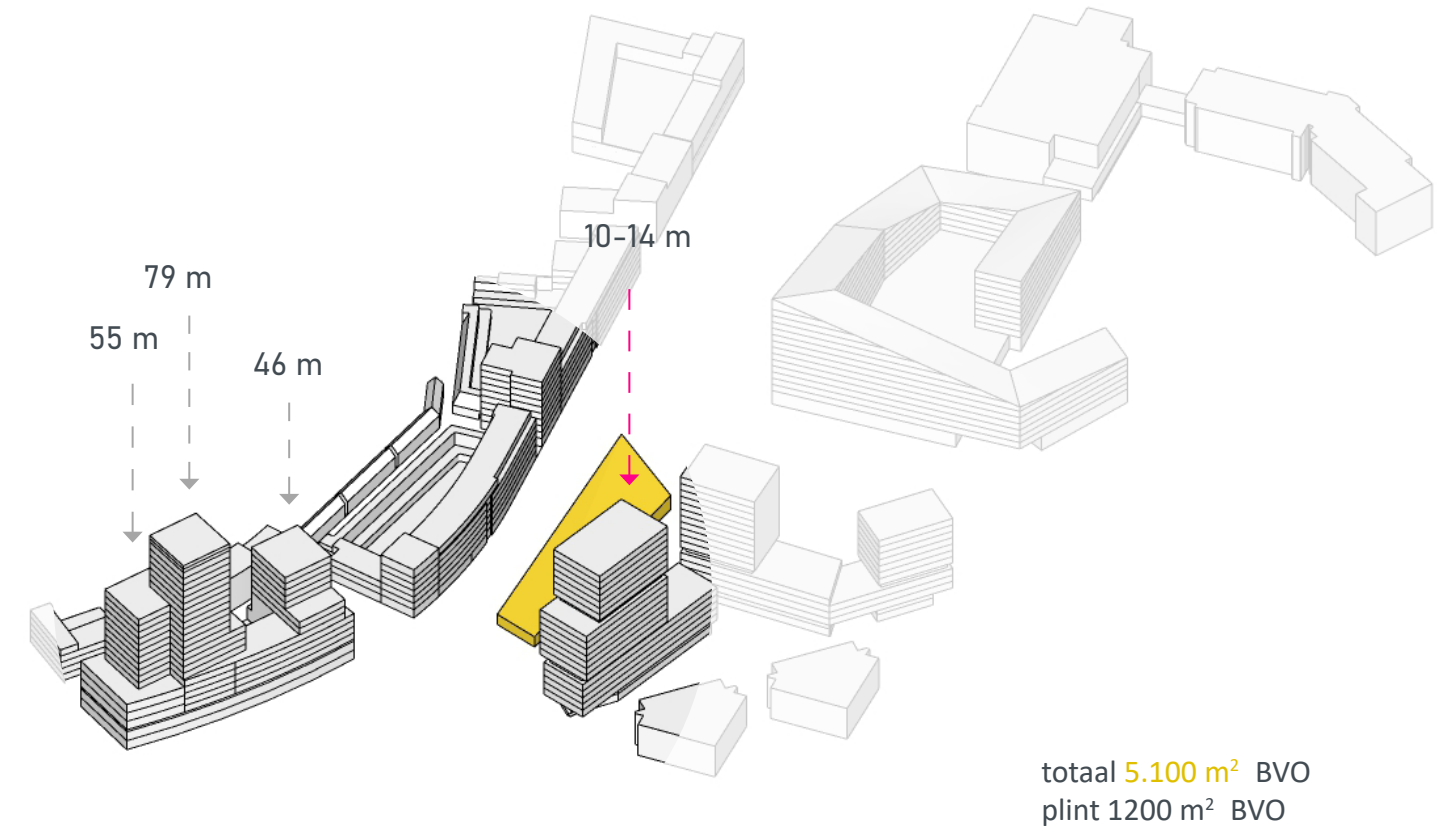


5: Passeig de Sant Joan, Barcelona: prettige verblijfsruimte tussen ov-knooppunt en bebouwing

MODEL 2

ONTWIKKELVARIANTEN

Voor model 2 zijn verschillende ontwikkelvarianten denkbaar. In de minimale variant wordt boven de tunnel het fietsparkeren, voorzieningen voor buschauffeurs, wachtruimte en enkele winkels of horecagelegenheid gerealiseerd. In meer intensieve varianten kan werk- en woonprogramma worden toegevoegd langs de noordrand van het sportpark.



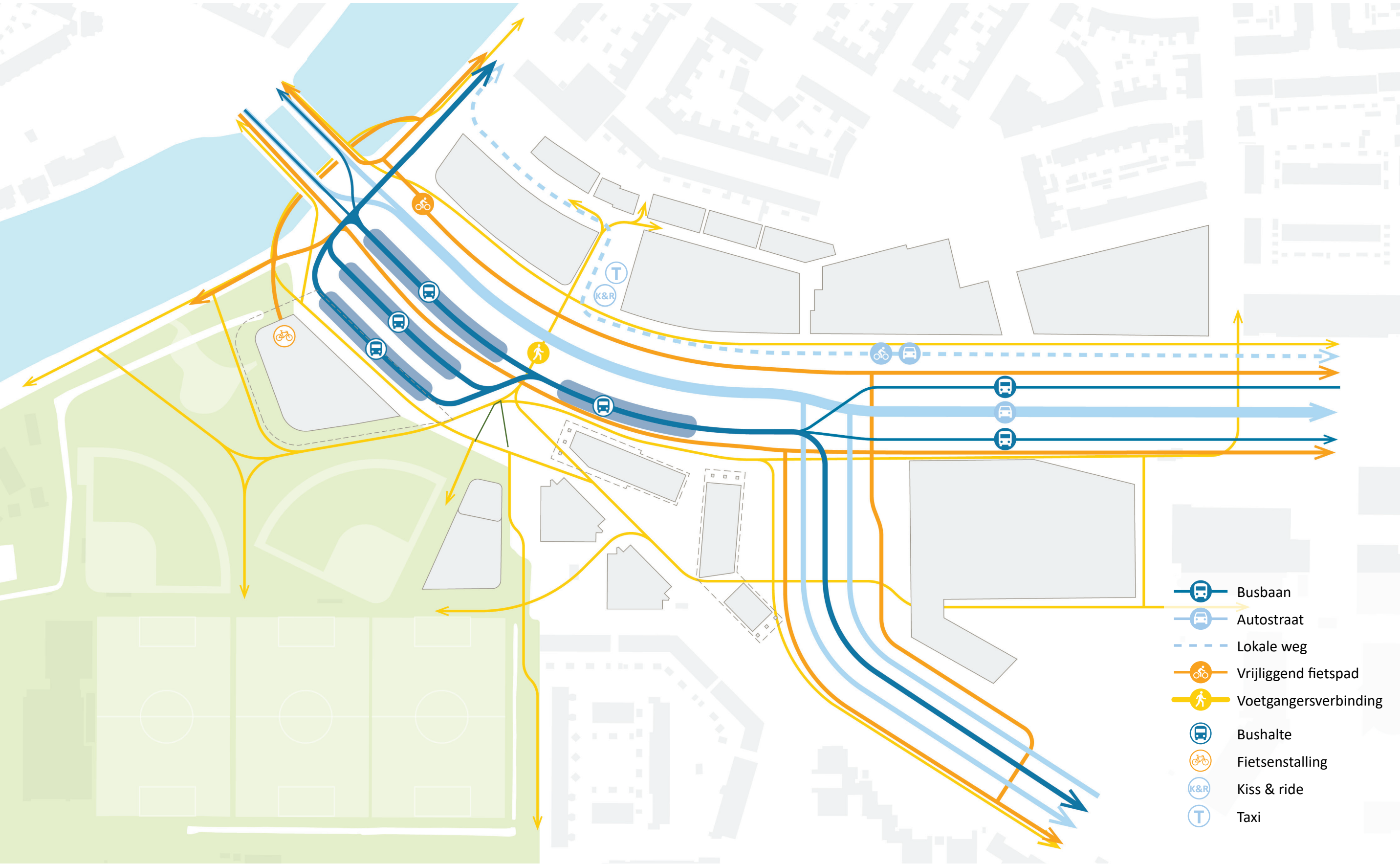
MODEL 3

MASTERPLAN



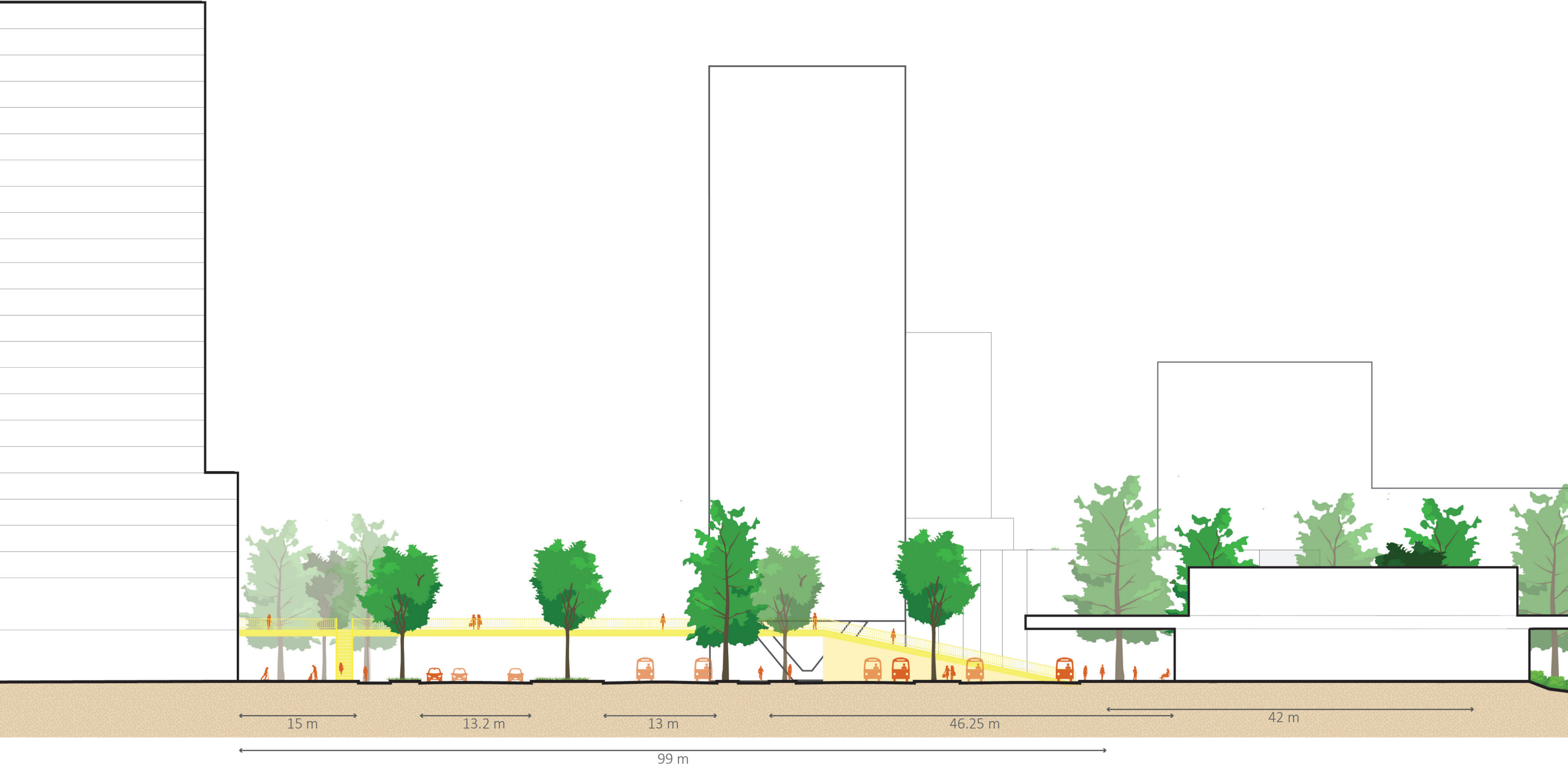
MODEL 3

MOBILITEIT



MODEL 3

PRINCIPEDOORSNEDE

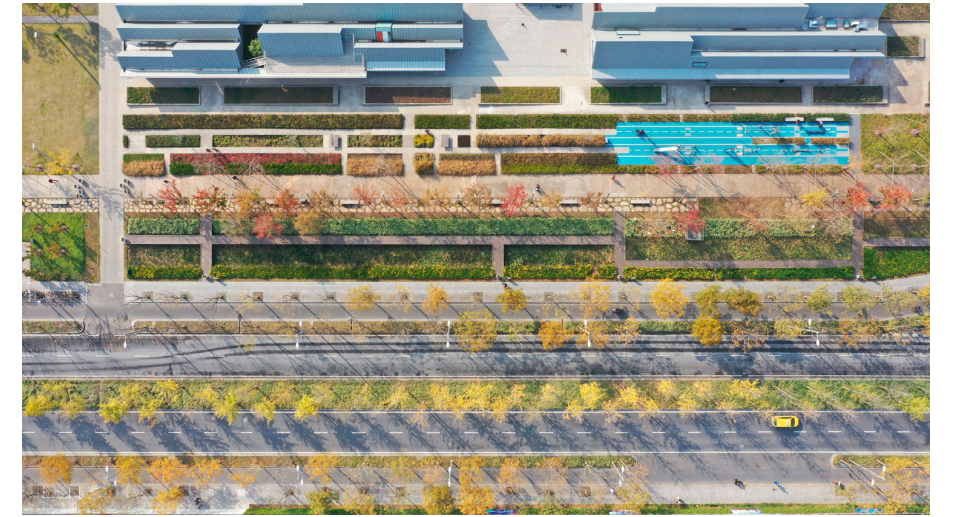
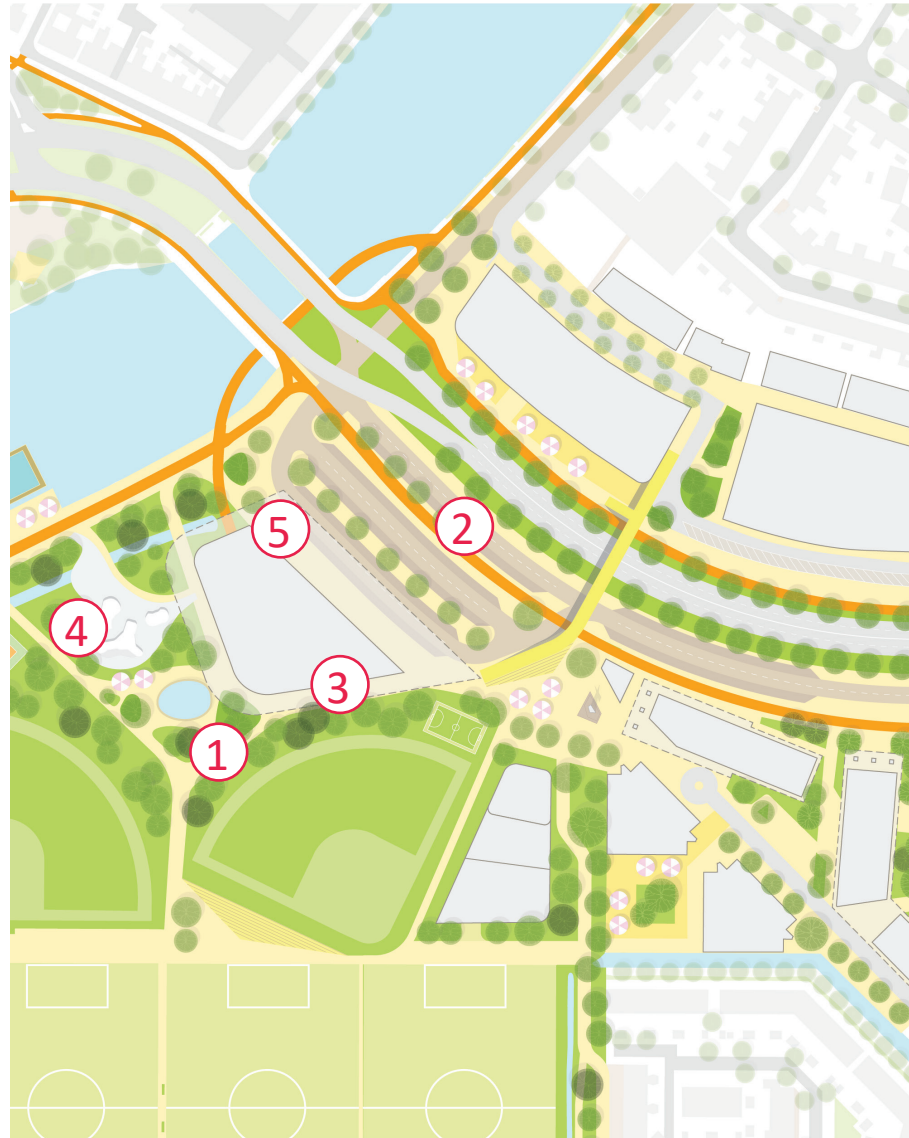


MODEL 3

REFERENTIES



1: Parkmuseerne in Kopenhagen: park als ontmoetingsplek



2: Xuhui's Runway park: verkeersruimte verkleind door landschappelijke inrichting



3.1: Den Haag Sportcampus: voorzieningen toevoegen aan het park, vloeiende overgangen architectuur en openbare ruimte



3.2: Noorderparkbad Amsterdam: inpassing architectuur in park



4: Skatepark op Zeeburgereiland, Amsterdam: toevoegen urban sports, nieuwe doelgroepen aanspreken



5.1: Busstation in Vilnius: overstekken bieden schaduw en beschutting

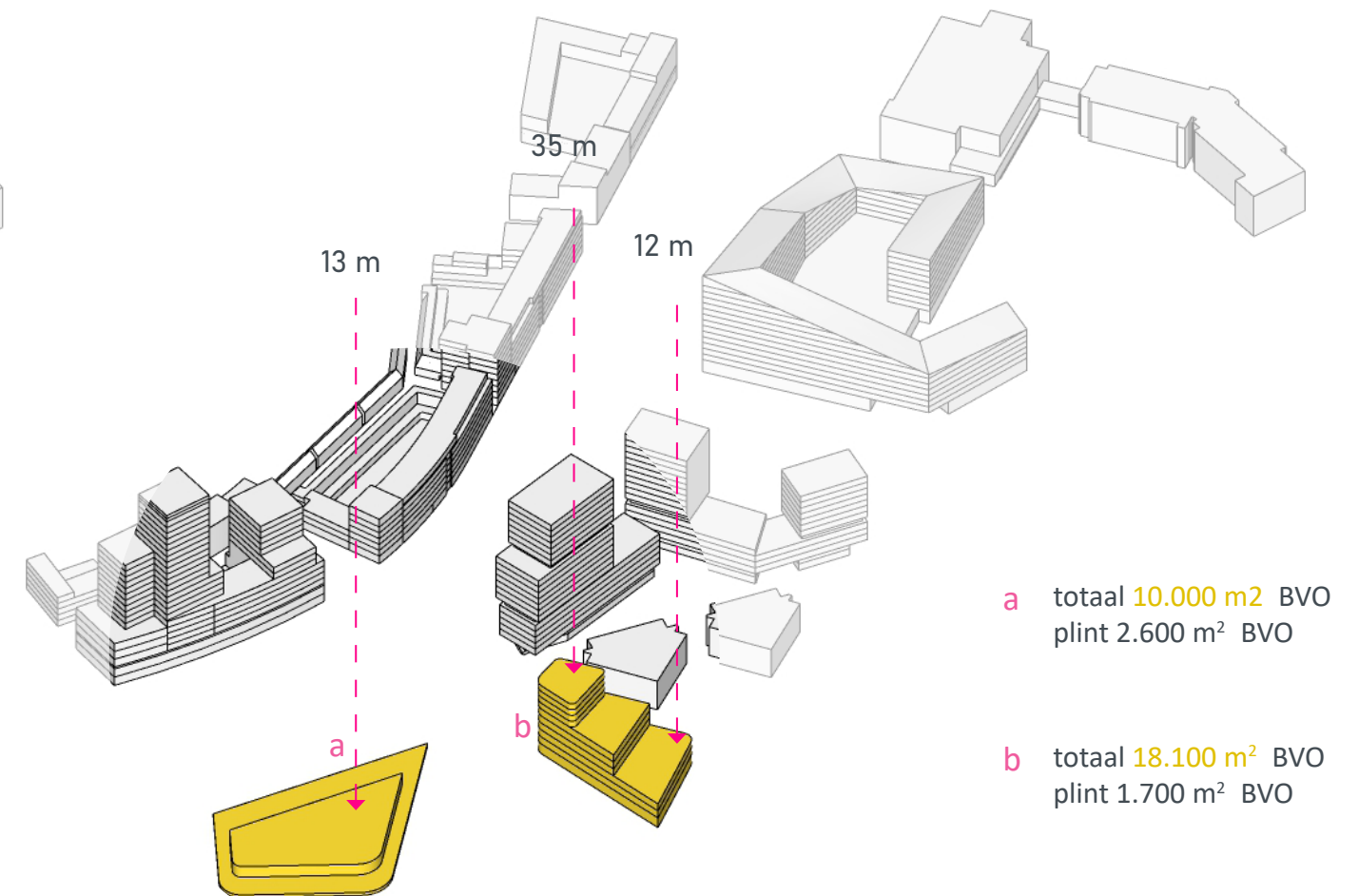
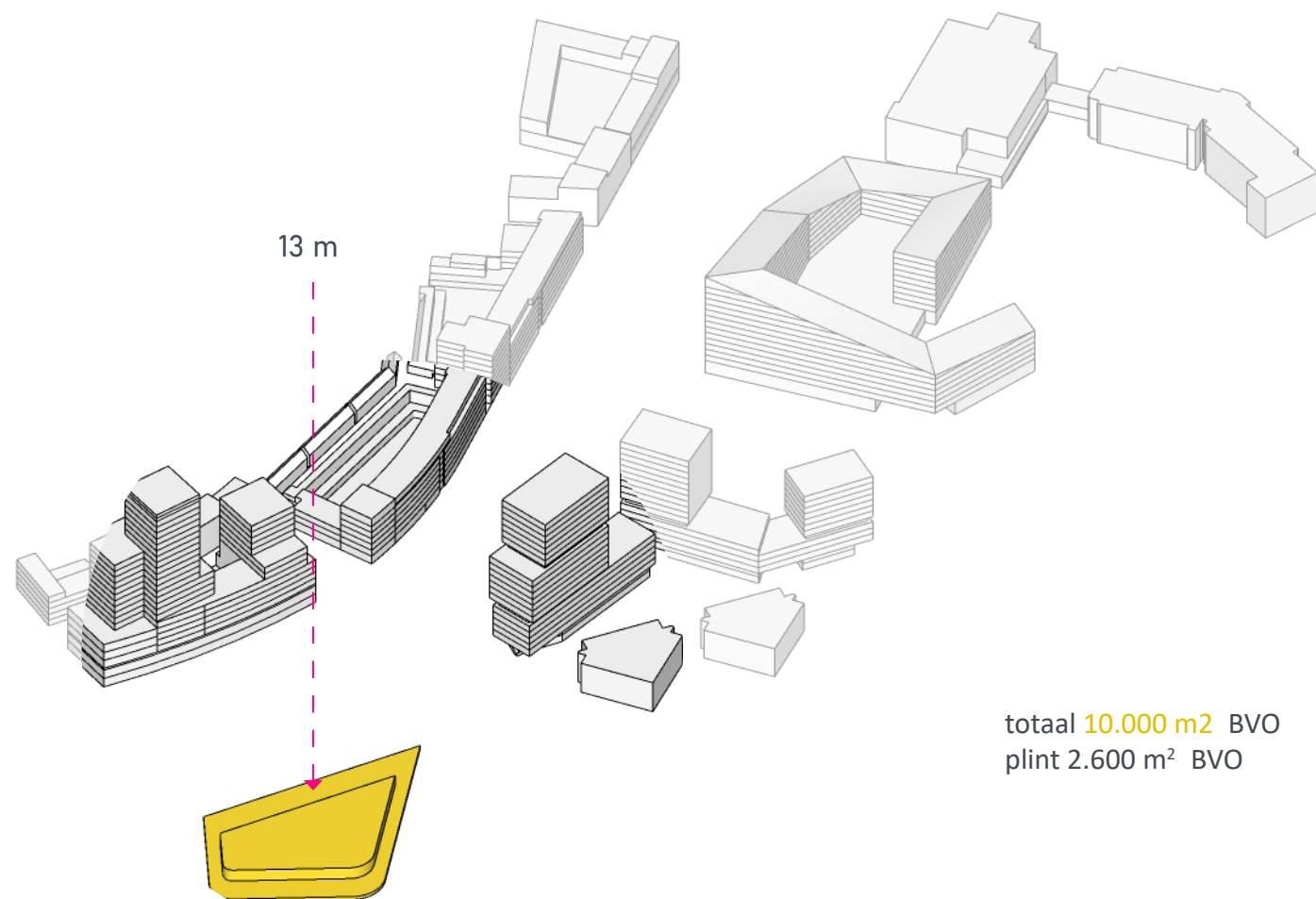


5.2: Busstation Tilburg: sprekende dakvorm

MODEL 3

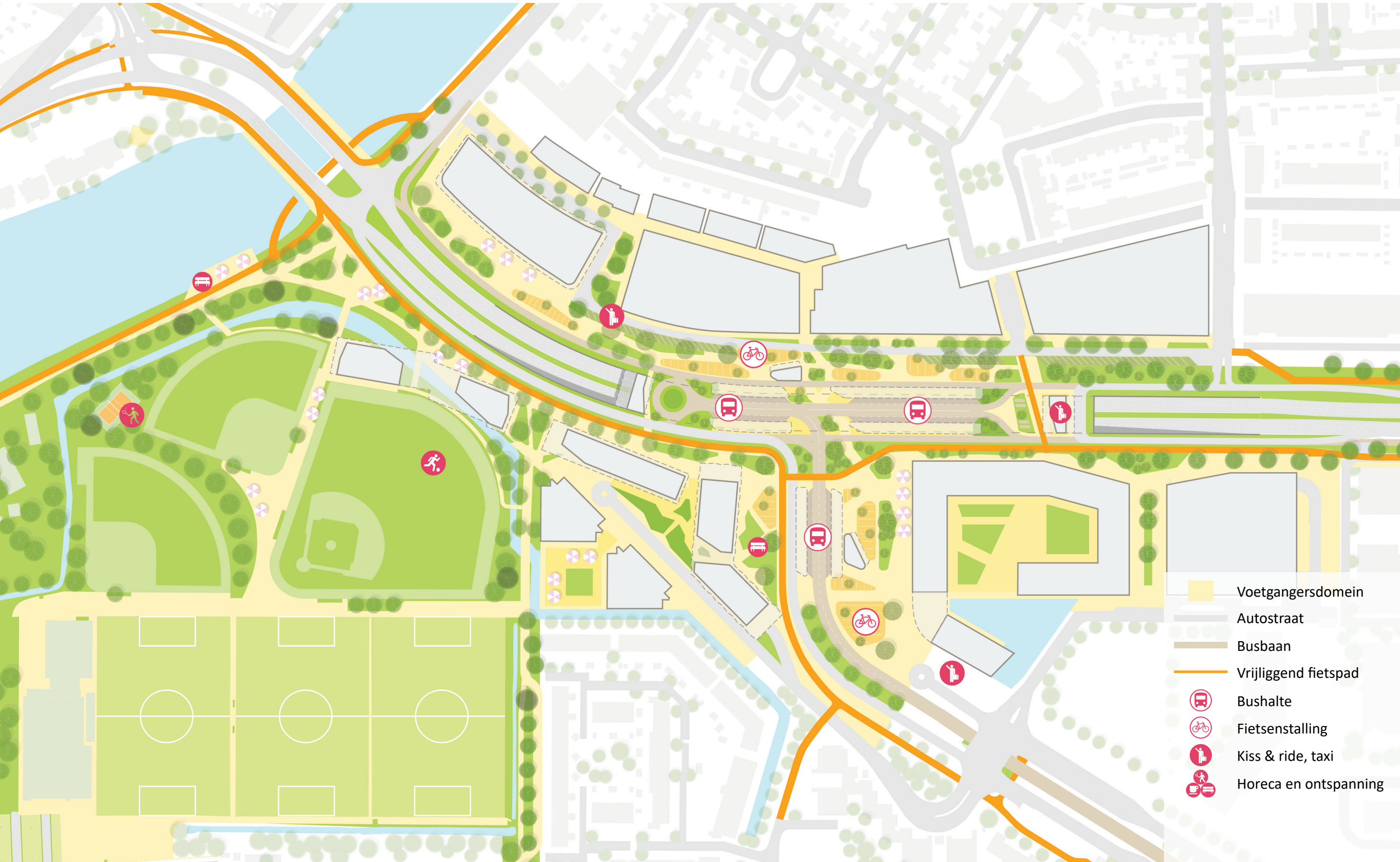
ONTWIKKELVARIANTEN

Voor model 3 zijn verschillende ontwikkelvarianten denkbaar. In de minimale variant wordt het fietsparkeren, voorzieningen voor buschauffeurs, wachtruimte en enkele winkels of horecagelegenheid gerealiseerd in een gebouw aan de zuidzijde van de busplatforms. Aan het gebouw kan aan de zuidzijde maatschappelijk programma worden toegevoegd zodat een voorkant richting het park ontstaat. Verdere verdichting kan aansluiten bij de ontwikkelingen aan de Schipholpoort.



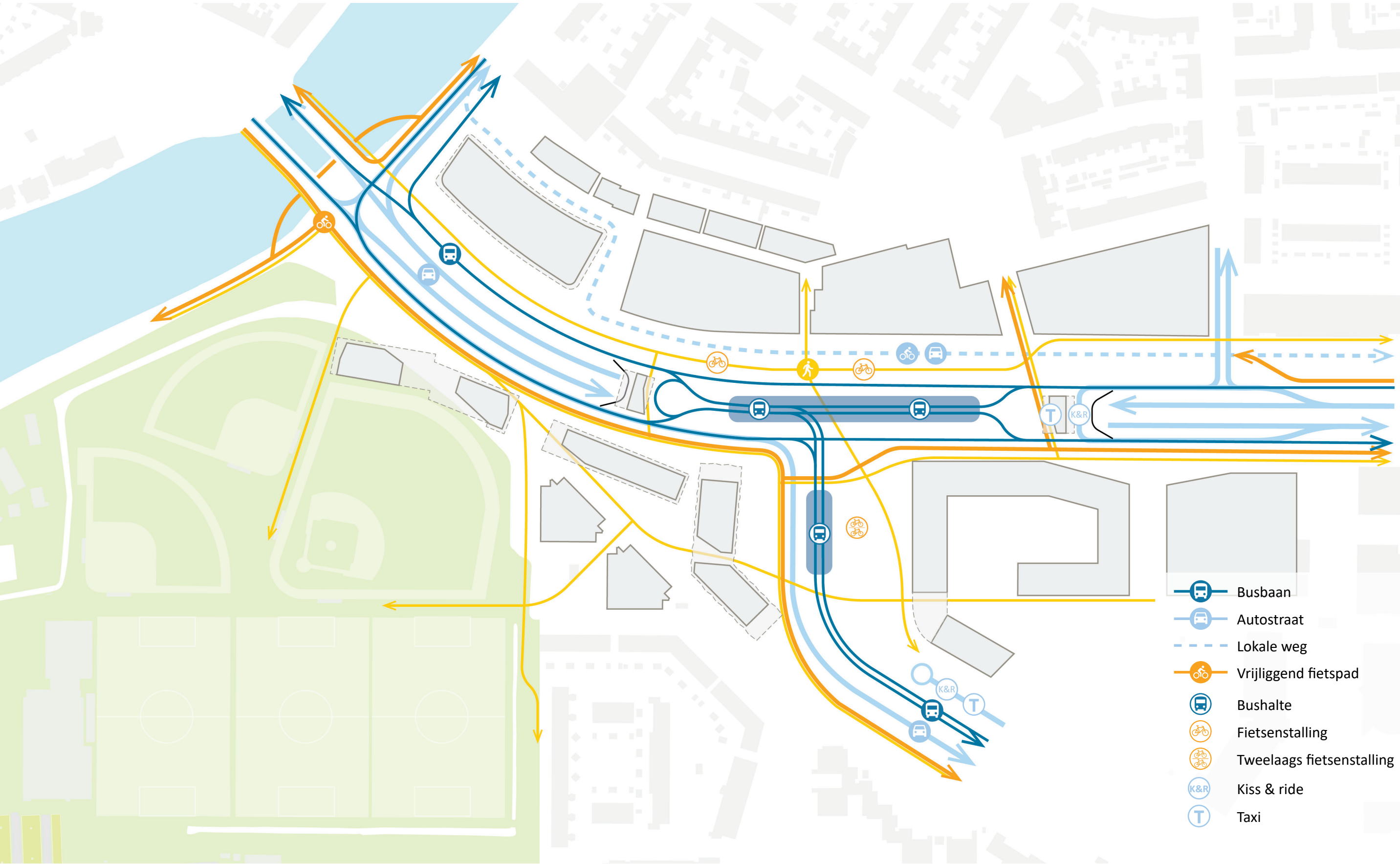
MODEL 4

MASTERPLAN



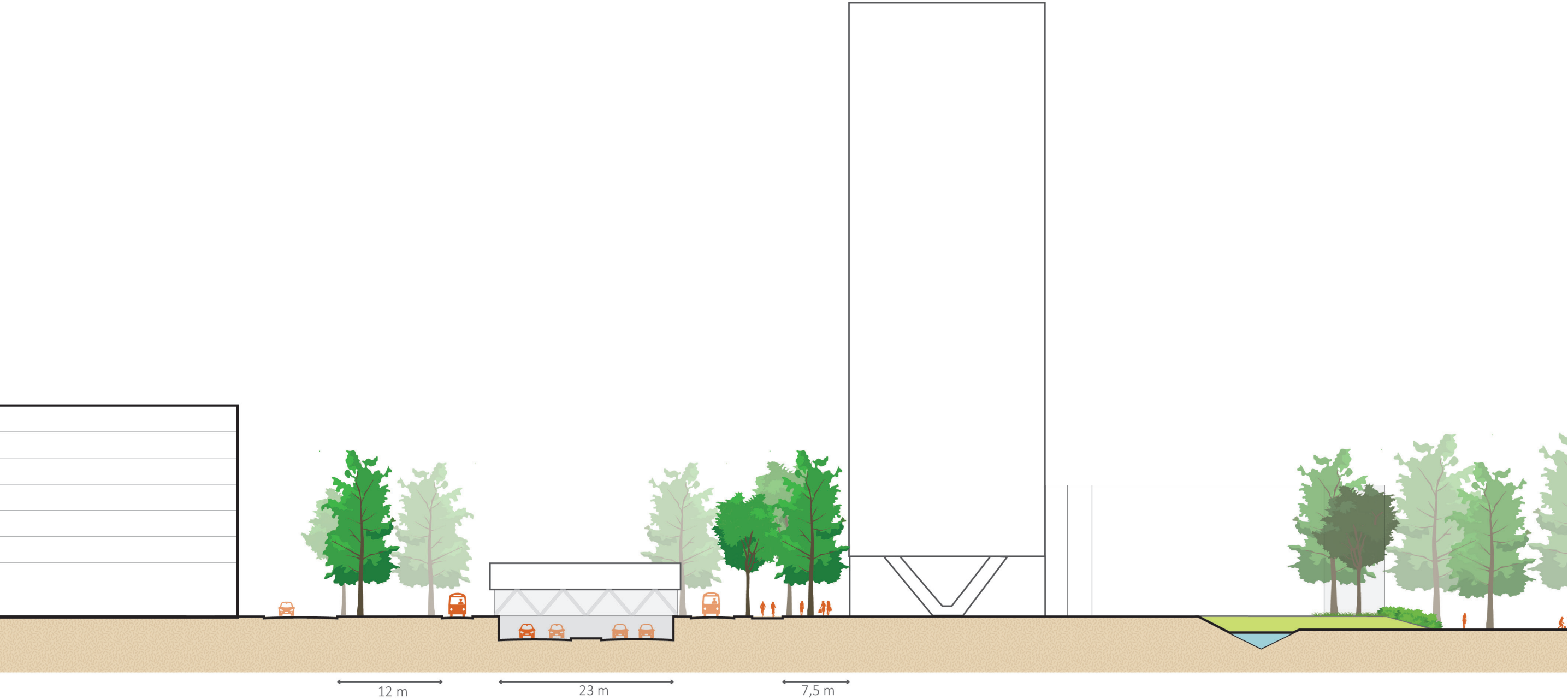
MODEL 4

MOBILITEIT



MODEL 4

PRINCIPEDOORSNEDE

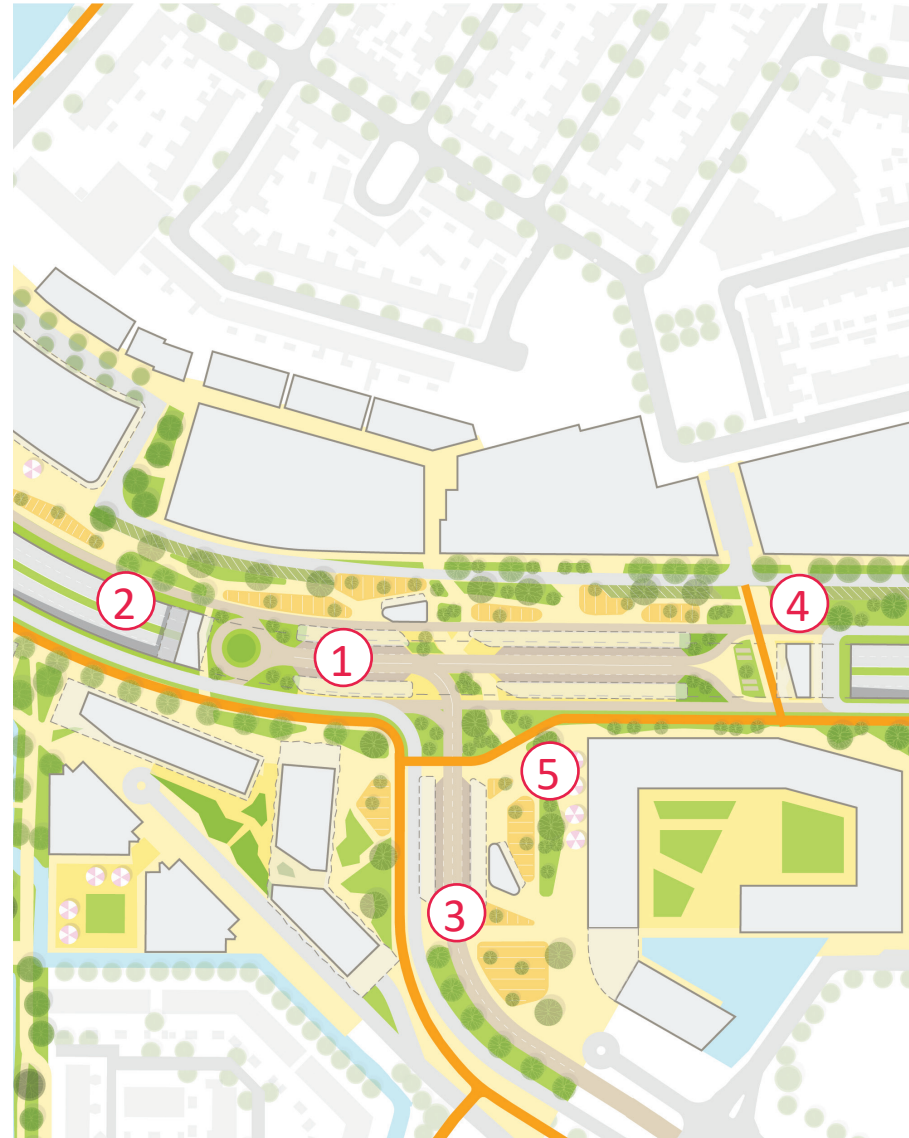


MODEL 4

REFERENTIES



1.1: Busstation Tilburg: landschappelijke inrichting wachtruimte



1.2: Busstation in Rueil, Parijs: groene uitstraling ov-knooppunt



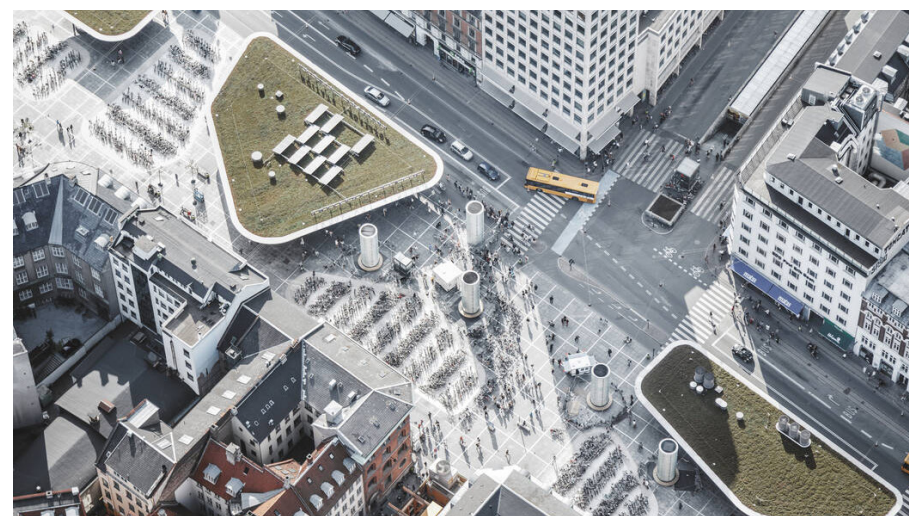
2: IFC Mall in Hong Kong: ruimte over de weg



3: Schwabinger Tor in München : overkapping wachtruimte



4: Station Tilburg: sprekende dakvorm



5: Nørreport Station in Kopenhagen: integraal ontwerp van plein en mobiliteitsruimte

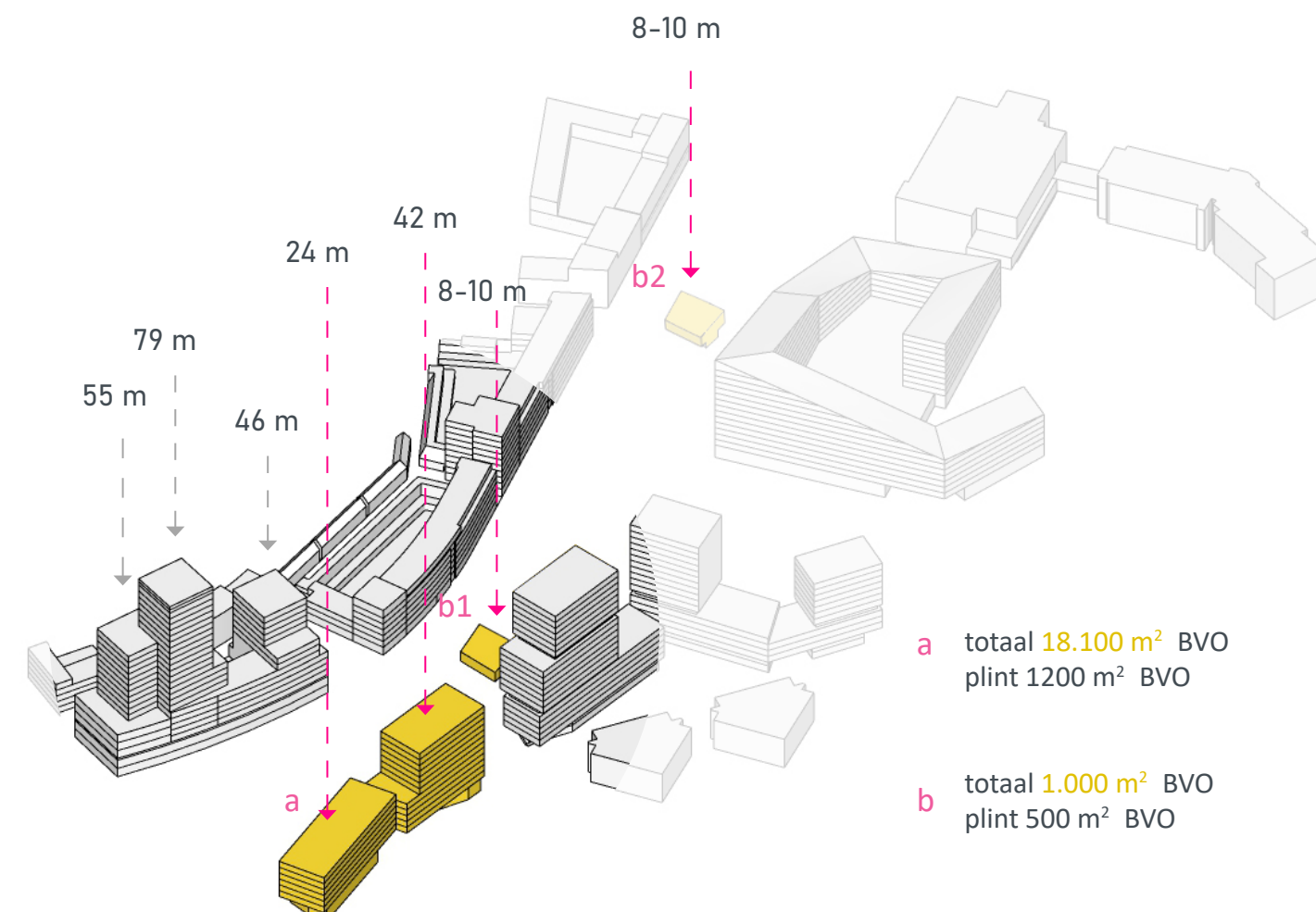
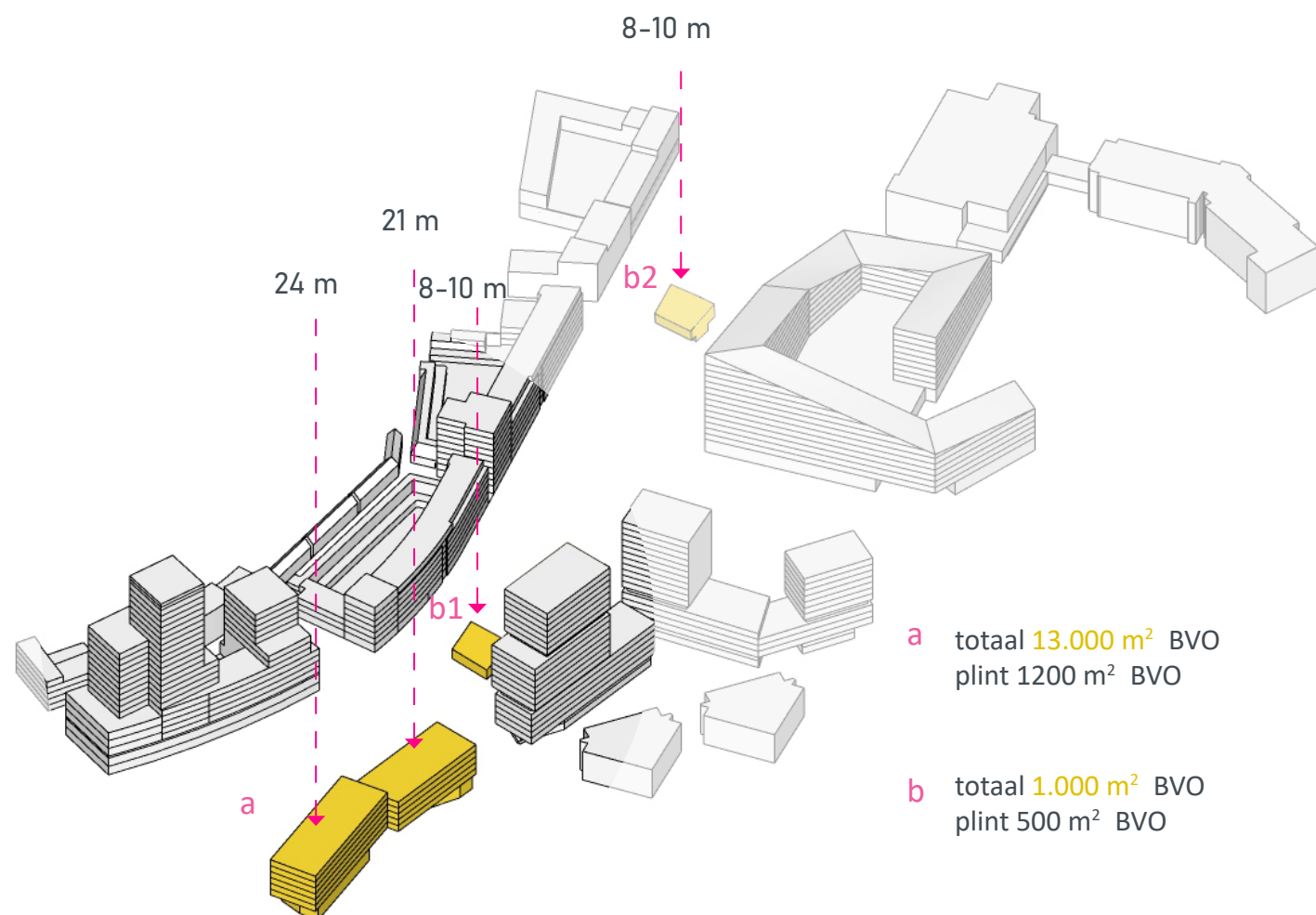
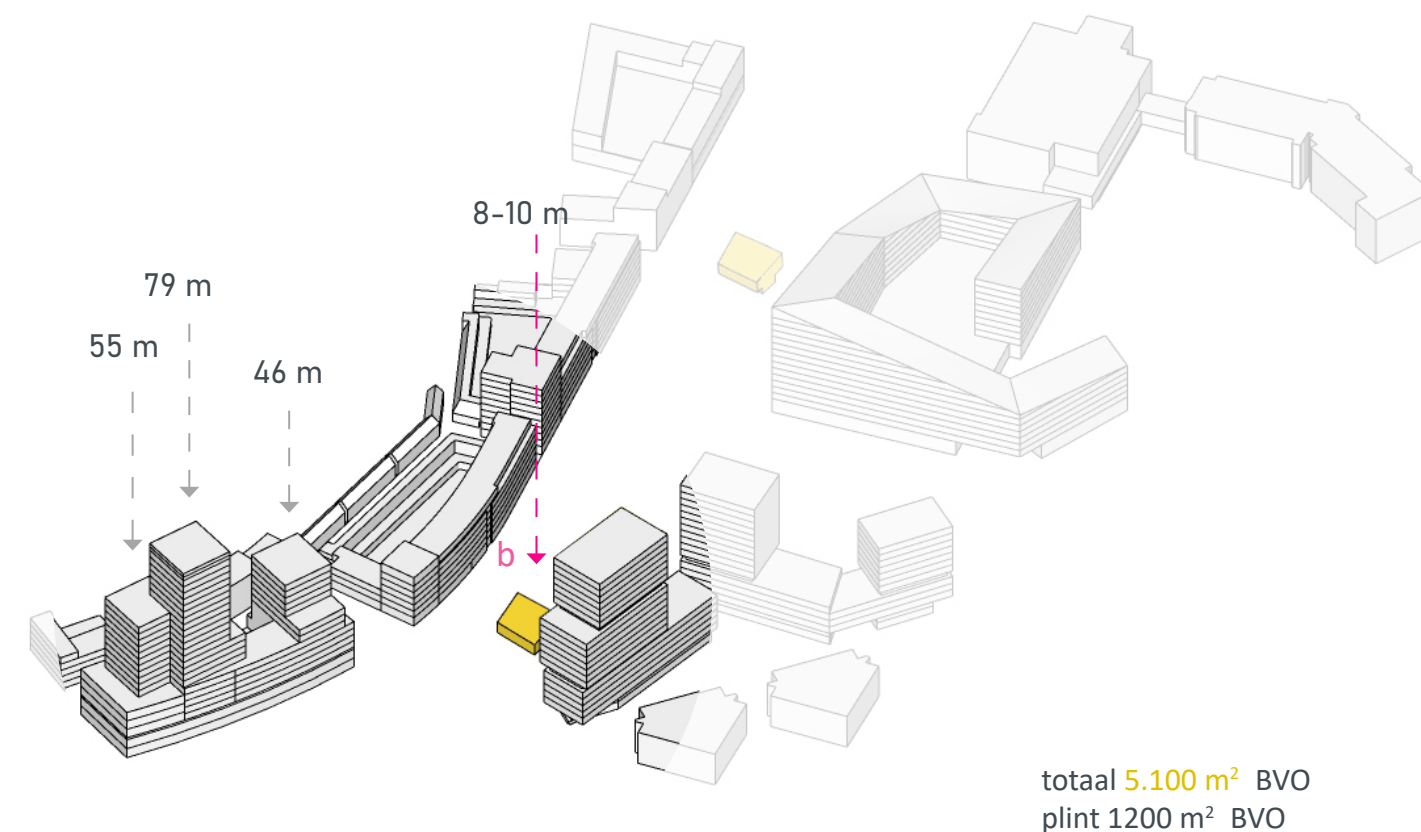


6: Passeig de Sant Joan, Barcelona: prettige verblijfsruimte tussen ov-knooppunt en bebouwing

MODEL 4

ONTWIKKELVARIANTEN

Voor model 4 zijn verschillende ontwikkelvarianten denkbaar. In de minimale variant wordt boven de tunnel voorzieningen voor buschauffeurs, wachtruimte en enkele winkels of horecagelegenheid gerealiseerd. In meer intensieve varianten kan werk- en woonprogramma worden toegevoegd langs de noordrand van het sportpark.



5 | BUSINESSCASES

OV-KNOOPPUNT HAARLEM NIEUW-ZUID

Van de vier gepresenteerde modellen is een businesscase op hoofdlijnen gemaakt. Deze businesscase bevat per model de volgende onderdelen:

- Totale Investeringskosten gerubriceerd per onderdeel en gesplitst in fase 1 en 2.
- Dekkingsmogelijkheden gesplitst in fase 1 en 2 (het resterende investeringsbedrag na deze dekkingsmogelijkheden is als saldo aangeduid).
- Kwalitatieve waardering maatschappelijke impact van een aantal aspecten.

Totale investeringskosten

Voor het bepalen van de totale investeringskosten is een SSK-raming (Standaard Systematiek Kostenraming) met een nauwkeurigheid van + of – 20% op prijspeildatum 1 januari 2021 opgesteld. Per model is een oppervlakte-analyse gemaakt ter bepaling van de hoeveelheden in de SSK-raming. Daarnaast zijn globale kengetallen als eenheidsprijzen gehanteerd. In de SSK-raming is gerekend met marktconforme staartkosten (percentages) van de aannemer. En tot slot zijn voor deze fase gangbare percentages voor engineering en toezicht, bijkomende kosten en nader te detailleren/onvoorzien gehanteerd. De verschillende onderdelen die benoemd zijn in de SSK-raming zijn verwerkt in het totale overzicht van de businesscase, de bedragen behorende bij de verschillende percentages zijn eveneens apart inzichtelijk gemaakt.

De totale investeringskosten zijn op basis van een percentuele

inschatting gesplitst in twee fases. Zie voor een nadere specificering de bijlage *Totaal businesscase modellen*. Het betreft de investeringen t.a.v. de mobiliteitshub en investeringen t.a.v. de openbare ruimte voor fietser en voetganger. De gedachte is dat niet het gehele ideale eindbeeld in 1 keer direct aangelegd hoeft te worden, maar dat dit fasegewijs kan plaatsvinden. Ook kan gedacht worden aan een soberdere inrichting van de openbare ruimte bij aanvang die fasegewijs verder wordt ingericht.

Dekkingsmogelijkheden

Er zijn twee verschillende dekkingsbronnen beschouwd, namelijk grondopbrengsten potentieel ontwikkelprogramma en potentiële exploitatiebijdrage van ontwikkellocaties.

- Grondopbrengsten: per model zijn de potentiële ontwikkelmogelijkheden in beeld gebracht. Deze bestaat uit een minimale variant behorende bij de mobiliteitshub en een optimale variant die op een later moment kan plaatsvinden. Ook hier is weer onderscheid gemaakt tussen fase 1 (minimaal) en 2 (optimaal). Op basis van het geschetste ontwikkelvolume is een globaal ontwikkelprogramma gehanteerd met een rijke functiemix om aan het hoogstedelijke karakter bij te dragen. Er is gerekend met de volgende mix: ca. 25% woningbouw (40% sociaal, 40% middensegment, 20% duur), ca. 40% kantoren, ca. 10% maatschappelijke voorzieningen en ca. 25% commerciële voorzieningen. De gehanteerde grondwaardes ter bepaling van de

potentiële grondopbrengst zijn residueel (vastgoedwaarde minus stichtingskosten) bepaald.

- Exploitatiebijdragen: Op basis van de Nota bovenwijkse netwerkvoorzieningen 2021 is de totale potentiële exploitatiebijdrage van de verschillende ontwikkellocaties in Haarlem in beeld gebracht. Er wordt in de businesscases onderscheid gemaakt in een exploitatiebijdrage voor de mobiliteitshub en de fiets (10,28% van de investering) en een exploitatiebijdrage voor de auto-infrastructuur (16,05% van de investering) per fase. De definitieve keuze voor een voorkeursvariant kan aanleiding zijn om deze Nota te actualiseren. Daarnaast kan gedacht worden aan een bijdrage van de direct aangrenzende ontwikkelingen in de investeringskosten van de openbare ruimte. De investeringen in de opwaardering van de openbare ruimte kunnen wellicht deels verhaald worden op deze ontwikkelingen aangezien deze er een direct profijt van ondervinden. Er is geen bedrag opgenomen, dit moet bezien worden in het licht van de totale onderhandelingen met de ontwikkelende partijen. Tot slot is rekening gehouden met een extra grondopbrengst van het potentiële ontwikkelprogramma als bijdrage. Dit is gekoppeld aan de kwaliteitsimpuls van het gehele gebied en is een percentage van de eerder genoemde potentiële grondopbrengst.

Maatschappelijke impact

De maatschappelijke impact is op een aantal aspecten als verschil tussen de modellen kwalitatief gewaardeerd met + en -. De aspecten betreffen:

- Doorstroming/verkeer/reistijdverlies;
- Sociale cohesie/ontmoeting/leefbaarheid;
- Gezondheid.

Er is in dit hoofdstuk een eerste aanzet gegeven voor een kwalitatieve vergelijking tussen de modellen. Een verdere toelichting is te vinden in het hoofdstuk Afweging.

SAMENVATTING



Bedragen in miljoenen euro's		Model 1 (NOORD)			Model 2 (MIDDEN)			Model 3 (ZUID)			Model 4 (korte tunnelvariant)		
		Fase 1	Fase 2	Totaal	Fase 1	Fase 2	Totaal	Fase 1	Fase 2	Totaal	Fase 1	Fase 2	Totaal
Investeringsen													
Mobiliteitshub		€ 20,8	€ 10,4	€ 31,2	€ 20,5	€ 10,3	€ 30,8	€ 20,7	€ 10,3	€ 31,0	€ 14,6	€ 7,3	€ 21,9
Infrastructuur auto		€ 13,2	€ -	€ 13,2	€ 124,1	€ -	€ 124,1	€ 10,7	€ -	€ 10,7	€ 77,6	€ -	€ 77,6
Fiets en voetganger openbare ruimte		€ 8,6	€ 2,9	€ 11,5	€ 5,3	€ 1,8	€ 7,1	€ 10,4	€ 3,5	€ 13,9	€ 6,2	€ 2,1	€ 8,3
Investeringsen vastgoedontwikkeling zuidzijde		€ -	€ 2,5	€ 2,5	€ -	€ 2,6	€ 2,6	€ 2,0	€ 2,0	€ 4,0	€ -	€ 2,6	€ 2,6
Voorzieningen/omleggen kabels en leidingen		€ 4,5	€ -	€ 4,5	€ 4,5	€ -	€ 4,5	€ 3,0	€ -	€ 3,0	€ 4,5	€ -	€ 4,5
Totaal investeringen		€ 47,1	€ 15,8	€ 62,9	€ 154,4	€ 14,7	€ 169,1	€ 46,8	€ 15,8	€ 62,6	€ 102,9	€ 12	€ 114,9
Dekkingsmogelijkheden													
Grondopbrengst potentieel ontwikkelprogramma		€ 0,3	€ 6,0	€ 6,3	€ 0,7	€ 7,3	€ 8,0	€ 3,0	€ 7,3	€ 10,3	€ 0,7	€ 7,3	€ 8,0
Potentiele exploitatiebijdrage ontwikkellocaties		€ 4,2	€ 1,4	€ 5,6	€ 22,0	€ 1,8	€ 23,8	€ 3,8	€ 1,5	€ 5,3	€ 14,0	€ 1,5	€ 15,5
Totaal dekkingsmogelijkheden		€ 4,5	€ 7,4	€ 11,9	€ 22,7	€ 9,1	€ 31,8	€ 6,8	€ 8,8	€ 15,6	€ 14,7	€ 8,8	€ 23,5
Saldo investeringen na potentiële dekking		€ 42,6	€ 8,4	€ 51,0	€ 131,7	€ 5,6	€ 137,3	€ 40,0	€ 7,0	€ 47,0	€ 88,2	€ 3,2	€ 91,4
Maatschappelijke impact													
Doorstroming/verkeer/reistijdverlies				+			+			+			+
Sociale cohesie/ontmoeting/leefbaarheid				+			+			0			+
Gezondheid				+			++			0			++

6 | AFWEGING

OV-KNOOPPUNT HAARLEM NIEUW-ZUID

Voor de vier voorkeursmodellen is op unieke wijze invulling gegeven aan de 4 pijlers uit onze aanpak. Hieronder benoemen we per model de sterke punten en een aantal aandachtspunten.

MODEL 1

Sterk punt:

- Een goede aansluiting op de openbare ruimte en plint van Schipholweg 1
- De bus- en tramhalte liggen goed op de route
- De meest gunstige ligging ten opzichte van het Spaarne en de binnenstad
- Het vormt een levendige ruimte aan de noordzijde Schipholweg voor de voetganger
- Bus- en autostromen zijn het meest ontvlochten
- Minste omrijdbewegingen voor de bus
- Dit model is positief ontvangen door alle stakeholders
- Faseringsmogelijkheden

Aandachtspunt:

- Overbrugging hoogteverschil traverse voor de voetganger
- Overbrugging Schipholweg is voor voetganger een aandachtspunt (maar kan ook een kans zijn)
- Door afsluiting van de Schalkwijkerstraat moet de verkeerscirculatie in en rondom de Slachthuisbuurt opnieuw bekeken worden
- Fietsenstalling en voorzieningen voor de hub zijn aan de zuidkant,

moeten goed verbonden worden

- Er komt groen te vervallen door het verleggen van de autoweg en het inpassen van de platforms. Er is wel ruimte om in het verlengde van de N205, aan de oostzijde van de Europaweg meer groenstroken te realiseren.

MODEL 2

Sterk punt:

- Doet recht aan het verbeteren van de huidige slechte ruimtelijke situatie op de Schipholweg
- Voldoet het beste aan de ambitie om zowel de doorstroming van de Schipholweg te borgen als de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren
- Je investeert om openbare ruimte terug te geven aan OV, fiets en voetganger
- Goede verbinding tussen noord en zuid, van kop Europaweg naar Slachthuisbuurt
- Het komt Europaweg als stadsstraat ten goede (beperkte aansluiting op Schipholweg)
- Er doen meer gebouwen mee, trigger voor Elan, Schonenvaert en Van der Valk om de plint hierop in te richten
- Dit model is over het algemeen het beste ontvangen bij de stakeholders
- Doorgaand verkeer in de tunnel zorgt voor minder geluidshinder van verkeer en betere luchtkwaliteit op het maaiveld

Aandachtspunt:

- Er komt veel extra verharding (beton) bij, niet alleen naast elkaar maar ook boven elkaar
- Tunnelwet is van toepassing
- Ingewikkelde fasering en geen bezuiniging mogelijk (wel of geen aanleg tunnelbak)
- Er moet veel groen gekapt worden voor de aanleg van de tunnel en groen komt pas in laat stadium weer terug
- Verbinding en halteren bussen vanuit de Europaweg
- Bij tramlijn vanuit de Europaweg halte nodig op kop Europaweg
- Barrièrewerking en uitstraling van de tunnelmonden
- Rijrichtingen van en naar Europaweg en Schalkwijkerstraat vervallen
- Extra druk op Amerikaweg en Schalkwijkerstraat (door deels afsluiten Europaweg en Merovingenweg)
- Geen optimaal gebruik van dubbelhoge plinten HBB en Being door oostelijke ligging en de huidige beperkte enkellaagse plintfunctie bij Elan en Schonenvaert
- Geen relatie tussen het OV-knooppunt en het Spaarne
- Dit is het duurste model

MODEL 3

Het bespreken van dit model heeft geleid tot een optimalisatie die ongeveer neerkomt op een 'omgeklapte' versie van model 1. De bussen halteren niet haaks of schuin maar parallel aan de Schipholweg.

Sterk punt:

- Mogelijkheid tot een groeimodel
- Goede faseringsmogelijkheden
- Mogelijkheid om deze plek samen met het park integraal op te pakken
- De inbreuk op de Schipholweg is beperkt
- De benodigde ruimte kan beperkt worden indien de tram een aantal bushaltes vervangt (geldt ook voor andere modellen)

Aandachtspunt:

- Dit model lost het verblijfskwaliteitsprobleem op de Schipholweg niet op
- Door de aanpassing van de noordrand van het sportpark wordt in dit model relatief veel groen opgeofferd
- Extra kruisend verkeer naar de Schalkwijkerstraat (extra vervlechting verkeersstromen)
- Verbinding tussen noord en zuid (NB: bij aanleg verbinding/traverse ook weer een kans)
- Levendigheid en sociale veiligheid overdag en 's-avonds
- Dit model werd het minst goed ontvangen door de stakeholders

MODEL 4

Sterk punt:

- Doet recht aan het verbeteren van de huidige slechte ruimtelijke situatie op de Schipholweg
- Voldoet het beste aan de ambitie om zowel de doorstroming van de Schipholweg te borgen als de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren
- Je investeert om openbare ruimte terug te geven aan OV, fiets en voetganger
- Goede verbinding tussen noord en zuid, van kop Europaweg naar Slachthuisbuurt
- Het komt Europaweg als stadsstraat ten goede (beperkte aansluiting op Schipholweg)
- Er doen meer gebouwen mee, trigger voor Elan, Schonenvaert en Van der Valk om de plint hierop in te richten
- Dit model is over het algemeen het beste ontvangen bij de stakeholders
- Doorgaand verkeer in de tunnel zorgt voor minder geluidshinder van verkeer en betere luchtkwaliteit op het maaiveld
- Dit compacte model zorgt voor de ruimtekwaliteit en minimaliseert de kosten.

Aandachtspunt:

- Er komt extra verharding (beton) bij, niet alleen naast elkaar maar ook boven elkaar
- Ingewikkelde fasering en geen bezuiniging mogelijk (wel of geen aanleg tunnelbak)
- Er moet veel groen gekapt worden voor de aanleg van de tunnel en groen komt pas in laat stadium weer terug
- Barrièrewerking en uitstraling van de tunnelmonden
- Extra druk op Amerikaweg en Schalkwijkerstraat (door deels afsluiten Europaweg en Merovingenweg)
- Geen optimaal gebruik van dubbelhoge plinten HBB en Being door oostelijke ligging en de huidige beperkte enkellaagse plintfunctie bij Elan en Schonenvaert
- Geen relatie tussen het OV-knooppunt en het Spaarne
- Door beperkte ruimte zijn bushaltes op de kop van Europaweg ook nodig.



OV-KNOOPPUNT HAARLEM NIEUW-ZUID