



OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid

BIJLAGE: RESULTATEN KEUZESESSIE

Leeswijzer

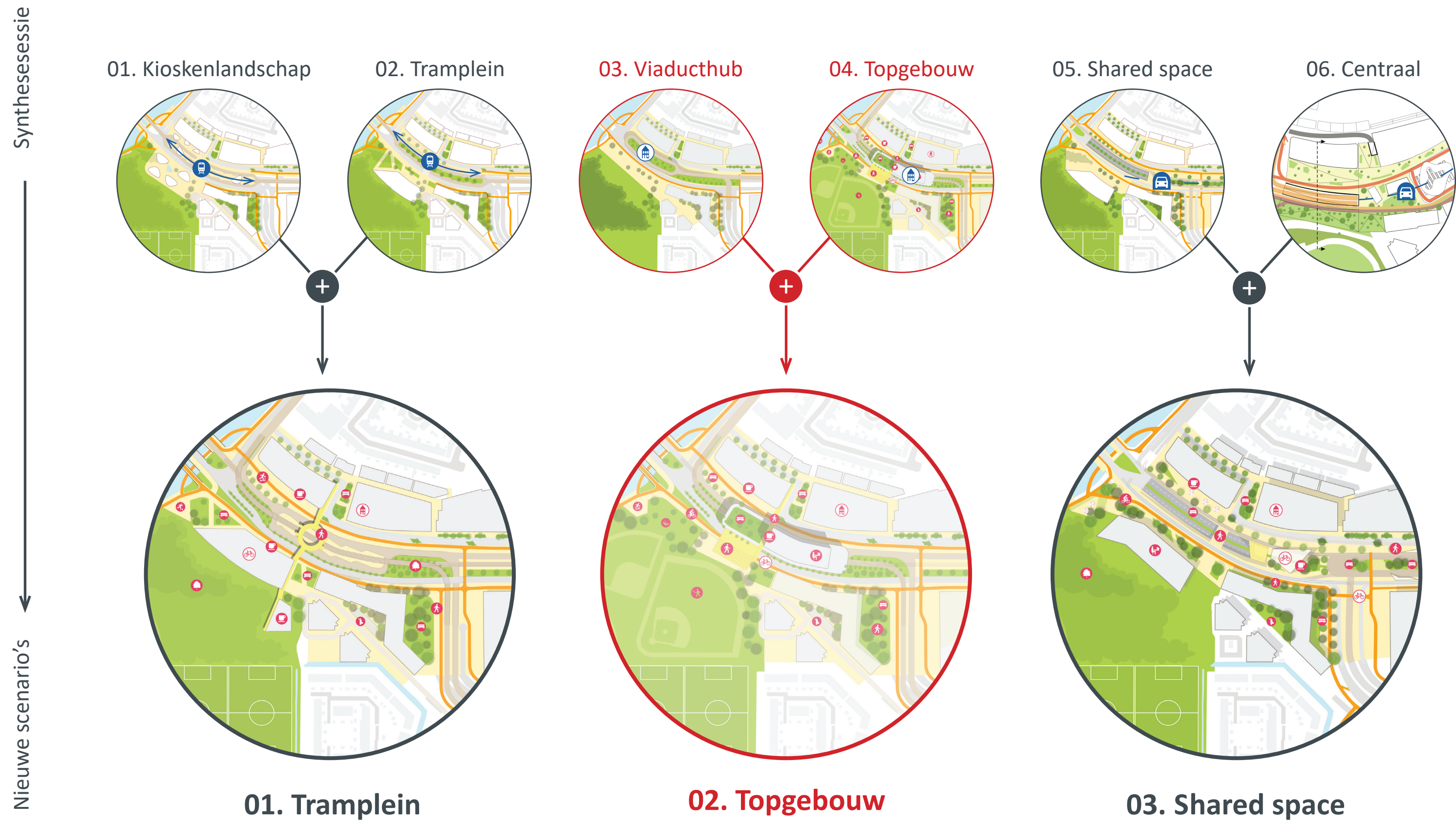
Deze bijlage bij het vervolgonderzoek OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid bevat de 3 varianten die na de Keuzesessie van 28 april 2021 zijn geselecteerd om verder uit te werken in businesscases.

De eerste pagina's laten de 12 varianten zien die in maart en begin april zijn ontwikkeld. Na de Synthesesessie van 13 april 2021 zijn deze geordend op hoofdprincipe en teruggebracht tot 5 varianten. Op de eerste pagina's is aangegeven welke modellen zijn samengevoegd. Model 7 Dijkgebouw is als hoofdprincipe afgefallen omdat de ondergrondse busterminal niet de mogelijkheid biedt om door te rijden naar de binnenstad.

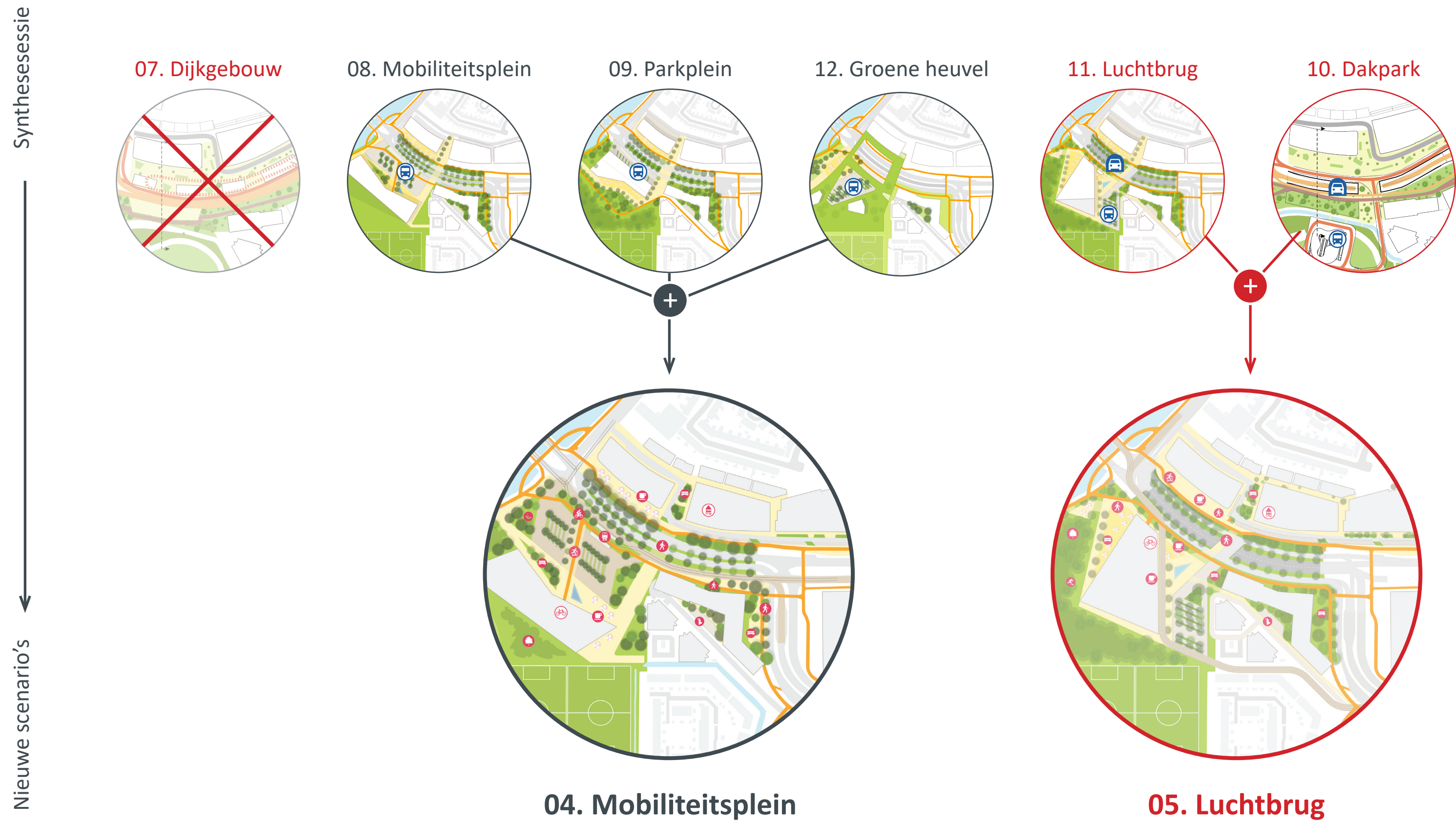
De 5 overgebleven varianten hebben een verdiepingsslag gekregen en zijn besproken in de Keuzesessie, en uiteindelijk is de voorkeur uitgesproken om variant 1, 3 en 4 als basis te nemen voor verdere uitwerking in business cases. De rode scenario's zijn tijdens de Keuzesessie afgefallen. Op de laatste pagina's is per model een algemene omschrijving gegeven en een nadere onderbouwing als uitkomst van de Keuzesessie.

NB: De afbeeldingen in deze bijlage wijken af van de uiteindelijke uitwerking omdat deze in de laatste fase van het onderzoek nog zijn geoptimaliseerd.

SCENARIO'S



SCENARIO'S

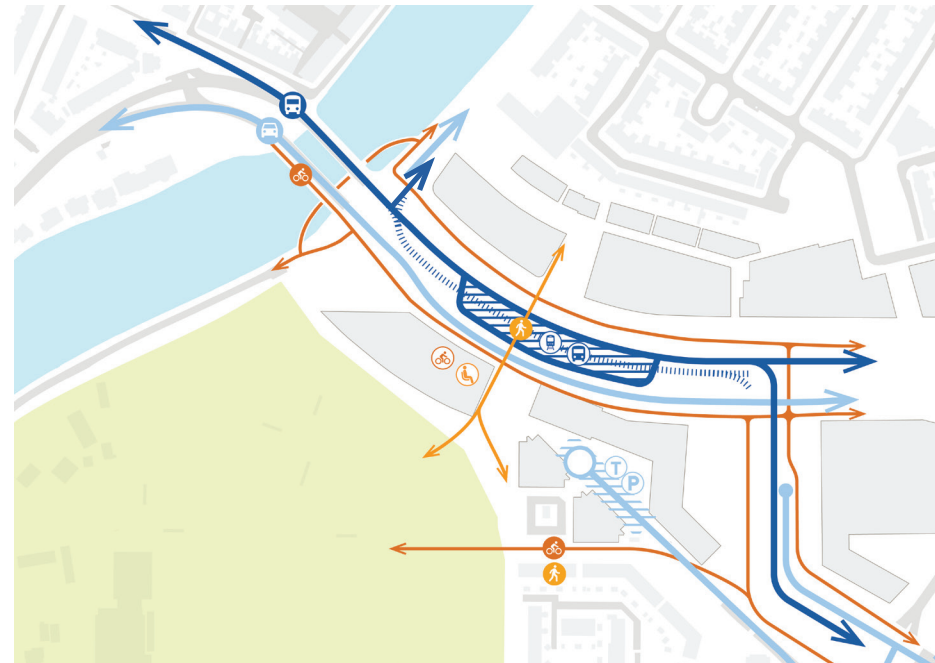


SCENARIO 1 | TRAMPLEIN

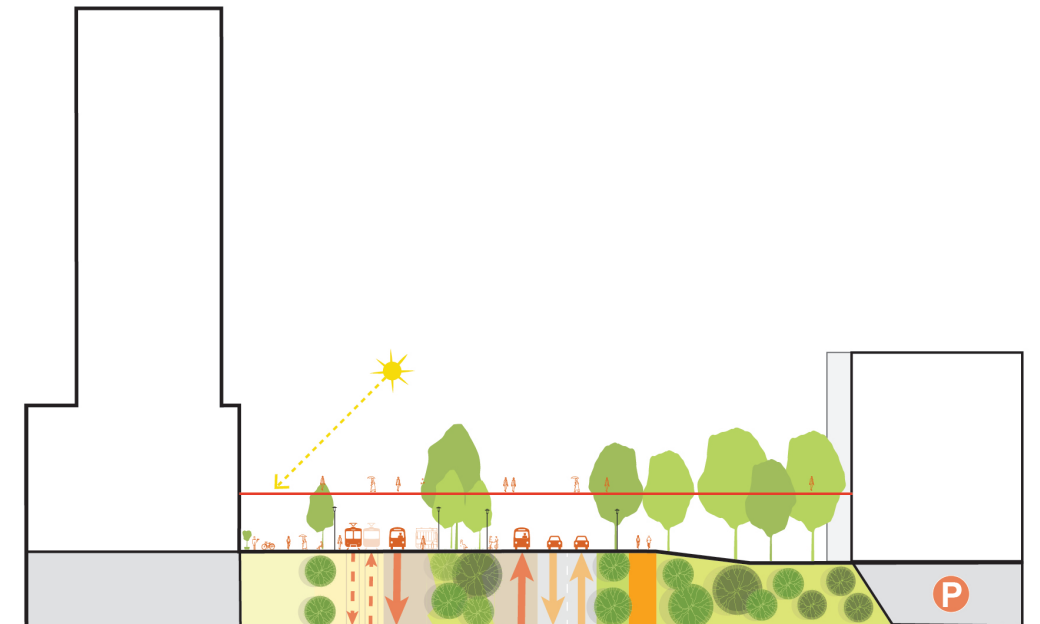
ALGEMENE OMSCHRIJVING



Openbare ruimte



Mobiliteitsstructuur



Indicatieve doorsnede

Principe

- Ruimte voor hub door afwaarderen N205
- Concentratie van levendigheid en activiteit
- Oversteek als identiteitsdrager

Aandachtspunten

- Beperkt aantal halteplaatsen
- Doorstroom N205, maatregelen buiten studiegebied
- Hoogwaardige inrichting openbare ruimte noodzakelijk. Loopbrug als icoon



Referenties



Volumetrie

SCENARIO 1 | TRAMPLEIN

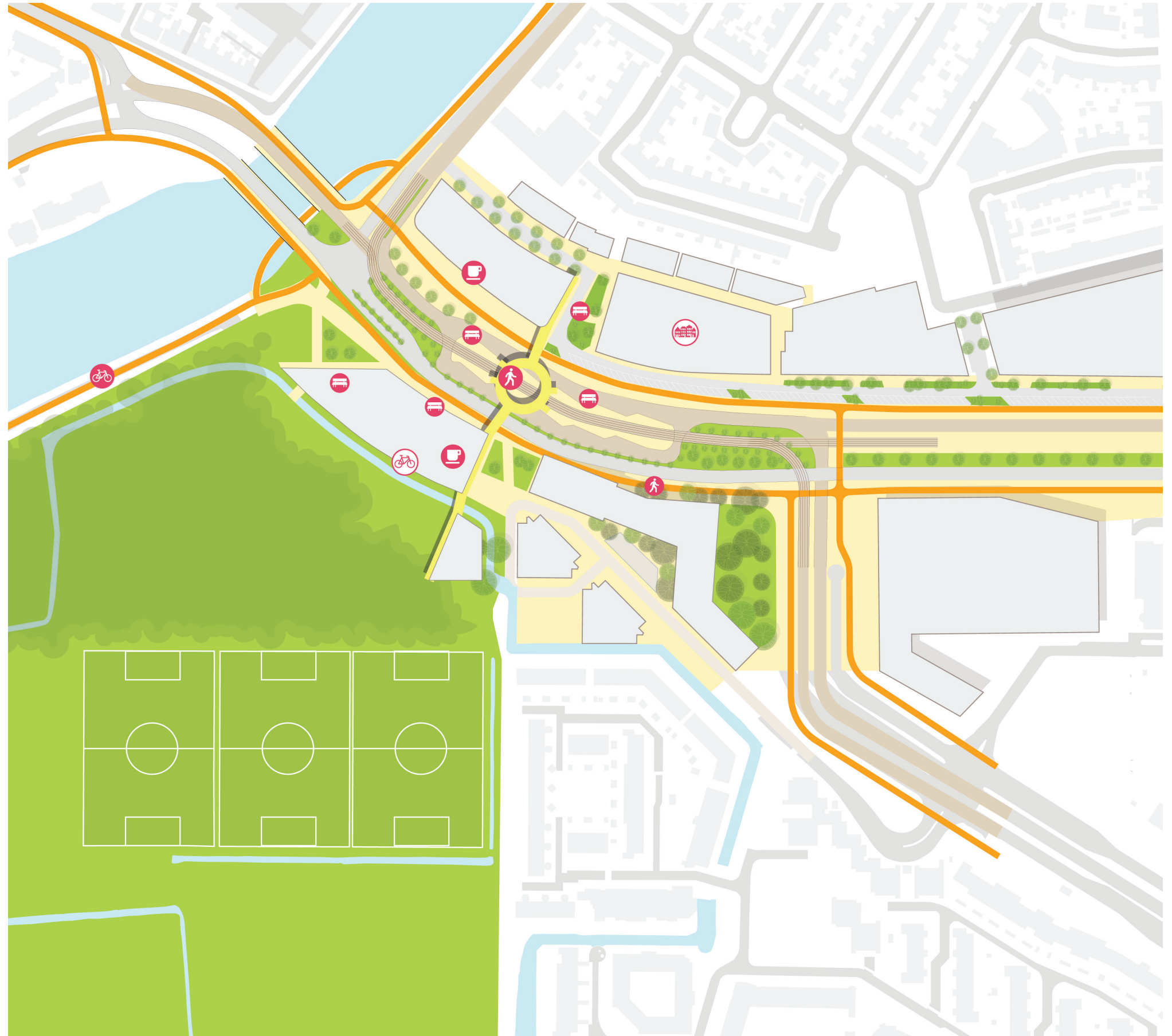
NADERE ONDERBOUWING

Sterk punt:

- Een goede aansluiting op de openbare ruimte en plint van het HBB-gebouw
- 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
- Noordzijdeligging conform de wensen van Rover
- Dit model is positief ontvangen door alle stakeholders
- Faseringsmogelijkheden.

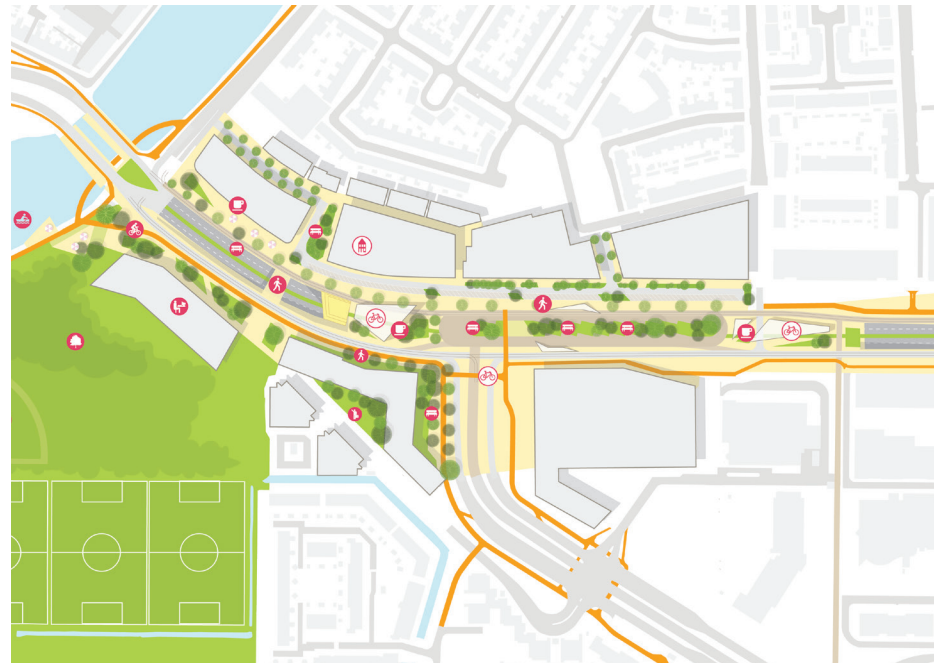
Aandachtpunten:

- Overbrugging hoogteverschil traverse voor de voetganger
- Overbrugging Schipholweg is voor voetganger een aandachtspunt (maar kan ook een kans zijn)
- Extra fietsbrug en zuidelijke autobrug (bij 2x2) maakt de variant duur
- Verplaatsen 2x2 rijbaan richting gebouw van Being
- Alleen fietsstalling aan zuidkant

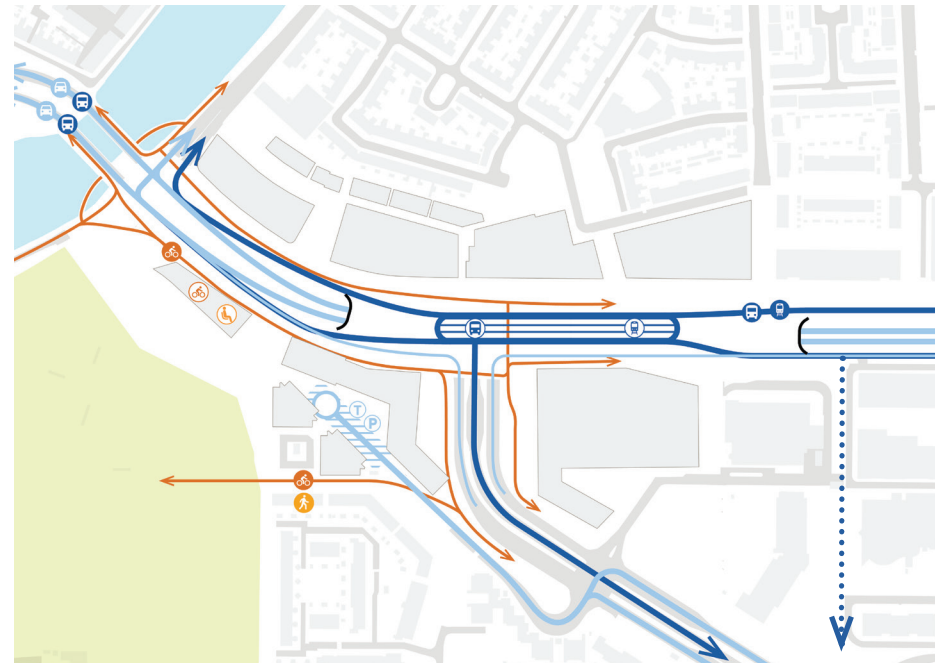


SCENARIO 2 | SHARED SPACE

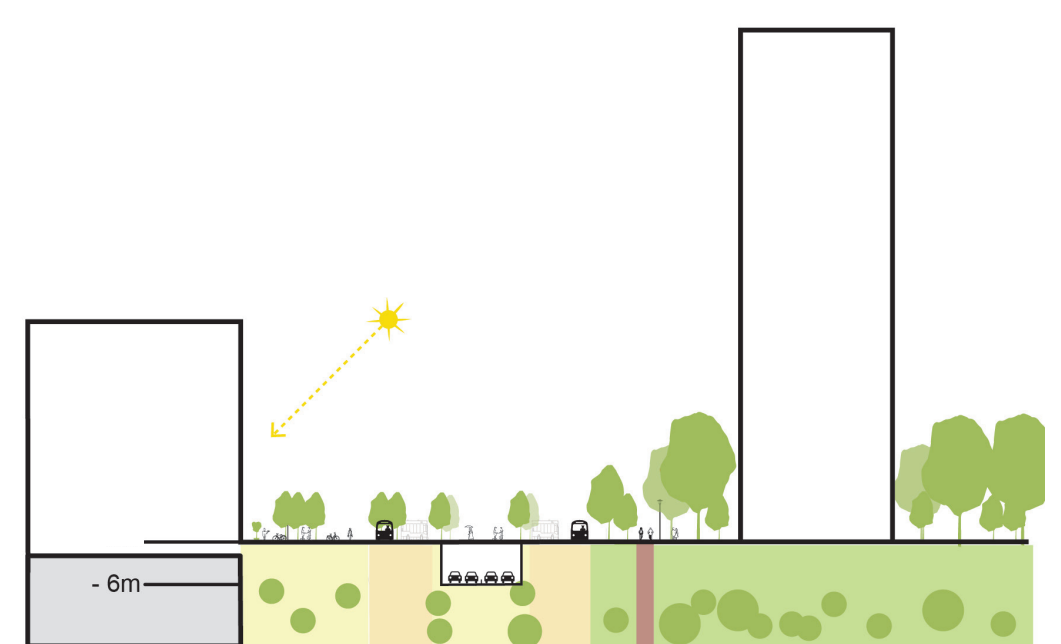
ALGEMENE OMSCHRIJVING



Openbare ruimte



Mobiliteitsstructuur



Indicatieve doorsnede

Principe

- Ruimte voor hub door ondertunneling N205
- OV en lokaal verkeer via ventwegstructuur
- Stedelijk hart rondom kruising Schipholweg-Europaweg
- Maximaal verkeersluw op maaiveld
- Flexibele ruimte aan Spaarne voor ontwikkeling of groen

Aandachtspunten

- Tunnelmonden
- Goede oversteekpunten 'door' mobiliteitshub
- Mogelijkheden fietsparkeren beperkt/op afstand
- Connectie Europaweg
- Continuïteit stedelijke wand



Referenties



Volumetrie

SCENARIO 2 | SHARED SPACE

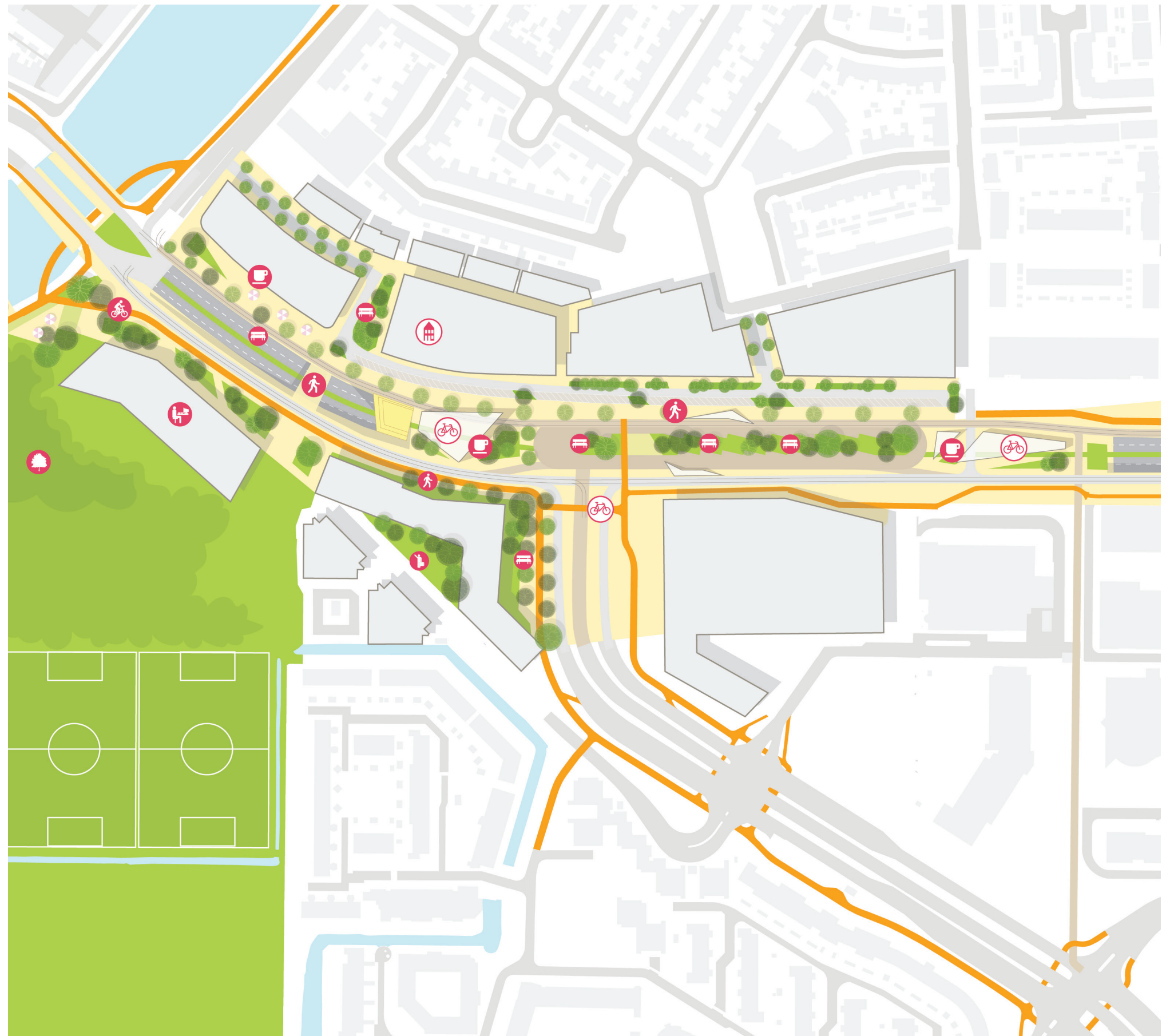
NADERE ONDERBOUWING

Sterk punt:

- Doet recht aan het verbeteren van de huidige slechte ruimtelijke situatie op de Schipholweg
- Voldoet aan de ambitie om zowel de doorstroming 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 stadstraat 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

Aandachtpunten:

- Er komt veel extra verharding (beton) bij, niet alleen naast elkaar maar ook boven elkaar
- Ingewikkelde fasering en geen bezuiniging mogelijk (wel of geen aanleg tunnelbak)
- Verkennen of de 'shared space' nog richting het Spaarne geschoven kan worden
- Verbinding en halteren tram en bussen vanuit de Europaweg
- Barrierewerking 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 plinten HBB en Being (door oostelijke ligging) en de huidige beperkte plintfunctie bij Elan en Schonenvaert
- Geen relatie met het Spaarne
- Bereikbaarheid fietsstalling vanuit mobiliteitshub in middenligging
- Dit is het duurste model

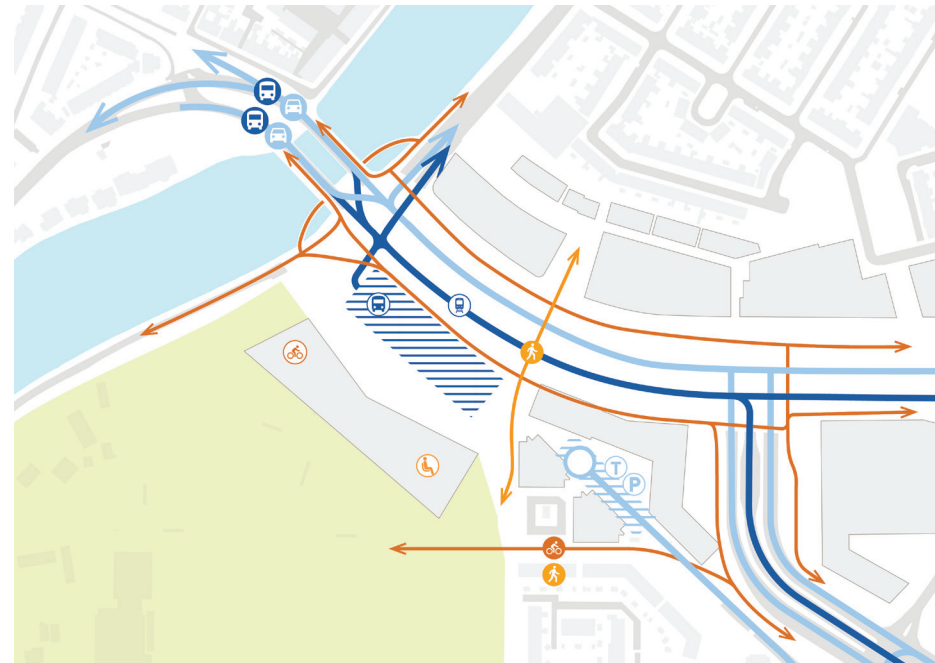


SCENARIO 3 | MOBILITEITSPLEIN

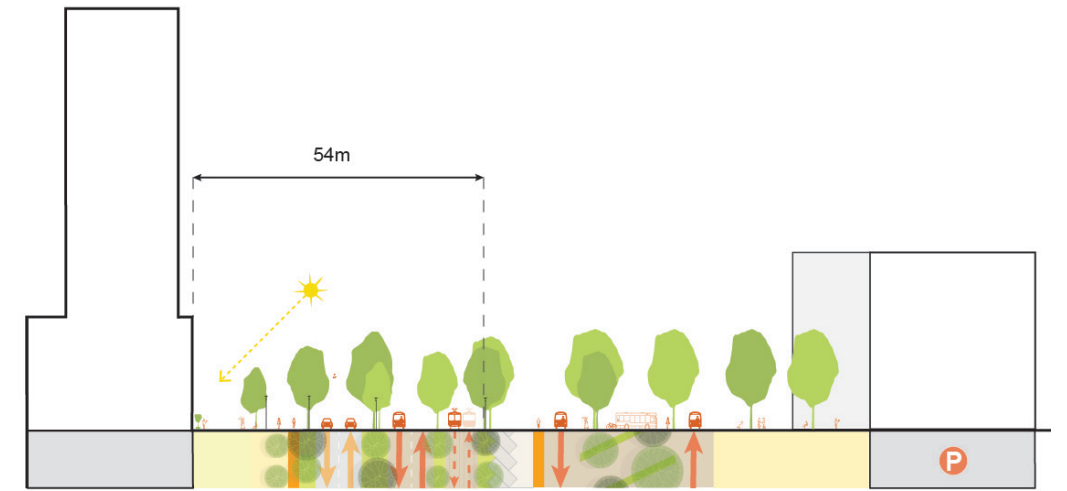
ALGEMENE OMSCHRIJVING



Openbare ruimte



Mobiliteitsstructuur



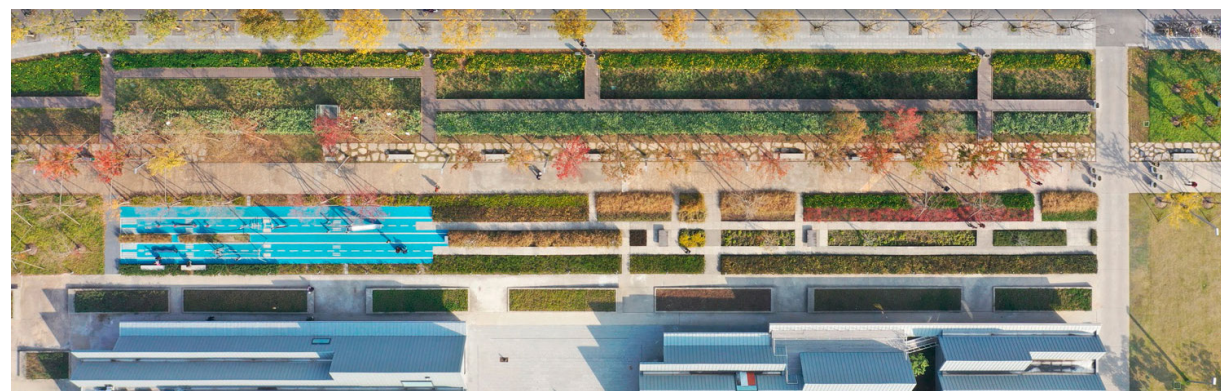
Doorsnede

Principe

- Vrijliggende mobiliteitshub
- N205 2x2 kan gehandhaafd
- Ontsluiting door extra tak kruispunt Schalkwijkerstraat
- Hub als scharnier tussen sportpark en Schipholweg
- Oriëntatie hub en additioneel programma op het Spaarne en groen

Aandachtspunten

- 45m groene zoom langs het Spaarne
- Levendigheid overdag en 's avonds
- Conflict kruisingen fiets-bus
- Afwikkeling verkeer kruispunt Schalkwijkerstraat



Referenties



Volumetrie

SCENARIO 3 | MOBILITEITSPLEIN

NADERE ONDERBOUWING

NB: het bespreken van dit model heeft geleid tot een optimalisatie dat 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)
- Dit is het goedkoopste model

Aandachtspunten:

- Dit model lost het kwaliteitsprobleem op de Schipholweg niet op
- Extra kruisend verkeer naar de Schalkwijkerstraat (extra vervlechting verkeersstromen)
- Verbinding tussen noord naar zuid (NB: bij aanleg verbinding/traverse ook weer een kans)
- Levendigheid overdag en 's-avonds
- Dit model werd het minst goed ontvangen door de stakeholders





OV-KNOOPPUNT HAARLEM NIEUW-ZUID