HERINRICHTING
SCHIPHOLWEG
DE VITALE STAD

Studenten: Linda Donker
Claudia Splinter
Maurice Plat
Jino Fattah
Tom Winnubst

Docent: R. Leene

HAARLEM OOST

In opdracht van:
dhr. Ing. R Leene

Auteur:
Hogeschool van Amsterdam

Linda Donker
Claudia Splinter

Datum:
Februari 2011

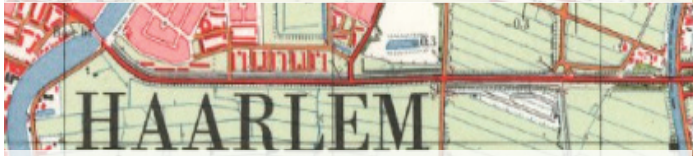
Contactgegevens

Linda Donker
Linda.Donker@hva.nl
donkerlinda@gmail.com
Tel.: 06-42825119

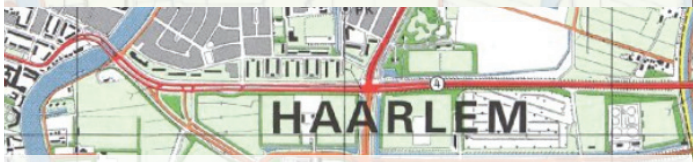
INHOUDSOPGAVE

Historie	Blz. 4
Huidige situatie	Blz. 5-7
Stadsstraten	Blz. 8-11
Ontwerp	Blz. 12
Doosneden	Blz. 13-17
Verharding	Blz. 18-19

kaart: Schipholweg 1951



kaart: Schipholweg 1961



kaart: Schipholweg 1981

kaart: Schipholweg 1993

kaart: Schipholweg 2010

foto: ongeluk op Schipholweg 1957

Haarlem is in de tiende eeuw ontstaan als een nederzetting aan het Spaarne, waar een aantal boerderijen op een zandrug stonden. In 1245 kreeg Haarlem zijn stadsrecht van de graaf van Holland, als beloning voor een overwinning eerder die eeuw.

De geschiedenis van de stad kent vele ups en downs. Zo groeide de stad gestaag tot 17e eeuw, waarna de bevolking en daarbij behorende bedrijvigheid erg afnamen. Pas na de tweede helft van de 18e eeuw begon de stad door de nieuwe industrieën en spoorlijn naar Amsterdam op te krabbelen.

De Schipholweg ookwel de N205 komt voor het eerst in de geschiedenis van Haarlem voor, rond 1925 in het toenmalige Primaire Wegenplan. Hier werd een verbinding tussen Haarlem, Amsterlveen en Diemen gepland, om zo de tijdrovende rit door de bebouwde kom van Amterdam te ontwijken. Al in 1936 kon het verkeer gebruik maken van de verbinding Spieringweg-Diemen, maar het gedeelte tussen de Spieringweg en Haarlem ontbrak toen nog. Het verkeer ging dan ook over een smalle weg langs de Ringvaart, over de oude smalle draaibrug.

In 1941 werd er dan ook gestart met de aanleg van het weggedeelte tussen de Zomervaart in Haarlem en de Spieringweg, die een jaar later op last van de bezetter weer gestopt moesten worden. Daardoor kon het eerste verkeer pas in 1948 gebruik maken van de voltooide verbinding tussen Haarlem-Amstelveen en Diemen.

In 1961 werd door Rijkswaterstaat een tweede rijbaan tussen de Prins Bernhardlaan en d Spieringweg aangelegd, zodat deze weg kon dienen als ontsluiting van Haarlem op het nationale snelwegnetwerk. Naast deze verdubbeling van rijbanen werd er ook een parallelweg (nu N232), die aansloot op het bestaande wegvak Spieringweg-Amstelveen aangelegd, die moest dienen als ontsluiting voor langzaam verkeer uit aanliggende wijken.

De Schipholweg (N205) was tussen de Prinsbernhardlaan en de Spieringweg tot 2005 als autosnelweg geclassificeerd, maar sinds dien als regionale stroomweg met een maximum snelheid van 100 km/h.

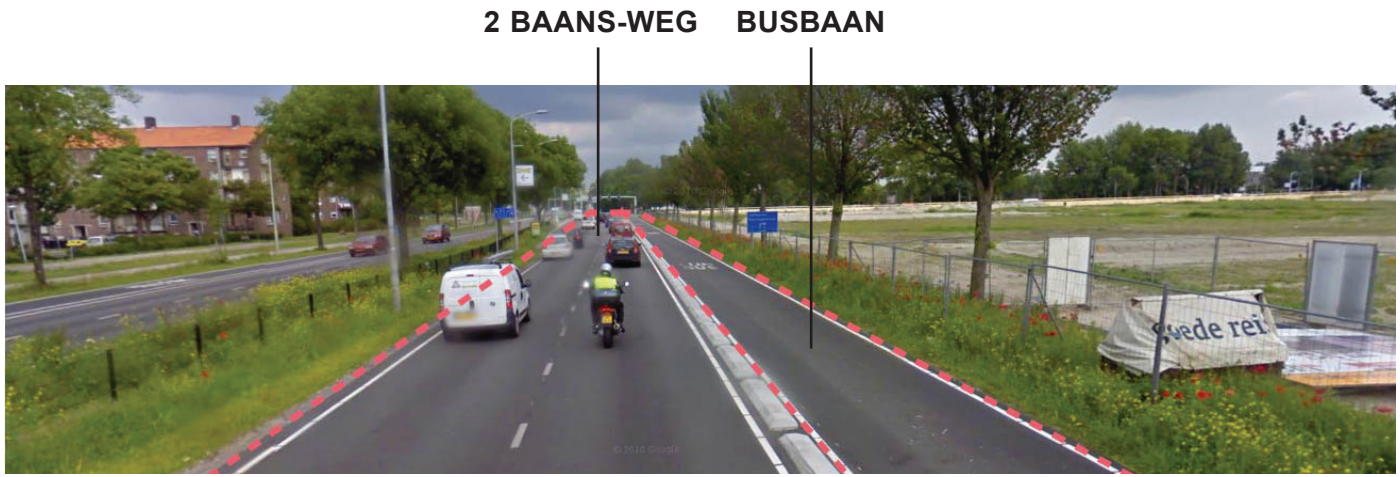
Voor een weg door een stad als Haarlem is dit een dermate hoge snelheid dat de Schipholweg in de loop der jaren steeds meer verkeerongevallen kende. In 2011 wordt dan ook groot onderhoud uitgevoerd, waarmee de verkantingsproblematiek (ontbreken geleiderails, reflectoren etc) zo ver mogelijk wordt weggenomen.

foto: opening busbaan 1992

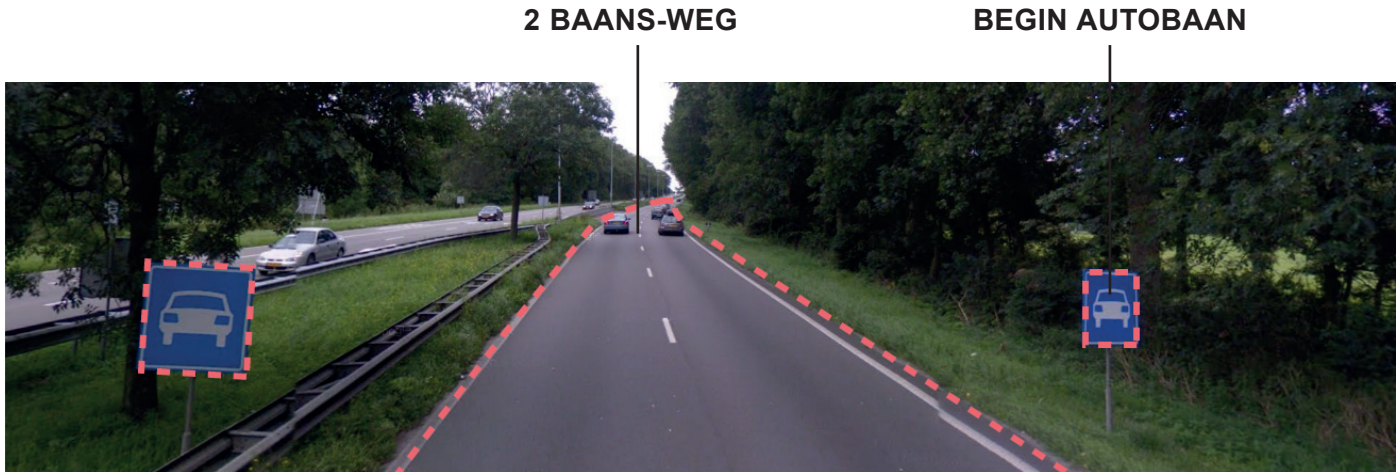
HUIDIGE SITUATIE

Positief
- breed wegprofiel
- goede verbinding van Schiphol naar Haarlem
- snelle doorstroom
- gelegen langs park
- oostelijke stadsentree van Haarlem

Negatief
- wegindeling nodigt uit om hard te rijden
- ongebruikte groenstroken
- vormt een scheiding tussen de wijken in Haarlem Oost
- moeilijk oversteekbaar



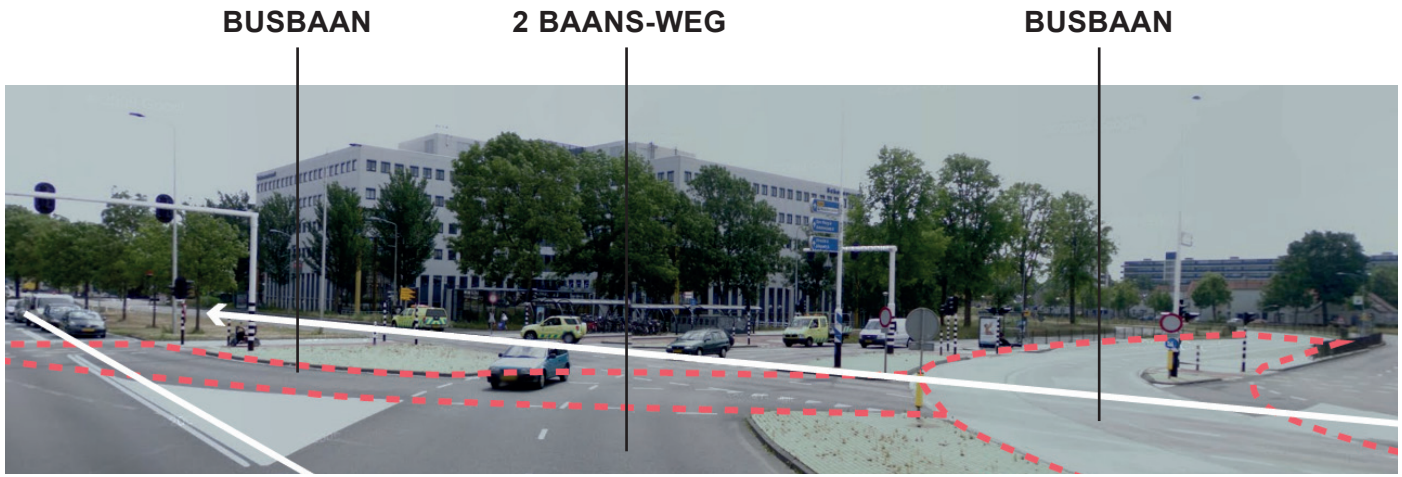
Schipholweg binnen de bebouwde kom maximumsnelheid: 50 KM/H



Schipholweg buiten de bebouwde kom maximumsnelheid: 80 KM/H

Bestaande situatie Schipholweg
De Schipholweg is een provinciale weg. Dit tekent dat de maximumsnelheid op deze weg, buiten de bebouwde kom, 80 kilometer per uur is. Binnen de bebouwde kom, ten hoogte van de kruising; Schipholweg - Prins Bernardlaan, veranderd de snelheid naar 50 kilometer per uur. Opvallend aan deze wegen is dat de grootte/breedte van de weg niet veranderd bij wijziging van maximumsnelheid.

Binnen de bebouwde kom kenmerkt de Schipholweg door de aparte busbaan. Door deze busbaan wordt het idee gecreeërd van een 3-baans geasfalteerde weg. Hierdoor bekruipt het gevoel dat men hier harder mag rijden dan de toegestane 50 kilometer per uur. Aan de noordzijde van de Schipholweg is er een ventweg. De afstand van de gevels tot de weg is hierdoor erg groot. De scheiding tussen bebouwde -en niet-bebouwde kom vervaagd hierdoor, en het gevoel van een hogere maximale snelheid vergroot.



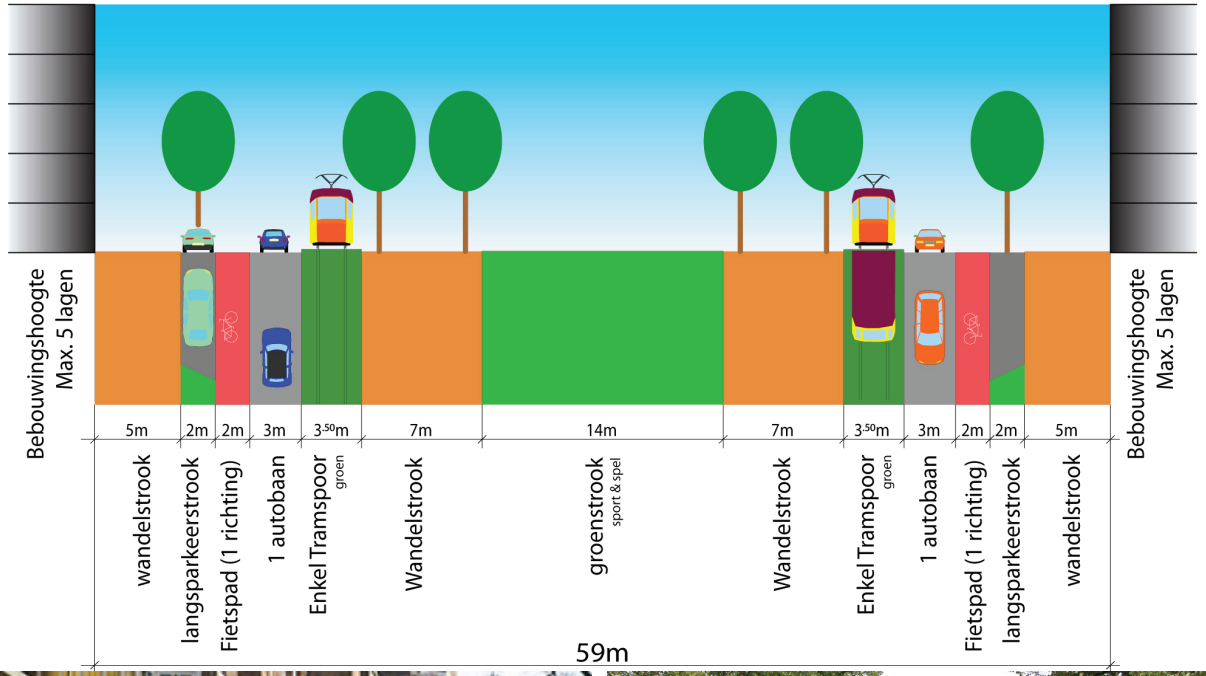
Kruising Schipholweg - Europaweg, busbaan steekt over maximumsnelheid: 50 KM/H

Kruising Schipholweg - Europaweg
Bij de kruising van de Schipholweg en Europaweg komen een aantal infrastructurele lijnen samen. De aparte busbaan van de Zuid-Tangent, die door Schalkwijk kruist en Haarlem met Schiphol verbindt. De busbaan van de regiobus (normale buslijn) die de Schipholweg opgaat. En die van het normale autoverkeer. Door deze grote kruising van auto -en busverkeer komt is er minder aandacht voor de fietser en voetganger.
De oversteekbaarheid van deze kruising is vrij slecht voor met name de voetganger en de fietser. Iets wat niet wenselijk is voor een oversteekplaats voor de bewoner van Schalkwijk die zich van Schalkwijk naar het historisce centrum van Haarlem wilt verplaatsen.

Churchilllaan/Amsterdam

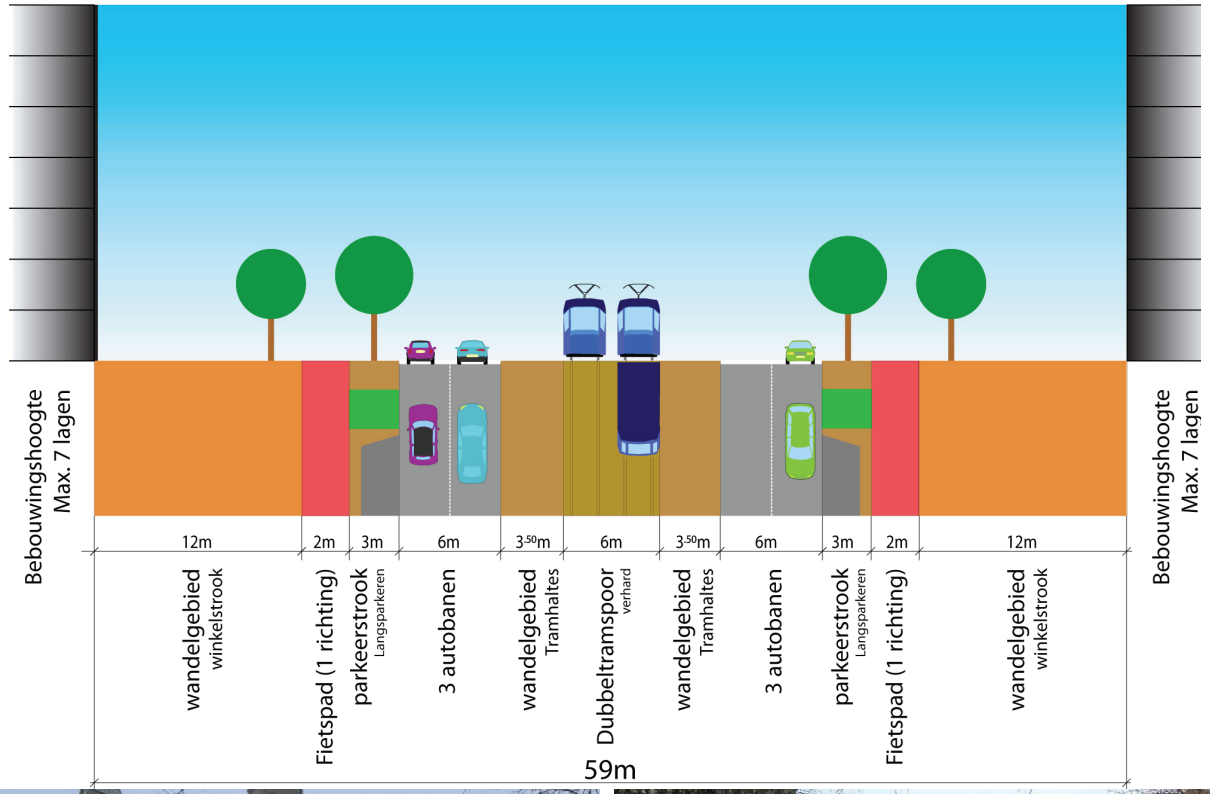
Jaar: Omstreeks 1920
Ontwerper: H.P. Berlage
Lengte: 1100m

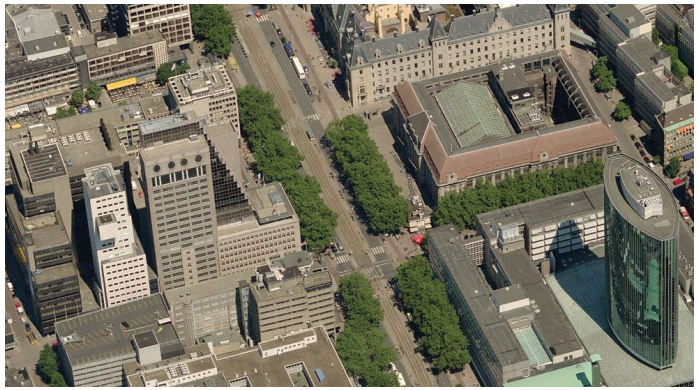
Met een breedte van 59 meter een van de bredere stadsallee's.
Maar ook een zeer groene laan, het lijkt er meer op dat deze in tweeen is gedeeld door een grasveld/park. Bijna dertig meter breed. Met aan beide zijde elk een richtings verkeer. De weg is geen hoofd afsluitweg voor de afgelegen buurt en lijkt ook niet druk .
Het grasveld in het midden word afgewisseld met ruimte voor kunst, bloemenperken en een voetbalveld. De scheiding tussen het park bestaat uit de groene tramsporen aan beide zijde. De bebouwing is 5 lagen en heeft geen opvallende hoogte accenten met uitzondering van de wolkenkrabber van Staal aan het begin van de laan.



Coolsingen/Rotterdam

Jaar: 1967 (heropening)
Lengte: 1000m
De twee na duurste straat van monopoly is de Coolsingel, onstaan uit de Coolvest (een singel met gracht), die na het bombardement op Rotterdam in 1940 is vernietigd. Behouden in de herbouw. En daarna de aanleg van het metro die onder de Coolsingel loopt pas in weer in 1967 in zijn volledigheid werd heropend. Langs de Coolsingel zijn allerlei belangrijke en bezienswaardige bouwwerken van Rotterdam te vinden. Onder andere het stadhuis, het groot handels gebouw, de Bijenkorf, de koopgoot en het vooroorlogse postkantoor. De singel behoud zijn profiel over de schiedamsedijk en eindigt op de bekende Eramsus brug. De Coolsingel voelt erg grijs aan en er is weinig ruimte voor echt afgezien van de bomen. De plint is niet goed gedefineerd door de verschillende soorten gebouwen maar heeft wel een aantal opvallende hoogteaccenten, die niet meteen aan de singel liggen.



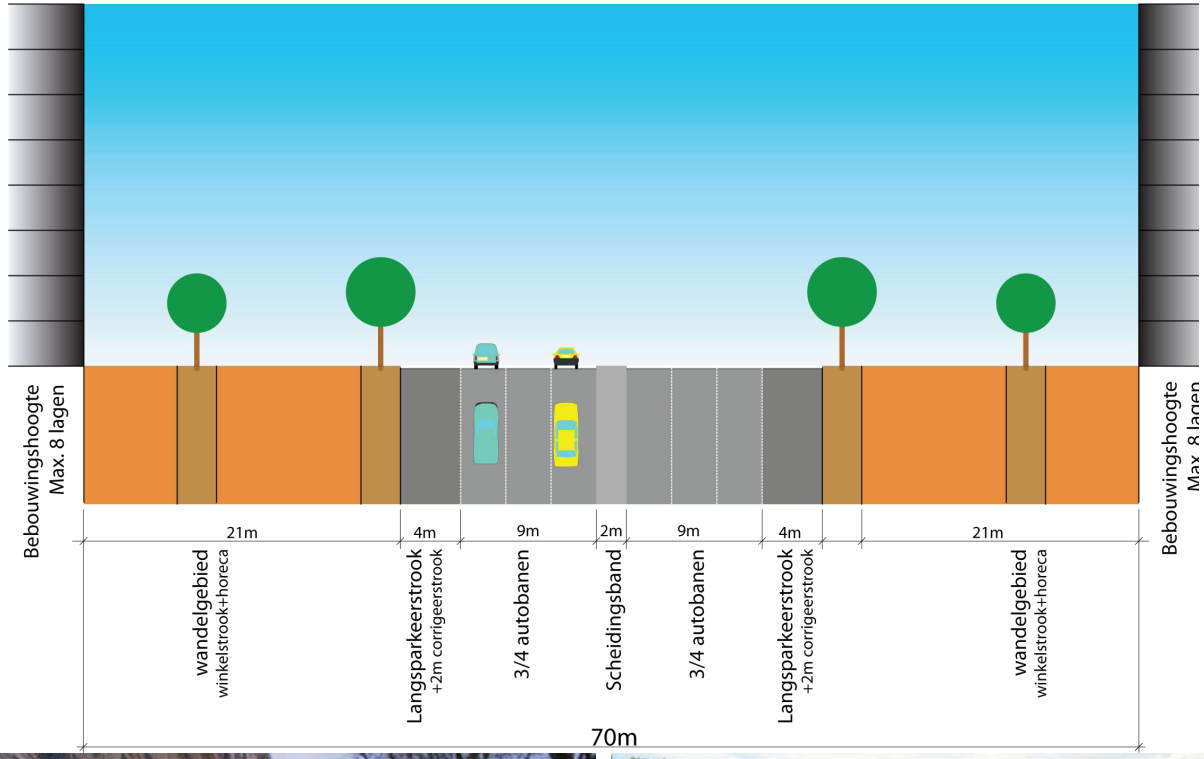


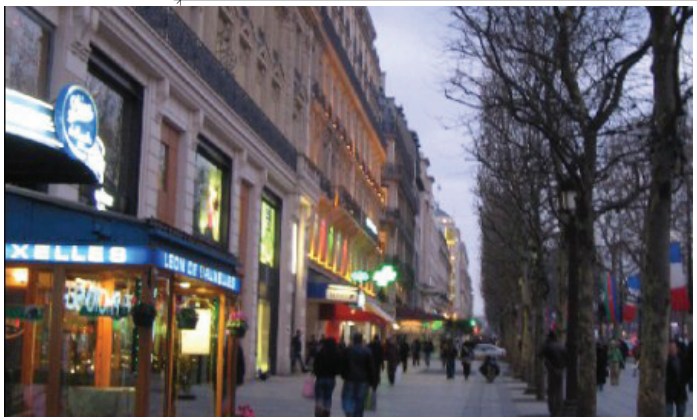
Champs-Elysees

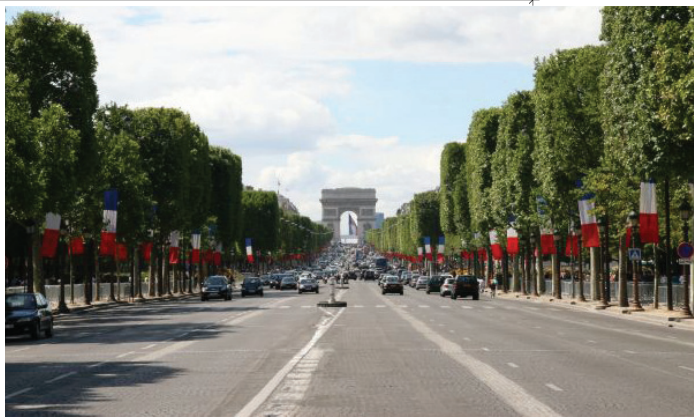
Jaar: 1724/1860

Lengte: 2000m

s'Wereld bekende stadallee moet toch wel de Champs Ellysee zijn. Lopend tussen twee wereldberoemde stadsiconen, de 'arc de triomphe' en museum 'Le Louvre'. Niet bestemd voor deze twee maar met zijn zes rijbanen(acht van de eerste vierhonderd meter van de 'Arc') geschikt voor veel stadsverkeer.

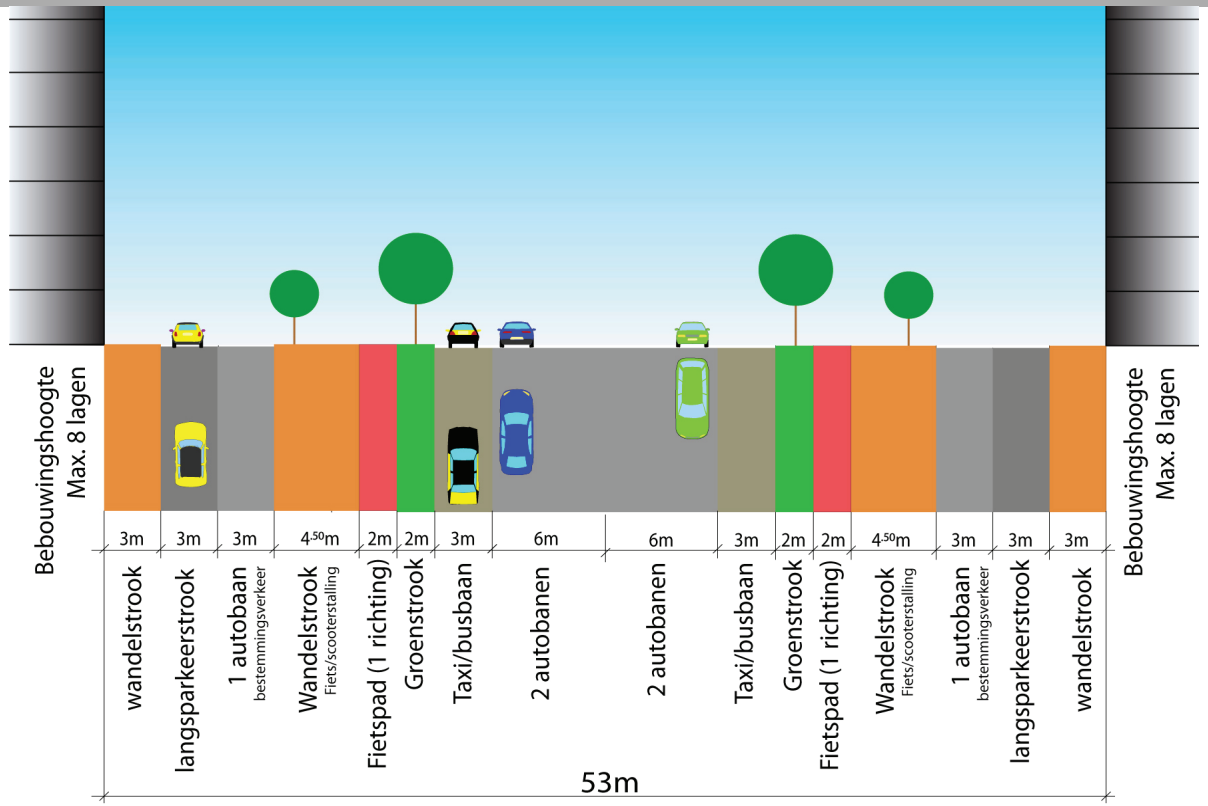






Avingunda Diagonal

Jaar: 1859
Ontwerp Ildefons Cerda
Lengte: 11km
De Avingunda is een van de 2 diagonalen die lopen door het grid van de nieuwe stadsgedeelte van barcelona. Deze diagonaal kan gezien worden als de hoofdontsluiting van het omliggende grid met zijn bouwblokken.
De breedte van 53 meter en bebouwing van maximaal 8 lagen en een aantal opvallende accenten geeft een bedrukkende sfeer.
Deze laan heeft ook weinig publiek ruimte en de meeste ruimte gaat naar de 6 rijbanen , en twee parkeren stroken. Het kleine groen dat overblijft word wel goed benut.



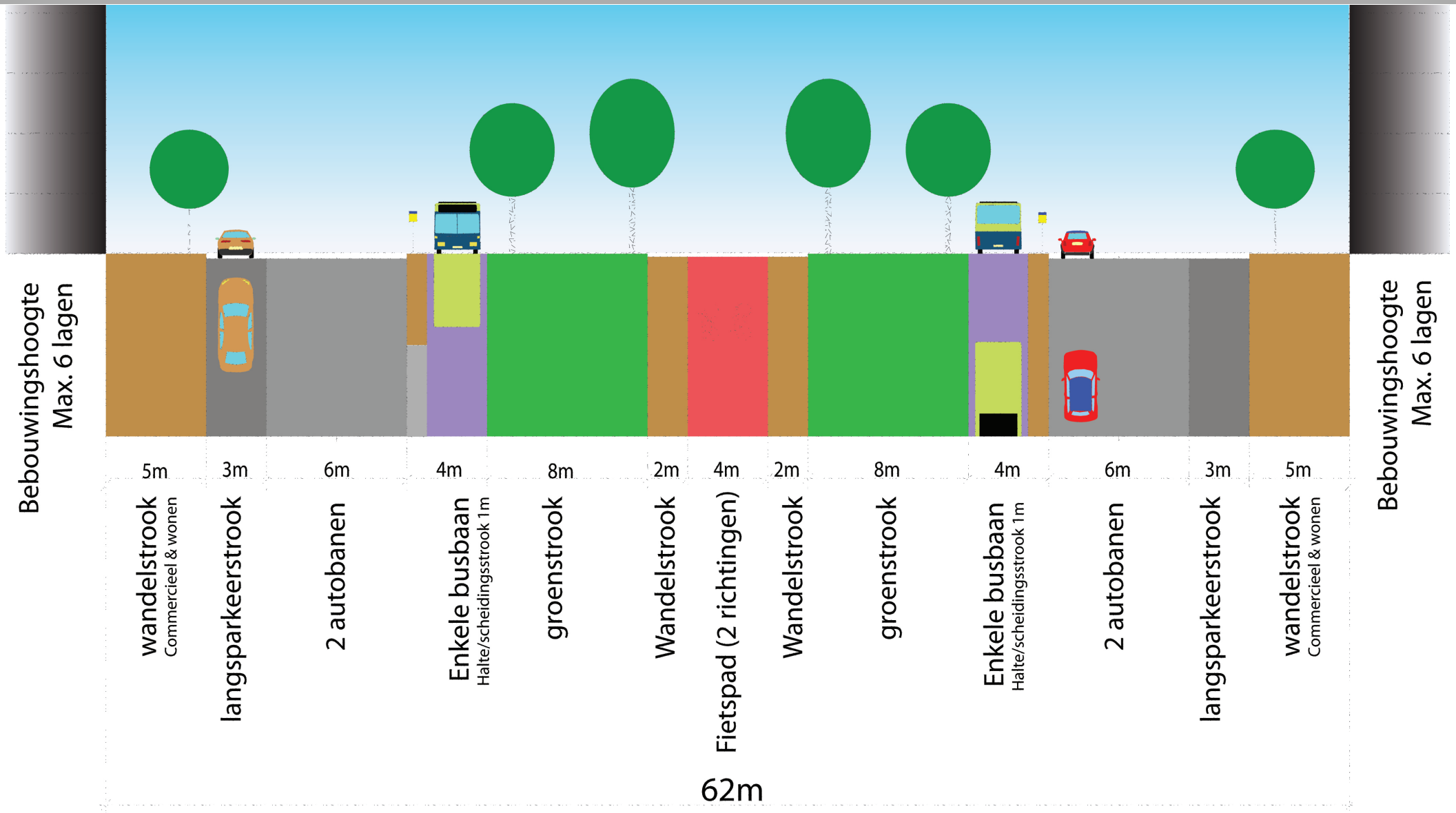
UITGANSPUNTEN

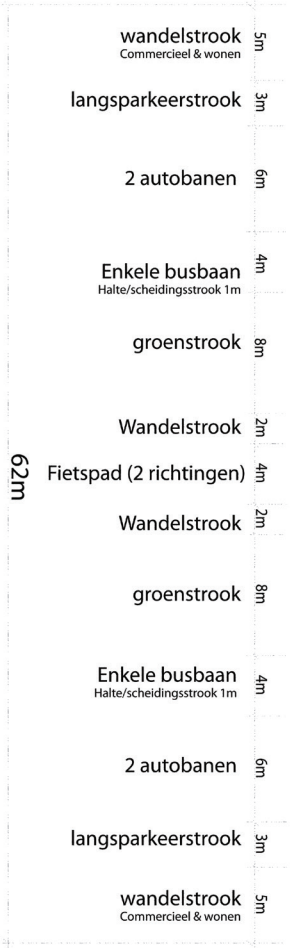
Uit het onderzoekje naar bestaande stadsstraten, hebben wij uitgangspunten opgesteld, voor waaraan een stadstraat moet voldoen;
- tussen de 50 en 70 meter breed
- 50 km/h
- monumentale uitstraling
- symmetrisch van opzet
- groene laan
- goede doorstroming
- omringd door stedelijke bebouwing van 5-8 bouwlagen.

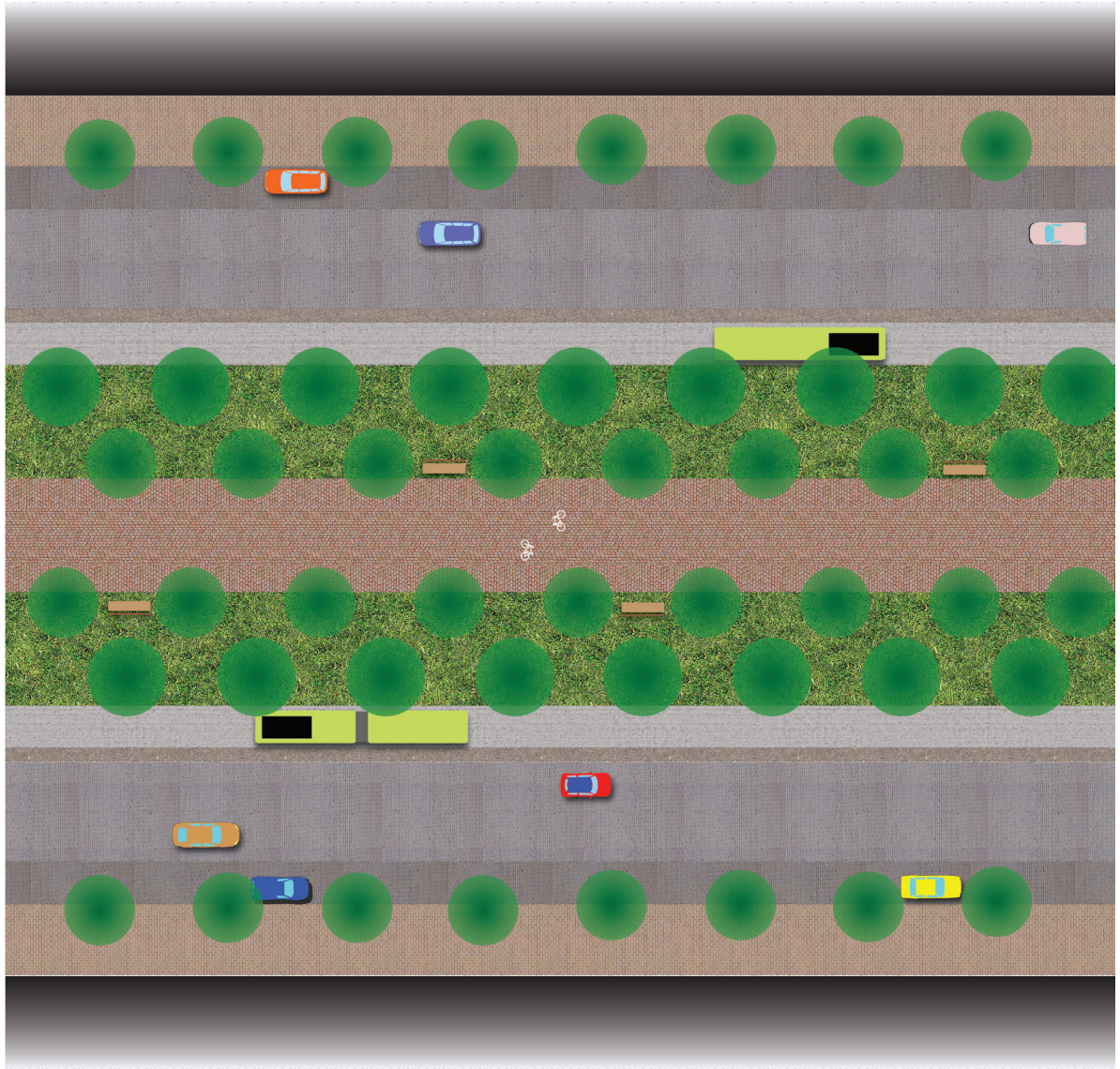
De Schipholweg willen wij transformeren van een brede weg die momenteel alleen aantrekkelijk is voor snelle motorvoertuigen naar een mooie stadslaan.
Deze laan heeft een statige uitstraling en wordt een waardig entree voor Haarlem. De toegang voor motorvoertuigen blijft even goed, maar wordt wel afgeremd naar een snelheid van 50 km/h. Door deze snelheidsgers en fietsvermindering wordt de laan ook aantrekkelijker voor langzaam verkeer. Om voetgangers en fietsers tegemoet te komen, wordt er in het midden van de schipholweg een brede strook aangelegd voor langzaam verkeer.

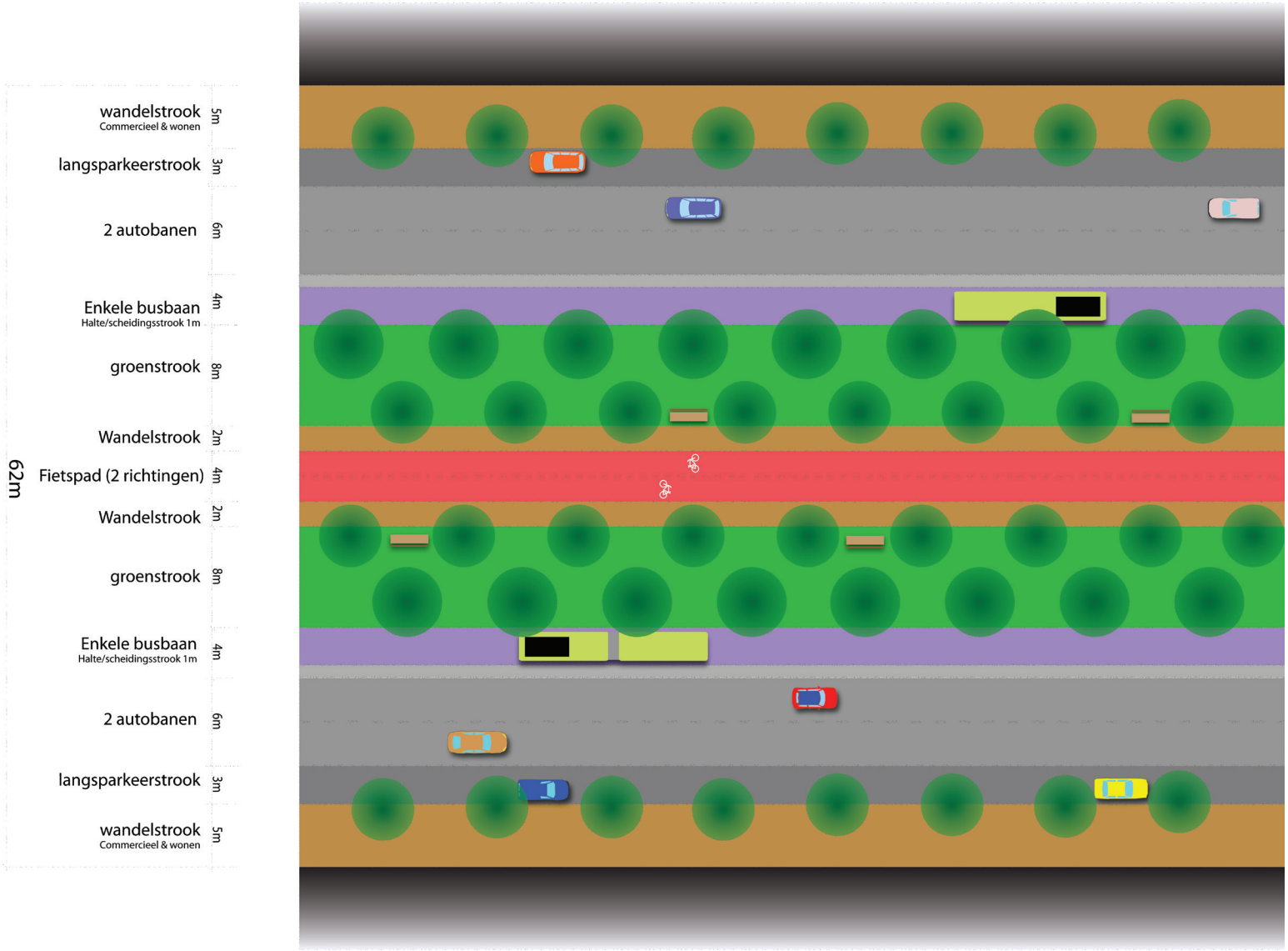
De weg krijgt een nieuwe indeling waarbij langzaam verkeer een centrale rol krijgt. Het fiets- en voetgangerspad wordt aan beide kanten ingesloten door groen. Vervolgens komt er aan beiden kanten een busbaan langs, zodat de voetgangers de bus makkelijk kunnen bereiken.
Naast de busbaan komen pas de weggedeelten voor de motorvoertuigen. Tussen langzaam verkeer en snel verkeer zit dus een brede strook.
De randen van de Schipholweg bestaan uit een strook om te parkeren en vrij brede stoepen langs de bebouwing. De stoepen nodigen door hun afmetingen uit om te wandelen en bieden ruimte om verschillende overgangen te ontwerpen van openbare naar privé ruimte.

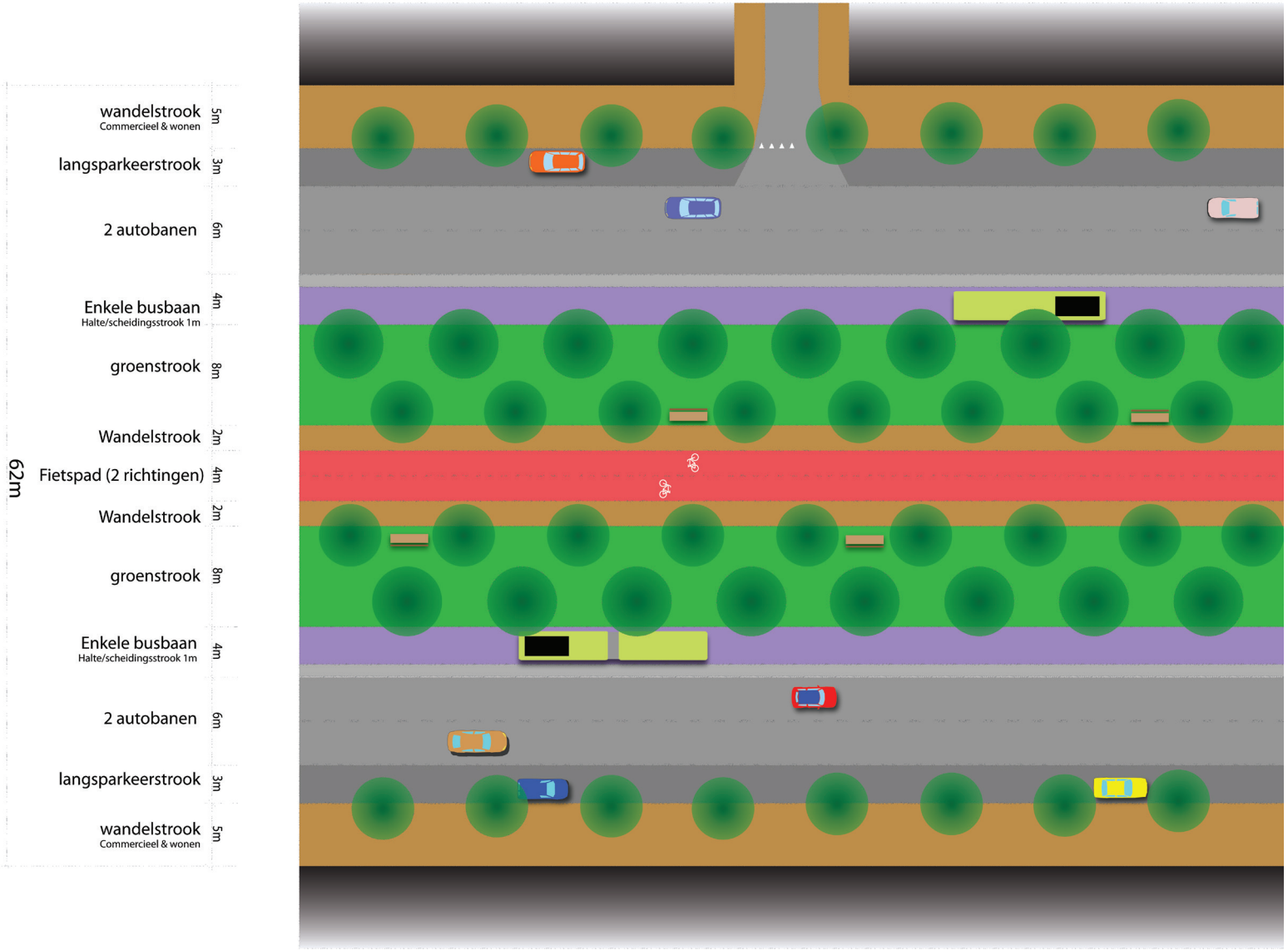
DOORSNEDEN

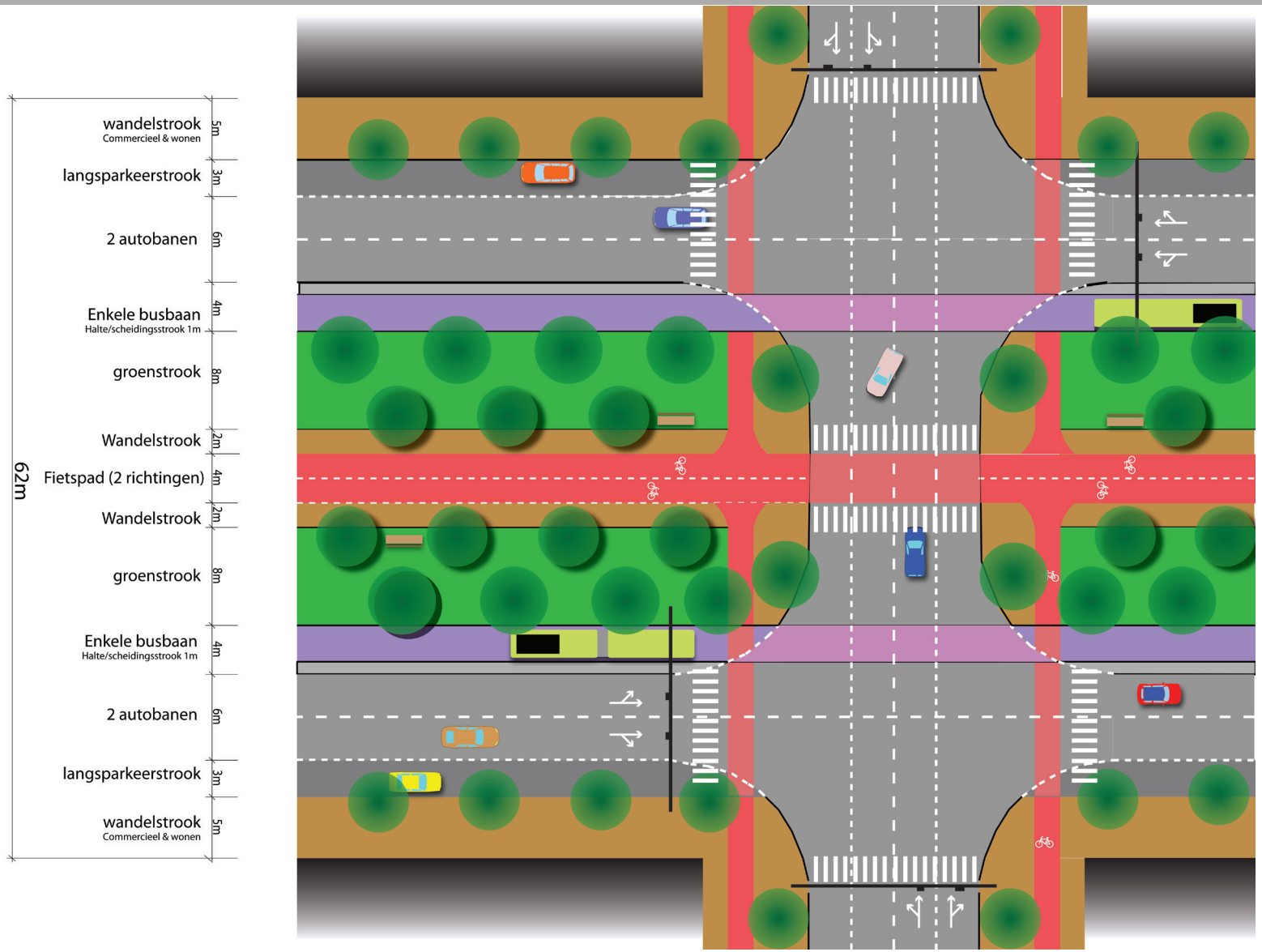

Bebouwingshoogte
Max. 6 lagen
5m
wandelstrook
Commercieel & wonen
3m
langsparkeerstrook
6m
2 autobanen
4m
Enkele busbaan
Halte/scheidingsstrook 1m
8m
groenstrook
2m
Wandelstrook
4m
Fietspad (2 richtingen)
2m
Wandelstrook
8m
groenstrook
4m
Enkele busbaan
Halte/scheidingsstrook 1m
6m
2 autobanen
3m
langsparkeerstrook
5m
wandelstrook
Commercieel & wonen
Bebouwingshoogte
Max. 6 lagen
62m


wandelstrook
Commercieel & wonen
5m
langsparkeerstrook
3m
2 autobanen
6m
Enkele busbaan
Halte/scheidingsstrook 1m
4m
groenstrook
8m
Wandelstrook
2m
Fietspad (2 richtingen)
4m
Wandelstrook
2m
groenstrook
8m
Enkele busbaan
Halte/scheidingsstrook 1m
4m
2 autobanen
6m
langsparkeerstrook
3m
wandelstrook
Commercieel & wonen
5m
62m




wandelstrook
Commercieel & wonen
5m
langsparkeerstrook
3m
2 autobanen
6m
Enkele busbaan
Halte/scheidingsstrook 1m
4m
groenstrook
8m
Wandelstrook
2m
62m
Fietspad (2 richtingen)
4m
Wandelstrook
2m
groenstrook
8m
Enkele busbaan
Halte/scheidingsstrook 1m
4m
2 autobanen
6m
langsparkeerstrook
3m
wandelstrook
Commercieel & wonen
5m


wandelstrook
Commercieel & wonen
5m
langsparkeerstrook
3m
2 autobanen
6m
Enkele busbaan
Halte/scheidingsstrook 1m
4m
groenstrook
8m
Wandelstrook
2m
62m
Fietspad (2 richtingen)
4m
Wandelstrook
2m
groenstrook
8m
Enkele busbaan
Halte/scheidingsstrook 1m
4m
2 autobanen
6m
langsparkeerstrook
3m
wandelstrook
Commercieel & wonen
5m


62m
wandelstrook
Commercieel & wonen
5m
langsparkeerstrook
3m
2 autobanen
6m
Enkele busbaan
Halte/scheidingsstrook 1m
4m
groenstrook
8m
Wandelstrook
2m
Fietspad (2 richtingen)
4m
Wandelstrook
2m
groenstrook
8m
Enkele busbaan
Halte/scheidingsstrook 1m
4m
2 autobanen
6m
langsparkeerstrook
3m
wandelstrook
Commercieel & wonen
5m

Materiaal overzicht

1. Zwart fluisterasfalt voor de auto- en busbanen
2. Betonklinkers voor de parkeerplaatsen
3. Betontegels voor de trottoirs, looppad in de middenstrook en een strook tussen de busbaan en de rijbaan.
4. Rood asfalt voor de fietspaden
5. Gras voor de middenstrook

foto: boomspiegel

foto: betontegel op stoep

foto: fietspad

foto: groen in middenstrook

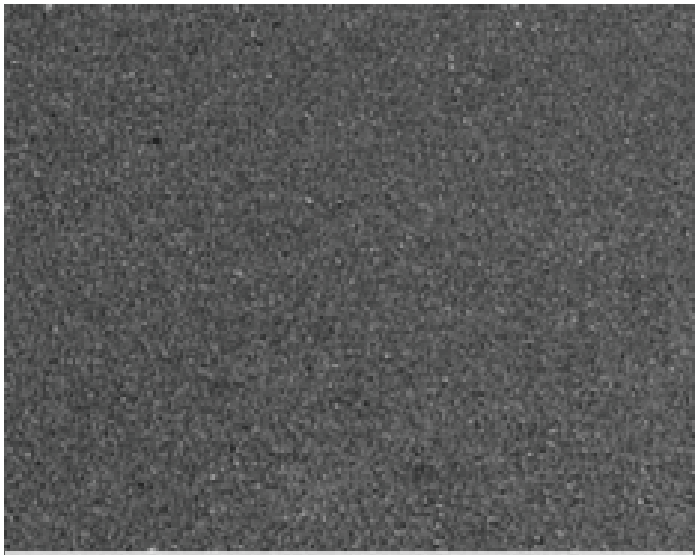


foto: autweg en busbaan

foto: parkeerstrook

foto: Zitmeubilair

foto: Prullenbak

foto: Verlichting langs autoweg

foto: Zit gelegenheid in groenstrook

foto: Fietsparkeren

foto: Verlichting langs middenstrook