

# Zuid Tangent

## ontwerp voor de inpassing voor de openbare vervoerslijn, de 'Zuid Tangent'



Cliënt: gemeente Haarlemmermeer (in dienst van gemeente Haarlemmermeer)  
Project: 2002  
Budget: circa 28 miljoen euro  
Status: goedgekeurd door de gemeente en provinciale raad. Realisatie 2008

De Zuid Tangent is de nieuwste verlenging van een recent afgeronde openbaar vervoerslijn in het gebied bekend als de Haarlemmermeer, die nu al het vliegveld Schiphol met Hoofddorp, Amsterdam en Haarlem verbindt. Het doel van deze nieuwe verlenging is om een zuidelijke verbinding te creëren vanaf de stad Hoofddorp naar het dorp Nieuw Venneep en om mogelijk een nieuwe ontwikkeling genaamd Bollenstad (nog in studie) in de toekomst te verbinden. De nieuwe verbinding gaat van Hoofddorp naar Nieuw Venneep via een groot gebied dat is gereserveerd voor de ontwikkeling van een nieuw regionaal park, genaamd park 21. De openbare vervoerslijn is vrijstaand (niet gestoord door verkeerskruisingen) en ontworpen om zowel door bussen als door lichte rail systemen, als dat in de toekomst gevraagd wordt, gebruikt te worden.

Deze taak vroeg om de ontwikkeling van een route met de nodige ruimtelijke richtlijnen. Net zo belangrijk was het om een besluitvormings raamwerk te maken waarin voor beslissingen regerende en provinciale subsidiaire instanties verantwoordelijk konden worden gehouden, terwijl tegelijkertijd rekening gehouden moest worden gehouden met kwaliteitseisen, technische beperkingen, voortdurende stedenbouwkundige ontwikkelingen en toekomstige stadsuitbreiding. Een drie-stappen-procedure werd gevolgd. Een uitvoerige inventarisatie werd gemaakt van de verschillende eisen. Deze hielden onder andere in, technische eisen voor de vervoerslijn, de basis ecologische en recreatieve wensen van park 21, eisen van nieuwe omringende stedelijke ontwikkelingen zoals de eisen voor nieuwe stations, fietsroutes, kruispunten en nieuwe stedelijke groeicentra. Deze eisen werden fysiek vastgelegd in profielen en plattegronden.

Stap 2 hield de ontwikkeling in van een aantal alternatieve modellen (zes in totaal) die de belangrijkste mogelijkheden aangeven van de inpassing van de route. Deze modellen (dijken, poten, bruggen, tunnels en combinaties) boden aanzienlijke variaties voor de mobiliteit van de ecologie en recreanten over de lijn, de flexibiliteit voor de toekomst en de ruimtelijke gevolgen. Stap 3 hield onder meer in het testen van modellen gebaseerd op een vastgesteld systeem van criteria in een multidisciplinaire groep. De bruggen zijn sindsdien uitgewerkt als definitief ontwerp door Holland Rail Consult (zie computertekeningen) en gaan in aanbouw in 2005.

