

HAARLEM OOSTPOORT

DE NIEUWE STADSENTREE VAN HAARLEM

ONTWIKKELVISIE VOOR
GEBIEDSONTWIKKELING

DEFINITIEF CONCEPT

d.d. 15 mei 2019

OOSTPOORT



BESTUURLIJKE OPDRACHTGEVERS

 Gemeente
Haarlem

 Provincie
Noord-Holland

SAMENWERKINGSPARTNERS

 ProRail

 Bouwend Haarlem

 ikt



 Wijkraad
Oostpoort
Haarlem

 Regio Blatte

OPDRACHTNEMER

 UUM
UNLIMITED URBAN MANAGEMENT

DEELNEMERS AAN DE ALLIANITE HAARLEM OOSTPOORT

ABC Architectuurcentrum

Hans van der Straaten

ABI

Jolanda de Bie

Actieplatform Bus-Kruit

Menno Maas

AM

Peter Heuvelink
Tom Meulenbeld

AIVM

Jan Jaap van Kampen

Amvest

Margo van Aarle
Robert Jongsma
Erik Woerde

Atelier Oostwaarts

Thijs Asselbergs
Arjan Karssen
Annieke Roosenschoon

bewoner

Ray Aronds

BPD Ontwikkeling

Coen-Martijn Hofland

Bridges Real Estate

Jacinta Akerboom
Martijn Bremmer

Bureau Spoorbouwmeester

Liesbeth Boeter

Cheops

Lex Beumer

Connexion

Remmelt-Jan Oosting

Decathlon

Rogier van der Hulst

Dorpsvereniging Penningsveer/

Spaarnwoude

Frans Olyhoek

Dura Vermeer

Joop Dijkmans

Ecoalitie

Henk Smit

Elan Wonen

Peter Jobsen

Fietsersbond

Mark Hunting
Rob Stuij

Gemeente Haarlemmermeer

Joop Slangén

HBB Groep

Janne Kraak
Gren Molenkamp
Martijn van de Poll

IKEA

Annemiek Beckers
Arjan Neuteboom
Robert Tankink

Industrie Kring Haarlem (IKH)

Robert Bloemers
Bruno Giebels
Mikkel Lévelt
Ad Liefding

Jumbo Supermarkten

Peter Blaauw
Niels Ophof

Koninklijke Johan Enschedé

Gelmer Leibbrandt

MeyeReal ESTATE

Andries Meyer

NOVA College

Talitha van den Elst
René Zaal

NS

Wendy van Dijk
Niels Herber
Daan Klaase
Wim Oosterwijk
Joris Veldboer

PdW Beheer

Paul de Winter

Peak

Dennis van Westerop

Praxis

Marcel van Bruggen

Pré Wonen

Nico Broers
Ronald Camstra
Anke Huntjes

ProRail

Luna Heringa-Taglioni
Alexandre Vanhoutte
Marije Wijga

Recreatie Noord-Holland

Miriam Brouwer
Paul Kotvis
Rik Rolleman

Rover

Nico van Nijendaal
Léon Tebbens

Staatsbosbeheer

Robert Graat

Stichting ClimateMatters

Ton Belderok

Stichting tot behoud groene

zoom Zuiderpolder

Mida Koelman

Studentenhuisvesting

Pieter Teeuwen

Synchroon

Hans Bootsma
Peter Bart
Marnix van Delft

Tauw

Hein Veldmaat

TEVA

Trinette Stolle

Urban Developers

Christiaan Reijman Hinze

Veerkwartier

Frank van Baaren

voormalig Stadsbouwmeester

Max van Aerschot

VORM

Sander Breider
Pieter van Fulpen
Fransje Sprunken
Meltem Tamer

Wibaut

Ernest van der Meijde

Wijkraad Amsterdamse Buurten

Jan Appel
Irene Helmond

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder

Bernard Felix
Ronald Fukken
Edwin Hein
Wim Kleist

Ymere

Gerrie Blok
Maartje Brand
Monique Kwaak

Gemeente Haarlem

Karin Bodewes
Mirjam Boxhoorn
Sandra Buisman
Ruben Daniels
Martijn Dekker
Marieke Geerts
Edith van Gelder
Jon Groen
Eline Hin
Paul van der Houven
Cecile Hubers
Bart Kessels
Pau Tjioe Kho
Henk Lelieveld
Michel Lems
Lexie Lommerse
Ruud Meijer
Simon Metselaar
Laura Meuleman
Bella Pover
Marten Reinstra
Monique Selten
Margo Slot
Alexander Smal
Roald van Splunter
Maaïke Stoop
Michel Termond
Hermine Teeuwen
Femke Tol
Cor Weel

Provincie Noord-Holland

Maaïke Alles
Paul Chorus
Robert Cornfield
Jelle Hengstmengel
Corine Meijer
Michel van Wijk
Jan Wijkhuizen

DOET U MEE?

Dit is de strategische visie voor de duurzame gebiedsontwikkeling van Haarlem Oostpoort, het gebied rond het station Haarlem Spaarnwoude. De inzet: Haarlem Oostpoort ontwikkelen als de nieuwe stadsentree van Haarlem. Aantrekkelijk, duurzaam en toekomstgericht.

Dit is de gedeelde ambitie van een brede groep publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen – verzameld onder de vlag van de Alliantie Haarlem Oostpoort. Gemeente en provincie hebben deze gezamenlijke ambitie vertaald in een richtinggevend toekomstperspectief voor de lange termijn: een aantrekkelijk, compact en gemengd stedelijk woon- en werkgebied met diverse voorzieningen, met een uitstekende bereikbaarheid in een recreatief groene leefomgeving. Een hoogwaardige stadsentree als het visitekaartje van Haarlem.

Deze Ontwikkelvisie is een open uitnodiging van gemeente en provincie om het gedeelde perspectief en de samenwerking te omarmen en te ondersteunen. Samen met alle alliantiepartners willen de overheden samenwerken aan de uitvoering en realisatie waarvoor eerst bestuurlijke besluitvorming nodig is. Graag vragen we U en andere partijen om samen met ons stappen te zetten naar de uitvoering om onze gezamenlijke ambities te verzilveren. Doet u ook mee?

NAAR EEN NIEUWE VOLWAARDIGE STADSENTREE!

U ziet het. We zien het allemaal. Degene die via spoor of de N200 Haarlem binnenrijdt, krijgt niet het gevoel een bruisende, innovatieve stad binnen te komen. Rond het station Haarlem Spaarnwoude ligt een soort niemandsland dat wacht op ontwikkeling. Een 'slapend' gebied dat wacht om wakker gemaakt te worden...

Met deze Ontwikkelvisie willen we het gebied Haarlem Oostpoort laten ontwaken. Onze ambitie: van Haarlem Oostpoort het nieuwe visitekaartje van de stad maken. Groen, duurzaam, aantrekkelijk en toekomstgericht. Hier presenteert het historische Haarlem zich op een 21^e eeuwse manier.

De gunstige ligging biedt Haarlem Oostpoort veel kansen als mobiliteitsknooppunt en als stedelijk ontwikkelingsgebied. De Oostpoort is goed bereikbaar binnen de metropoolregio Amsterdam met station Spaarnwoude, diverse busverbindingen en via de snelweg A9. Naast bereikbaarheid vraagt Haarlem Oostpoort ook ruimtelijk alle aandacht: er liggen grote kansen om kwaliteit toe te voegen en meer samenhang in het gebied te realiseren. Het gebied kent grote potenties om uit te groeien tot een bijzondere, aantrekkelijke 'stadsentree' voor Haarlem. Met een duurzaam perspectief voor de bestaande werkfuncties en voor nieuwe stedelijke woonvormen en voorzieningen in het gebied.

Deze ambitie is niet alleen van de gemeente, maar wordt breed gedragen door vele stakeholders binnen de Alliantie Haarlem Oostpoort. Wat in 2017 begon als een verkennend Alliantiegesprek over kwesties en kansen, is inmiddels uitgegroeid tot een brede groep betrokken partners binnen en buiten het gebied. Zo heeft deze brede Alliantie een Propositie gelanceerd – 'Samenwerken aan de nieuwe stadsentree van Haarlem' – die het gemeentebestuur warm heeft onthaald in haar coalitieakkoord.

Met deze Ontwikkelvisie neemt de gemeente het initiatief – samen met alle directe partners in de zogenoemde Cockpitgroep – om de duurzame gebiedsontwikkeling van Haarlem Oostpoort handen en voeten te geven. Om de ambities concreet te vertalen in een visie (daarbij gezegd dat de partners uit de Cockpitgroep de gedeelde ambitie ondersteunen, maar niet alle onderdelen uit de visie onderschrijven). En deze visie ter besluitvorming voor te leggen aan gemeente en provincie. Dit geeft deze visie ook formeel status als hét kompas voor verdere planvorming en uitvoering. De samenwerkingspartners brengen hierbij hun deskundigheid in om het vervolg van de visie vorm te geven.



Deze Ontwikkelvisie is het resultaat van de inzet van vele, vele betrokken partijen. Met brede Alliantiebijeenkomsten, twee rondes van thematische Tafelgesprekken, specifieke werksessies, excursies en brede bewonersbijeenkomsten hebben we samen vorm en inhoud gegeven aan onze gezamenlijke visie. Daar zijn we bijzonder trots op, en we hopen u ook!

Haarlem Oostpoort heeft nu momentum. De urgentie is groot. Aan de slag!

De Cockpitgroep van de Alliantie Haarlem Oostpoort,

BESTUURLIJKE OPDRACHTGEVERS



Floor Roduner
Wethouder gemeente Haarlem
Voorzitter Cockpitgroep



Joke Geldhof
Gedeputeerde Provincie Noord-Holland

SAMENWERKINGSPARTNERS



Kees Rutten
Directeur Regio Randstad Noord ProRail



Jos Gilliam
Directeur Recreatie Noord-Holland



Bruno Giebels
Voorzitter bestuur Industriekring Haarlem



Chris Schaapman
Directeur corporatie Etan Wonen
Namens Bouwend Haarlem



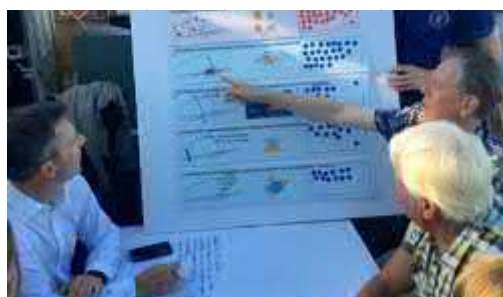
Bernard Felix
Voorzitter wijkraad Parkwijk
Namens Wijkraden Haarlem Oost





INHOUD

Samenvatting	8
1. Oostpoort in ontwikkeling!	10
1.1 Aanleiding: waarom deze visie?	
1.2 Beleidscontext: groei van Haarlem	
1.3 Ontwikkelvisie: doelen en aanpak	
1.4 Samenwerking: proces en besluitvorming	
2. Ambitie: nieuwe stadsentree	20
2.1 Historische ontwikkeling	
2.2 Oostpoort in de metropoolregio	
2.3 Identiteit: nu en in de toekomst	
3. Visie op hoofdlijnen	38
3.1 Strategische visie: ambitieus én realistisch	
3.2 Robuuste raamwerken en flexibele invulling	
3.3 Essenties van deze visie	
4. Raamwerk voor mobiliteit	50
4.1 Langzaam verkeer	
4.2 Openbaar vervoer	
4.3 Weginfrastructuur en ontsluiting	
4.4 Parkeren	
5. Casco van groen, water en landschap	60
5.1 Groene verbindingen met veenweidegebied	
5.2 Water en ecologie	
5.3 Natuurinclusief bouwen	
5.4 Station als buitenpoort	
6. Duurzame stedelijke ontwikkeling	70
6.1 Stedelijke structuur	
6.2 Programmatische invulling	
6.3 Leefbaarheid en openbare ruimte	
6.4 Duurzaamheid	
7. Perspectief op uitvoering	82
7.1 Naar een uitvoeringsstrategie	
7.2 Onderzoeken naar milieu, verkeer en impact op Stelling van Amsterdam	
7.3 Specifieke uitwerkingen met partijen	
7.4 Bestemmingsplan en financiële uitwerking	
7.5 Samenwerking en besluitvorming	
Colofon	94



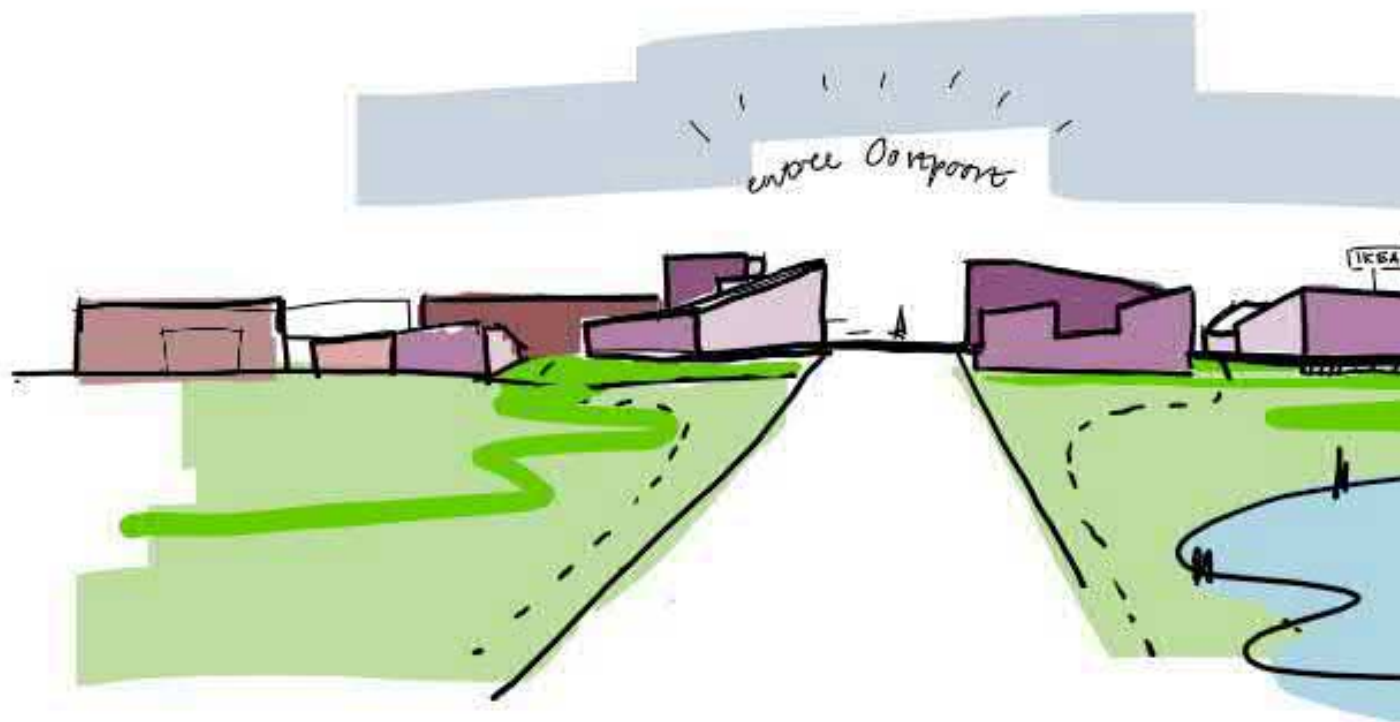
De Ontwikkelvisie Haarlem Oostpoort is een open uitnodiging van de gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland: een uitnodiging om samen aan de slag te gaan en Haarlem Oostpoort te ontwikkelen tot een hoogwaardige stadsentree. De ambitie is hier een aantrekkelijk, compact en gemengd stedelijk woon- en werkgebied te maken, met diverse voorzieningen, en met een uitstekende bereikbaarheid in een recreatief groene en duurzame leefomgeving. Het gebied heeft een gunstige ligging aan de westflank van de metropoolregio Amsterdam. Met station Spaarnwoude en buslijnen in het hart van het gebied met een directe verbinding naar de A9, liggen de kansen als mobiliteitsknooppunt en als stedelijk ontwikkelgebied voor het oprapen.

Dit is de gedeelde opvatting van een brede groep publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen – verzameld onder de vlag van de Alliantie Haarlem Oostpoort. Gemeente en provincie hebben deze gezamenlijke ambitie vertaald in een ambitieus en

realistisch toekomstperspectief voor de lange termijn, als kompas voor verdere planvorming en uitvoering. Dit vraagt om een heldere gebiedsaanpak en een voortzetting van de goede samenwerking met bewoners en private en maatschappelijke partijen in de Alliantie Haarlem Oostpoort.

De combinatie van de goede bereikbaarheid en bijzondere ligging op de rand van stad en landschap, maakt het mogelijk om Oostpoort met een stevige identiteit te ontwikkelen. Het gebied biedt kansen voor verdichten, hoger bouwen, functiemenging, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid. Hier is een kans voor de ontwikkeling van een regionale 'stadspoort' met uitstraling, met smaakmakers, met lef.

De Ontwikkelvisie heeft in de basis twee robuuste raamwerken (mobiliteit en landschap) die ruimte geven aan een open en flexibele invulling met een divers programma voor stedelijke ontwikkeling. Het raamwerk



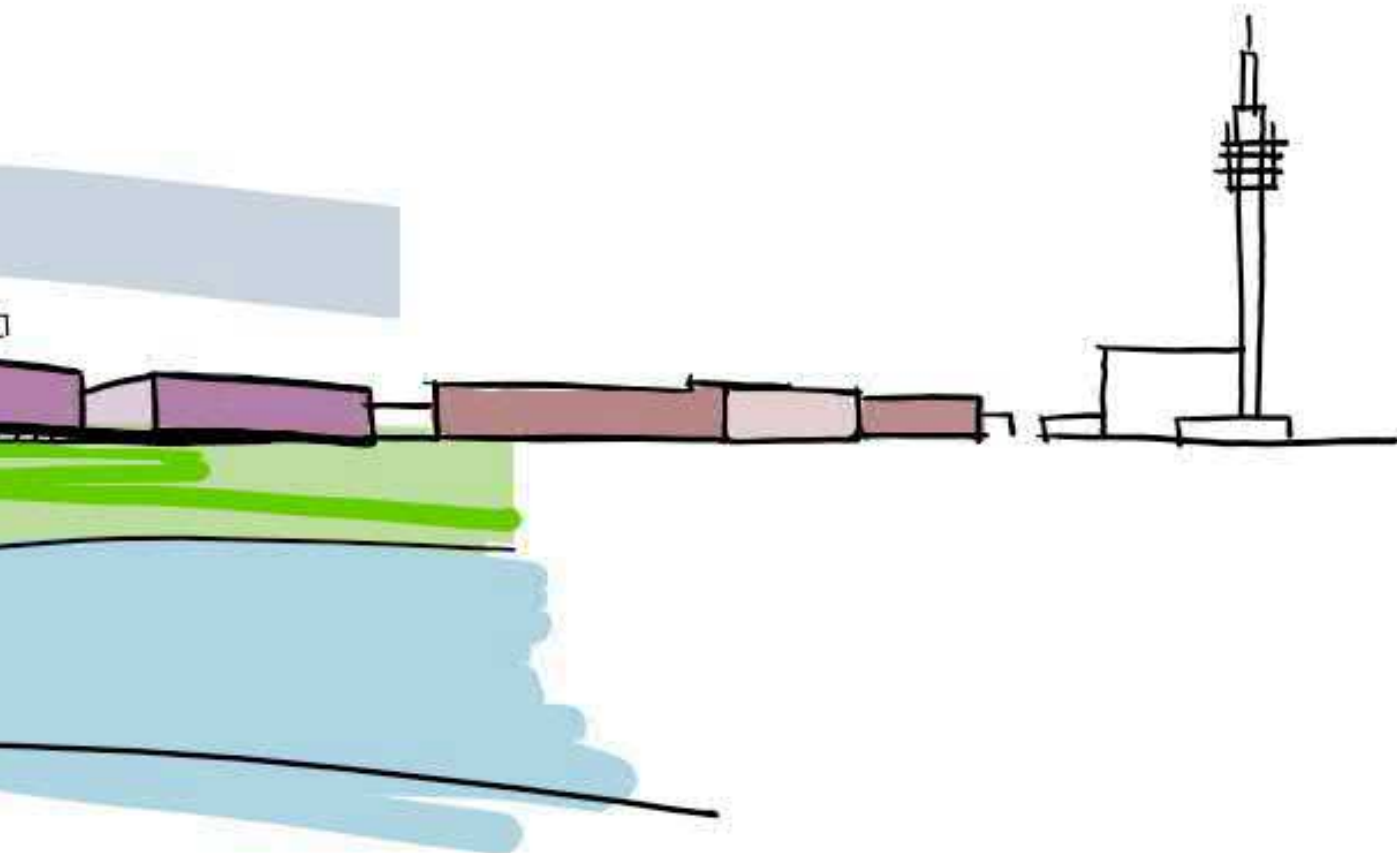
SAMENVATTING

voor mobiliteit sluit als vanzelfsprekend aan op lange lijnen in de directe omgeving en op de infrastructuur van stad en regio. Het gebied komt hiermee uit zijn isolement en wordt volwaardig onderdeel van de stad. Het raamwerk van groen, water en landschap wordt de andere drager van het gebied. Dit krijgt vorm door een robuuste water- en groenstructuur zowel in het gebied ten noorden als ten zuiden van het spoor. Deze groenstructuur hecht Oostpoort als nieuwe buitenpoort aan het buitengebied: het Liedelandchap, Spaarnwoude en de Stelling van Amsterdam. Het voorziet Oostpoort van een krachtige identiteit en de karakteristieke landschappelijke sfeer vormt een sterke basis voor een aantrekkelijk woonmilieu.

In de Oostpoort presenteert Haarlem zich op een vernieuwende manier door een hoge dichtheid en een interessante mix van functies. Naast woningbouw wordt hier ruimte geboden aan een gemengd programma met

bedrijven, kantoren, enkele gemakswinkels en andere (onderwijs)voorzieningen. Intensief ruimtegebruik geldt hierbij als voorwaarde voor een hoge kwaliteit in gebiedsontwikkeling. Daarom worden de verschillende functies op een slimme manier met elkaar gecombineerd, zowel naast elkaar als boven elkaar. Flexibiliteit is hierbij uitgangspunt.

De Ontwikkelvisie toont het duurzame toekomstperspectief voor de lange termijn. Het is een strategische visie en derhalve nog globaal van karakter. De volgende stap wordt een Strategienota, gericht op de spelregels voor bouwen en kwaliteit, fasering, met participatie met omwonenden en belanghebbenden en duurzame inpassing van omliggende bedrijven. Deze Ontwikkelvisie en de uitwerking hiervan in de Strategienota zijn samen de basis voor verdere stappen naar de uitvoering.







1. OOSTPOORT IN ONTWIKKELING!

Haarlem Oostpoort gaat een nieuwe toekomst tegemoet: van rommelige stadsrand naar nieuwe entree van de stad. Haarlem Oostpoort is één van de acht ontwikkelzones van Haarlem, waarvoor de gemeente stevige ambities koestert. Dit vraagt om een heldere gebiedsaanpak en een goede samenwerking met bewoners en private en maatschappelijke partijen in de Alliantie Oostpoort.



Studiegebied Oostpoort - ten noorden en ten zuiden van het spoor



Plangebied in vogelvlucht, kijkend richting Zuiderpolder en Parkwijk

1.1 Aanleiding: waarom deze visie?

Waar ligt Haarlem Oostpoort?

Inzet van deze Ontwikkelvisie is de duurzame gebiedsontwikkeling van het gebied rond het station Haarlem Spaarnwoude. We kijken hierbij 360 graden rondom het station: het gaat zowel om de herontwikkeling van het gebied ten noorden van het spoor, grenzend aan bedrijventerrein Waarderpolder, als de zuidzijde van het spoor, grenzend aan de woonwijk Zuiderpolder. Het plangebied omvat het gebied tussen de Oudeweg en het spoor en ten zuiden van het spoor tot aan de Diakenhuisweg. De Veerplas en het Joh. Enschedé complex begrenzen de oost- en westzijde van de gebiedsontwikkeling. Het gebied ligt op de overgang tussen bedrijventerrein de Waarderpolder en de woonwijken Zuiderpolder en Parkwijk aan de oostzijde van Haarlem.

Gebiedsurgentie: verrommeld, doorsneden, geïsoleerd

In de huidige situatie laat de kwaliteit en beleving van het gebied veel te wensen over. In de loop der jaren is het stationsgebied sterk verrommeld geraakt. Ten noorden van het station wordt het gebied gedomineerd door de overmaat aan asfalt, het autoparkeren en grote bedrijven zoals IKEA en Teva. In de directe omgeving van het station bevinden zich braakliggende kavels die al lange tijd wachten op ontwikkeling. Rond het station zijn los van elkaar steeds nieuwe reisvoorzieningen toegevoegd, waardoor de omgeving een rommelige indruk geeft. Routes, fietsenstallingen, bushaltes, P+R; het heeft geleid tot een onoverzichtelijk geheel. Ten zuiden van het station overheerst de brede weginfrastructuur en het wegviaduct aan de Camera Obscuraweg. Het gebied is doorsneden door infrastructuur, bebouwing ligt geïsoleerd en kent weinig samenhang. Voor fietsers en voetgangers is de 'spaghetti' van autoinfrastructuur moeilijk oversteekbaar. Maar bovenal: het gebied is bepaald niet het visitekaartje van Haarlem, als je hier de stad binnenrijdt.

Een flinke kwaliteitsimpuls voor Oostpoort

Haarlem Oostpoort vraagt om een forse kwaliteitsimpuls voor de toekomst. Dat is de aanleiding voor deze Ontwikkelvisie in combinatie met de ambitie van Haarlem

om in woningaantal te groeien. Met deze visie wil de gemeente Haarlem haar eigen gemeentelijke kavels tot ontwikkeling (laten) brengen, maar ook kansen creëren voor een kwaliteitsimpuls op aangrenzende kavels. Dit alles in het licht van de ambities voor stedelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en duurzaamheid.

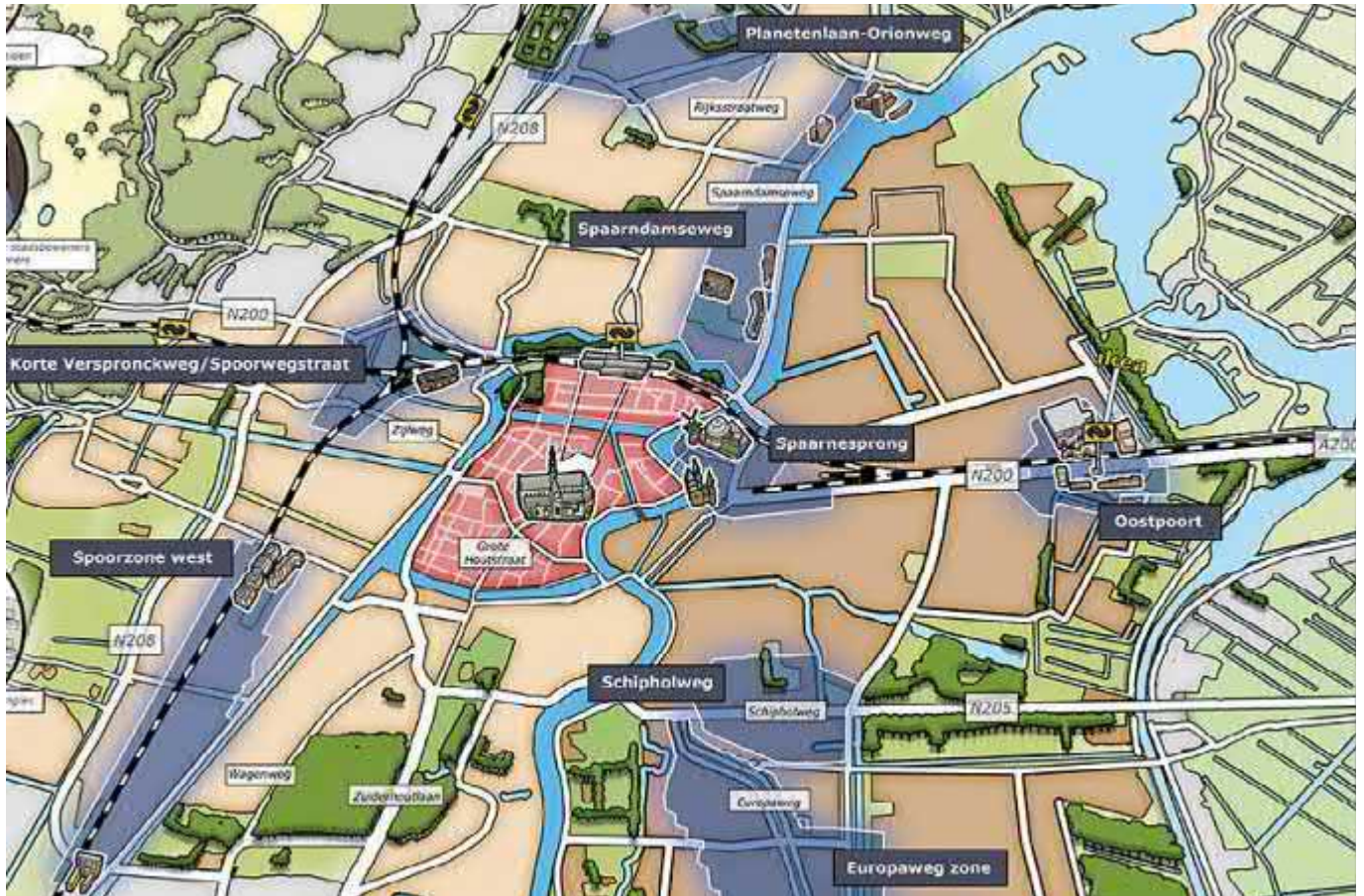
1.2 Beleidscontext: groei van Haarlem

Een rijke geschiedenis van plannen...

Deze Ontwikkelvisie is niet het eerste plandocument voor de gebiedsontwikkeling van het gebied Haarlem Oostpoort. In de afgelopen jaren hebben diverse plannen het licht gezien. Zo is er in 2003 al een Masterplan Spoorzone ontwikkeld onder leiding van stedenbouwkundige Riek Bakker. Daarna volgden diverse stedenbouwkundige studies van toenmalige stadsbouwmeesters. In 2009 heeft de zogenoemde Taskforce Ruimtelijke winst van de provincie Noord-Holland een 'assist' uitgevoerd met voorstellen om Haarlem Oostpoort om te bouwen naar een grootschalige transferium met diverse functies, samengebracht in één gebouw. Dit heeft de gemeente in 2010 vertaald in een 'Gebiedsvisie Oostradiaal', waarin de gehele spoorzone tussen binnenstad en Oostpoort in beeld kwam. In deze Gebiedsvisie werden al maatregelen voor bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling gecombineerd. Ook vanuit het provinciale programma OV-knooppunten zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd, zoals 'Maak Plaats' en een belevingsonderzoek, die informatie en kennis over het knooppunt Haarlem Spaarnwoude leveren.

Een aantal plandocumenten, zoals het Masterplan en de Gebiedsvisie, is weliswaar bestuurlijk vastgesteld, maar bleken in praktijk weinig beleidsmatige of bestuurlijke prioriteit te krijgen. Tot op heden ontbeerden plannen de werking en kracht om als kompas te dienen voor gebiedsontwikkeling van het gehele gebied. Nu ook private initiatieven in het gebied plaatsvinden, en investeerders en ontwikkelaars actief zijn, ontstaat er momentum om de ontwikkeling van Haarlem Oostpoort van de grond te krijgen. De Ontwikkelvisie is nodig om kader en structuur te geven aan marktinitiatieven.





De acht ontwikkelzones in Haarlem

Masterplan Spaarzone, 2003



Stedenbouwkundig plan Jaap Slangen, 2005



Advies Taskforce Ruimtelijke inrichting, 2009



Gebiedsvisie Ooststraat, 2010



Eerdere stedenbouwkundige plannen voor de Oostpoort

Groeiende urgentie in beleid en bestuur

Deze Ontwikkelvisie wil en kán wel die richtinggevende ontwikkelkracht bieden. Aan de basis van deze visie ligt een breed gedeeld gevoel van urgentie. Ten eerste groeit de urgentie van partijen in en om het gebied zelf. In de brede Alliantie van overheden, eigenaren, vervoerders, bedrijven, investeerders, ontwikkelaars, bewonersgroepen en maatschappelijke partijen groeit er momentum om nu écht werk te maken van de gebiedsontwikkeling, en die herontwikkeling ook te starten. Binnen de Alliantie is men erin geslaagd om belangentegenstellingen tussen werken en wonen te overbruggen, en hiermee de weg vrij te maken voor de gebiedsontwikkeling van Oostpoort.

Tevens is de urgentie in beleid en politiek sterk gegroeid. Met het lanceren van de zogenoemde 'Propositie' van de Alliantie Haarlem Oostpoort is de duurzame gebiedsontwikkeling hoog op de bestuurlijke agenda komen te staan. In het coalitieakkoord van het gemeentebestuur is deze Propositie omarmd en is ingestemd met de ontwikkeling van een gemengd stedelijk gebied.

Beleidscontext: Groei van Haarlem en OV-knooppunten

De ontwikkeling van Haarlem Oostpoort is onderdeel van het brede gemeentelijke programma 'Groeit van Haarlem'. Met dit programma heeft de gemeente zich ten doel gesteld om 10.000 woningen te realiseren tot 2025. Een groot deel van deze bouwopgave moet worden gerealiseerd in de acht aangewezen ontwikkelzones binnen de gemeente Haarlem. Oostpoort is één van deze ontwikkelzones waar relatief in korte tijd een substantieel aantal woningen gerealiseerd kan worden. De provincie Noord-Holland ondersteunt de ontwikkeling van Haarlem Oostpoort mede vanuit het programma OV-knooppunten. Vanuit dit programma wordt ingezet op bundeling van stedelijke ontwikkelingen rondom knooppunten van openbaar vervoer. Bovendien is Haarlem Oostpoort één van de regionale sleutelprojecten binnen de metropoolregio Amsterdam (MRA) voor de verstedelijkingsopgave op regionaal niveau.

1.3 Ontwikkelvisie: doelen en aanpak**Inhoudelijk doel: richtinggevend toekomstperspectief**

Het doel van de Ontwikkelvisie is het schetsen van het richtinggevende toekomstperspectief voor de duurzame gebiedsontwikkeling van Haarlem Oostpoort. Een toekomstperspectief gericht op het realiseren van een nieuw compact, stedelijk woon- en werkgebied, divers en gemengd met een gevarieerd aanbod van maatschappelijke en recreatieve voorzieningen, in een goed bereikbare en aantrekkelijke, groene leefomgeving. Ambitie is om van Haarlem Oostpoort een aantrekkelijke en volwaardige entree van de stad te maken. Haarlem presenteert zich hier op een 21^e eeuwse manier.

De Alliantie Haarlem Oostpoort ziet grote kansen voor de ontwikkeling van Haarlem Oostpoort als multimodaal OV-knooppunt én als aantrekkelijke entree voor de stad. De betrokken publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen delen met elkaar het perspectief van de 'Poort' tussen Haarlem en metropoolregio, tussen stedelijk gebied en landschap. Op regionaal niveau wordt Oostpoort gezien als een belangrijk OV-knooppunt en stedelijk ontwikkelingsgebied op lange termijn, als brandpunt binnen de metropoolregio Amsterdam. En ook op stadsniveau zijn partijen het erover eens dat Oostpoort grote kansen biedt voor de ontwikkeling van woningbouw en andere stedelijke functies, met volle aandacht voor de gevestigde bedrijven in en om het gebied. Het concept 'nieuwe 'stadspoort' biedt grondslag voor partijen om tot deze breed gedragen Ontwikkelvisie te komen.

Procesdoel: verankeren van samenwerking als Alliantie

Met deze Ontwikkelvisie markeren we ook procesmatig het resultaat van het samenwerking van een breed en divers gezelschap van partijen in en rond het gebied. Wat medio 2017 begon met een verkennend 'Alliantiegesprek', is gevolgd door een sterk interactief traject van participatie en samenwerking met alle relevante partijen. Dat maakt deze Ontwikkelvisie niet alleen van en voor de gemeente. Integendeel, het is de breed gedragen Ontwikkelvisie van de Alliantie Haarlem Oostpoort. Als inhoudelijk resultaat van vele, vele partijen die vanuit hun





Huidige situatie van Haarlem Oostpoort

ideeën en belangen, vanuit kennis en ervaringen hebben bijgedragen aan de totstandkoming van deze visie. Dat betekent zeker niet dat alle partijen het overal over eens zijn: een zorgvuldig gebiedsgericht participatieproces toont ook de verschillen in belang en positie. Dan gaat het vaak om bescherming van eigen belangen in relatie tot de collectieve ambities als geheel. Over de hoofdlijnen van deze Ontwikkelvisie is naar schatting 80 tot 90% van de betrokken partijen het eens. Resterende kwesties vragen om specifiek maatwerk op locatie, met de direct betrokken partijen. Met deze Ontwikkelvisie is het fundament gelegd.

Aanpak: twee sporen voor korte én lange termijn

Afgelopen jaar hebben we intensief gewerkt aan de duurzame gebiedsontwikkeling langs twee sporen van ontwikkeling. Het gemeenschappelijke perspectief uit de Propositie van de Alliantie hebben we vertaald naar twee ontwikkelsporen: één gericht op de korte termijn en de andere voor de lange termijn. Beide sporen lopen parallel, maar verschillen in realisatietermijn.

Korte termijn perspectief: Placemaking (< 2025)

In gang zetten van concrete, tijdelijke uitvoeringsmaatregelen om het gebied te veraangename en aantrekkelijk te maken: placemaking. En hiermee Oostpoort op de kaart zetten voor bewoners en bedrijven, maar ook voor andere overheden, ontwikkelaars en investeerders om de potenties zichtbaar te maken. Vooruitlopend op de verdere gebiedsontwikkeling.

Product: Actieprogramma voor placemaking met de inhoudelijke uitwerking van tijdelijke maatregelen, betrokken partijen, randvoorwaarden als basis voor besluitvorming.

Lange termijn perspectief: Ontwikkelvisie (> 2030)

Het maatregelenpakket (14 maatregelen) uit de Propositie van de Alliantie uitwerken tot een samenhangende visie op de duurzame gebiedsontwikkeling van het gebied. Opstellen van een strategische Ontwikkelvisie als richtinggevend toekomstperspectief voor 2030. Dit als grondslag voor een concreet ontwikkelingskader voor de aanbesteding van gemeentelijke gronden.

Product: Ontwikkelingsvisie voor gebiedsontwikkeling met hoofdlijnen van de infrastructuur, groenstructuur, functieprogramma, kwaliteitsbeelden als basis voor publieke besluitvorming en voor een nieuw bestemmingsplan en een toetsingskader voor projecten van private partijen.

Dit voorliggende product is de Ontwikkelvisie waarin het lange termijn perspectief wordt geschetst. Parallel hebben we een separate rapportage opgesteld voor de placemaking op korte termijn. De beide producten samen moeten leiden tot besluiten over inzet, uitvoering, aanbestedingen, in ontwikkeling brengen van (gemeentelijke)gronden en de benodigde bestemmingswijzigingen.

1.4 Samenwerking: proces en besluitvorming

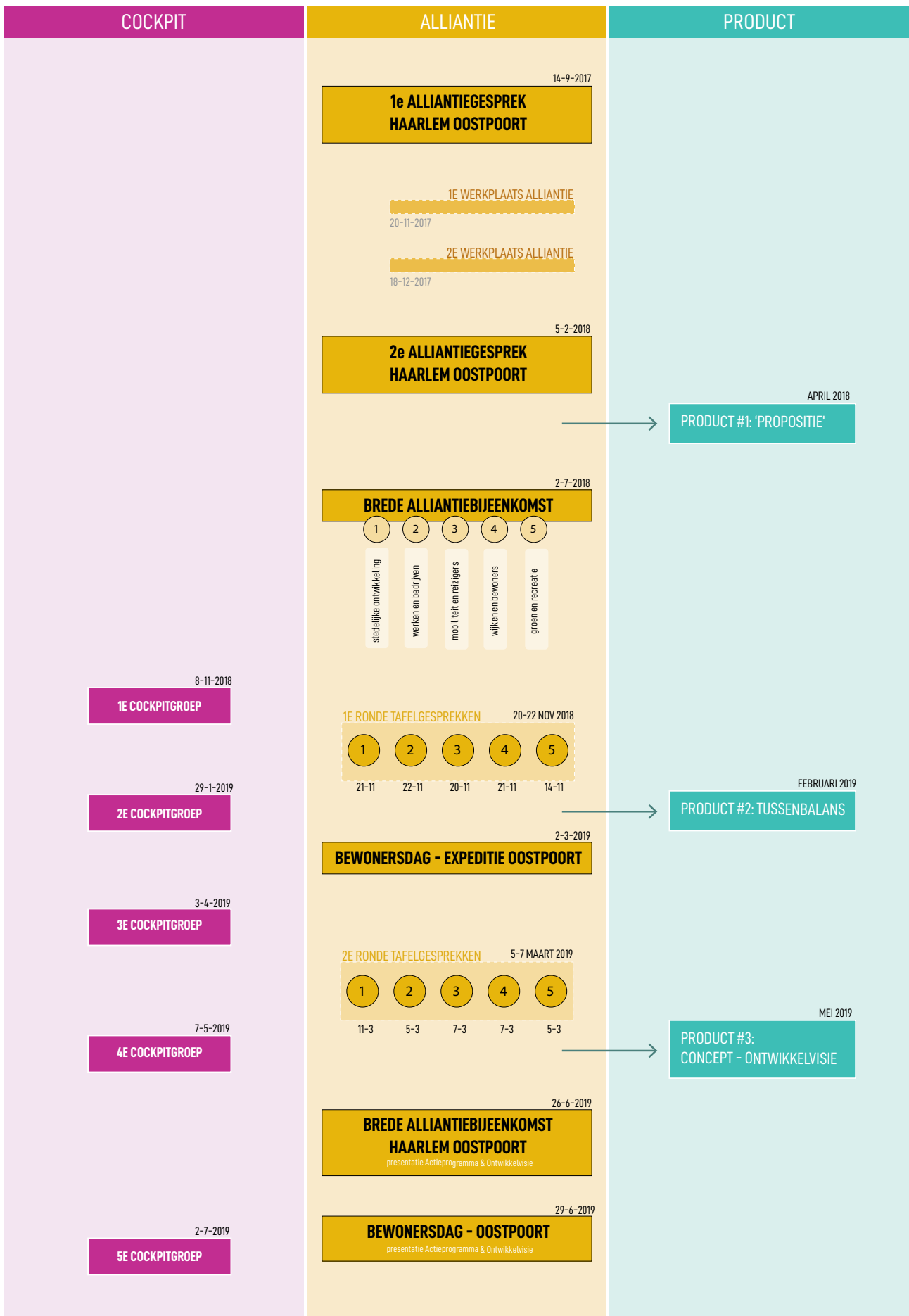
Een brede Alliantie voor Haarlem Oostpoort

Sinds de start van het zogenoemde 'Alliantiegesprek' in september 2017 zijn er grote stappen gezet naar een brede alliantie van publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen. Een breed en divers samengesteld groep stakeholders in en om het gebied: naast de gemeente en provincie, NS, ProRail, mobiliteitsorganisaties, bedrijfsleven en Industriekring Haarlem, ontwikkelaars, corporaties en investeerders, grote vastgoed- en grondeigenaren, maar ook bewonersorganisaties, wijkraden, recreatie- en natuurorganisaties, belangengroepen, onderwijsinstellingen, maatschappelijke instellingen en zorgorganisaties. Een groep geallieerd op het gedeelde toekomstperspectief voor Haarlem Oostpoort.

Propositie en Alliantiepact voor Oostpoort

Partijen zijn actief met elkaar de dialoog aangegaan over de toekomstige ontwikkeling van Haarlem Oostpoort. In de eerste fase heeft dit geleid tot een gedeelde perceptie over de urgentie kwesties en kansen voor het gebied. In twee Werkplaatsen zijn deze ontwerpverkend naar een aantal oplossingsrichtingen. Dit heeft geleid tot een zelfverkozen prioriteitsstelling van 14 maatregelen die zijn vastgelegd in een Propositie en een informeel 'Alliantiepact' begin 2018. Met dit Alliantiepact is een





Samenwerkingsproces van de Alliantie Haarlem Oostpoort

doorbraak bereikt in de gevestigde (bedrijfs)belangen, waardoor ruimte is gekomen om andere functies in Oostpoort te ontwikkelen. Dit maakt de weg vrij voor de integrale gebiedsontwikkeling van een gemengd stedelijk gebied. En dit is overgenomen in het huidige coalitieakkoord van het gemeentebestuur, en verankerd geraakt in de beleidsontwikkeling voor Haarlem Oostpoort.

Twee Tafelronden met vijf thematische tafels

Het afgelopen jaar hebben we alle deelnemers aan de Alliantie opnieuw breed betrokken bij de totstandkoming van deze visie. Inmiddels was het aantal betrokkenen over de 100 personen, waardoor we de Alliantie hebben opgedeeld in vijf thematische Tafels (stedelijke ontwikkeling, werken en bedrijven, mobiliteit en reizigers, wijken en bewoners, en groen en recreatie). In november 2018 hebben we een 1^e Tafelronde van deze vijf tafels georganiseerd over de toekomstige identiteit van Oostpoort en de vertaling hiervan in functies en programma's. Dit hebben we gedaan aan de hand van een interactieve 3D-LEGO maquette van 5 x 5 meter van het gebied. Tijdens de 2^e Tafelronde van de vijf tafels in maart 2019 hebben we de hoofdlijnen van de Ontwikkelvisie gepresenteerd en via een tentoonstelling de feedback van steunbetuigingen en kritische noten op een interactieve manier opgehaald. Naast deelname van bewonersgroepen aan de Tafelronden, hebben we een brede bewonersdag – Expeditie Oostpoort – georganiseerd met fietsexcursies en deelname van meer dan 100 bezoekers. Dit alles ligt aan de basis van deze Ontwikkelvisie.

'Cockpitgroep' met de directe Alliantiepartners

Het afgelopen jaar hebben we de samenwerking ook meer geformaliseerd en verder verstevigd door oprichting van een zogenoemde 'Cockpitgroep' van de Alliantie.

Primair hebben gemeente en provincie hiermee directe samenwerking gevonden met alliantiepartners die met hun achterbannen het verschil kunnen maken. De Cockpitgroep is ondersteund door een slagvaardig, jong kernteam en door een serie intern gemeentelijke Werkplaatsen, waarin de beleidsambities en expertise van verschillende gemeentelijke afdelingen zijn samengebracht in de totstandkoming van deze visie. Bovendien hebben we adviezen gekregen, gericht op ontwerp en kwaliteit van een zeer ervaren Intervisieteam, bestaande uit Spoorbouwmeester Eric Luiten, Marlies van Diest en Thijs Asselbergs. En ook de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) heeft het kernteam geadviseerd over de hoofdlijnen van deze Ontwikkelvisie.

Status en besluitvorming van de Ontwikkelvisie

Deze Ontwikkelvisie is opgesteld onder begeleiding van de Cockpitgroep van de Alliantie, onder voorzitterschap van wethouder Floor Roduner. Het doel is deze Ontwikkelvisie ter besluitvorming voor te leggen aan het College van B&W en de gemeenteraad van de gemeente Haarlem, en tevens ter besluitvorming aan te bieden aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland. Na vaststelling door het College van B&W wordt deze Ontwikkelvisie formeel voorgelegd voor inspraak. In een periode van 6 weken is er ruimte voor discussie, reacties en indiening van zienswijzen. Na de inspraakperiode worden alle ingebrachte zienswijzen verwerkt in de definitieve Ontwikkelvisie die in het najaar formeel door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De definitieve Ontwikkelvisie zal ook ter besluitvorming worden aangeboden aan het College van Gedeputeerde Staten. Dit geeft de Ontwikkelvisie bestuurlijke status en formeel rechtskracht als basis voor het nieuwe bestemmingsplan en de uitvoeringsstrategie.







2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

De strategische ligging en de bereikbaarheid, met kwaliteiten als buitenpoort en entree van Haarlem, maakt het mogelijk om Oostpoort met een stevige identiteit te ontwikkelen. Het gebied biedt kansen voor verdichten en hoger bouwen, met kwaliteit en duurzaamheid. De gewenste identiteit in de toekomst: een regionale 'stadspoort' met een duidelijke economische functie in de metropoolregio Amsterdam. Met ruimte voor smaakmakers. Een gebied waar lef wordt getoond.



Oude Amsterdamsevaart richting Haarlem



1930 Amsterdamsevaart richting Amsterdam

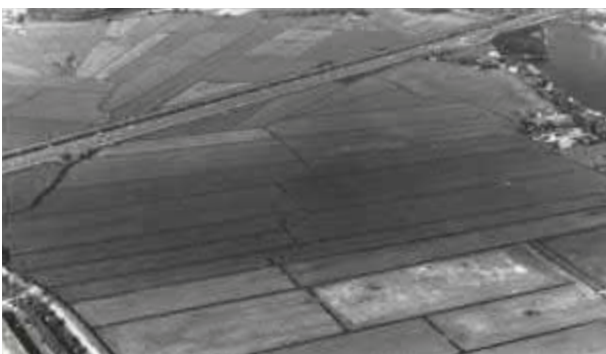


blauwetrans.nl

Tramlijn Amsterdam-Haarlem bij halte Spaarnwoude

FASEN VAN BEBOUWING IN OOSTPOORT

gemeente-archief



Onbebouwde Veerpolder

gemeente-archief



1987 Kegge-Stastokviaduct

gemeente-archief



1994 Veerplas

gemeente-archief



1998 IKEA en station Spaarnwoude

2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

2.1 Historische ontwikkeling

Haarlem Oostpoort is sinds de aanleg van de trekvaart onderdeel geweest van een belangrijke transportcorridor en entreegebied van Haarlem 'avant la lettre'. Het gebied fungeerde lange tijd als doorvoerplek maar sinds de aanleg van de viaducten Stastok en Kegge, vestiging van enkele grote bedrijven (waaronder IKEA) en de aanleg van het station, ook steeds meer als eindbestemming.

Van veenontginning tot elektrische tram

De verkavelingsstructuur van het veenlandschap is gericht op oudere pré-stedelijke elementen in het landschap, zoals de Oude Haarlemmerweg (Oudeweg) en watergang het Vuilrak richting Penningsveer. Deze zijn in de 20e eeuw aangepast om plaats te maken voor de bedrijventerreinen. Ten behoeve van waterberging en recreatie is de Veerplas aangelegd, waardoor het overgebleven veenlandschap met de kenmerkende radiale waaierverkaveling alleen nog langs de rand en aan de overzijde van de Binnenliede waarneembaar is. De aanleg van de Stelling van Amsterdam heeft ook invloed gehad op de cultivering van het open landschap vanaf de oostzijde van het water.

Het gebied kent twee sterk structurerende elementen die parallel lopen in het landschap: de Amsterdamsevaart (sinds 1631) en de spoorlijn (sinds 1832). Tezamen met de uitbreiding van de weg hierlangs en tussen 1904 en 1957 ook een elektrische tram, werd deze oostwestelijke lijn in het landschap een steeds bredere grens tussen noord en zuid. Een aftakking van het tramspoor langs de Amsterdamsevaart liep tussen 1900 en 1940 naar het zuiden, langs de Joodse begraafplaats, en bepaalde mede de structuur en opzet van de Parkwijk en de Zuiderpolder.

Van de ontwikkelingen in de afgelopen tien eeuwen zijn nog vele structuren en elementen in Oostpoort en omgeving zichtbaar. Delen hiervan kunnen geïntegreerd of opgewaardeerd worden in de gebiedsontwikkeling. In de tabel zijn de ontwikkelingen benoemd die plaats vonden in en rondom het Oostpoortgebied in het (toen nog) open veenweidegebied. Op de kaart met de situatie van 1950 zijn nagenoeg nog alle genoemde elementen te vinden.

10e - 13e eeuw: ontginning veengronden, resulterend in kenmerkend *slagenlandschap* (thans veenweidegebieden), zoals de Veerpolder.

1521: aanleg vaste verbinding ter plaatse van het huidige Penningsveer over rivier de Liede. Tot die tijd was ter plaatse een veer. De route tussen Haarlem en Amsterdam via Penningsveer, Spaarnwoude, Halfweg en Sloterdijk was de kortste verbinding over land met Amsterdam. De *Oudeweg* (toen "Oude Haarlemmerweg") was de verbinding naar Haarlem.

1631: start dienst trekschuiten tussen Haarlem en Amsterdam (*eerste trekvaart* in Holland).

1762: Jaagpad langs de trekvaart krijgt wegverharding: ontstaan van de *Haarlemmerweg*. De trekschuit was de meest comfortabele en regelmatige vorm van transport in de 17e en 18e eeuw.

1839: start treindienst Amsterdam en Haarlem (*eerste Nederlandse spoorlijn*). De trekschuit legde het af tegen de snellere trein. Regelmatig scheepvaartverkeer eindigde in 1883.

1901: in gebruik name Fort bij Penningsveer en Fort bij de Liebrug (*Stelling van Amsterdam*). Oostpoort ligt binnen de schootcirkels en inundatiegebieden van deze forten.

1904 - 1957: elektrische tramlijn Amsterdam (Spui) - Haarlem (Tempeliersstraat) - Zandvoort. De lijn liep tussen trekvaart en Haarlemmerweg en behoorde tot de belangrijkste en drukste interlokale tramlijnen van Nederland. Vanaf 1957 is dit *buslijn 80* geworden.

1912 - 1935: stoomtreindienst Aalsmeer - Haarlem over huidige *Meerspoorpad*. Deze lijn kruiste de elektrische tram gelijkvloers bij het nog bestaande Station Rijksstraatweg (westzijde Oostpoort). De lijn loopt langs de toen al aanwezige *Joodse begraafplaats* (1877).





Op de kaart 1950 zijn alle belangrijke structuren vanaf de 10e eeuw tot WOII nog te vinden.



Op de kaart 1970 staat de planmatige verstedelijking van Haarlem in oostelijke richting (Waarderpolder en Parkwijk).

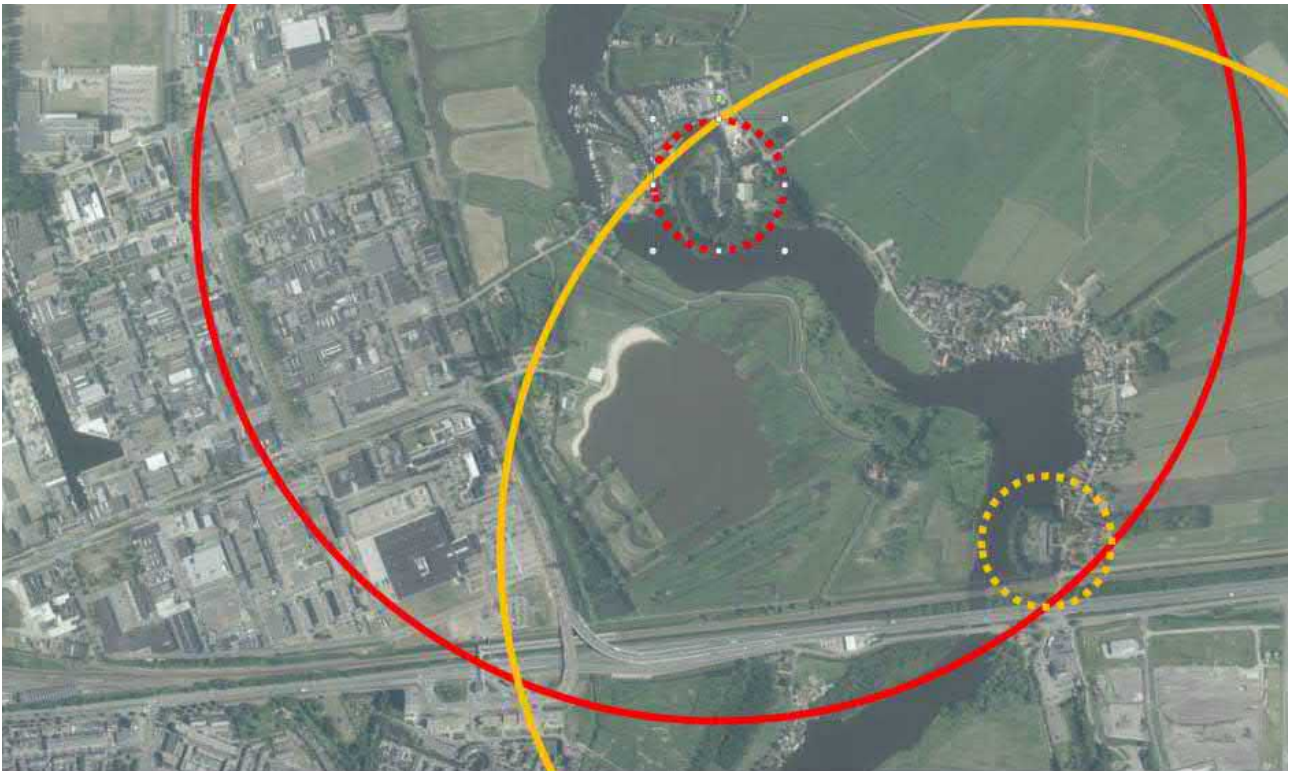
2. AMBITIE: EEN NIEUWE STADSENTREE



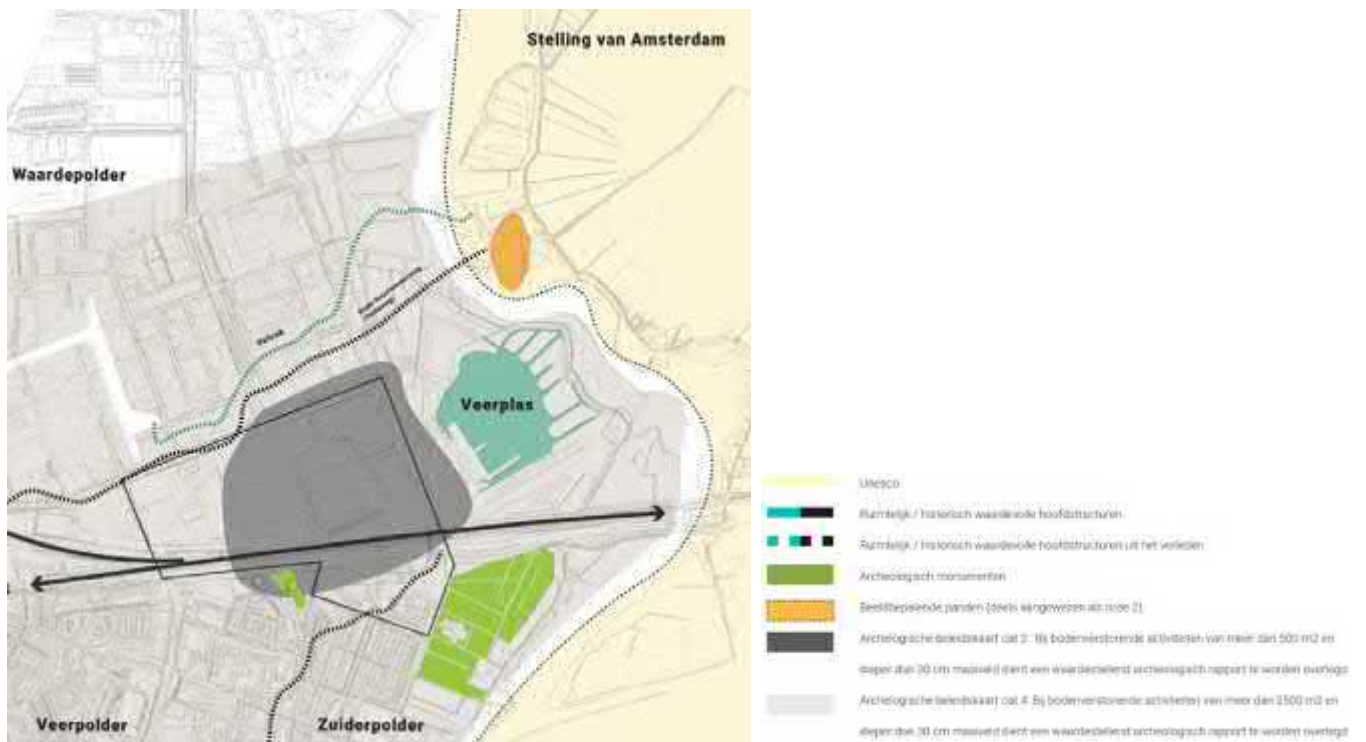
Op de kaart 1990 is de Oudeweg verbonden aan de N200 en ter plaatse van Oostpoort het zandpakket voor verdere verstedelijking, de beginbebouwing van Zuiderpolder is zichtbaar.



Op de kaart 2010 zijn gebouwen van Ikea en Teva en het station Spaarwoude zichtbaar, woonwijk Zuiderpolder is gebouwd. De Veerplas is aangelegd in lijn van oude waaiervelding.



Een deel van Oostpoort valt onder de schootskringen van de forten van de Stelling van Amsterdam



Archeologische kenmerken in Oostpoort

2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

Snelle groei van de stad richting oosten

De Oostpoort ligt op het grensvlak van stad en veenweidegebieden. In feite ligt Oostpoort ook in het veenweidegebied, echter op een opgespoten zandlaag van 2 en deels 3 meter dik (zie hoofdstuk 5). De huidige situatie is een resultaat van snelle verstedelijking in de periode na 1955. In de periode tot 1975 is uitvoering gegeven aan een planmatige, oostwaartse aanleg en uitbreiding van het industrieterrein Waarderpolder, vanaf het gebied van de Lichtfabriek. In 1968 verschijnt het opvallendste gebouw: de 150 meter hoge PTT-zendmast.

Aan de zuidkant van de Oostpoort ontwikkelt zich de stad verder onder invloed van de stedelijke uitbreidingsplannen van onder andere L.C. Dumont met woonwijken die in verschillende periodes van de 20ste eeuw ontstaan. Het Meerspoorpad vormde tot de jaren negentig de nieuwe oostgrens van de stad (bouw Parkwijk). De uitbreiding van infrastructurele werken (verbreden N200, aanleg N205 en snelweg A9) leidt tot steeds meer verknoping van Haarlem in de regio, maar ook tot een toenemende barrièrewerking van infrastructuur. Het gebied Oostpoort kreeg daar een belangrijke plek in, als verbindingzone van de (op een nieuw tracé aangelegde) Oudeweg naar de N200 en A9. Het sluitstuk van het gebied is het hoge verkeerstalud met fly-over tussen de Waarderpolder en het veenweidegebied. De huidige structuur van en gebruiksfuncties in de Oostpoort zijn gevormd in de periode 1985-2010. In die periode vestigen zich grote bedrijven als IKEA en Teva, en wordt in 1998 het station Haarlem Spaarnwoude aangelegd.

Archeologie in beeld

Oostpoort ligt binnen de strandvlakte tussen de strandwal van Spaarnwoude en de Haarlemse strandwal. Er zijn aanwijzingen dat tussen de strandwallen kleinere strandwallen en zandopduikingen (Oude duinafzettingen) hebben gelegen die voor menselijk gebruik geschikt waren vanaf circa 5200 jaar geleden. Bij onderzoek aan de Swensweg, ten westen van de IKEA, werd in de strandvlakte enig reliëf aangetroffen (Oude duinafzetting met potentieel archeologisch niveau).

In het noordelijk deel van de wijk Zuiderpolder zijn aanwijzingen gevonden voor het gebruik van het veengebied dat is ontstaan op de strandvlakte (Bronstijd). Ook huisplaatsen en bewoningssporen uit de late middeleeuwen zijn daar aangetroffen, waaronder resten van een 12e eeuwse boerderij. In de Veerpolder, ter hoogte van de huidige kruising Bohnweg en Camera Obscuraweg, zijn ook resten van een boerderij uit de 12e eeuw gevonden. De sporen van de beide boerderijen bevonden zich direct op het veen en zijn verlaten na overstromingen aan het einde van de 12e eeuw.

Het uiterste zuidoostelijke deel van de Oostpoort grenst aan/valt binnen een Archeologisch Rijksmonument (532446). Hier worden bewoningssporen verwacht uit het middenneolithicum tot en met de midden ijzertijd (5200 tot 2250 jaar geleden). Bodemversturende werkzaamheden dieper dan 30 cm beneden maaiveld zijn hier zonder een monumentenvergunning, verboden.

Binnen Oostpoort gelden twee beschermingscategorieën (zie Archeologische Beleidskaart). Het grootste gedeelte van de zone behoort tot categorie 2 (middelhogere archeologische verwachting), vanwege de verwachte kleine strandwallen en zandopduikingen, de bewoningssporen uit de prehistorie op het veen en bewoningssporen en huisplaatsen uit de late middeleeuwen. In deze zone kunnen ook resten, zoals beschoeiingen en kadewerken, verwacht worden die verband houden met de in 1631 tussen Haarlem en Amsterdam aangelegde trekvaart. Een klein gedeelte in het zuiden en het zuidoosten van de ontwikkelzone behoort tot de lagere categorie 4. Hier zijn geen aanwijzingen voor middeleeuwse huisplaatsen gevonden. De afdeling Omgevingsbeleid / Erfgoed van de gemeente heeft nadere gegevens, waaronder verkennend booronderzoek.

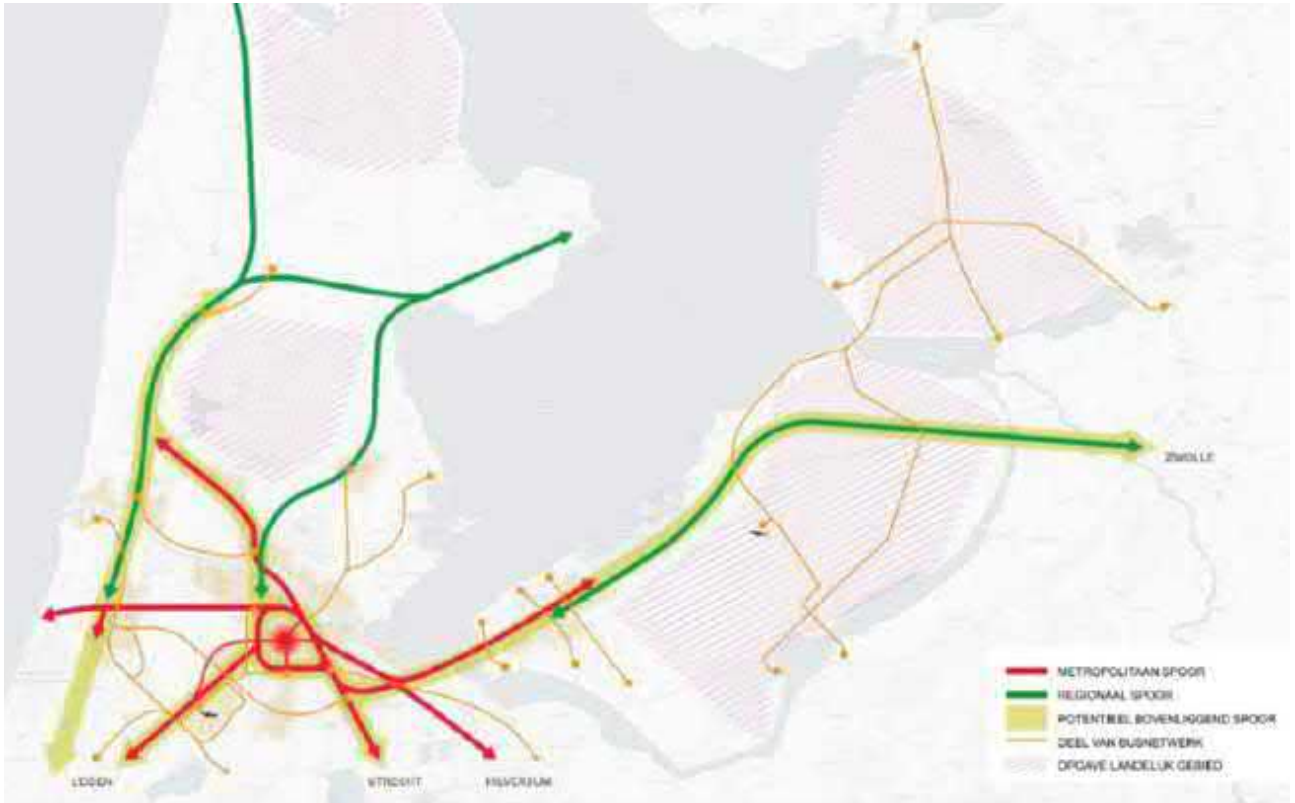
Cultuurhistorische waarden integreren

De overgang van Waarderpolder en Oostpoort naar het veenweidegebied is nu door de Oudeweg een rigide, rechte lijn in noord-zuid richting. Het is van belang dat bij ontwikkelingen in de stadsrand, goed wordt beoordeeld hoe stad en landschap in elkaar overgaan. De beleving



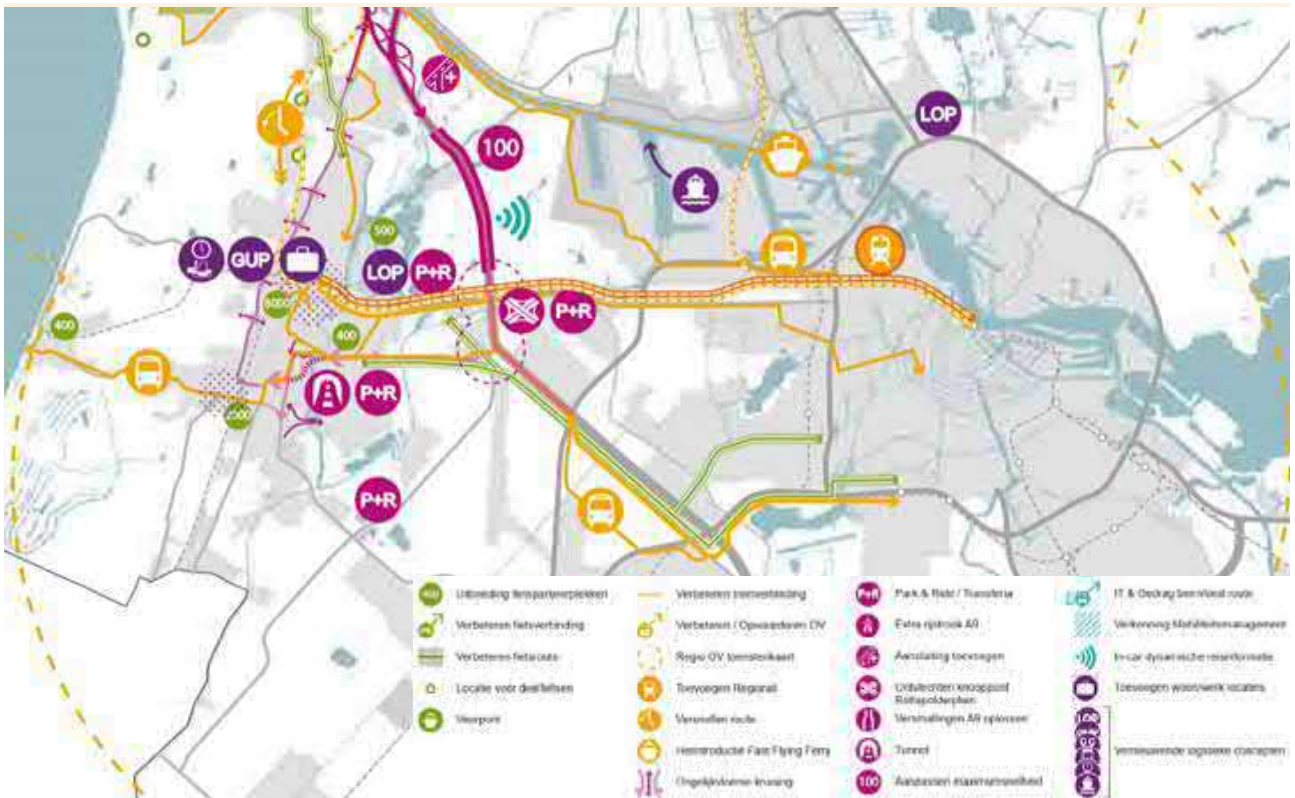
Regionale ambitie voor mobiliteit

Regionaal OV ambitiebeeld 2040



Spoor tussen Amsterdam en Haarlem, met Spaarnwoude als tussenstation, aangewezen als belangrijk metropolitaan spoor in de regio

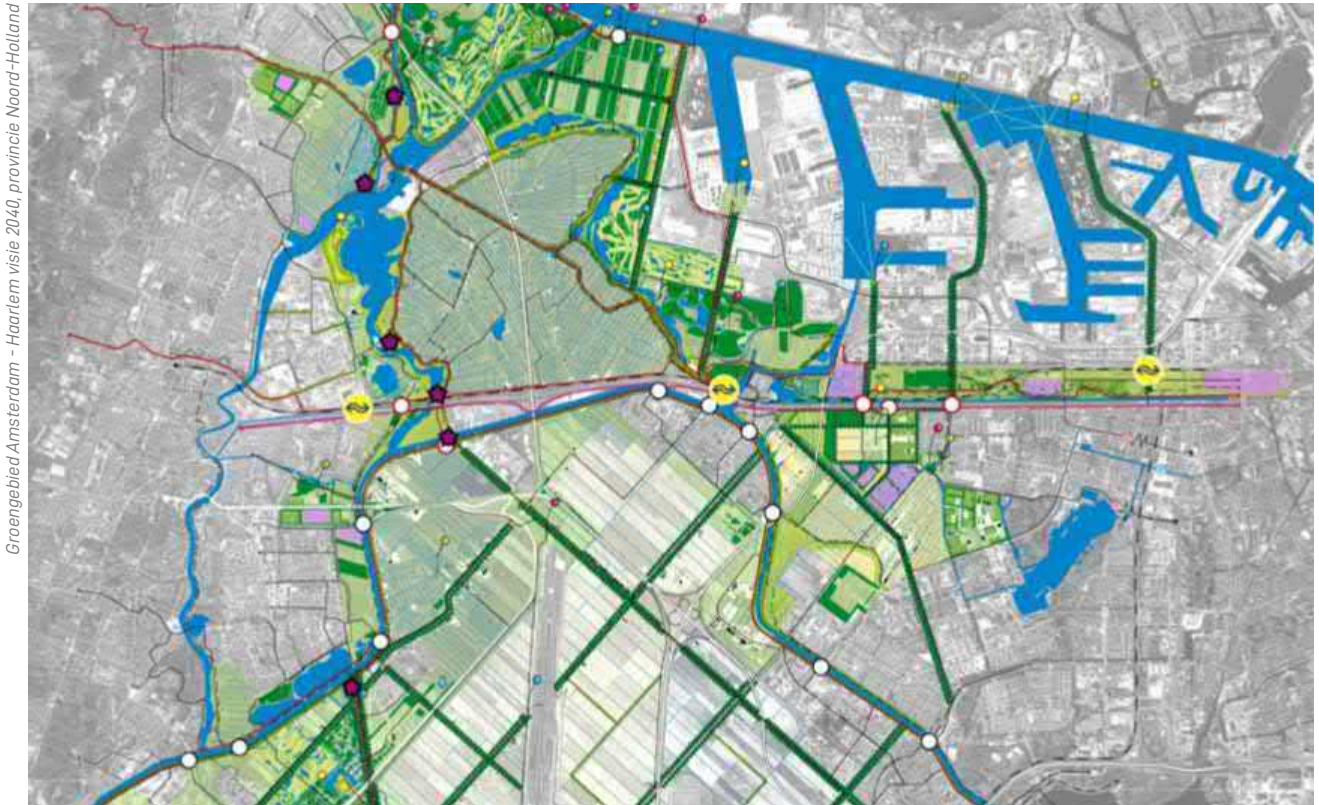
MIRT-NowA



Station Spaarnwoude met belangrijke transferfunctie in de noordwestflank van de MRA

2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

Regionale ambitie voor landschap



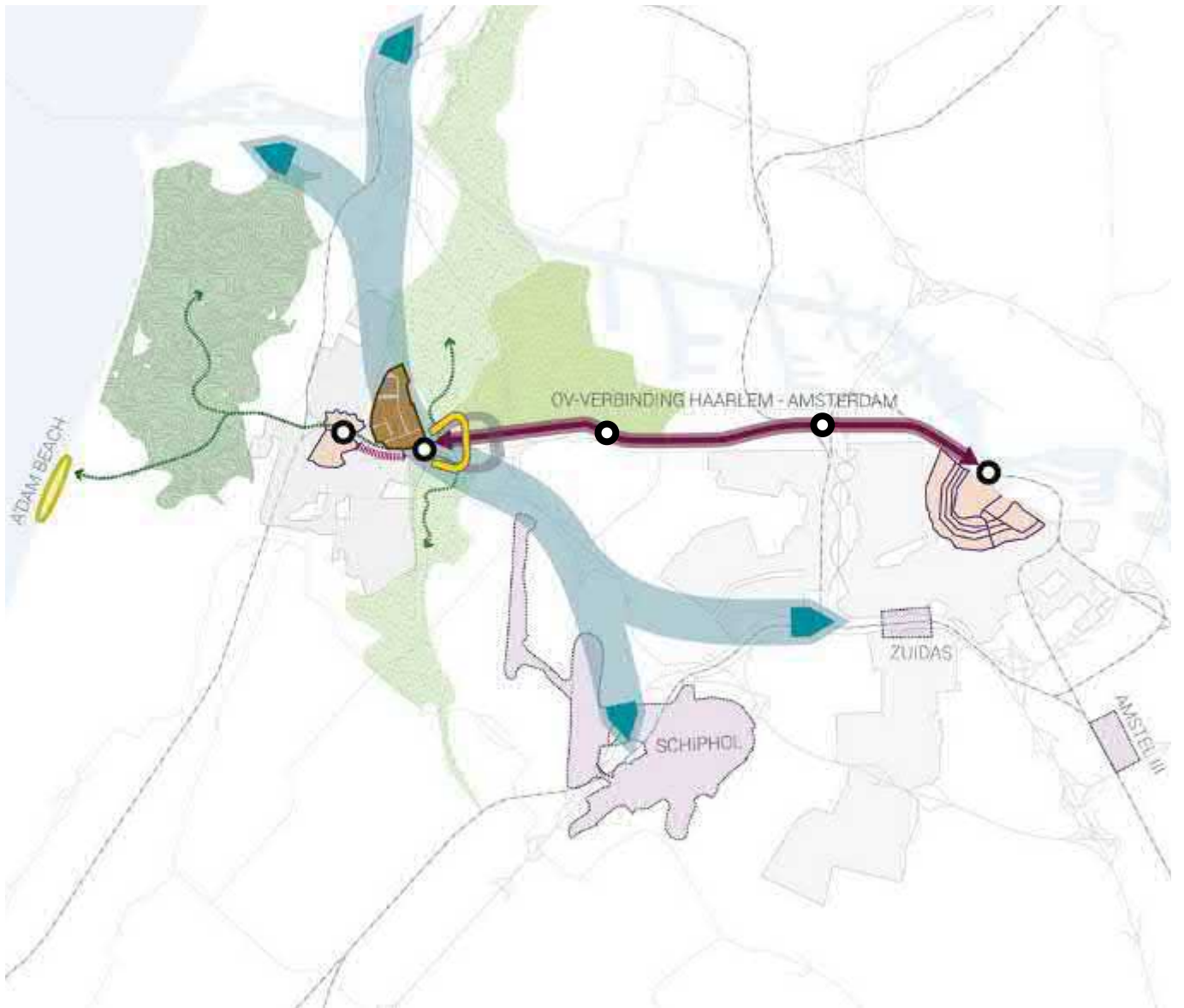
Groengebied Amsterdam - Haarlem visie 2040, provincie Noord-Holland

Groene ambitie Metropoolregio Amsterdam



Spaarnwoude Park - Recreatie Noord-Holland, Groundfloor, Studio en UNstudio

Oostpoort als belangrijke entree tot het metropolitane Spaarnwoude Park



Strategische positie van Oostpoort in de Metropoolregio Amsterdam

2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

van de overgebleven verkavelingsstructuren in het veenlandschap is van waarde. Ook de zichtbare beleving van de stad vanuit het omringende landschap is van waarde. In het inmiddels ontstane silhouet van de stad vanaf het open gebied ten oosten van de Waarderpolder beheerst een aantal hoge elementen het beeld; de kantoorstoren Oostpoort Centre bij station Spaarnwoude, de IKEA reclamemast en de zendmast als veruit hoogste element in de omgeving. Tussen de laatste twee is in de verte nog de toren van de St. Bavo waarneembaar. Dit klassieke silhouet en beeldmerk van Haarlem is van waarde, maar is al enige tijd niet meer het hoogste oriëntatiepunt in de omgeving.

Ook wordt ook een overgang ontworpen naar de grootschalige stedelijke ontwikkeling uit de jaren 1985-2000. Het veenweidelandschap wordt als 'groene vingers' naar binnen gehaald. Separaat is een door de provincie en MRA ondersteunt onderzoek gestart naar haalbaarheid van herstel van de trekvaart.

In de forten van de Stelling van Amsterdam zijn en komen nieuwe zakelijke, maatschappelijke en publieke functies. Rondom de forten lagen inundatievelden en de buitenste schootskringen van fort Penningsveer (rood op de luchtfoto) en fort aan de Liebrug (geel) lopen door Oostpoort. In de openbare ruimte zou dit op enerlei wijze zichtbaar gemaakt kunnen worden. Ten aanzien van bebouwing binnen de schootskringen dient rekening te worden gehouden met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie van de Provincie. Het voormalige tracé van de stoomtreindienst Aalsmeer - Haarlem is in gebruik als fietspad (Meerspoorpad) en kan doorgetrokken worden door het gebied Oostpoort naar de Waarderpolder.

Behoud waardevolle bebouwing en structuren nabij het plangebied

Monumenten

- Joodse begraafplaats (gemeentelijk monument, nummer 59-0223, Amsterdamsevaart 280, aanlegjaar 1885, bouwjaar kapel met reinigingshuis 1922-23)
- Terrein met bewoningssporen uit middenneolithicum tot en met middenijzertijd (archeologisch

rijksmonument, nummer 532446, zuidelijk van Robertus Nurksweg en westelijk van Liewegje)

Beeldbepalende panden

- Woning (voormalig haltegebouw HIJSM, Amsterdamsevaart 274, bouwjaar ca. 1900, chaletstijl)
- Bewaarderswoning bij Joodse begraafplaats (Amsterdamsevaart 278, bouwjaar 1936)

Waardevolle structuren en gebieden

- Stelling van Amsterdam, Unesco Wereld Erfgoed
- Polderlandschap met Oudeweg en Veerpolder

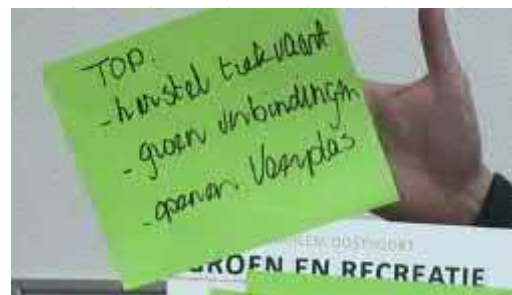
2.2 Oostpoort in de metropoolregio

De Oostpoort ligt - meer dan elk ander deel van Haarlem - in de directe invloedssfeer van de MRA. Haarlem als geheel is onderdeel van de westflank van de MRA, waarbij Oostpoort letterlijk het dichtst aangehaakt is op de MRA-ontwikkelingen. Het is benoemd als regionaal sleutelproject MRA, met kansen voor regionale oplossingen voor bijvoorbeeld wonen, kantoren en hotel en een metropolitane mobiliteitssprong. Als contrast tot de historische binnenstad presenteert Haarlem zich hier als innovatieve en duurzame stad, zichtbaar in de metropoolregio.

Positionering Oostpoort in metropoolregio

Uit de MRA Ontwikkelagenda Spoor (2015) blijkt dat de lijn Haarlem - Amsterdam nog is onderbenut in vervoerswaarde, bereikbaarheidskansen en corridorontwikkeling. Als ontwikkelopgave is genoemd het opwaarderen van het Hoogwaardig openbaar vervoer in de driehoek Haarlem - Hoofddorp/Schiphol - Sloterdijk. In een vervolgstudie (Regionaal OV Ambitiebeeld 2040, 2016, i.o.v. Platform Bereikbaarheid MRA) is als denkrichting beschreven de lijn op te waarden tot een metropolitane spoor, als een van de zes spoorradiëlen vanuit Amsterdam de Randstad in.

Het Rijk werkt via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) samen met decentrale overheden aan investeringen in ruimtelijke projecten en programma's. Een van de deelgebieden is NowA, de





Impressie van mogelijke nieuwe identiteit: Oostpoort als toegangspoort naar het landschap



Impressie van mogelijke nieuwe identiteit: Oostpoort als innovatieve maakwijk

2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

Noordwestkant van Amsterdam, waaronder Haarlem valt (zie uitsnede kaartbeeld).

Hier zijn diverse bereikbaarheidsopgaven en hieraan gerelateerde ruimtelijke opgaven:

1. Afstemmen bestaande en nieuwe woon- en werklocaties met bereikbaarheidsopgaven;
2. Verbeteren ketenmobiliteit (auto-trein-OV-fiets) en stimuleren alternatieven voor auto;
3. Aanpassingen aan (weg)infrastructuur;
4. Innovatieve oplossingsrichtingen - Smart Mobility.

In het NowA-rapport (2017) is het verband tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit uitgewerkt en een analyse uitgevoerd aan de hand van drie ontwikkellocaties, waaronder Oostpoort en omgeving. Hierin is aangegeven dat Oostpoort veel kansen biedt als locatie voor verdichting rondom het station en wordt daarbij programmatisch uitgegaan (MIRT-NowA) van uitwerkingen voor P+R functies, waaronder 800 fietsparkeerplaatsen en vernieuwende logistieke concepten.

Voor Oostpoort is het van belang (aan te haken op) het onderzoek naar verbetering van de doorstroming op het Rottepolderplein en het effect daarvan op Oostpoort. Daarnaast zijn verbeteringen op de Kennemerlijn (traject Corridorialog Kennemerlijn) en de aanpak van de Velservoog (ook A9) een uitvloeisel van MIRT-NowA en van invloed op Oostpoort.

Positionering in landschap Spaarnwoude

Voor het naastliggende veenweidegebied stelt gebiedsbeheerder recreatieschap Spaarnwoude een visie op voor 'Spaarnwoude Park 2040'. Die visie heeft als doel om nieuwe beleidsrichtingen en accenten van de Provincie Noord-Holland en MRA op gebiedsniveau tot uitdrukking te brengen en om al bestaande plannen (zoals visie Groengebied Haarlem- Amsterdam 2040) om te buigen naar een actiegericht kader. Een van de belangrijkste aandachtspunten is de recente provinciale aanwijzing van o.a. het gebied rondom de Veerplas als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Op

basis van deze visie zal worden gewerkt aan een betere aanhaking op het stedelijk gebied (vooral voor langzaam verkeer) en de verdere ontwikkeling als centraal recreatiegebied binnen de groeiende MRA. Natuur- en recreatieontwikkeling lopen daarin meer samen op, afgestemd op allerlei ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid, economie, mobiliteit, cultuurhistorie en toerisme.

De plannen voor Oostpoort en Spaarnwoude Park grijpen in elkaar. Dit biedt kansen voor het samen optrekken in het project Buitenpoort (zie hoofdstuk 5), het verzachten van de harde grens tussen de gebieden, voor hoogwaardige loop- en fietsroutes vanuit Oostpoort het landschap in, mogelijkheden voor horeca, evenementen en festivals. Vanuit recreatief-landschappelijke context is Oostpoort een van de entrees naar de leisure- en gebruiksfuncties in Spaarnwoude, welke voorzien in een stedelijke en regionale behoefte. Oostpoort zit vol kansen om vorm te geven aan verbinding en een veel natuurlijker overgangsgebied tussen stad en land.

2.3 Identiteit: nu en in de toekomst

Oostpoort nu

De Oostpoort is nu nauwelijks nog een bestemming. Het is een infrastructureel gebruiksgebied (doorstroming, parkeervlaktes, vrachtwagentrailers, transit op OV, snelfietsroute). Er zijn twee zakelijke doelbestemmingen en één grote vestiging voor perifere detailhandel. De zakelijke bestemmingen zijn het bedrijf Teva en enkele kantoorfuncties aan de zuidzijde. Ikea is een grote publiekstrekker en daarmee momenteel de enige functie - uit stedelijk en regionaal perspectief gezien - om naar het gebied toe te komen. Het gebied is (deels) puur functioneel ingericht, grotendeels verhard en niet aantrekkelijk. De openbare ruimte is gericht op de auto en er is nog ruimte op kavels die wachten op invulling of herbestemming (Joh. Enschedé). Langs het spoor liggen slecht onderhouden watergangen. De relatie met het pal eraan gelegen, fraaie buitengebied met recreatieplas is ondermaats.





Impressie: de nieuwe identiteit van Haarlem Oostpoort

2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

Tafelgesprekken over toekomstige identiteit

In november 2018 is tijdens een vijf 'tafelgesprekken' met Alliantiepartners (zie hoofdstuk 1) onder andere gesproken over de mogelijke toekomstige identiteit van de Oostpoort. Dit is gedaan rond vijf thema's: stedelijke ontwikkeling, werken en bedrijven, mobiliteit en reizigers, wijken en bewoners en groen en recreatie. Tijdens de bijeenkomsten is uit meer dan honderd beelden een top 5 gekozen. De 5 afbeeldingen zijn in de teksten hieronder opgenomen.

Bestemming op zich, aansluiting op de omgeving

De uitdaging is dat de Oostpoort een plek op zich wordt, waar het aantrekkelijk is heen te gaan en waar mensen graag komen wonen of werken. Een gebied met levendigheid langs routes met kleinschalige menging in 'plinten' van gebouwen en een prettige inrichting. Een nieuw stedelijk gebied waar bestaande omliggende functies en gebouwen goed in worden opgenomen (met name Ikea, Johan Enschedé en Teva) en vloeiend doorloopt naar de bestaande wijk Zuiderpolder. Waar veel aandacht komt voor verbindingen alle kanten op, voor ontmoeting, groen, mengen en stapelen. Het gebied wordt een kruispunt van 'lange lijnen' voor de fiets. Bewoners van de Zuiderpolder hebben meer en veilige routes naar het station en het groen en kunnen gebruik maken van de nieuwe voorzieningen aan weerszijde van het spoor.

Poort van Business Park Waarderpolder

Oostpoort is ook het entreegebied voor Business Park Waarderpolder. Toevoegen van nieuwe economische belangen en nieuwe energie met hoge doelstellingen in werkgelegenheid, ruimtelijke kwaliteit en op bedrijven en bewoners gerichte voorzieningen, leidt tot een stijging van de economische waarde van de Waarderpolder als geheel.

In de Oostpoort is het werken zichtbaar aanwezig en een representatieve plek voor de meer arbeidsintensieve bedrijven. Sommige bedrijven uit de Waarderpolder zullen de kans grijpen om te profiteren van de functiemenging

en de goede OV-bereikbaarheid en zich hier vestigen. Oostpoort is een kansrijk gebied voor verdichting op arbeidsplaatsen en bovendien de beste plek in Haarlem om acquisitie te plegen op vestigingen van nationale allure, als onderdeel van het hoogwaardig netwerk in de MRA. Daarmee stijgt de vervoerswaarde voor een nieuwe sterke HOV-as tussen Haarlem Oost en Amsterdam Zuid.

Wonen

De bijzondere ligging van het gebied maakt dat de ontwikkeling van woningen, als onderdeel van een gemengd milieu, extra aandacht vergt. Nu is hier nog geen woonfunctie en de aansluiting op de wijk Zuiderpolder zal versterkt moeten worden, voor sociale cohesie en locaties met voorzieningen (m.n. scholen en winkels). Vanwege de aanwezige bedrijven, de spoorweg en Amsterdamsevaart vergt dat extra inspanning in ontwerp en verbinding. Dat betekent ook dat het gebied voldoende eigen kracht moet ontwikkelen om als gemixt woongebied te kunnen slagen.

In april 2019 is een concept woonstudie voor de 8 ontwikkelzones opgesteld. De basis van die studie is een leefstijlenprognose 2020-2040 van bureau ABF. In de studie zijn de wensen van allerlei doelgroepen verder uitgewerkt, op het gebied van de woning, wijk en buurt en (HOV-)mobiliteit. In de woonstudie is rekenkundig de verdeling van de doelgroepen tussen zones en per zone verder uitgesplitst. In een voorzieningenstudie die tegelijk met de woonstudie is opgesteld wordt voor elke zone specifiek aandacht gevraagd een deel van de woningen te bouwen als zorgwoningen. Dat zijn woningen die het mogelijk maken langer thuis te kunnen wonen (vergrijzing) en woonvormen met een zorg- of maatschappelijk kenmerk.

In hoofdstuk 6 wordt verder ingegaan op de programmatische invulling in Oostpoort voor werken, wonen en voorzieningen.



STEDELIJKE ONTWIKKELING

Oostpoort wordt een bestemming op zich door een combinatie van een interessant woonmilieu, werk en ontmoeting, gemengd met volume-shoppens (Ikea), hotel en congres, daghoreca, sport en mogelijk onderwijsfuncties (triple helix). Het gebied wordt extra bijzonder met een iconisch landmark, een markant gebouw, of ensemble, met bijzondere functies en hoogwaardige architectuur. Door de lat hoog te leggen en verbinding te leggen met Amsterdamse koplopers en iconen (hoofdkantoren, wereldmusea, hoger onderwijs) voor nevenvestigingen, kan er een vliegwiel ontstaan voor gebruikers en functies die er anders wellicht minder snel op af zouden komen.



WERKEN EN BEDRIJVEN

In de Oostpoort wordt ruimte geboden voor het doorontwikkelen als intensieve werkzone in het kader van de Groei van Haarlem. Hier kunnen 'stapelbare' werkfuncties ontstaan in een moderne campusachtige omgeving. Dit kan in zowel de Oostpoort als onderdeel van het gemengd woon-werkprogramma als langs de Oudeweg. Hoe dichterbij het station hoe meer wonen en werken op een flexibele en vanzelfsprekende manier met elkaar worden gecombineerd. Integratie van bestaande en nieuwe werkfuncties in de gebiedsontwikkeling door gebruik van de 'plinten' van hoogbouw of kleinschalige werkfuncties, verspreid tussen woningbouw. Levendigheid ontstaat langs routes met kleinschalige menging in 'plinten' van gebouwen.



WIJKEN EN BEWONERS

In Oostpoort komen woningen voor allerlei doelgroepen. De nadruk ligt op bewoners die kiezen voor een optimaal bereikbare plek, met een duurzame en hoogstedelijke sfeer met landschap dichtbij. Gezien de hoge dichtheid, ligt de nadruk op appartementen en voor een deel grondgebonden stadswoningen in de onderste lagen van grotere bouwblokken. Daarbij wordt gerekend op bewoners die bewust profiteren van de ligging naast het station. In het gebied worden aantrekkelijk groen en kleinschalige voorzieningen geïntegreerd in de nieuwe gebiedsontwikkeling, met ruimte voor ontmoeting voor bestaande en nieuwe bewoners en bezoekers van het gebied.



GROEN EN RECREATIE

De stedenbouwkundige opzet is een compact hoogstedelijk ensemble, ingepast in de skyline tussen Oostpoort Centre en KPN-toren. Tezamen versterkt dit het beeld van een entreegebied. Er komt een sterke zichtlijn naar het groene landschap, met aantrekkelijke wandel- en fietsroutes vanuit Oostpoort. De bouwblokken krijgen een onderscheidend ontwerp in blokken, korrel en hoogte en begeleiden zichtlijnen naar de Bavokerk en naar het landschap van Spaarnwoude. Natuurinclusieve architectuur is uitgangspunt. Deze opzet en een flexibele invullingen per kavel geven de mogelijkheid dit gebied in meerdere jaren evenwichtig te laten groeien tot een toplocatie voor wonen en werken.



MOBILITEIT EN REIZIGERS

In Oostpoort komen voor werknemers, bezoekers, reizigers en bewoners diverse mogelijkheden waarmee ze dagelijkse taken of wensen kunnen doen op weg naar werk, school of huis. Voorbeelden zijn gemakswinkels, kinderopvang, zorgcentrum, fitness, sport en een brasserie/meetingpoint. De voorzieningen en een nieuwe, aantrekkelijke openbare ruimte met buurtplein en speelruimte rondom het station, stimuleren informele ontmoetingen. De inwoners en werknemers in Oostpoort zorgen voor meer draagvlak voor bestaande voorzieningen in Haarlem Oost. Gezinnen in Oostpoort kunnen hun kinderen op de basisscholen in Oost aanmelden en dagelijkse levensbehoeften halen op het vernieuwde Beatrixplein. Het station wordt meer westwaarts verplaatst, aan een levendig plein met compacte, stedelijke bebouwing en met goede integratie van loop- en fietsroutes en andere OV-voorzieningen (bus en P+R).

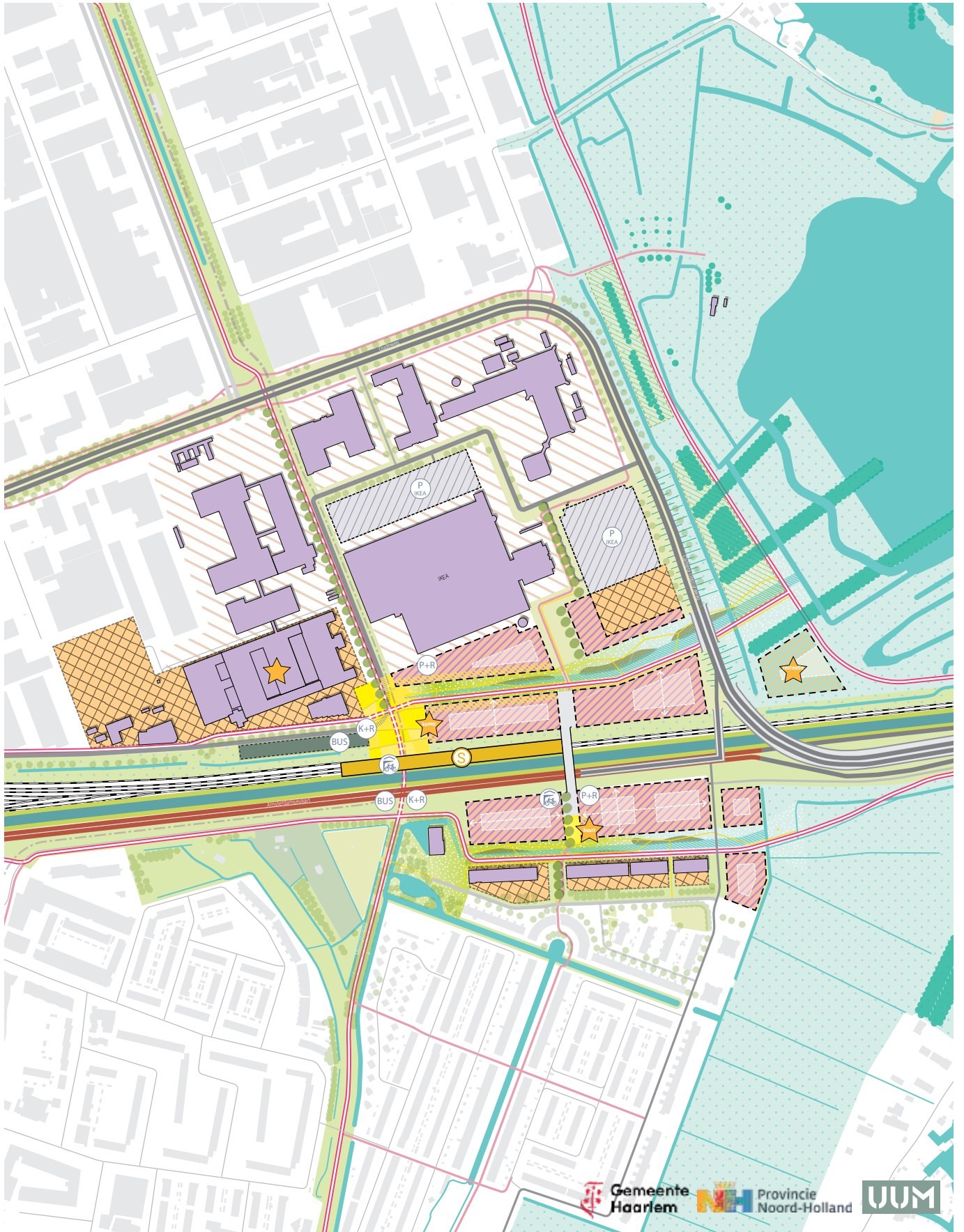






3. VISIE OP HOOFDLIJNEN

Deze Ontwikkelvisie biedt een ambitieus én realistisch perspectief op de ontwikkeling van Haarlem Oostpoort. Een strategische visie met in de basis twee robuuste raamwerken die ruimte geven aan een open en flexibele invulling met een divers programma voor stedelijke ontwikkeling. In dit hoofdstuk zetten we de essenties van de visie op een rijtje. Integraal en duurzaam.


















Ontwikkelvisie voor Haarlem Oostpoort

3. VISIE OP HOOFDLIJNEN

LEGENDA

Raamwerk voor mobiliteit

-  Hoofdweg
-  Ontsluitingsweg
-  Herprofilering Amsterdamsevaart
-  Fly-over / viaduct
-  Parkeren IKEA
-  Kiss & Ride
-  Park & Ride
-  Snelfietsroute
-  Verbinding langzaam verkeer, shared space
-  Fietspad
-  Gebouwd fietsparkeren
-  Station
-  Busstation
-  Reservering lightrail
-  Reservering spoorverdubbeling

Casco van groen, water en landschap

-  Liedelandchap
-  Ecologische verbinding langs spoor
-  Bomen
-  Groene scheg
-  Water
-  Haarlemmertrekvaart
-  Talud
-  Stationsplein
-  Voetgangersdek
-  Langzaamverkeer routes
-  Herbestemming van bouwvlak gemengd naar groen

Duurzame stedelijke ontwikkeling

-  Ontwikkelveld
-  Zoekgebied functiemenging
-  Zoekgebied hotel/congres/sport/natuur
-  Zoekgebied intensiveren bestaande functies
-  Binnenhoven
-  Informeel verbinding voetganger
-  Voorzieningen
-  Publieksfuncties in 'plint'
-  Bestaande bedrijven

3.1 Strategische visie: ambitieus én realistisch

Een volwaardig stuk stad

Deze Ontwikkelvisie geeft uitdrukking aan de gedeelde ambitie om het stationsgebied Haarlem Spaarnwoude te ontwikkelen tot een aantrekkelijke, nieuwe entree van de stad. De inzet is gericht op het maken van een volwaardig nieuw stuk stad: intensief en compact bebouwd, met een rijke menging van woon- en werkfuncties, met diverse voorzieningen. Met een bijzonder goede bereikbaarheid met diverse modaliteiten en in een groene, landschappelijke setting.

Bestaande situatie als uitgangspunt

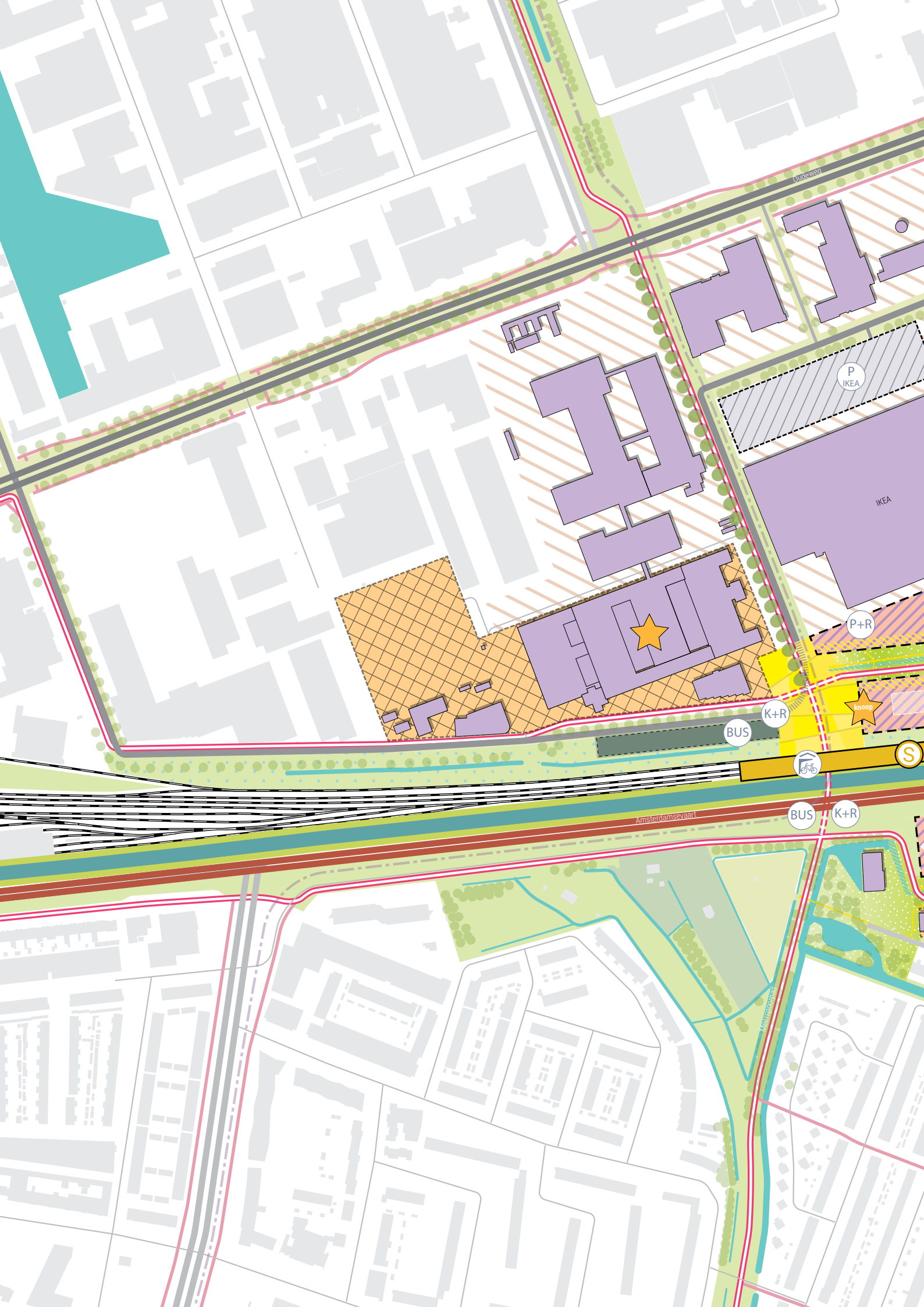
Dit gaat natuurlijk niet van vandaag op morgen. Deze strategische visie zet de lijnen uit voor de gebiedsontwikkeling op lange termijn, waarbij we ons rekenschap geven van de huidige, historisch gegroeide situatie. Dit stelt stevige randvoorwaarden aan de (on) mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling. Nu hanteren wij een brede opvatting van stedelijke ontwikkeling, dus als menging van wonen, werken en voorzieningen. Het wonen is hierin de meest kwetsbare functie, die op lang niet alle plekken markteconomisch of milieutechnisch wenselijk of bestuurlijk-juridisch haalbaar is.

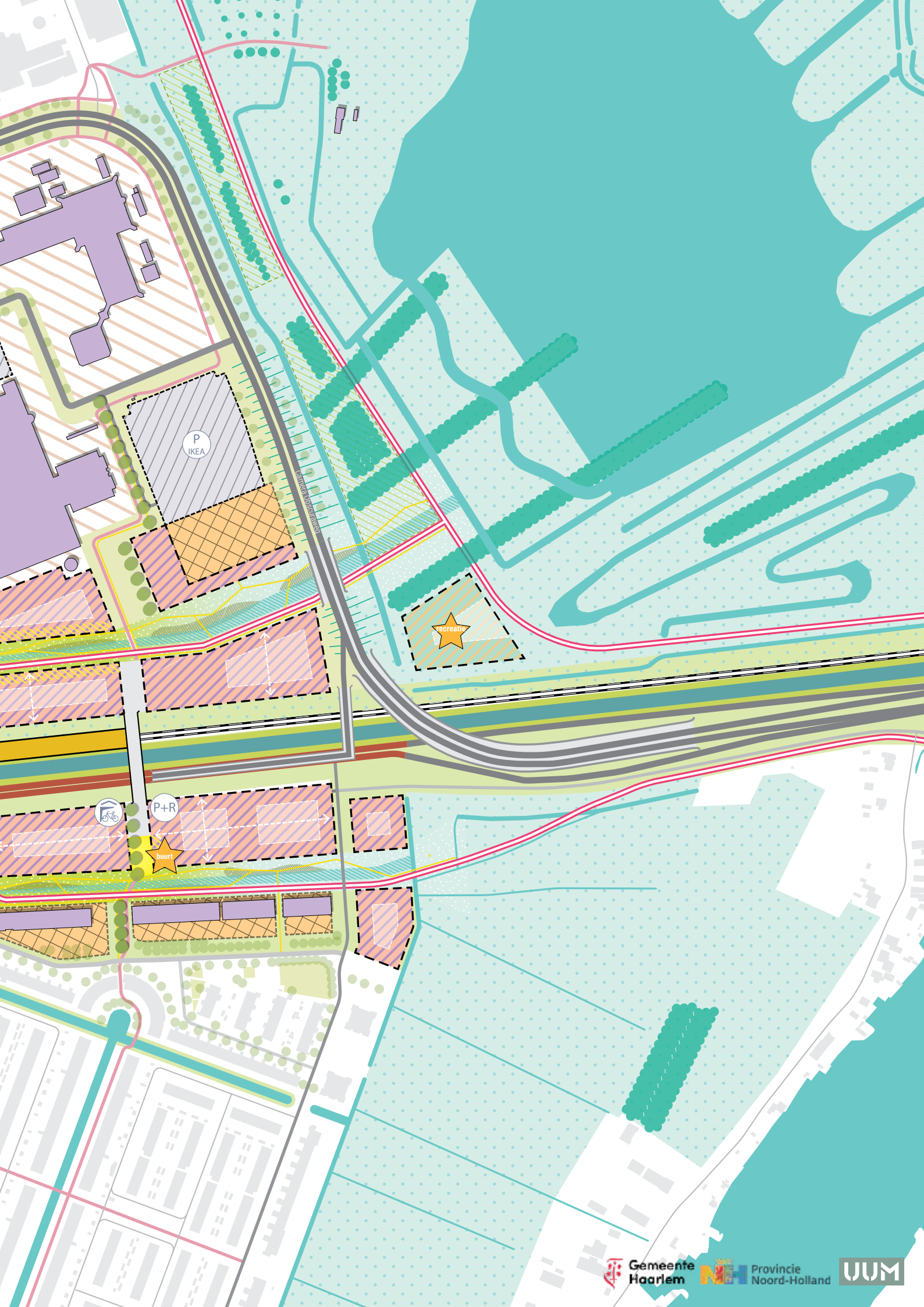
Respect voor bestaande bedrijfsbelangen

Belangrijke randvoorwaarden komen voort uit het bestaande bedrijventerrein Waarderpolder aan de noordzijde van het spoor. Hier liggen belangrijke ruimtelijk-economische belangen van bestaande bedrijven, die perspectief willen houden op hun bedrijfsontwikkeling. De Waarderpolder is immers één van de grootste en belangrijkste bedrijventerreinen binnen de metropoolregio Amsterdam, met het meeste aantal arbeidsplaatsen per hectare. In Haarlem Oostpoort werken we aan goede en haalbare combinaties van woon- en werkfuncties, waarbij ook het bedrijfsleven nieuw perspectief kan krijgen in en om het knooppunt Oostpoort. Vooral voor bedrijven met een relatief hoog aantal werknemers of bezoekers, of bedrijven die zichzelf meer 'in de etalage' willen zetten van de nieuwe stadsentree.

Beperkingen door eigendom en milieufactoren

Praktische randvoorwaarden zijn er ook vanwege de eigendomsverhoudingen tussen privaat en publiek. De gemeente is niet overal privaatrechtelijk eigenaar van de gronden, en zal voor de lange termijn afhankelijk zijn van de medewerking van omringende private eigenaren en bedrijven. Met deze Ontwikkelvisie willen we ons goed verhouden tot grote bedrijven in de omgeving, zoals IKEA en Joh. Enschedé. Hetzelfde geldt voor de bestaande milieuhinderlijke bedrijven in de bredere omgeving, die





P
IKEA

recreatie

P+R

buurt



Selectie van door de Alliantiepartners gekozen kwaliteitsbeelden voor het thema mobiliteit

3. VISIE OP HOOFDLIJNEN

via juridisch vastgelegde milieucontouren restricties opleggen aan de gebiedsontwikkeling. In de praktijk zullen we naar maatwerkoplossingen zoeken om tot een goede integratie van woon- en werkfuncties. Vaak blijkt er meer mogelijk dan vermoed, zonder dat belangen geschaad worden.

Dit alles doet niets af aan de breed gedragen ambities die basis zijn voor deze Ontwikkelvisie. Deze visie is géén luchtkasteel of utopisch vergezicht. Integendeel, in de visie zetten we een ambitieus vergezicht neer voor de komende jaren, als basis voor duurzame gebiedsontwikkeling, met een gezond realisme voor de belangen en randvoorwaarden van de bestaande functies in het gebied.

3.2 Robuuste raamwerken en flexibele invulling

Flexibele visie die een tijd meekan

Deze ontwikkelingsvisie is gericht op duurzame gebiedsontwikkeling voor de lange termijn 2030. Als we kijken naar de snelheid waarop maatschappelijke, technologische en culturele ontwikkelingen zich voltrekken, is het zaak om een robuuste visie te ontwikkelen. Een strategische visie die een behoorlijke tijd meekan als richtinggevend kompas. Dit houdt in dat we in deze ontwikkelvisie niet alles gedetailleerd kunnen en willen vastleggen. Integendeel, de inzet van de visie is om de robuuste structuren te schetsen die dragend zijn voor de verdere stedelijke ontwikkeling.

Raamwerk voor mobiliteit

Deze Ontwikkelvisie vertrekt vanuit de basisgedachte om twee stevige raamwerken te ontwikkelen als drager voor verschillende stedelijke ontwikkelingen. Ten eerste gaan we uit van het raamwerk van mobiliteit en infrastructuur. Belangrijke verbindende lijnen in weg-, spoor- en fietsinfrastructuur vormen het raamwerk voor het 'snelle' gebruik in termen van mobiliteit en reizen. Dit raamwerk voor mobiliteit is de basis voor een flexibele en gefaseerde invulling van stedelijke ontwikkeling van verschillende bouwkvavels in het gebied. De principes van transit oriented development (TOD) zijn leidend voor dit raamwerk: eerst ruimte voor voetgangers en fietsers,

daarna voor OV-mobiliteit en shared deelsystemen, en dan pas de auto aan bod. Deze basisprincipes bieden goede mogelijkheden om stedelijke ontwikkelingen te bundelen en te concentreren rond het station. Hierdoor wordt het knooppunt optimaal benut en ontstaat een aantrekkelijk stedelijk gebied rondom het station.

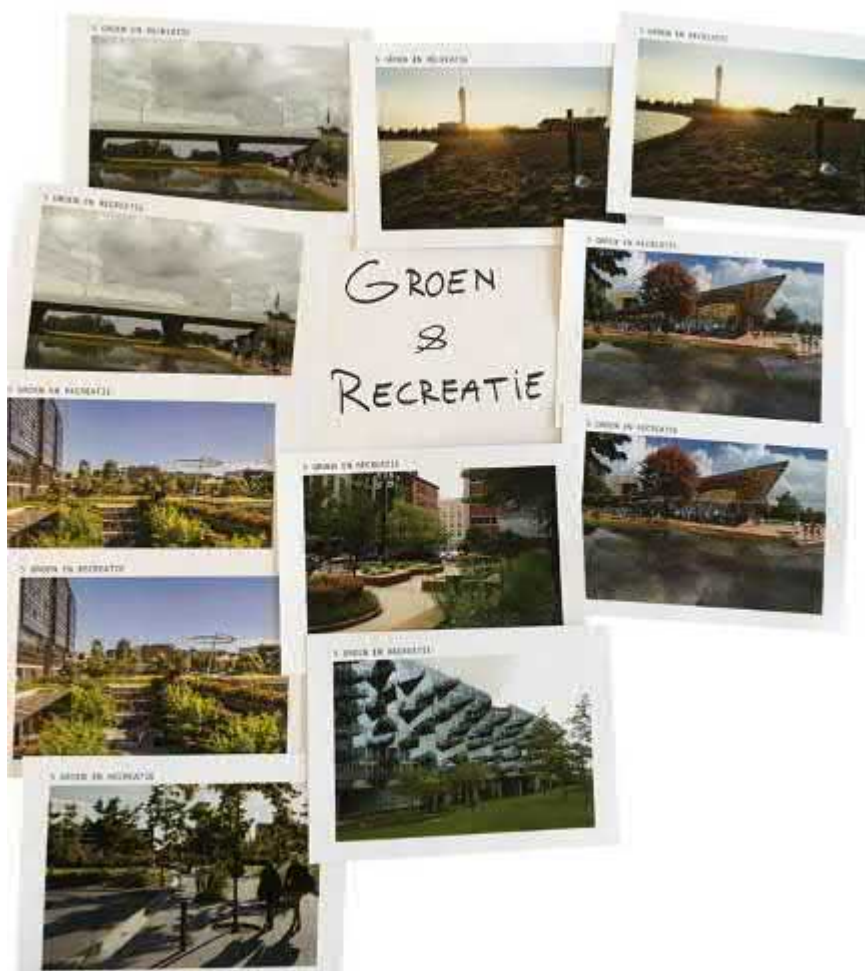
Casco van groen en landschap

Het tweede raamwerk of casco bestaat uit het netwerk van landschappelijke en groenstructuren. Dit vormt de basis voor de kwaliteit en verduurzaming van het gebied. Primair gaat het om het 'naar binnen trekken' van het waterrijke Liedeland en de ruimtelijke en functionele verbinding met het buitengebied van Veerplas en Spaarnwoude. Ook aan de zuidzijde van het spoor zijn er kansen om het landschap naar binnen te halen en te verbinden met de bestaande groenstructuren. Dit robuuste casco van groen en landschap biedt een ruimtelijk kader voor stedelijke ontwikkeling en voor divers 'langzaam' gebruik. De directe relatie tussen bebouwing en water, groen en landschap maakt recreatief gebruik mogelijk, biedt kansen voor verduurzaming en versterkt de aantrekkelijkheid als woonomgeving. De principes van ecologische systemen voor biodiversiteit (door eisen aan biotopen voor bepaalde fauna als gidssoorten) en principes van watersystemen (eerst vasthouden, dan bergen, tenslotte afvoeren) zijn leidend om tot een robuust casco van groen en landschap te komen.

3.3 Essenties van deze visie

Uitgaande van de beide ruimtelijke raamwerken, enerzijds voor mobiliteit en anderzijds voor groen en landschap, ontstaat een stevige drager voor de duurzame stedelijke ontwikkeling van Haarlem Oostpoort. In aanloop naar het opstellen van deze visie heeft een uitgebreide dialoog met alle Alliantiepartners en met de omliggende buurten plaatsgevonden over de koers en kernpunten van de visie. Dit leidt tot een aantal basale essenties van deze visies, die breed gedragen wordt.





Selectie van door de Alliantiepartners gekozen kwaliteitsbeelden voor het thema groen en landschap

3. VISIE OP HOOFDLIJNEN

Hieronder volgt een korte opsomming van de essentiële kwaliteiten van deze visie. Gegroepeerd naar de beide ruimtelijke raamwerken en de stedelijke ontwikkeling als invulling hiervan. In de navolgende hoofdstukken worden de beide raamwerken en de stedelijke ontwikkeling meer in detail uitgewerkt en beargumenteerd. Essenties in overzicht:

Over het raamwerk voor mobiliteit (zie hoofdstuk 4):

1. Station westwaarts verplaatsen door 'omklappen' c.q. verlengen van de perrons; hierdoor ontstaat een meer centrale ligging (catchment area) van het station, met een nieuwe primaire toegang en kleinschalige voorzieningen.
2. Goede integratie van wandel- en fietsroutes met OV-voorzieningen (bus en P+R) in combinatie met een brede traverse voor langzaam verkeer. Sterk verbeteren van de wayfinding.
3. Betere langzaam verkeersverbindingen in noord-zuidrichting voor de omringende wijken om station en Waarderpolder te bereiken. Versterken van de regionale snelfietsroutes tussen Hoofddorp en IJmuiden (noord-zuid) en tussen Haarlem en Amsterdam (oost-west).
4. Integratie van de huidige verspreide bushaltes en reizigersvoorzieningen rond het station. Op Oostpoort meer ruimte geven voor het halteren en bufferen van bussen in plaats van op het busstation van stationsplein van Haarlem. Optimaliseren van het regionale busvervoer in noord-zuid richting tussen Waarderpolder, Parkwijk en Schalkwijk vanaf Oostpoort. Versterkt de knoopwaarde.
5. Meer ruimte geven aan voetganger en fietser, en derhalve auto minder belangrijk maken en efficiënter inpassen. Ruimtebeslag van autoinfrastructuur beperken en het vele asfalt saneren: bijvoorbeeld de rijstroken van het Keggeviaduct slanker profileren. Ruimtebeslag van het wegdeel Amsterdamsevaart inperken. Slanker herprofilen van het wegprofiel.
6. Autoluw maken van het directe stationsgebied; auto eerder opvangen in parkeervoorzieningen. Zo mogelijk ook bestaande IKEA-parkeergarage verhogen en uitbreiden. Voetgangers en fietsers hebben het primaat in de directe woonomgeving.
7. Parkeren clusteren en zo mogelijk integreren, dubbel ruimtegebruik. Flexibel te transformeren naar woon- of werkfuncties. Een passend parkeerregime is nodig om het parkeren voor reizigers (P+R), parkeren voor bewoners, en parkeren voor bezoekers (m.n. IKEA) goed te organiseren.

Over het casco van groen en landschap (zie hoofdstuk 5):

1. Robuuste, landschappelijke scheg vanuit Veerplas naar station Spaarnwoude, met het doorbreken van het talud van de Oudeweg. Het Liedelandscap binnen halen. En behoud van de groenzones direct langs het spoor als waardevolle ecologische route de stad in.
2. Integratie van waterberging in de nieuwe ontwikkeling, zo mogelijk in combinatie met de ontwikkeling van de landschappelijke scheg. Afgraven van de eerdere ophoging van het terrein van de scheg voor vernatting en versterken van ecologische waarden. Natuurcompensatie.
3. Verbeteren van de waterhuishouding en -berging worden in relatie tot de Veerplas. Koppelen aan een goed peilbeheer voor verbeteren van de waterkwaliteit. Het watersysteem binnen de gebiedsontwikkeling inrichten op het vasthouden en bergen van water.
4. Minimaliseren van verharding in en om de groene zone, en inzet op natuurinclusief bouwen. Inzet op groene 'steppingstones' naar het groen. Rainproof maken van de bebouwing.
5. Profileren van de kwaliteiten van de 'Buitenpoort Spaarnwoude' op en rond het station, met informatie, educatie en zichtlijnen naar het landschap.





Selectie van door de Alliantiepartners gekozen kwaliteitsbeelden voor het thema duurzame stedelijke ontwikkeling

3. VISIE OP HOOFDLIJNEN

- Benutten van de cultuurhistorische en archeologische waarden in het gebied, met name de ontginningslijnen, de historische waterstructuren en de forten van de Stelling van Amsterdam.
- Betere verbindingen met de Veerplas en het omringende buitengebied ten behoeve van de recreatie. Terughoudend met grootschalige evenementen.

Over duurzame stedelijke ontwikkeling (zie hoofdstuk 6):

- Inzet op compacte, stedelijke bebouwing, meer verdicht bij het station maar altijd met goede overgangen en aansluiting op de omringende bebouwing.
- Stedelijke ontwikkeling primair aan de noord- en zuidzijde van het spoor, waarbij de zuidzijde zich goed leent voor wonen aansluitend op de omringende woonwijken. Vernieuwende werk- of leerwerkcombinaties zijn denkbaar in Joh. Enschedé, met op termijn ook woonfuncties.
- Niet één enkel iconische landmark door een markant gebouw, maar door een ensemble of cluster van gemengde hoogbouw, met bijzondere functies (hotel?) of bijzondere architectuur. Bouwhoogte is maximaal circa 40 meter, vergelijkbaar met het gebouw Oostpoort Centre. Dit is de maximaal toegestane bouwhoogte in relatie tot het vliegverkeer van Schiphol.
- Sterke menging van wonen met werkfuncties en voorzieningen. Levendigheid langs routes met

kleinschalige menging in 'plinten' (voorgevel begane grond) van gebouwen.

- Integratie van bestaande en nieuwe werkfuncties in de gebiedsontwikkeling door slimme woon-werkcombinaties, en integratie van kleinschalige werkfuncties op de eerste verdiepingen, in de directe omgeving van het station. Mogelijk hervestiging van bestaande bedrijven van plekken elders in de Waarderpolder. Vrijkomende plekken herbenutten voor nieuwe bedrijven.
- Circulaire en natuurinclusieve bouw, met kansen voor groen op daken en aan gevels, met bijzondere aandacht voor duurzaam waterbeheer en energie. Klimaatadaptatie is nodig in directe omgeving voor bestrijden van hittestress, en versterken van gezondheid, ontmoeten en spelen.
- Integratie van maatschappelijke voorzieningen in de stedelijke ontwikkeling, zoals een dakpark, kleinschalige horeca of zorg- en sportvoorzieningen, voor versterking van de relatie met bewoners van omringende buurten en werknemers van bedrijven.

In de volgende hoofdstukken werken we deze voorgaande essenties uit voor achtereenvolgens het raamwerk voor mobiliteit (hoofdstuk 4), het casco voor groen en landschap (hoofdstuk 5) en de duurzame stedelijke ontwikkeling (hoofdstuk 6). De raamwerken en de stedelijke ontwikkeling kunnen feitelijk niet los van elkaar gezien worden. Het is de samenhang en wisselwerking tussen raamwerk en stedelijke invulling die de omgevingskwaliteit en de beleving van de gebiedsontwikkeling bepaalt.



