



4. RAAMWERK VOOR MOBILITEIT

Het raamwerk 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 samenhangende raamwerk voor mobiliteit zorgt voor een uitstekende bereikbaarheid en legt de basis voor de duurzame gebiedsontwikkeling van Oostpoort.



Ontwikkelvisie - raamwerk voor mobiliteit

4. RAAMWERK VOOR MOBILITEIT

In het gebied rondom het station wordt prioriteit gegeven aan het toevoegen en verknopen van een aantal lange fietsroutes met bestaande en nieuwe OV-verbindingen. (Deel)auto's worden op slimme plekken gestald en zijn te gast in het stationsgebied. Hiermee kan het gebied een bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie. Het raamwerk en het mobiliteitsprogramma zullen gefaseerd worden aangelegd. Hiermee wordt flexibiliteit gecreëerd en is ruimte voor onvoorziene ontwikkelingen in de toekomst. Het raamwerk voor mobiliteit bestaat uit de volgende onderdelen:

4.1 Langzaam verkeer

De voetganger centraal

In de directe stationsomgeving staat de voetganger centraal. Deze wordt zo soepel en veilig mogelijk gefaciliteerd naar de gewenste bestemming (woning, kantoor, bedrijf, winkel of station). Hierdoor is men minder geneigd de auto te nemen voor de kortere afstanden. Voor de noord-zuid-verbinding tussen Zuiderpolder en Oostpoort kan men gebruik maken van de bestaande traverse. Nu deze door ProRail wordt voorzien van liften ontstaat hier een aantrekkelijke en toegankelijke verbinding. Ook wordt gekeken naar mogelijkheden om deze te verbreden en vergroenen.

Daarnaast wordt een nieuwe verbinding voor langzaam verkeer (wandelen en fietsen) gerealiseerd in de vorm van een brug of tunnel tussen het Meerspoorpad en de nieuwe stationsentree. Het noordelijke ontvangsdomein zal gaan werken als Buitenpoort waarbij men op het perron het buitengebied al 'voelt'. Door middel van wayfinding zijn alle routes goed gemarkeerd en vormt de groene scheg een vanzelfsprekende route naar het buitengebied. Er zijn volop mogelijkheden voor een ontspannende 10.000 stappen-route, een hardloopprondje of een wandeling met de hond. Ook wordt onderzocht of een nieuwe NS-wandeling kan worden gemaakt tussen de stations Spaarnwoude en Halfweg, zodat deze aansluit op de bestaande wandeling vanaf Sloterdijk.

De groene inrichting van de scheg nodigt uit tot verblijven, spelen, lopen en fietsen.

Aantrekkelijke fietsroutes

Bestaande en nieuwe routes worden met elkaar verknoopt tot een logisch en efficiënt netwerk dat aansluit op de verbindingen naar de stad en het buitengebied. De hierboven genoemde brug of tunnel vormt een essentieel onderdeel van het raamwerk voor infrastructuur. Deze nieuwe noord-zuidverbinding tussen het Meerspoorpad en de Jan van Krimpenweg vormt een functionele verbinding tussen de verschillende wijken. Bewoners uit de Zuiderpolder kunnen makkelijk een boodschap doen in Oostpoort of bewoners van de Oostpoort brengen op een veilige manier hun kinderen naar school in de Zuiderpolder.

Daarnaast vormt het de ontbrekende schakel in de regionale snelfietsroute tussen de Haarlemmermeer en Haarlem-Noord, richting IJmuiden. Hierdoor wordt het voor werknemers uit Schalkwijk aantrekkelijker om de fiets te nemen naar hun bedrijf in de Waarderpolder. Nader onderzoek moet uitwijzen welk type verbinding het best voldoet: een brug of een tunnel.

Verbindingen oost-west

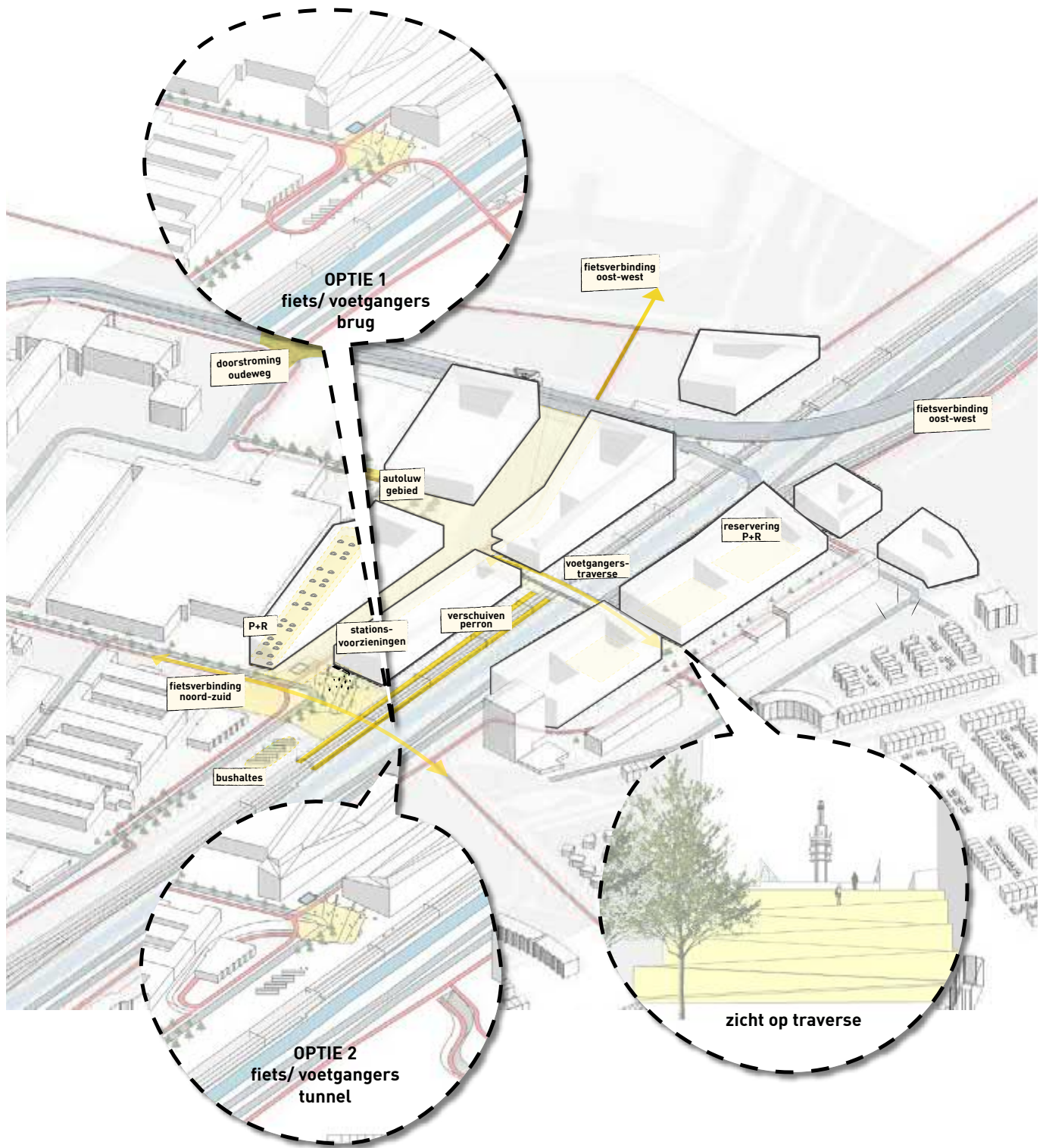
Ook de Jan van Krimpenweg krijgt meer betekenis als fietsroute tussen de stad en het buitengebied. De weg zelf aantrekkelijker ingericht voor de fietser en als fietspad doorgetrokken door de groene scheg. Hiermee ontstaat een directe relatie tussen de Oostpoort met het recreatiegebied Spaarnwoude en sluit het logisch aan op de verbinding naar Amsterdam. Het huidige fietspad langs het spoor wordt hiermee vervangen door een groene route langs voorkanten van woningen en voorzieningen.

Ook de groene scheg aan de zuidkant van het spoor kan een vergelijkbare rol spelen in de snelfietsverbinding tussen Haarlem en Amsterdam.

Fietsparkeren

De verstedelijking in de Oostpoort, het toenemende gebruik van het station en het verknopen van de fietsroutes leidt tot een toenemende vraag voor stallingsplekken voor de fiets. Door een uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken krijgt station Spaarnwoude steeds meer een knooppuntfunctie. Hierdoor worden mensen





Impressie: het Liedeland in de scheggen begeleidt de fietser en voetganger het recreatiegebied in

4. RAAMWERK VOOR MOBILITEIT

verleid te kiezen voor de fiets en het openbaar vervoer boven de auto. Aan beide zijden van het station wordt – gekoppeld aan de hoofdfietsroutes – gezocht naar een uitbreiding van het aantal fietsenstallingen tot totaal circa 1.000 fietsplekken (door toevoeging van ca. 750-800 plekken). Ook wordt er ruimte gereserveerd voor deelfietsen en OV-fietsen.

4.2 Openbaar vervoer

Functie en ontwikkeling van het station

Op dit moment ligt het NS-station decentraal in het gebied; het voedingsgebied van circa 1200 meter valt voor een groot gedeelte over het recreatiegebied. Door verlenging van de perrons in westelijke richting en de aansluiting op de nieuwe fietsbrug of -tunnel krijgt het station een centrale positie in het stedelijk gebied. Vanaf een nieuw plein zijn de perrons bereikbaar. Hier ontstaat een ontvangstdomein waar alle routes samenkomen en aanleiding ontstaat voor een stedelijk cluster met verblijfsplekken, kleinschalige horeca en winkels.

Ook is het nodig dat er reizigersvoorzieningen komen, zoals fietsenstallingen, duurzame deelauto's, een P+R en oplaadplekken voor elektrisch vervoer. Deze 'slimme' mobiliteitsvoorzieningen zijn van meerwaarde voor de bedrijven en werknemers in de Waarderpolder en kunnen een bijdrage leveren aan de gewenste mobiliteitsshift. Hierbij wordt aangehaakt op het project 'beter op weg' in de Waarderpolder. Hier worden mensen gestimuleerd de spits te mijden, de auto te laten staan en met de fiets of het ov naar het werk te gaan. Werknemers in de Waarderpolder kunnen wellicht gericht worden verleid om lopend naar hun werk te gaan, aangezien een groot deel van de Waarderpolder op loopafstand van het station ligt. Hetzelfde geldt voor de nieuwe en bestaande woningen ten zuiden van het spoor.

Aan de noordkant van het spoor wordt ruimte gereserveerd voor een eventuele verdubbeling van de sporen. Dit wordt in samenhang bekeken met de verdere uitwerking van het OV-Toekomstbeeld.

Herpositionering van busvervoer Haarlem

Voor het busnetwerk biedt de Oostpoort kansen voor een belangrijkere positie in het regionale lijnennetwerk en het ontlasten van de historische binnenstad. Dit alles in samenhang met het busvervoer rond het station van Haarlem, evenals met de verdere uitwerking van het OV-toekomstbeeld.

Het streven is dat regionale bussen (naar Haarlem-Zuid en Schiphol) van de nabijgelegen remise gaan rijden via de in/uitgang van het station Oostpoort. Aan de Jan van Krimpenweg is ruimte voor haltes en oplaadpunten. Hier kunnen reizigers worden opgepikt die de Haarlem centrum of de zuidelijke regio als bestemming hebben. Dit versterkt de waarde van het station Oostpoort als stedelijk en mogelijk regionaal knooppunt van trein, bus en fiets. Voor buslijn 2 aan de zuidzijde wordt bekeken of de halte hiervan kan worden gekoppeld aan de nieuwe fietstunnel zodat er een directe verbinding met het station ontstaat.

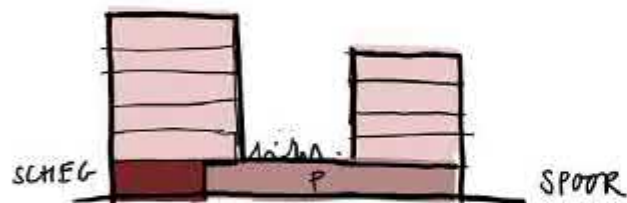
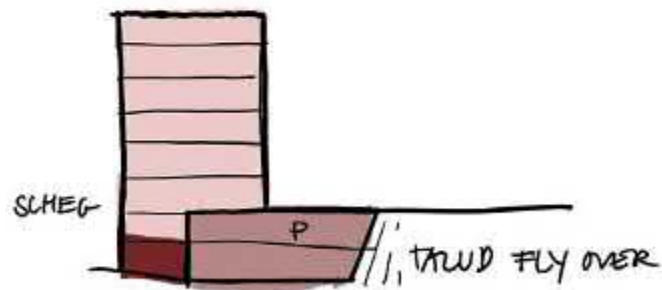
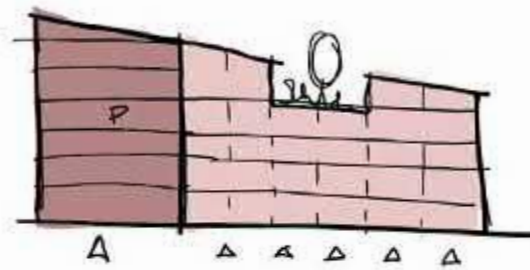
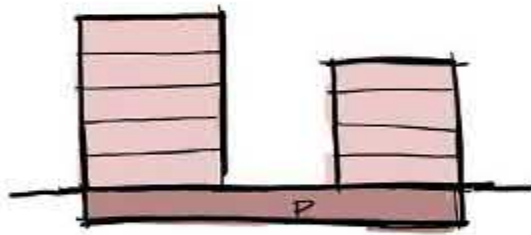
Ten slotte zal worden uitgezocht of de noord-zuidverbinding (brug of tunnel) voor langzaam verkeer ook een rol kan spelen in het busverkeer tussen Schalkwijk en de Waarderpolder. Voor de langere termijn wordt een reservering opgenomen voor een HOV-lijn (eventueel lightrail) tussen IJmuiden en Schiphol.

4.3 Weginfrastructuur en ontsluiting

Doorstroming van de Oudeweg

De Oudeweg is en blijft de belangrijke entree voor autoverkeer richting de stad en de Waarderpolder. Het aantal kruispunten en stoplichten zorgt echter voor belemmeringen in de doorstroming. Een goede doorstroming is hier noodzakelijk om andere delen van de (binnen)stad te kunnen ontlasten van autoverkeer. Daarmee maken we de stad als geheel meer leefbaar. Om de doorstroming te verbeteren, wordt onderzocht of het mogelijk is om de Hulswitweg af te sluiten richting het noorden, zodat hier alleen bestemmingsverkeer voor enkele bedrijven mogelijk is. Hetzelfde geldt voor de A. Hofmanweg; insteek is deze af te sluiten ten noorden van de aansluiting Penningsveer. Hierdoor ontstaat er minder druk op deze kruispunten en wordt de doorstroming





Verskillende ruimtelijke oplossingen voor gestapeld parkeren

4. RAAMWERK VOOR MOBILITEIT

op de Oudeweg verbeterd. Het ontwikkelgebied van de Oostpoort zal voorsnog worden ontsloten vanaf de Oudeweg via het kruispunt Bohnweg en Busweg. Dit alles vergt nader onderzoek en uitwerking.

Autoluw maken van ontwikkelgebied

In het centrale gebied van de Oostpoort is de auto te gast, hierdoor ontstaat een aantrekkelijk woon-en werkgebied. Ten zuiden van IKEA wordt de Laan van Decima afgesloten, dit betekent dat deze weg eindigt ter plaatse van de nieuwe bebouwing. Het doorlopende lokale circuit via de Busweg en de Jan van Krimpenweg blijft bestaan, hieraan worden ook de buslijnen en de P+R gekoppeld. Daarnaast worden de commerciële voorzieningen vanaf hier bevoorrad.

Herprofilering van de Amsterdamsevaart

Aan de zuidzijde van het spoor streven we naar een afwaardering van de Amsterdamsevaart (N200), zoals al is gerealiseerd ten westen van de Bernhardlaan. Door het aantal rijstroken teug te brengen tot een 2x1 structuur neemt de geluidsbelasting in de woonwijk af. Deze ingreep kan ook eerst in een tijdelijke vorm, zoals is gedaan in het westelijke deel van de Amsterdamsevaart.

Door de vermindering van het aantal rijstroken ontstaat ruimte voor de verbreding van het water in de vaart en een efficiëntere vormgeving van het Keggeviaduct. Het bestaande viaduct lijkt inmiddels overgedimensioneerd en vormt een barrière tussen de wijken, en leidt tot onveilige situaties onder de constructie. Door een ranke op- en afrit te realiseren binnen het huidige profiel van de N200 wordt ruimte vrijgespeeld voor een goede aansluiting van de woonwijk op het station. In nadere uitwerking moet blijken hoeveel rijstroken de nieuwe op- en afrit nodig heeft. De Zuiderpolder wordt door middel van een T-kruising aangesloten op de N200. Voor het vrachtverkeer van en naar het Polanenpark wordt gezocht naar een oplossing zodat de overlast hiervan in de Zuiderpolder afneemt.

4.4 Parkeren

Rondom het station ontstaat een autoluw gebied: hier prevaleren groen en water boven asfalt. Tegelijk is de

parkeeropgave hier groot. Het gaat om parkeren voor bezoekers van de retail (IKEA), voor transferfuncties (P+R) en voor de nieuwe bewoners en gebruikers van het gebied. Aan de zuidkant van het spoor speelt een opgave om de parkeeroverlast van de kantoor-medewerkers en bezoekers in de woonwijk tegen te gaan.

Om de parkeeropgave goed te kunnen faciliteren is er een strategie nodig met een pakket aan maatregelen en afspraken tussen verschillende partijen in het gebied (vervoerders, eigenaren, overheden). Hierbij worden de volgende maatregelen voorgesteld:

Invoeren van een parkeerregime in een nader te bepalen zone rondom het station

Hierbij kan worden gedacht aan vergunningen, betaald parkeren of een blauwe zone, met als doel het tegengaan van het oneigenlijk parkeergebruik in het gebied tegengegaan, bijvoorbeeld door het 'stallen' van vrachtwagens of campers.

Uitbreiden van het transferium

Parkeren in de P+R is tegen een vergoeding om oneigenlijk gebruik te voorkomen. Er wordt in eerste instantie uitgegaan van een uitbreiding van 150 plekken nu naar 400 parkeerplaatsen in een gestapeld en demontabel parkeergebouw aan de zuidzijde van IKEA. Ook wordt gezocht naar slimme combinatiemogelijkheden met gebruikers en eigenaren in het gebied. Wanneer de behoefte op termijn groter blijkt te zijn (naar 800 tot 1000 plekken), is er aan de zuidkant van het station nog ruimte voor verdere uitbreiding van de P+R. Door de ontsluiting hiervan te combineren met het nieuwe T-kruispunt van de N200, ondervindt de buurt hierdoor geen extra parkeeroverlast.

Hanteren van een verlaging van de parkeernorm voor bewoners en gebruikers in het gebied

Vanwege de goede HOV-bereikbaarheid, de mogelijkheden voor andere mobiliteitsvormen en de keuze voor bepaalde doelgroepen wordt ervan uitgegaan dat het autobezit van de nieuwe bewoners lager is dan elders in de stad. Deze kenmerken en uitgangspunten maken de Oostpoort dé ideale plek om te experimenteren





Busstation met groene aankleding



Plein met glooiende overgang naar fietstunnel



Lightrail door groenstrook



Toegankelijke en aantrekkelijke passerelle



Parkeergebouw met voorzieningen in de plint



Demontabel P+R-gebouw

4. RAAMWERK VOOR MOBILITEIT

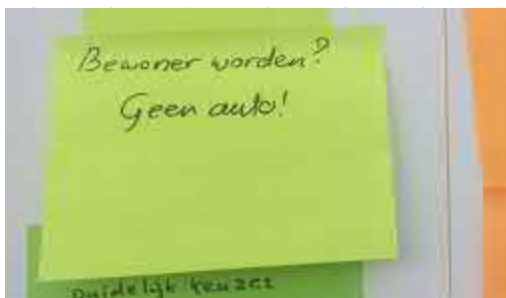
met een aanzienlijk lagere parkeernorm. We streven ernaar om de parkeernorm zo dicht mogelijk naar 0 te krijgen voor werkgelegenheid en waar mogelijk ook voor voorzieningen. Dat vraagt om flankerend beleid, zoals invoering van fiscaal parkeren in de zone en mogelijk ook in de gebieden er omheen om afwenteling te voorkomen.

Afspraken met de eigenaren van kantoren aan de zuidzijde van het spoor over het gebruik van hun parkeerterreinen

Een lager aandeel parkeren is op termijn ook goed denkbaar voor de kantooreigenaren en –gebruikers aan de zuidzijde van het spoor. Deels door verschuiving van de modalshift van werknemers naar fiets en OV, en voor een andere deel door een bredere clustering van parkeren op collectieve parkeerplekken in het gebied. Dat zou de directe omgeving rond de kantoren 'blikvrij' kunnen maken, hetgeen de aantrekkelijkheid van het gebied sterk zou vergroten.

Om de parkeeropgave te kunnen realiseren wordt gekozen voor een serie van verschillende fysieke oplossingen. Gezien de verdichtingsopgave is het stapelen van parkeeroplossingen een vereiste. Dit geldt voor de nieuwe parkeerbehoefte maar ook voor de bestaande parkeerplaatsen: door dubbel gebruik en slimme combinaties binnen een gebouw kan ruimte worden vrijgespeeld voor andere functies.

Voor het bewoners-parkeren wordt per bouwblok gekeken wat de beste ontsluitingsmogelijkheid en parkeeroplossing is. Hierbij wordt in principe uitgegaan van ondergrondse parkeerruimte op eigen terrein, maar zijn er ook kansen voor garages op maaiveld, bijvoorbeeld achter de plinten aan de binnenkant van een bouwblok of in enkele lagen tegen het talud van de flyover. Het autoluw maken van het gebied vraagt om een verlaging van de parkeernormen. Dit alles betekent dat niet alle bewoners kunnen beschikken over een eigen parkeerplaats. Ook zullen er één of meerdere blokken komen die zich vanwege hun ligging niet lenen voor een auto-ontsluiting en parkeren in of onder het gebouw.



GROEN EN RECREATIE

TOP

- bouwblok in groen interessant om harde muur te voorkomen mits goed antwoorden en met functies pssg by groene omgeving (voorzieningen)

TOP: het 'openen' van het waaduct om het landschap toegankelijker te maken.

TOP
groen strook ondergronds gebruiken (parkeren)
Bovengrond natuur + recreatie

TOP
groen strook maar verbreden als uitruil met "Hotel" over het spoor

Beloning (in opbouw) groene zone positief
Ook brede functie voor het gebied

TIP

Tip: Doe meer met het

VAARTPARK

- hoe hangt dit park samen met de rest?

Verbinden + bouwblok in het groen voor auto, wandel, fiets

functie

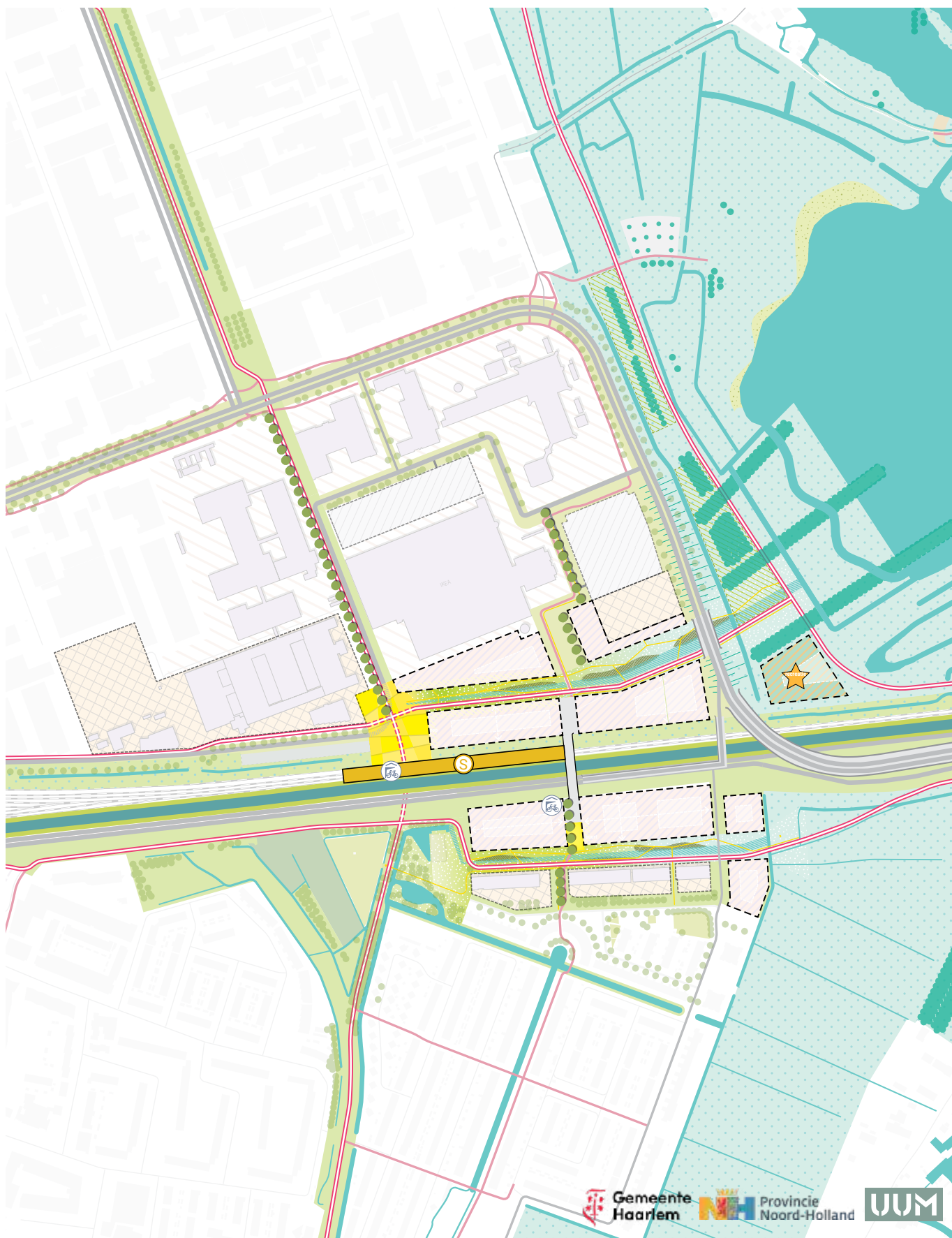
in blok bij station voorzieningen tbv buitenruimte, zoals fietsverhuur, OV-fiets, verhuur van voer, informatievoorziening etc

Fietsverbinding N-2 ook als ecologische verbinding voor natuur en leefbaarheid



5. CASCO VAN GROEN, WATER EN LANDSCHAP

Een robuuste groene verbinding fungeert zowel in het gebied ten noorden als ten zuiden van het spoor als drager voor de duurzame gebiedsontwikkeling. Deze structuur met groene 'scheggen' hechten het gebied aan het buitengebied: het Liedeland, Spaarnwoude en de Stelling van Amsterdam. Het voorziet de Oostpoort van een krachtige identiteit en de karakteristieke landschappelijke sfeer vormt een sterke basis voor een aantrekkelijk woon- en werkmilieu.



Ontwikkelvisie - casco van groen, water en landschap

5. CASCO VAN GROEN, WATER EN LANDSCHAP

5.1 Groene verbindingen met veenweidegebied

Verbinden buitengebied aan de stadswijk: twee groene scheggen

In het deel van de Oostpoort ten noorden van het spoor wordt een ruime doorbraak gerealiseerd in het talud van de fly-over. Hierdoor ontstaat een landschappelijke scheg met een breed vizier naar het Liedeland. Door dit grote gebaar stroomt het landschap als het ware de Oostpoort in en kan men het buitengebied al ervaren vanaf het station. Door deze verbinding krijgt het station een sterke betekenis als buitenpoort (zie 5.3). Het ontvangstdomein van het knooppunt wordt ontworpen als een pleinruimte. Deze wordt zo gesitueerd dat er een visuele en functionele relatie met het buitengebied ontstaat.

De groene scheg aan de noordzijde krijgt een ruime maat en nodigt uit tot een wandeling of fietstocht naar het buitengebied. Het vizier onder het talud geeft zicht op het groen en de weidsheid. De doorgang krijgt de vorm van een 'groene passage' met een breedte uitlopend van 25 m tot circa 40 m, om de doorgang aangenaam te doorkruisen. De groene scheg maakt het landschap op deze plek weer leesbaar. Door de beide verschillende richtingen van zowel het oude veenlandschap als de Waarderpolder te benadrukken ontstaat een ruim vizier op het buitengebied. Aan de westkant sluit de groene scheg via het stationsplein aan op de brede groene zoom langs het spoor en de Jan van Krimpenweg. Deze groene zoom richting stad kan aantrekkelijker worden en gebruikt voor looprondjes vanuit Oostpoort.

De groene scheg aan de zuidzijde wordt ook royaal en heeft een ongestoorde ecologische en recreatieve verbinding van het weidse buitengebied tot aan het Meerspoorpad en het Vaartpark.

Door dit als één geheel te ontwerpen, uitgaande van bestaande waarden als het talud van de voormalige spoorlijn en de Joodse begraafplaats, komt er een betere aansluiting op de omgeving.

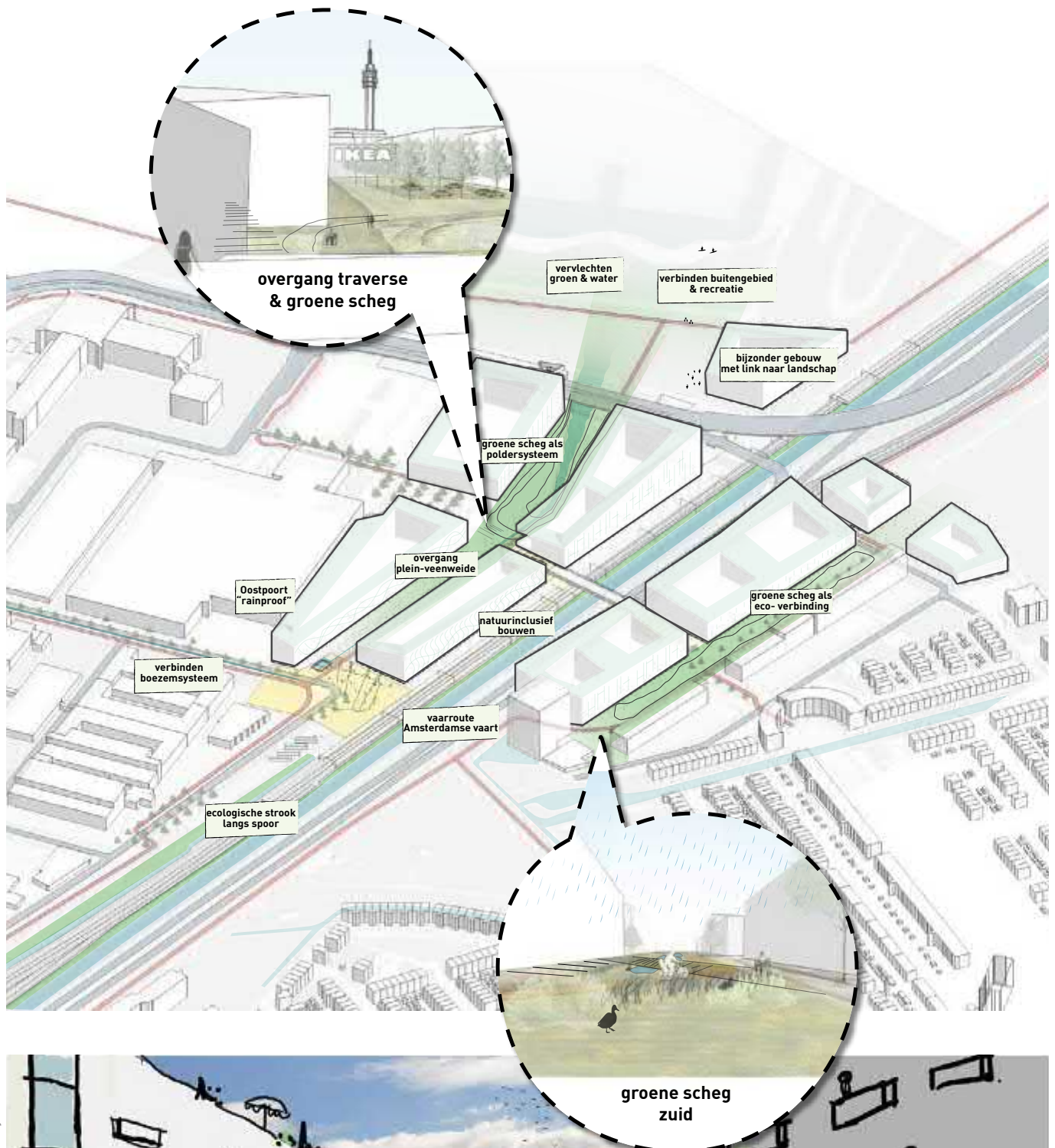
Vervlechten groen en water

De groene ruimte wordt landschappelijk ingericht met natuurlijke beplanting zodat hier een ecologische verbinding kan ontstaan. In de scheg wordt de opgehoogde grond deels afgegraven, waardoor vernatting kan plaatsvinden, regenwater wordt doorgevoerd en diverse mogelijkheden zijn voor waterberging. De landschapsontwikkeling gaat hand in hand met het verbeteren van het watersysteem. Een ander peilbeheer en meer doorstroming dragen bij aan het verbeteren van de waterkwaliteit van de Veerplas. Dit vergroot de mogelijkheden voor zwemmen en waterrecreatie.

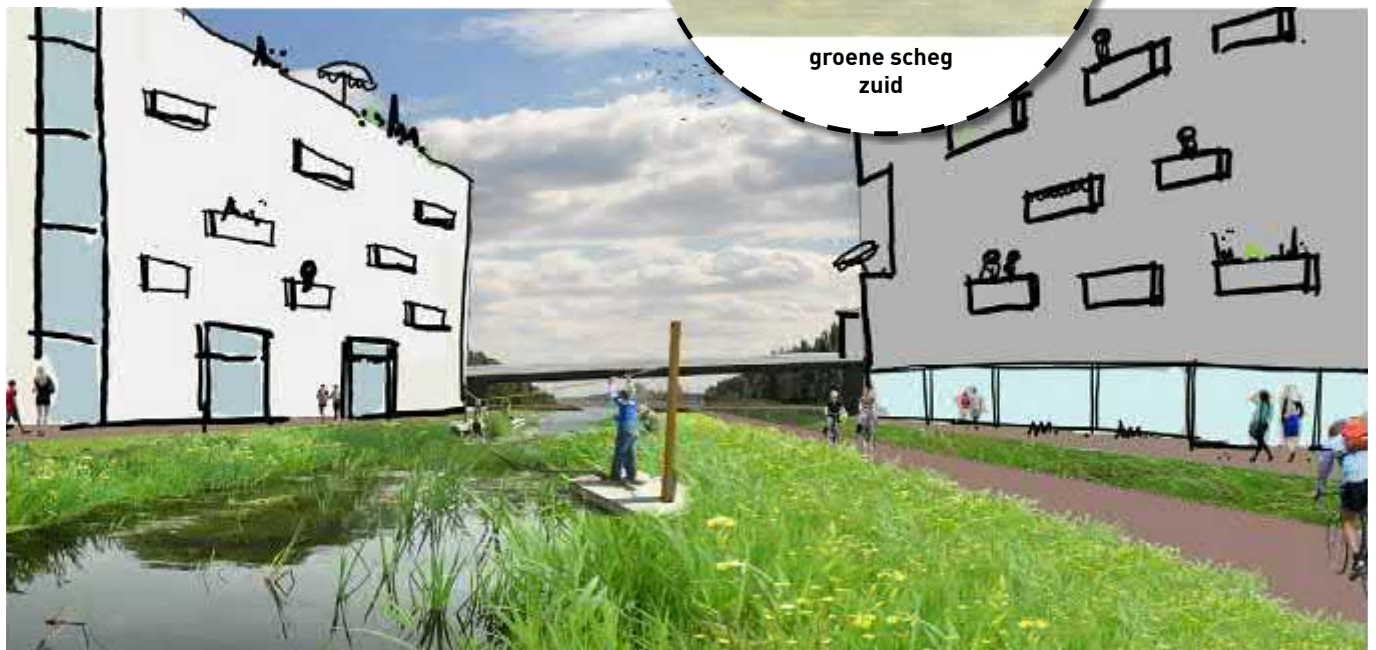
Begrenzing bebouwd gebied

Het brede vizier naar buiten fungeert tevens als comfortabele (snel)fietsverbinding en als sterke ruggengraat van de wijk. De groene scheg wordt begeleid door bebouwing aan weerszijden. Bij de uitloop van de groene scheg richting het groengebied is een bijzonder ontworpen gebouw wenselijk. De functie van het gebouw moet in gebruik en beeld een versterking vormen van het recreatiegebied en deze overgang van stad naar land sociaal veiliger maken. Hierbij wordt gedacht aan een speciale voorziening (mogelijk hotel) met publieke functies voor recreatie en natuureducatie. Dit stelt hoge eisen aan de verschijningsvorm. Het gebouw schermt deze nu wat onduidelijke hoek van het recreatiegebied af van een deel van de verkeersdruk op de fly-over en vormt tevens een duidelijke grens (geen verdere bebouwing) ter bescherming van dit landschap. In het nieuwe bestemmingsplan worden geen andere bouw mogelijkheden opgenomen in deze groenstrook. Er dient een planologische toets plaats te vinden, vanwege verschillende beschermingsregimes door gemeente en provincie. Een belangrijk aandachtspunt is dat het gebied deel uitmaakt van de Stelling van Amsterdam, waarvoor als UNESCO-werelderfgoed bijzondere juridische bepalingen gelden. Hierover meer in hoofdstuk 7.2.





Roald van Splunter, Marijolein Peters



Impressie: het natte Liedeland stroomt door het nieuwe viaduct de Oostpoort in en kent een hoge recreatieve én ecologische waarde

5. CASCO VAN GROEN, WATER EN LANDSCHAP

Waaierstructuur

De verkavelingsrichting van de oorspronkelijke waaierstructuur van het landschap verdween onder een laag zand bij de ontwikkeling van de Waarderpolder. Deze wordt deels weer teruggebracht bij de Oostpoort. De oorspronkelijke richting van het landschap zoals ook bij de Veerplas nog goed herkenbaar (bijvoorbeeld in de beplantingsstroken of 'vingers' die de Veerplas in prikken) draagt bij aan de nieuwe identiteit voor het gebied. Het veenweide- en Liede-landschap heeft een fraaie en landelijke uitstraling, zeker in contrast met de stad. Het dijklichaam van de randweg is momenteel een barrière tussen stad en buitengebied, maakt het landschap niet beleefbaar vanaf het station en min of meer onzichtbaar.

Verbinden met buitengebied

In een voorstudie zijn de kwaliteiten en potenties van Oostpoort en omgeving onderzocht (Smartland, 2018). Dit is beschreven aan de hand van een aantal thema's: identiteit en kwaliteit; relatie stad-buitengebied; klimaatbestendige stad en natuurinclusieve stad. De drie schetsen op de volgende bladzijde tonen de kansen voor verbondenheid van de Oostpoort in alle richtingen. Dat is precies wat wenselijk is: het ontwerpen van een verbindend netwerk van groenstructuur en watersysteem in relatie tot de omliggende gebieden. De bedoeling is daarmee winst te behalen voor toevoegen van wateroppervlak, verbeteringen afwatering (klimaatadaptatie), voor ontwikkelingen van flora en fauna (routes, stapstenen) en voor belevingswaarde voor bewoners, werknemers en bezoekers.

Aanhaken op visie Spaarnwoude Park 2040

In hoofdstuk 2 is aangehaald dat de conceptvisies voor Oostpoort en Spaarnwoude Park 2040 (recreatieschap) in elkaar grijpen. Met de nieuwe verbinding aan Oostpoort groeit de Veerplas door naar het niveau van een stadspark waar het buitenleven voelbaar is, met ruimere mogelijkheden voor horeca, verblijfsplekken, buitensportmogelijkheden, evenementen en festivals. Het groen nodigt uit tot bewegen en ontmoeten. De nu nog harde grens tussen de gebieden wordt verzacht en een hoogwaardige (hard)loop- en fietsroute gaat vanuit Oostpoort naar de Veerplas of verder het landschap in.

Een wandelrondje rond de Veerplas wordt aangelegd. Om de recreatieve routes in dit uitloopgebied van de wijken te vervolmaken wordt aanbevolen op termijn toe te werken naar de aanleg van een fietstunnel naar het historische Liewegje. Dit vormt een extra bijdrage aan de nu zwakke verbinding van de gebieden ten zuiden en noorden van de N200.

5.2 Water en ecologie

Bodem, watersysteem en ecologie

Bij de ontwikkeling van een groenblauwe structuur zijn bodemtype, watersysteem en ecologische mogelijkheden sterk bepalend voor het ontwerp van de openbare ruimte. Hierbij is van belang dat het gebied van de Oostpoort is opgespoten met 1,8 tot 3 meter zand en de hoogte van grondwater varieert tussen 1,2 tot 1,8 meter. Er is een rapport met grondboringen beschikbaar.

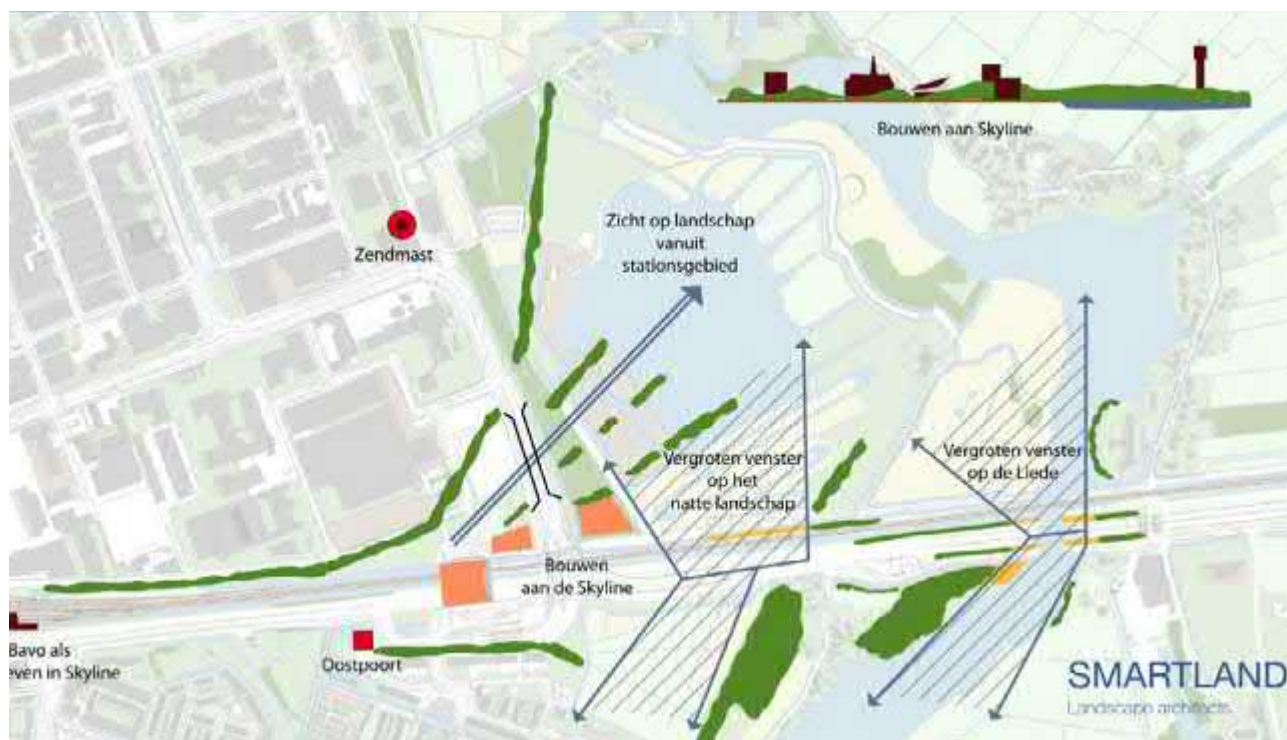
Boezemwater en polderwater

In het noordelijk deel van het gebied moeten oplossingen komen voor 3 verschillende waterpeilen: boezemniveau en twee polderniveaus. De polderpeilen doen zich voor in de Waarderpolder en in het Veerplasgebied; de laatste ligt circa 20 cm hoger. Het verschil met het boezempeil is ongeveer 1 meter (zomerpeil). In het zuidelijk deel gelden 2 polderpeilen: binnen het plangebied hetzelfde peil als in het Veerplasgebied en in de wijk Zuiderpolder een lager peil.

Het noordelijk deel van de Oostpoort kan voor zowel het poldersysteem als het boezemsysteem een verbindende rol spelen. Het boezemniveau betreft het verbinden van de nieuw watergang langs de Waarderpolder met de spoorstoot in het buitengebied. Een deel van de poldersloot kan dan verwijderd worden (ter hoogte van de perrons). Het poldersysteem betreft de mogelijkheid om hemelwater in de Oostpoort toe te leiden naar de groene scheg dat een permanente verbinding krijgt met de Veerplas en in tijden van regenval als wadi dienstdoet.

Het zichtbaar en beleefbaar maken van watersystemen (hemelwaterafvoer, berging en waterzuivering) verhoogt de verblijfskwaliteit voor bewoners en gebruikers van het





Zichtbaar landschap in en onderweg naar Oostpoort



Oostpoort als natuurinclusieve stad

5. CASCO VAN GROEN, WATER EN LANDSCHAP

gebied. Daarmee is water een belangrijke (identiteits) drager en sfeerbepalende factor in het gebied. Water kan daarnaast dienen als versterker van het karakter van verschillende plekken (bijvoorbeeld stedelijk versus landschappelijk), helpen bij klimaatadaptatie, zorgen voor verkoeling, ecologische waarden bevatten en dienen als speelaanleiding voor kinderen.

De voorwaarden waaronder het watersysteem binnen het plangebied zou kunnen aansluiten op het systeem Veerplas zal met Rijnland verder onderzocht moeten worden. Vanwege de robuustheid van het waterstelsel wil Rijnland zo veel mogelijk systemen op boezempeil en bij voorkeur geen nieuwe polderpeilen.

Amsterdamsevaart

Aan de zuidzijde van het spoor kan het herstellen van de Amsterdamsevaart bijdragen aan een sterke ruimtelijke waterstructuur tussen Amsterdam en Haarlem. Het terugbrengen van de vaart (boezempeil) dient tenminste vier belangen: herstel van een historische structuur, gebruiken als stedelijke kwaliteit en bijdrage aan de leefomgeving, recreatieve vaarroute en als bijdrage in compensatie oppervlaktewater. Dat laatste is van belang bij de hele (kwantitatieve) wateropgave waar Haarlem voor staat, in het bijzonder als tegenhanger voor de verdichting in de Waarderpolder.

Ecologische kwaliteit

In zowel bestaande als aan te leggen openbare ruimte worden ecologische waarden geïntegreerd. Hierbij gaat het om het verminderen van de verharding en het aansluiten van groen en water op elkaar, in ruimte en in type vegetatie. Hierdoor wordt de leefruimte voor insecten vergroot: een belangrijke basis om biodiversiteit te bereiken. Diversiteit in vegetatie zorgt voor diversiteit in insecten en andere diersoorten, zoals vogels en kleine zoogdieren. In het plan wordt ook rekening gehouden met voldoende onverharde, groene delen (ook tegen hittestress en wateroverlast), met een inheemse variatie in lage beplanting, struiken en bomen. Extensief beheer is daarbij uitgangspunt. Bij het aanleggen van water wordt beschoeiing zo veel mogelijk vermeden en ontworpen met natuurlijke oevers met een flauw hellingshoek.

Waar het veenweidelandschap naar binnen wordt getrokken is een vergelijkbare vegetatie van belang. Zo vergroot de ecologische habitat in aansluiting op het gebied direct buiten de stad. Het groen langs het spoor vormt een ecologische verbindingszone die benoemd is in het gemeentelijk ecologisch beleidsplan. Dit is een waardevolle verbinding omdat het groen direct langs het spoor nauwelijks wordt betreden. Deze zone dient behouden te worden.

De westelijke gemeentekavel in Oostpoort is een ecologische hotspot, bestaande uit kunstmatig duingrasland. Hier komen zeldzame (beschermde) plant- en diersoorten voor. Er zal te zijner tijd een nieuwe locatie gecreëerd moeten worden met een vergelijkbaar habitat. Wellicht is dit op een van de daken mogelijk of elders rondom de stad. Overigens is door de ophoging de bodem bijna overal zandig, hetgeen een goede basis is voor spontane begroeiing, die als vanzelf divers en waardevol is.

5.3 Natuurinclusief bouwen

De groene en ecologische sfeer komt ook terug in de bebouwing. Natuurinclusief bouwen wordt toegepast met daktuinen, groene gevels, geveltuinen en nestelgelegenheid voor vogels, vleermuizen en insecten. De gebouwen fungeren hierbij als stepping stones in ecologische verbindingen. Hierbij wordt een relatie gelegd met reeds aanwezige flora en fauna in het nabijgelegen landschap. Er is een gemeentelijke 'inspiratiegids' voor natuurinclusieve maatregelen aan en rondom gebouwen en in infrastructuur. Belangrijk is dat er goede beheerafspraken gelden om een langdurig functioneren en verzorgd beeld te borgen.

Vanuit het nieuwe omgevingsbeleid is uitgangspunt bij nieuwbouwontwikkeling geen drainage toe te passen. Hemelwaterafvoer moet binnen het project opgelost worden (48 uur kunnen vasthouden). Oostpoort kan een rainproof woongebied worden, dat zorgt voor vertraagde afvoer van regenwater, ook van incidentele grote waterafgiften, waardoor het riool niet wordt overbelast. Tevens wordt schoon (regen)water in het





Stedelijke aansluiting gebouwen op water in scheg



Groen-stedelijke voetgangersroute



Recreatieve en ecologische waarde van vernatting



Recreatieve waarde van vernatting in stedelijke setting



Informeel, semi-openbaar groen binnenterrein



Stedelijk, functioneel binnenterrein met verblijfskwaliteit

5. CASCO VAN GROEN, WATER EN LANDSCHAP

natuurlijk systeem opgenomen en niet afgepompt naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. In de praktijk kunnen dakoppervlakken veel van de vertraging voor hun rekening nemen.

5.4 Station als buitenpoort

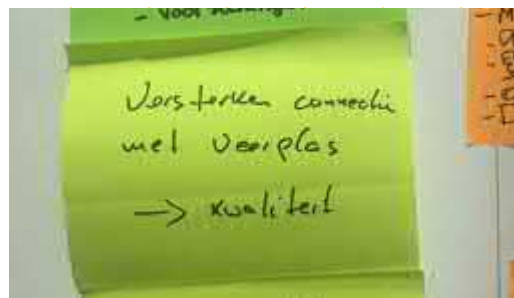
Openbare ruimte

De openbare ruimte wordt uitnodigend en verbindt bestaand aan nieuw, door middel van heldere structuren voor langzaam verkeer, met in het centrale deel een autovrije inrichting. In de scheggen zijn natuur en buitenleven voelbaar en het buitengebied binnen handbereik. De zuidelijke scheg krijgt een groene parkachtige inrichting, als groenzone voor bewoners en werknemers. Richting buitengebied wordt de inrichting landschappelijker. In de noordelijke scheg is de openbare ruimte tevens de groene loper voor het project buitenpoort, een directe loop- en fietsverbinding tussen station en buitengebied voor de bewoners van Oostpoort en voor bezoekers uit de regio.

Vanaf het stationsplein zal de inrichting stapsgewijs natuurlijker worden. Het deel bij het station is een shared space, het ontvangstdomein van de Oostpoort, met

voorzieningen rondom en een bundeling van meerdere verkeersstromen. Het is een plek waar beweging en (kort) verblijf samenkomen, waar mensen kunnen zitten of op hun trein te wachten en waar dingen kunnen gebeuren, bijvoorbeeld een kleine markt, straatmuziek, openlucht-bioscoop. Centraal op het plein kan een kiosk komen, met een zitje bij de door het gebied lopende watergeul.

Het deel ten oosten van het plein is parkachtig, een ruimte die uitnodigt tot spel en ontmoeting. Er komen zit- en speelplekken voor diverse leeftijden. De Stelling van Amsterdam wordt voelbaar gemaakt door bijvoorbeeld in het plaveisel in de groene scheg de grenslijnen te verwerken van de schootcirkels van de twee forten. Het derde deel van de scheg, naar het buitengebied toe wordt nat-landschappelijk. Het afgraven van de zandlaag kan ook trapsgewijs meebewegen met deze drie sferen, waardoor er verschillende niveaus bestaan in het groen. De verschillende referentiefoto's geven een beeld van de mogelijke sferen van de groene scheg. In het gebied komen er bomen bij om de ontbrekende structuren aan te helen (structuurvisie openbare ruimte). Dit geeft een heldere lanenstructuur, naar buiten doorlopend. Vooral langs de Amsterdamsevaart zijn enkele ontbrekende schakels die nadere aandacht behoeven.

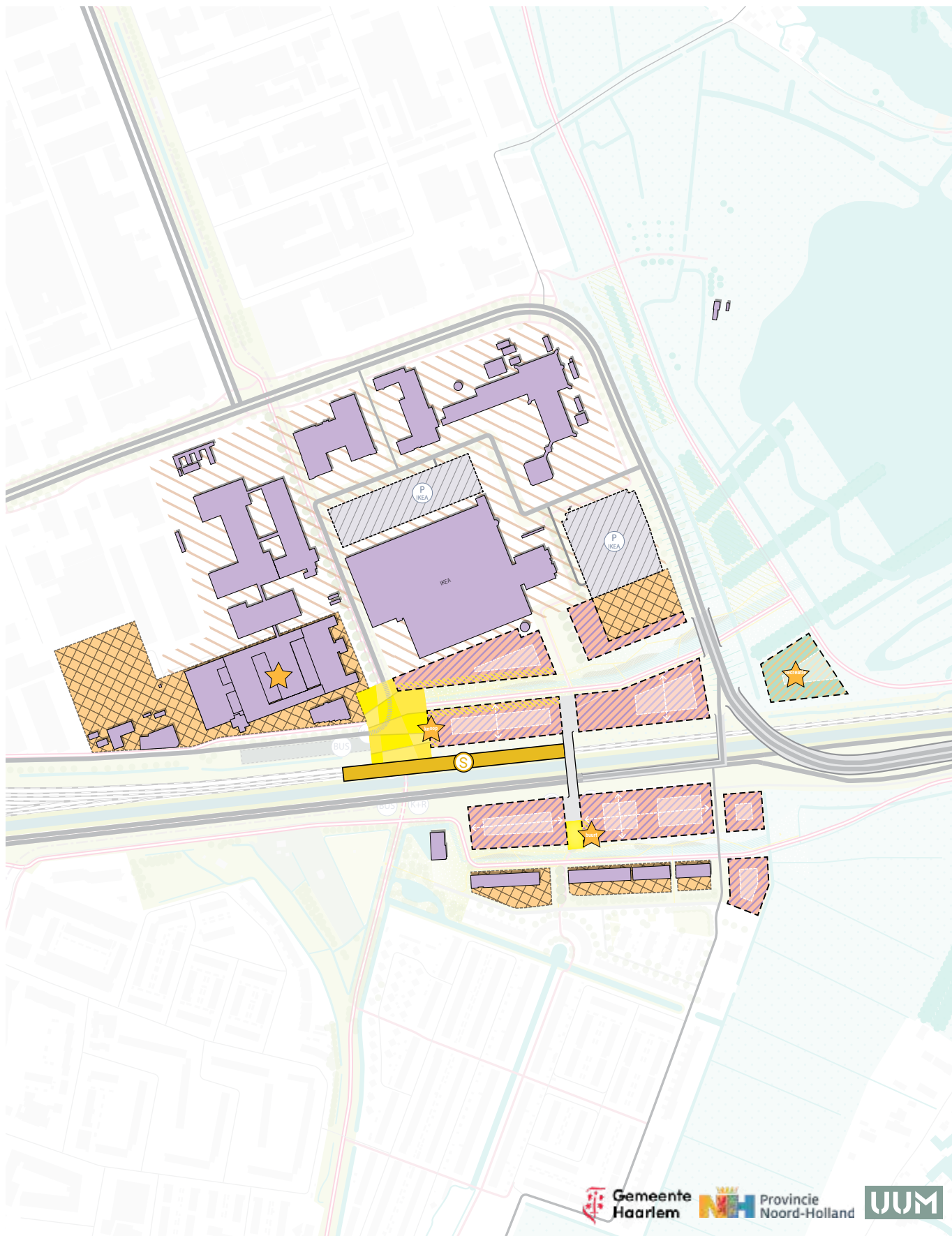






6. DUURZAME STEDE- LIJKE ONTWIKKELING

In de Oostpoort presenteert Haarlem zich op een vernieuwende manier door een hoge dichtheid en een interessante mix van functies. Naast wonen wordt hier ruimte geboden aan een gemengd programma met bedrijven, kantoren, winkels en andere voorzieningen. Intensief ruimtegebruik en slimme functiecombinaties gelden als voorwaarde voor een hoge kwaliteit in gebiedsontwikkeling.



Ontwikkelvisie - duurzame stedelijke ontwikkeling

6. DUURZAME STEDELIJKE ONTWIKKELING

6.1 Stedelijke structuur

Als stationslocatie is de Oostpoort een logische plek om te verdichten en een nieuwe ruimtelijke kwaliteit te realiseren. Vanwege de ligging, met grote bedrijfsbebouwing rondom, en grenzend aan een groot recreatiegebied, zijn hier kansen voor een stedelijk milieu dat zich qua functiemix en verschijning onderscheidt ten opzichte van de bebouwing verderop in de historische stad.

Met het creëren van een eigen identiteit voegt de Oostpoort een nieuwe typologie aan het scala aan stedelijke milieus dat Haarlem biedt. De nieuwe bebouwing in de Oostpoort vormt daarmee een contrast met de huidige bebouwing in de Zuiderpolder en de Waarderpolder.

Dichtheden en bouwhoogtes

In de Oostpoort vindt een stevige verdichting plaats. Door intensief te bouwen bij knooppunten van openbaar vervoer neemt de verkeersdruk op het stedelijke en regionale wegennet niet verder toe. Om zo snel mogelijk een aantrekkelijk stedelijk milieu te realiseren met voldoende kritische massa voor woningbouw en het gewenste aanvullende programma, is stapeling een must. Er ontstaat een stevig cluster aan gebouwen waarin ook hoogbouw een plek krijgt.

De bouwhoogte zal variëren van 4 tot 13 bouwlagen. Als maximale bouwhoogte wordt de bestaande hoogbouw van Oostpoort Centre (41 meter) aangehouden. Dit komt overeen met de toetshoogte vanwege het vliegverkeer van Schiphol. Door onder deze hoogte te blijven is toetsing vanuit het Rijk niet noodzakelijk. Daarnaast zorgt deze maximale bouwhoogte ervoor dat de verschillende gebouwen geen onderlinge concurrentie met elkaar aangaan. Het is vooral het ensemble van gelijkwaardige gebouwen die in samenhang met elkaar de kwaliteit en beleving van Oostpoort bepalen. Niet afhankelijk maken van één enkel hoog gebouw. Op termijn kan het echter wenselijk zijn om incidenteel een hogere bouwhoogte toe te staan, hetgeen meer flexibiliteit zou bieden. Om de benodigde verdichting te kunnen realiseren worden echter ook minimale bouwhoogtes en dichtheden aangehouden.

Vanuit de hogere gebouwen heeft men een prachtig uitzicht op het omliggende landschap. We kiezen voor gebouwen met een samenhang in hoogte en typologie, die zich als een compositie presenteren aan de omgeving. Hierbij vormen niet de afzonderlijke gebouwen een icoon, maar wordt de stadsentree gevormd door het nieuwe ensemble tussen station en landschap.

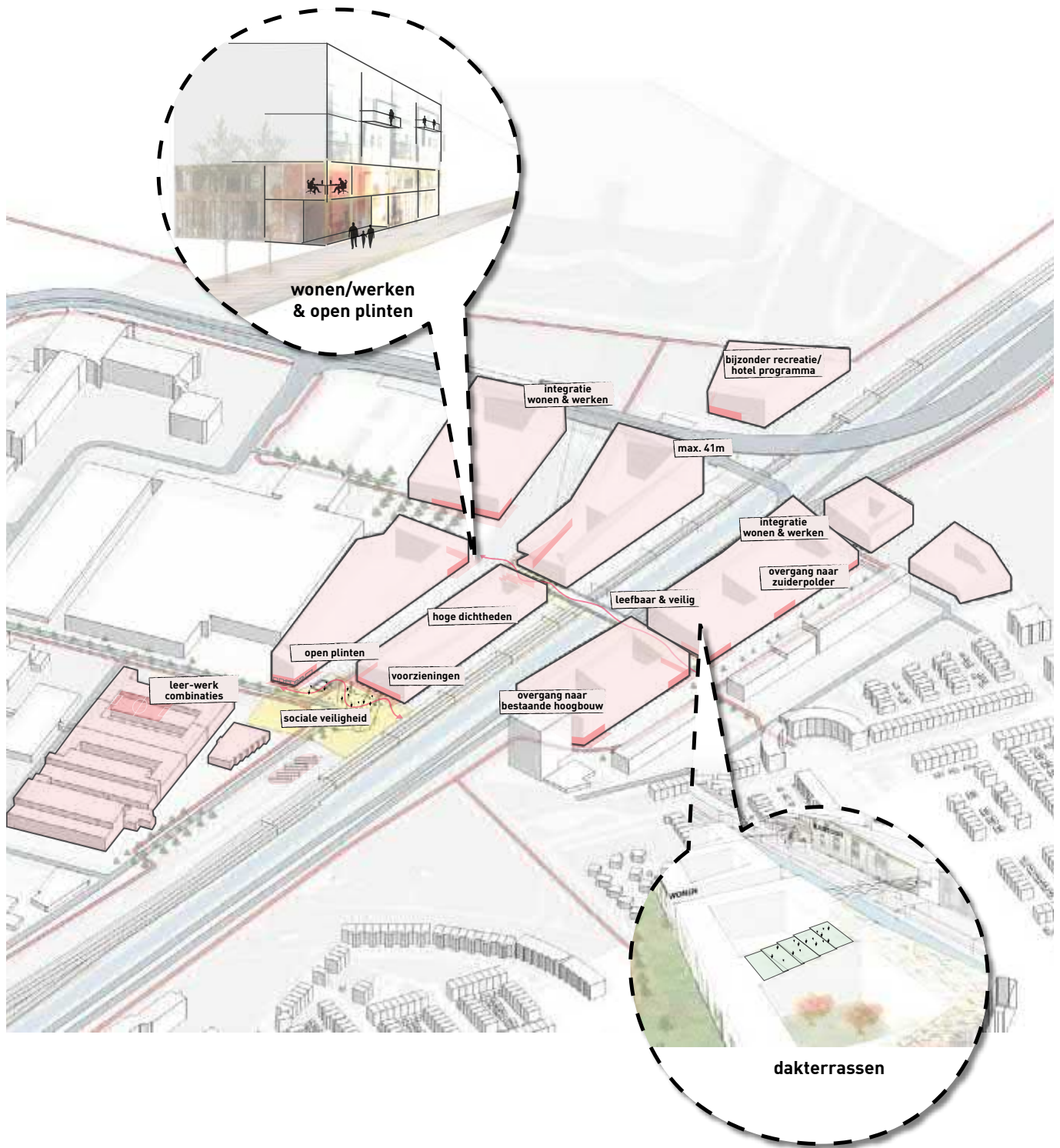
Nieuwe bouwblokken kunnen schuin op- of aflopende gevels krijgen, waardoor zichtlijnen tussen en vanaf de gebouwen worden gewaarborgd. Ook kunnen de gebouwen hierdoor optimaal inspelen op zon en geluid en ontstaat ruimte voor groene daktuinen en dakterrassen.

De bouwblokken hebben duidelijke randen grenzend aan de openbare ruimte, met in de basis van de gebouwen entrees van de woningen of werkfuncties. Er zijn geen private buitenruimtes zoals tuinen of terrassen aan de openbare ruimte. Binnenin de blokken is ruimte voor binnentuinen met groene en luwe ontmoetingsplekken voor bewoners en gebruikers van het gebied.

Functiemenging; integratie van wonen en werken

Door de ligging naast het station leent de Oostpoort zich uitstekend voor een functiemix. Gemengd, toekomstbestendig en flexibel bouwen is uitgangspunt voor alle bebouwing in het gebied. Dit betekent dat er bij de maatvoering en indeling van de gebouwen wordt gelet op mogelijke functieverandering in de toekomst en dat wonen en werken op meerdere manieren kan worden gecombineerd. Zo kan er bijvoorbeeld werkprogramma in een plint komen, dat op termijn kan worden gekoppeld met woningen erboven. Ook kunnen er vrij indeelbare appartementen worden gerealiseerd waarbij een gedeelte van de woning als werkplek of atelier kan worden gebruikt. Een functiemix geeft ook kansen voor een maximale uitwisseling van het parkeren. Op kavel- en gebouwniveau zal bepaald moeten worden waar woonfuncties en waar werkfuncties tot hun recht kunnen komen, mede vanuit de complexe akoestische situatie van spoor- en weggeluid.





Impressie: het stationsplein als levendig nieuw ontvangstdomein, met voorzieningen en verblijfskwaliteit

6. DUURZAME STEDELIJKE ONTWIKKELING

6.2 Programmatische invulling

Woningen, type en doelgroep

Vanuit de Haarlemse ontwikkelzones is een opgave gesteld voor minimaal 1.000 woningen in de Oostpoort. Het huidige aantal woningen van 3.000 in Parkwijk-Zuiderpolder wordt hiermee met een derde uitgebreid. Voor de nieuwe woningen geldt een verdeling van veertig procent sociale huur, veertig procent middeldure huur of koop en twintig procent vrije sector.

In Oostpoort worden kansen gezien voor doelgroepen die specifiek kiezen voor en optimaal kunnen profiteren van de aanwezigheid van het station en het recreatiegebied. Hierbij wordt gedacht aan studenten, starters en stellen. Vaak ook doelgroepen met een laag autobezit. Daarnaast zijn ouderen een interessante doelgroep, in de Zuiderpolder is momenteel 20% ouder dan 65 jaar. Door ouderen uit de wijk te verleiden om naar een andere, geschikte woning te verhuizen, komen elders woningen vrij voor gezinnen.

Woningtypen en woonkwaliteiten

In een divers aanbod aan woningtypen kunnen de verschillende doelgroepen worden gehuisvest. Aangezien er in een hoge dichtheid wordt gebouwd, zal er binnen het aanbod van appartementen een rijk scala aan woningen kunnen worden aangeboden. Hierbij kan worden gedacht aan het realiseren van mini-appartementen of eenheden voor studenten, appartementen over meerdere lagen voor starters, ruime gelijkvloerse appartementen voor senioren en grondgebonden stadswoningen in de onderste lagen van grotere bouwblokken.

Werkgelegenheid

De woon-werkbalans in Haarlem is scheef, circa 0,4 baan per inwoner. Dat is relatief laag vergeleken binnen de provincie Noord-Holland. De gemeente wil meer werkgelegenheid creëren, met als maatstaf dat voor elke woning die gebouwd wordt er ook een baan bij komt (studie groeipotentie, 2009). In Haarlem zijn zakelijke dienstverlening, zorg en toerisme kansrijke sectoren. In MRA-verband zijn er afspraken om in Haarlem ruimte te bieden voor circa 40.000 m2 arbeidsintensieve

werkgelegenheid. De uitstekende bereikbaarheid van de Oostpoort en uitlopend de Oudeweg is een motief om daar een deel van die vraag te accommoderen. Binnen de beoogde functiemix in de Oostpoort zijn kansen als intensieve werkzone, die passen bij de actuele vraag naar nieuwe werkconcepten (geen 'klassieke' kantorenbouw).

Vanwege de ligging bij het station is de Oostpoort 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.

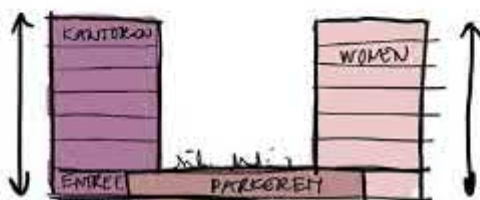
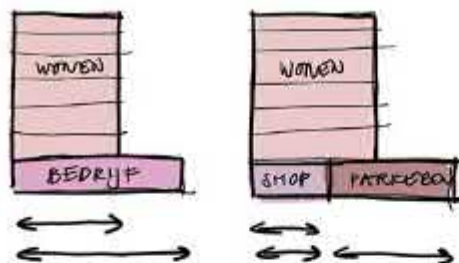
Door het aanpassen van de milieuzone van de Waarderpolder ontstaat ruimte voor woningbouw in een gemengd stedelijk gebied, waar de werkgelegenheid een belangrijke rol zal blijven spelen.

Voor het nieuwe programma wordt aansluiting gezocht bij de goede OV-bereikbaarheid en de aanvullende mobiliteitsvoorzieningen. Hierdoor kan de Oostpoort zich ontwikkelen tot zone met stapelbare werkfuncties. Er wordt ruimte geboden 'voor de meer arbeidsintensieve bedrijven van de Waarderpolder en bedrijven/ kantoren uit de regio. Hiermee kan de Waarderpolder, waar zich momenteel 20% van het aantal Haarlemse arbeidsplaatsen bevindt, worden versterkt.

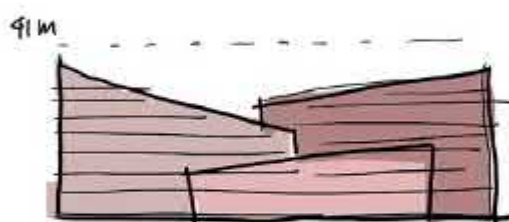
Niet alleen de gemeentelijke kavels maar ook de bestaande bedrijfspanden kunnen een bijdrage leveren aan het gewenste programma en stedelijke milieu. Zo bieden de bestaande kantoorpanden ten zuiden van de Amsterdamsevaart kansen in het verdichten of transformeren door nieuwe functies in de plinten, aanvullende werkfuncties of woningbouw. Door de gebouwen op te nemen in de nieuwe stedenbouwkundige structuur wordt de relatie tussen de Zuiderpolder en de woonwijk zowel ruimtelijk als functioneel versterkt.

Een van de belangrijkste bedrijfspanden is het enorme, grotendeels leegstaande complex van drukkerij Johan Enschedé. Dit nu nog afgesloten terrein kan zich openen naar het gebied. Letterlijk door het openen van het terrein (hekken weg) maar ook functioneel door het realiseren





Verskillende ruimtelijke oplossingen voor functiemenging



Stedenbouwkundig ensemble als ontwerpprincipe voor bouwblokken

6. DUURZAME STEDELIJKE ONTWIKKELING

van nieuw programma. Vanwege de omvang van het complex zijn hier allerlei gemengde (tijdelijk) nieuwe functies denkbaar zoals bedrijven, leer-werkconcepten, evenementen en congressen, culturele functies, langlopende theaterproducties, voorzieningen, zandsport, onderwijsinstellingen et cetera.

Ook het bestaande parkeerterrein van Ikea biedt kansen voor transformatie naar wonen en werken. Dit vraagt om maatwerkoplossingen voor meer gestapeld parkeren voor Ikea.

Het werkprogramma wordt gerealiseerd in flexibele, duurzame en toekomstbestendige gebouwen met meerdere huurders. Gebouwen met slechts één huurder zijn bespreekbaar mits er een levendige plint wordt gerealiseerd. In combinatie met de aantrekkelijke openbare ruimte ontstaat als het ware een etalage van de werkgelegenheid binnen de Waarderpolder. Hier worden informele ontmoetingen gestimuleerd.

Bijzonder hotel in combinatie met groen en recreatie

Naast een goede uitwisseling met bedrijven in de Waarderpolder kan de nieuwe werkgelegenheid ook een rol spelen in de regionale behoefte aan hotels. De Oostpoort is aangemerkt als kansrijke zone voor de ontwikkeling van een (congres)hotel in de MRA. Hier is de bereikbaarheid via station en uitvalswegen uitstekend, maar biedt ook de aanwezigheid van groen, water en recreatie grote kansen. Hiervoor worden met name kansen gezien op de kavel ten oosten van fly-over, waar een hotelfunctie zou kunnen worden gecombineerd met recreatie en natuureducatie. Hierdoor wordt een directe functionele koppeling gelegd tussen het recreatiegebied en de Oostpoort. Hier dient eerst een plantoets en een onderzoek naar de impact op de Stelling van Amsterdam te worden gedaan, om te onderzoeken wat er mogelijk is op deze plek.

Een breed pakket aan kleinschalige voorzieningen

Een geclusterd voorzieningenprogramma kan een bijdrage leveren aan de totstandkoming van een levendig en gemengd stuk stad. De werknemers, bezoekers, reizigers en bewoners hebben behoefte aan verschillende

voorzieningen waar zij gebruik van kunnen maken op weg naar werk, school of huis. In de blokken rondom het station wordt gedacht aan voorzieningen zoals een gemakswinkel, kinderopvang, (para)medisch-centrum, fitness, sport en horeca. Deze kunnen een plek krijgen in de plinten of juist de hogere verdiepingen van de gebouwen. De combinatie van dergelijke voorzieningen met een nieuwe, aantrekkelijke openbare ruimte stimuleert informele ontmoetingen. De voorzieningen in de Oostpoort kunnen gefaseerd meegroeien met het aantal woningen.

Ook zijn er mogelijkheden voor grotere onderwijsinstellingen, bijvoorbeeld op de locatie van Joh. Enschede.

Daarnaast kunnen de extra inwoners en werknemers in Oostpoort gebruik maken van de huidige voorzieningen in Haarlem Oost, zoals een aantal basisscholen (Zuidwester en MLK / Hildebrand), sportvoorzieningen (voetbalvereniging DSK en Fitness Fitfabriek), het winkelcentrum Beatrixplein de bibliotheek Zuiderpolder en het zorgcentrum Reinaldahuis. De nieuwe ontwikkeling leidt tot een toename van het draagvlak voor deze voorzieningen.

Supermarkt als buurtvoorziening

In de Zuiderpolder zijn er op dit moment geen winkels. Vanuit de buurt is er een sterke behoefte aan een supermarkt. In de Oostpoort wordt ruimte geboden aan een nieuwe supermarkt die een rol kan vervullen. Hij dient niet alleen voor de nieuwe bewoners maar ook voor de bewoners uit de Zuiderpolder, de gebruikers van het station en de werknemers uit de Waarderpolder. De grootte van de supermarkt moet worden afgestemd op het aanbod elders in de stad, met name aan het Beatrixplein. Uitgangspunt voor de supermarkt is dat deze wordt gestapeld en gecombineerd met ander programma zoals woningen. Grotere retailvoorzieningen of Perifere Detailhandel Locaties (PDV) stroken vanwege het sterke autoverkeer aantrekkende karakter niet met de uitgangspunten voor de Oostpoort, waarbij de focus ligt op het langzaam verkeer en het openbaar vervoer.





Stevige blokken vormen speelse skyline



Glooiende blokken met open uitstraling



Gebruik van de daken, bijvoorbeeld met dakakker



Groene terrassen met wijds uitzicht



Levendige mix woningen en werkplekken



Gebouw met recreatieve functie ingepast in landschap

6. DUURZAME STEDELIJKE ONTWIKKELING

6.3 Leefbaarheid en openbare ruimte

Sociale veiligheid

Door het toevoegen van functies en bebouwing verandert Oostpoort van een bedrijven- en parkeerterrein in een gemengd stedelijk gebied. Door meer dynamiek rondom het station zal de veiligheid toenemen. Daarnaast worden de stromen van de voetganger zoveel mogelijk geconcentreerd en lopen zij langs de voorkanten en entrees van de nieuwe blokken. De nieuwe blokken liggen op zichtafstand van elkaar en hebben lange gevels met voordeuren erin. Hierdoor worden de voetganger en de fietser begeleid in hun routes en zijn er altijd ogen op de straat.

Rondom het station denken we ook na over een clustering van enkele gemakswinkels die omliggende buurten (verder) kunnen voorzien. In dit middengebied is ook plaats voor doelgroepen voor wie het belangrijk is (zorg) voorzieningen in de onmiddellijke nabijheid te hebben.

Beleving

De uitdaging is dat de Oostpoort een plek op zich wordt, waar het aantrekkelijk is om heen te gaan (voorzieningen, inrichting, routes) en waar mensen graag komen wonen of werken. Dan moet het niet alleen overdag tijdens kantooruren aantrekkelijk zijn, maar evenzeer in de weekenden en 's avonds. Een nieuw stedelijk gebied waar bestaande functies en gebouwen goed in worden opgenomen (m.n. IKEA, Joh. Enschedé en Teva) en vloeiend doorloopt naar de bestaande wijk Zuiderpolder. Er is veel aandacht voor de menselijke maat, voor interactie en groene verbindingen. 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.

Door de verschillende invullingen van de groene scheggen, van stedelijk naar natuurlijk/ecologisch, ontstaan aanleidingen voor sport en spel.

6.4 Duurzaamheid

Bij de ontwikkeling van Oostpoort vormt duurzaamheid een vanzelfsprekende basis voor de gebiedsontwikkeling

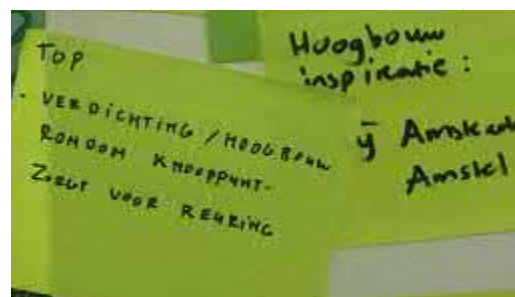
als geheel. Op verschillende thema's en op alle schaalniveaus krijgt duurzaamheid betekenis en kwaliteit.

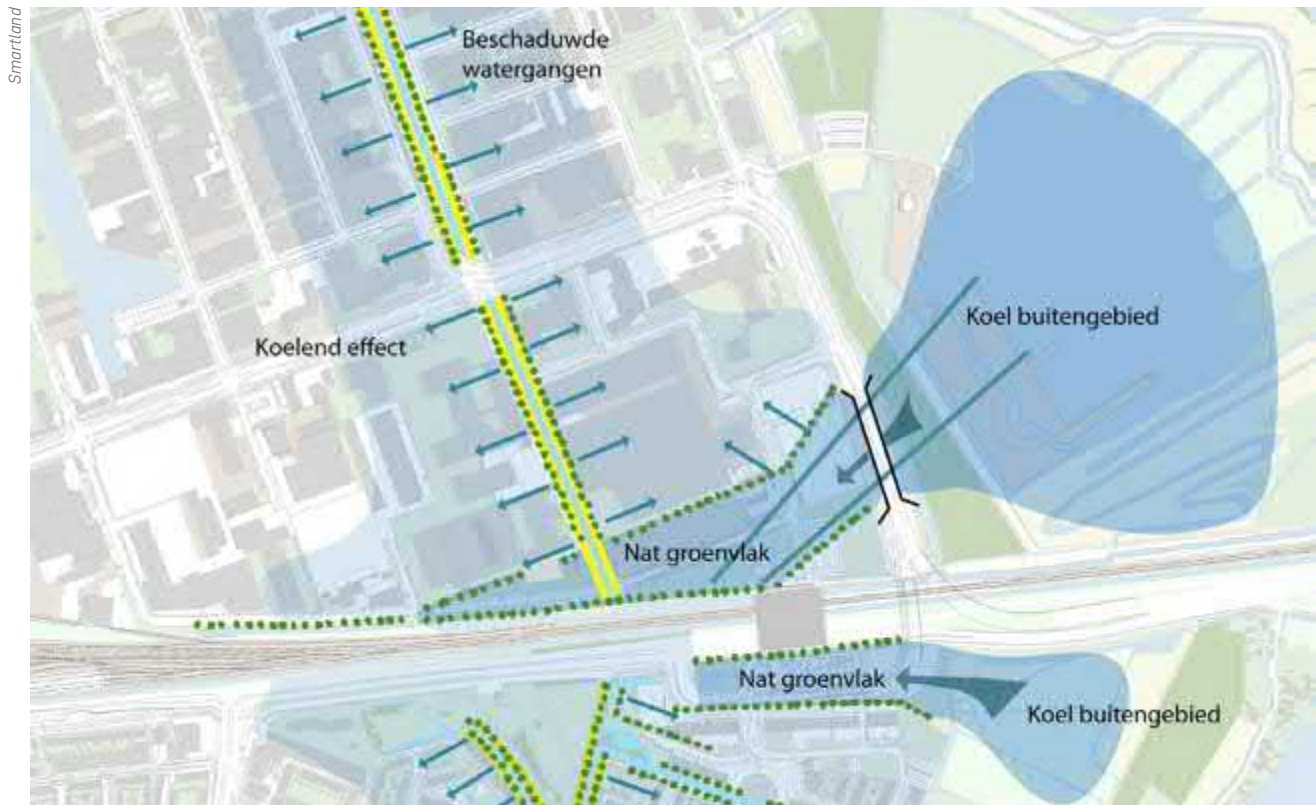
Duurzame stedenbouw

Bij het ontwerpen van deze stedenbouwkundige visie en bij de inrichting van de openbare ruimte spelen veel duurzaamheidsaspecten een rol. De gemeente stelt een Richtlijn Duurzaam Bouwen op. Vooruitlopend op deze richtlijn zijn overweging vanuit duurzaamheid leidend voor de opzet van de ruimtelijke structuur van Oostpoort. De hoofdkeuzes uit deze visie, het compact bouwen rondom het station, het realiseren van een autoluw gebied met nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer en het introduceren van een waterrijke scheg naar het landschap, komen allemaal voor uit kwaliteits- en duurzaamheidsoverwegingen. Ook het toevoegen van werkgelegenheid draagt bij aan het beperken van de grote verkeersstromen de stad uit. Het geeft mensen de mogelijkheid met de fiets naar het werk te gaan. Dat is duurzaam en het maakt de stad toekomstbestendig. Ook op inrichtingsniveau van bouwkvavels en openbare ruimte moet de Richtlijn Duurzaam Bouwen worden betrokken.

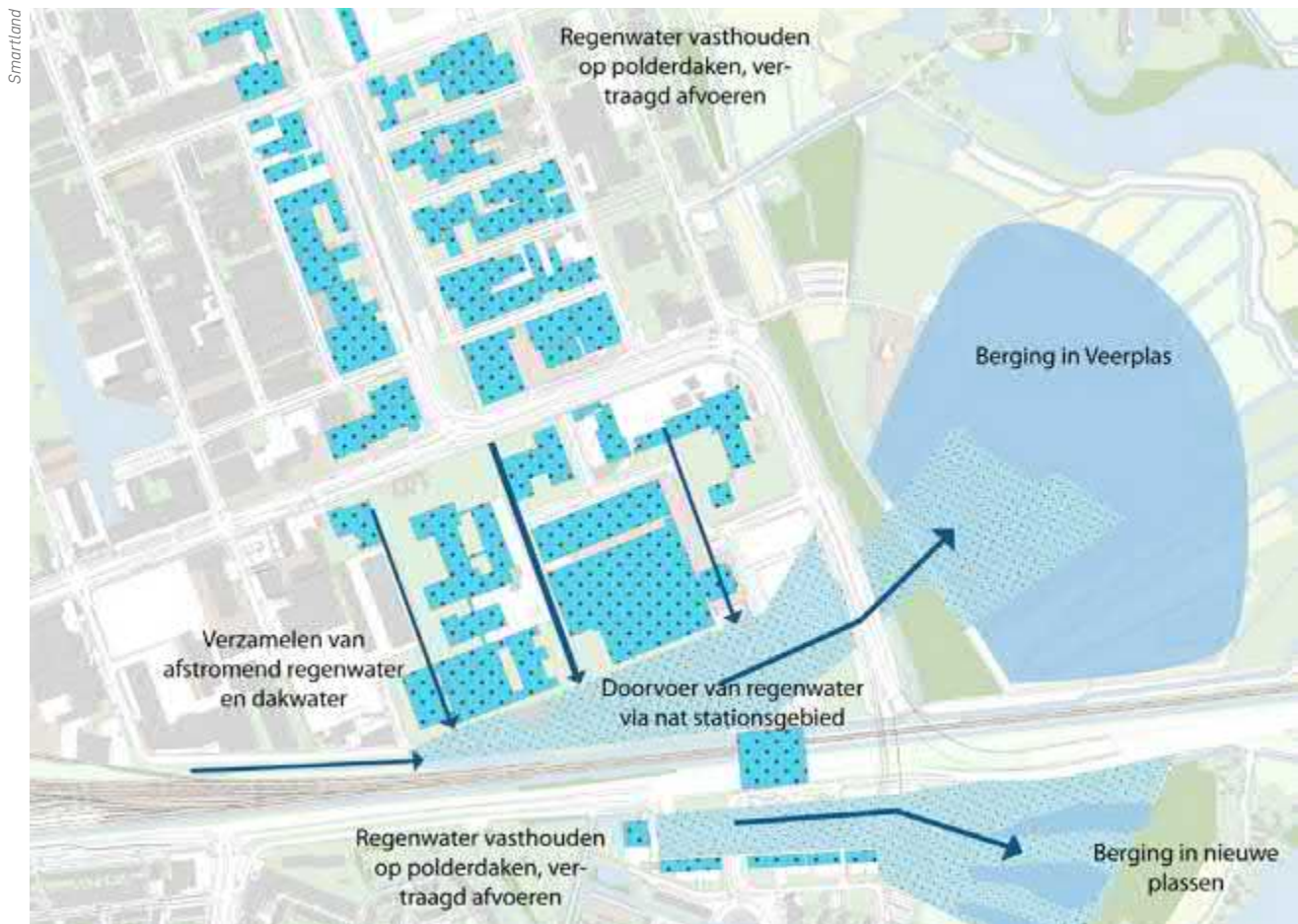
Klimaatadaptatie: water als sleutel

In de toekomstige Oostpoort wordt de groen- en waterstructuur versterkt. Hierdoor wordt actief geanticipeerd op het voorkomen van wateroverlast, droogte en hittestress. Water speelt een centrale rol in het 'koelen' van het stedelijk gebied, het verbeteren van de waterkwaliteit en het voorkomen van wateroverlast. Dit past in de ambities om klimaatadaptief te bouwen. Door het toevoegen van water zijn er meer mogelijkheden voor berging en kan het langer worden vastgehouden. De groene scheggen bieden kansen voor centrale opvang van afstromend regenwater van bebouwing en verharding door een goede infiltratie en berging in combinatie met de Veerplas. De groene scheggen vertragen de afvoer van piekbuien, en bieden een goede doorvoer door het stedelijk gebied, met name door de stroombaan voor regenwater die door het gebied loopt. De waterrijke groene scheggen fungeren als een 'stedelijk airco' voor de hittevorming binnen het stedelijk gebied. Samen met Amsterdamsevaart en andere watergangen zorgen natte groenvlakken voor binnenhalen van het





Oostpoort als stedelijke airco voor verminderen hittestress



Rainproof Oostpoort - klimaatadaptieve inrichting

6. DUURZAME STEDELIJKE ONTWIKKELING

'koele' buitengebied van het Liedelandschap. Bij deze Ontwikkelvisie voor Oostpoort wordt voldaan aan de waterschapseis om toename van verhard oppervlak met 15 procent extra oppervlaktewater te compenseren.

Duurzame warmtevoorziening

De warmtevoorziening van nieuwe stedelijke ontwikkelingen in Haarlem moeten aardgasvrij worden uitgevoerd. Ook de nieuwbouw in Oostpoort is geheel aardgasvrij en gebaseerd op duurzame warmtebronnen. De ondergrond lijkt geschikt voor Warmte/Koude-Opslag (WKO)-systemen. Om de capaciteit van de ondergrond doelmatig te benutten kan het slim zijn om een bodemenergieplan op te stellen. Met een marktverkenning wordt onderzocht of het clusteren van collectieve bronnen met ontwikkellocaties of zelfs gehele zones tot voordelen kan leiden. Hierbij wordt ook verkend op welke wijze partijen in deze zones voor een collectieve bronnenstrategie moeten samenwerken, en welke rol de gemeente hierin kan aannemen. Warmtenetten kunnen een aantrekkelijke optie zijn voor de ontwikkeling van Oostpoort. Potentiële warmtebronnen voor een collectief warmtenet zijn aardwarmte, biomassa en restwarmte van nabij gelegen bedrijven in de Waarderpolder. De kansen voor een warmtenet in Oostpoort in relatie tot de Waarderpolder vergen nader onderzoek.

Energietransitie in de gebouwde omgeving

Op grond van (inter)nationale afspraken zal een transitie plaats vinden van de huidige opwekking van energie, gebaseerd op fossiele brandstoffen, naar energie opgewekt uit duurzame hulpbronnen (zon, wind en biomassa). Naast het beperken van energiegebruik, is de opgave om energie zoveel mogelijk lokaal op te wekken, op te slaan en te gebruiken (smart grid). Dit houdt in dat de daken en gevels van de gebouwen zoveel mogelijk gebruikt worden voor het produceren van duurzame energie. Met de compacte, stedelijke bouw bestaan er grote kansen in de Oostpoort voor collectieve aanpak van zonnepanelen, vanwege het relatief grote oppervlak van daken. Naast de nieuwbouw, kunnen ook de relatief

grote bedrijfsgebouwen in de omgeving en breder in de Waarderpolder bijdragen aan de productie van duurzame energie via zonnedaken of zonnegevels, of via energiewinning uit asfalt. Op gebiedsniveau kan gekeken worden of de bestaande omgeving een rol kan spelen aan de levering van energie aan de nieuwbouw op Oostpoort, of breder aan andere wijken binnen Haarlem.

Circulair bouwen en hergebruik

Het circulair bouwen betekent grofweg dat de materialen van het gebouw opnieuw gebruikt kunnen worden. Voor de komende nieuwbouw kan mogelijk al gebruik worden gemaakt van materialen uit de sloop van de bestaande panden. Op gebiedsniveau van Oostpoort en op stadsniveau kunnen allerlei bestaande bouw- en restmaterialen worden verzameld, bewerkt, geupcycled en hergebruikt. In Oostpoort zijn er volop kansen om materialen te hergebruiken, en om hiermee te experimenteren in relatie tot bedrijfsactiviteiten op het bedrijventerrein Waarderpolder. Om de materialen van de nieuwe gebouwen in de toekomst goed te kunnen gebruiken, is het belangrijk om te werken welke materialen gebruikt zijn en hoe deze gemonteerd zijn. Momenteel wordt er nagedacht hoe vastgelegd kan worden dat voor nieuwe gebouwen verplicht een madaster (materialenlogboek) en demontageplan (hoe haal je de materialen uit het gebouw) wordt opgesteld.

Voor de inrichting van de openbare ruimte heeft de gemeente al duurzame Grond-, Weg- en Waterbouw afspraken gemaakt. Voor werkzaamheid in de openbare ruimte wordt gewerkt met een materialenpaspoort. Ook voor de bouwlogistiek moet aandacht zijn. Er is in deze ontwikkelzone niet veel ruimte om bouwmaterialen op te slaan en het is ongewenst dat grote vrachtwagens te vaak naar de verschillende bouwlocaties moeten rijden. Van toekomstige bouwbedrijven wordt gevraagd na te denken over materialenhubs om (gezamenlijk) zo efficiënt mogelijk de bouwlogistiek te organiseren met zo min mogelijk overlast voor omwonenden en weggebruikers.







7. PERSPECTIEF OP UITVOERING

Deze Ontwikkelvisie schetst een ambitieus, maar reëel toekomstperspectief voor de ontwikkeling van Haarlem Oostpoort. Dit vraagt om een helder perspectief op uitvoering: fasering, spelregels en financiering. En vergt een concrete uitwerking van specifieke vraagstukken rond milieu, verkeer, parkeren en civieltechnische zaken. De resultaten hiervan vertalen we in een Strategienota met een spelregelkaart als basis voor een nieuw bestemmingsplan en het uitvoeringsproces.



Overzicht van bedrijven met een milieucontour binnen de huidige zonering

7. PERSPECTIEF OP UITVOERING

7.1 Naar een uitvoeringsstrategie

Deze Ontwikkelvisie schetst een duurzaam toekomstperspectief, een gewenst eindbeeld voor de Oostpoort als stadsentree. Het is een strategische visie voor de lange termijn en derhalve nog globaal van karakter. Voordat er daadwerkelijk gebouwd kan worden, zal de haalbaarheid van een aantal zaken nog moeten worden uitgezocht en meer in detail worden uitgewerkt.

Het gaat hierbij om technische onderzoeken, bijvoorbeeld over milieuaspecten en verkeer maar ook over strategische keuzes ten aanzien van financiering, fasering en parkeren. Bijvoorbeeld: in welke volgtijdelijkheid worden maatregelen en investeringen gedaan, welke maatregelen worden genomen om parkeeroverlast te voorkomen? Ook moeten uitspraken worden gedaan over de organisatievorm van en participatie in het vervolgproces.

Deze onderwerpen zijn van belang voor een haalbare gebiedsontwikkeling maar hebben ook implicaties voor de huidige eigenaren, bedrijven en omwonenden. Bovenstaande wordt in samenspraak met deze partijen uitgewerkt in een Strategienota. Tevens worden de beleidsmatige kaders, kwaliteitsdoelen en randvoorwaarden uitgewerkt voor professionele ontwikkelende en investerende partijen. In de Strategienota wordt zo handen en voeten gegeven aan de ambities en doelstellingen uit de Ontwikkelvisie en komen de eerste stappen voor de uitvoeringsfase in beeld. De Ontwikkelvisie wordt zo geen papieren tijger maar krijgt een haalbaar perspectief op realisatie.

In de Strategienota komt ook een eerste opmaat voor spelregels voor bouwen en kwaliteit, en een meer gedetailleerde 'spelregelkaart'. Deze worden later per bouwvlak of deelgebied uitgewerkt in concrete ruimtelijke en programmatische kaders voor ontwikkeling. Tevens worden de meer concrete spelregels basis voor het opstellen nieuwe bestemmingsplan met verbrede reikwijdte.

7.2 Onderzoeken naar milieu, verkeer en impact op Stelling van Amsterdam

Zoals aangegeven geeft de Ontwikkelvisie het gewenste ontwikkelingsperspectief op lange termijn aan. Om over te kunnen gaan tot realisatie worden op onderstaande thema's nadere onderzoeken en concrete uitwerkingen uitgevoerd.

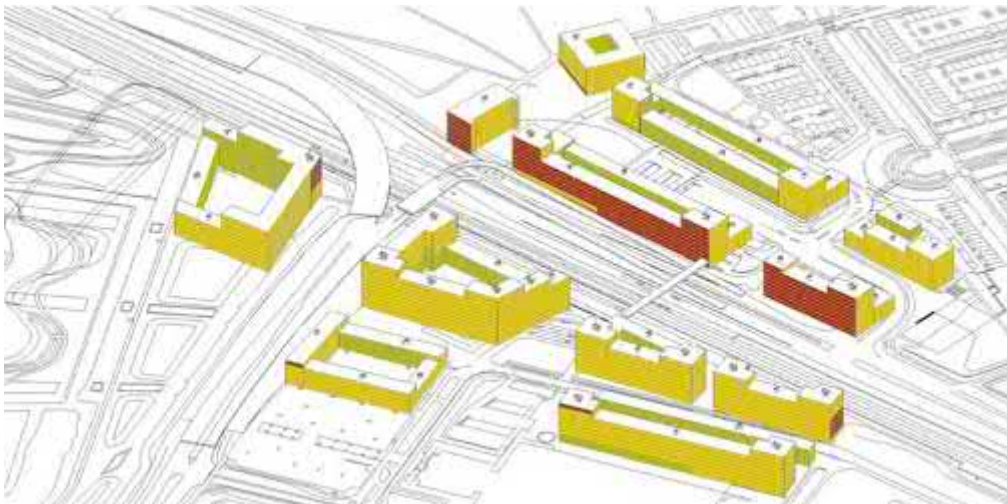
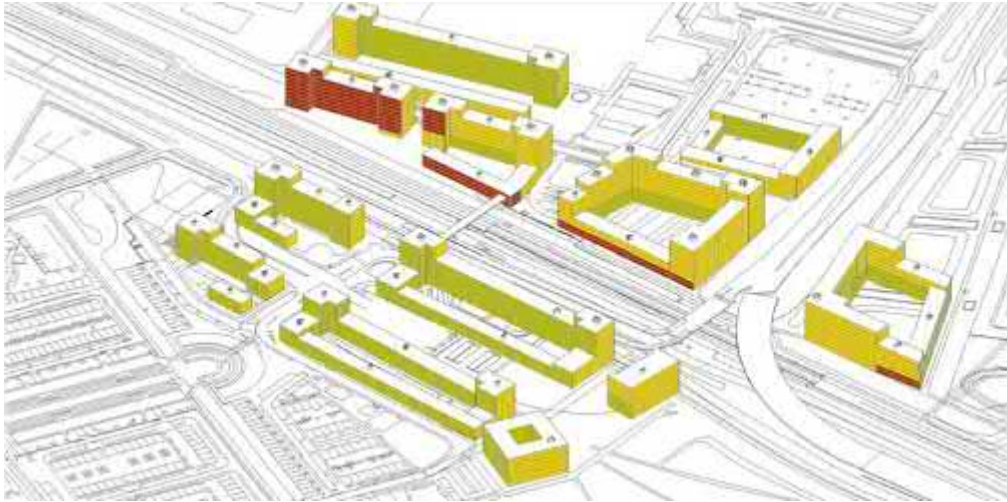
Milieuaspecten van geluid en externe veiligheid

Een deel van de Oostpoort bevindt zich in het gezoneerde bedrijventerrein Waarderpolder. Vanuit historisch gegroeide bedrijfsbelangen is het introduceren van geluidgevoelige bestemmingen pas mogelijk wanneer de milieuzone wordt aangepast. Er wordt onderzocht op welke wijze dit het beste kan gebeuren zodat naast de bestaande bedrijvigheid woningbouw mogelijk wordt. Het aanpassen van de milieuzone wordt juridisch geborgd in het nieuwe bestemmingsplan.

Ook voor de nieuwe ontwikkelingen zijn milieuaspecten relevant, met name geluid en externe veiligheid. Ook hiervoor worden onderzoeken uitgevoerd. Voor geluid geldt dat de meeste beperkingen worden veroorzaakt door de spoorlijn Haarlem – Amsterdam, de Camera Obscuraweg en de N200. Aan de gevels van de bouwblokken langs de weg en het spoor zullen maatregelen nodig zijn om woningbouw mogelijk te maken. Hierbij kan het gaan om dove gevels of andere maatregelen voor de gevel. De van het verkeer en industrie afgeschermd gevels zijn geluidsluw. Het industrielawaai zorgt alleen op de uiterste bebouwingen en grootste hoogten voor een geluidsbelasting die dove gevels noodzakelijk maakt of het plaatsen van niet-geluidgevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld kantoorfuncties).

Om de geluidsbelasting te beperken en deels dove gevels te voorkomen is het te overwegen in het plangebied maatregelen te nemen. Bijvoorbeeld de beleidsmatig gewenste afwaardering van de N200 (Amsterdamsevaart) kan gelden als bronmaatregel. Ter plaatse van het plangebied is deze weg deels bij Rijkswaterstaat in beheer. Het aanpassen van de rijsnelheid van 70 naar 50 km/u kan leiden tot een afname van de geluidsbelasting.





Studie naar geluidsoverlast bij voorbeeldverkeering: er zijn maatregelen nodig aan de rode gevels om woningbouw mogelijk te maken

7. PERSPECTIEF OP UITVOERING

Ook het toepassen van geluidsreducerend wegdek kan hieraan bijdragen, net als het toepassen van raildempers op het spoor. Daarnaast valt te denken aan overdrachtsmaatregelen zoals geluidsschermen of een aarden wal dicht langs de weg en in de middenberm, of zogenaamde diffractoren (betonnen constructies met holtes parallel aan het wegdek, waardoor geluid geabsorbeerd wordt en geluidsgolven naar boven worden gericht).

Doorrekening van verkeerskundige effecten

Om inzicht te krijgen in verkeerseffecten van het gewenste programma, in combinatie met de mogelijke aanpassingen in de infrastructuur, worden door onderzoeksbureau Goudappel Coffeng eerste verkenningen uitgevoerd met het verkeersmodel van de gemeente Haarlem.

Hierbij worden verschillende modellen onderzocht waaronder de gewenste realisatie van een nieuwe op- en afrit in het verlengde van de Amsterdamsevaart naar het (bestaande) viaduct Camera Obscuraweg. Door deze ingreep kan de bestaande oprit van de Camera Obscuraweg worden gesloopt en plaats maken voor de ontwikkeling. Deze nieuwe route heeft alleen een verbinding met verkeer van en naar het westen van de Amsterdamsevaart. Dit betekent ook dat het kruispunt Camera Obscuraweg - Robertus Nurksweg komt te vervallen en er vanaf de Zuiderpolder en de Nurksweg geen directe verbinding meer met de Waarderpolder mogelijk is. De Robertus Nurksweg wordt aangesloten op de Diakenhuisweg. De Diakenhuisweg wordt doorgetrokken en krijgt een gelijkvloerse aansluiting met de Amsterdamsevaart, zodat een aansluiting met het centrum van Haarlem en de A9 behouden blijft. Bij deze nieuwe ontsluiting van Zuiderpolder dient nog goed gekeken te worden het voorkomen van sluipverkeer tussen de Amsterdamsevaart en de Schipholweg. Naast deze aanpassing is ook het sluipverkeer over de A. Hofmanweg tegengegaan, door deze te knippen ten noorden van de aansluiting met Penningsveer.

Hierbij wordt naast de traditionele verkeersgeneratie ook gekeken naar het effect van een gereduceerde

verkeersgeneratie door het inzetten van deelauto's, stimuleren van OV en het hanteren van een parkeerregime. Binnen de structuurvisie openbare ruimte (SOR, Haarlem 2017) is reeds uitgegaan van een afname van de standaard verkeersgeneratie van 15%. Dit wordt naar verwachting gerealiseerd door het verbeteren van het fietsnetwerk en de OV voorzieningen binnen Haarlem te optimaliseren. Daarnaast zorgt dit ervoor dat het autogebruik richting het centrum wordt ontmoedigd.

Gezien de locatie van de ontwikkelzone, vlakbij het treinstation Haarlem-Spaarnwoude en het voornemen om actief in te zetten om het gebruik van deelauto's in combinatie met een parkeerregulering wordt verwacht dat dit effect verdubbeld kan worden. Het netto effect op verkeersgeneratie door de inzet van deelauto's is, mits goed geïmplementeerd, ongeveer 15%. De andere alternatieven zoals het openbaar vervoer, de fietsvoorzieningen en de parkeerregulering zorgen naar onze verwachting voor de overige 15%. Dit betekent dat verkeersgeneratie van het gebied 30% lager kan zijn dan de traditionele verkeersgeneratie. Wanneer bovenstaande maatregelen worden doorgevoerd blijkt een afname van de verkeersgeneratie terug te zien ten opzichte van de verkeersmaatregelen uit de SOR, voor het prognosejaar 2030.

Wel blijkt dat het netwerk rondom het plangebied zwaarbelast is en er weinig restcapaciteit beschikbaar is. Ook blijkt dat het kruispunt Bohnweg-Camera Obscuraweg in de toekomstige situatie niet meer voldoet met de huidige vormgeving, deze zal dus moeten worden aangepast. Grotendeels wordt dit veroorzaakt door een toename van verkeer op de doorgaande route, door de autonome groei van inwoners en arbeidsplaatsen in Haarlem, die via deze route richting de A9 gaan.

Impact op kernkwaliteiten Stelling van Amsterdam

De planlocatie voor een bijzondere functie ten oosten van de Camera Obscuraweg is gelegen binnen het UNESCO-werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Hiervoor gelden de artikelen 20-22 Provinciale Ruimtelijke Verordening. Deze stellen dat een bestemmingplan alleen mag voorzien in nieuwe functies indien de kernkwaliteiten van





Studie naar ontwikkeling Oostpoort zonder viaduct Camera Obscuraweg



Studie naar ontwikkeling Oostpoort zonder viaduct Camera Obscuraweg en met doortrekking Prins Bernhardlaan

7. PERSPECTIEF OP UITVOERING

de erfgoederen met uitzonderlijke universele waarden worden behouden of versterkt. Er dient daarom onderzoek te worden gedaan naar de impact op de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) wordt gevraagd om te adviseren over de mogelijkheden voor het bouwen van een bijzondere voorziening op deze plek.

7.3 Specifieke uitwerkingen met partijen

Mobiliteitsknooppunt concreet uitwerken

Station Spaarnwoude ontwikkelt zich van 'halte' tot knooppunt van trein, bus, fiets, auto en voetganger. In het nieuwe stationsdomein komen alle modaliteiten bij elkaar. Nader ontwerpend onderzoek is nodig om te verkennen hoe de verkeersstromen zich tot elkaar verhouden en wat de ruimtelijke impact is van de verschillende mobiliteitsprogramma's. Tevens wordt nader uitgewerkt hoe de transferfunctie van het knooppunt zich verhoudt tot de concentratie van stedelijke ontwikkeling in het gebied. Hierbij is ook meer duidelijkheid nodig over de minimale afstand tussen de nieuwe bebouwing en het spoor/ de reservering. In samenspraak met de spoorse partijen en vervoerders wordt hier nader invulling aan gegeven.

Ook de probleemanalyse binnen het visietraject voor station Haarlem is relevant in relatie tot het (toekomstige) OV-netwerk en de benodigde ruimte voor de bussen. In samenhang met de resultaten uit het OV-Toekomstbeeld.

Uitwerking van (civiel)technische haalbaarheid

In de Ontwikkelvisie worden een aantal infrastructurale maatregelen voorgesteld. Voor de verkenning van de haalbaarheid van deze elementen is het nodig om een technische quickscan uit te voeren van de volgende onderdelen: aanpassing van het Keggeviaduct, de inpassing van de watergang Amsterdamsevaart (oude trekvaart), langzaam verkeersverbinding gemaakt tussen noord- en zuidzijde van het spoor (brug of tunnel) en de doorbraak onder de fly-over. Door middel van globale verkenningen en referentie-studies kan een beeld worden verkregen van de technische haalbaarheid en financiële consequenties van de verschillende onderdelen.

Parkeerstrategie en clusteren van parkeren

Eerder in de Ontwikkelvisie is de parkeeropgave beschreven. Een slimme parkeerstrategie, zowel ruimtelijk als qua regime, is cruciaal voor het slagen van de stedelijke ontwikkeling. Hierbij spelen verschillende opgaven en belangen. Er wordt gewerkt aan een pakket aan maatregelen waarin met de verschillende betrokken partijen per kavel of deelgebied naar een maatwerkoplossing wordt gezocht. Uitgangspunt voor het parkeren is het intensiveren en combineren (dubbelgebruik) van de parkeeropgave, zodat er met zo min mogelijk ruimtebeslag aan de behoefte kan worden voldaan. Er wordt gekeken in hoeverre clustering en integratie van bestaande parkeervoorzieningen haalbaar is, en op welke manier negatieve effecten van het nieuwe programma kunnen worden tegengegaan.

Ook wordt onderzoek gedaan naar een passende parkeernorm voor het nieuwe programma en naar een adequaat parkeerregime voor de openbare ruimte, P+R en omliggende bedrijven.

7.4 Bestemmingsplan en financiële uitwerking

Spelregelkaart als grondslag voor nieuw bestemmingsplan

Op basis van de Ontwikkelvisie is het noodzakelijk om tot een vernieuwd bestemmingsplan te komen voor het gehele gebied van de Oostpoort. Hiervoor wordt een concrete 'spelregelkaart' opgesteld voor de stedelijke ontwikkeling. De Spelregelkaart is een kaderstellende kaart voor bebouwingsmogelijkheden, maatvoeringen, functieprogramma, duurzaamheid en kwaliteiten. In deze kaart worden ook het structurerende raamwerk voor mobiliteit én het casco van groen, water en landschap gedetailleerd uitgewerkt in functie, maatvoering, kwaliteit en gebruik.

Bestemmingsplan met verbrede reikwijdte

Om de ontwikkelingen zoals voorgesteld in deze ontwikkelvisie te kunnen realiseren, is vernieuwing van het vigerend bestemmingsplan noodzakelijk. De ambities en doelen die de gemeente heeft voor deze gebiedsontwikkeling op het gebied van duurzaamheid,





Huidige eigendomssituatie

7. PERSPECTIEF OP UITVOERING

leefbaarheid en identiteit, zijn randvoorwaardelijk om mee te werken aan het wijzigen van de vigerende bestemming naar een gemengde bestemming. Vooruitlopend op de nieuwe omgevingswet wil de gemeente voor dit gebied een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte opstellen. Dit maakt het mogelijk om (tijdelijk) af te wijken van geldende wet- en regelgeving waardoor alvast geanticipeerd kan worden op de lokale afwegingsmogelijkheden die de Omgevingswet in 2021 gaat bieden. De ambities en doelen die de gemeente heeft met deze gebiedsontwikkeling kunnen dan beter geborgd worden. Het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte is de voorloper van het Omgevingsplan.

Fasering van de gebiedsontwikkeling

Belangrijk onderdeel van de strategienota zal zijn de fasering van de gebiedsontwikkeling. Hierbij spelen de volgende onderwerpen een rol:

- in welke volgorde stappen er een stedelijk gebied met voldoende schaalgrootte kan worden gerealiseerd, waarmee tegemoet kan worden gekomen aan de Haarlemse woningbouwopgave,
- de aanleg van de openbare ruimte en de groene kwaliteiten die leiden tot een aantrekkelijk gebied waarin het vanaf het begin prettig verblijven is,
- in alle fases voldoende aanbod van mobiliteit (ontsluiting en parkeren) waardoor knelpunten zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen,
- welke volgorde het beste kan worden gehanteerd om geluidsoverlast op de nieuwe stedelijke bebouwingsblokken te beperken,
- een slimme balans van investeringen en opbrengsten over de gehele ontwikkelperiode, waarbij de voorinvesteringen beheersbaar blijven en potentiële opbrengsten eerder in de tijd kunnen worden verzilverd.

Financiële strategie

In Oostpoort hebben we een hoge ambitie voor een hoogwaardige stadsentree. Hierbij stellen we een aantal ingrepen voor die een effect en kwaliteitsverbetering zullen bewerkstelligen die verder reikt dan voor de Oostpoort alleen. Het gaat hier om bijvoorbeeld de regionale noord-zuidfietsverbinding maar ook de groene

verbinding naar het recreatiegebied, als onderdeel van het MRA-project Buitenpoort. Een eerste financiële doorrekening wijst uit dat er naast de verkoop van de gronden van de gemeente er aanvullende middelen nodig zullen zijn om deze maatregelen te kunnen financieren. Er wordt met de verschillende partners gezocht naar slimme financierings- en subsidiemogelijkheden om het gewenste kwaliteitsniveau in Oostpoort te kunnen bereiken.

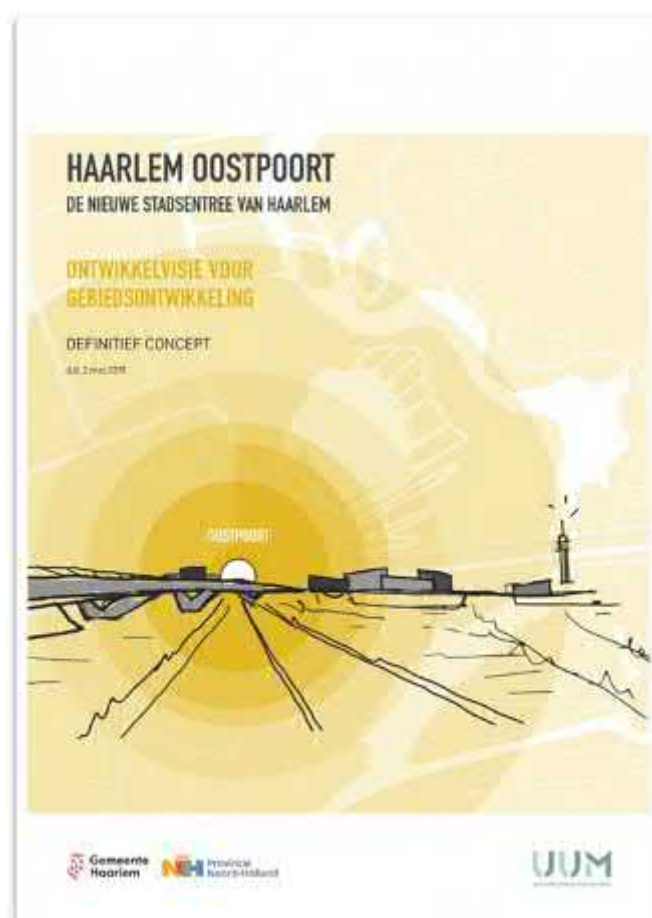
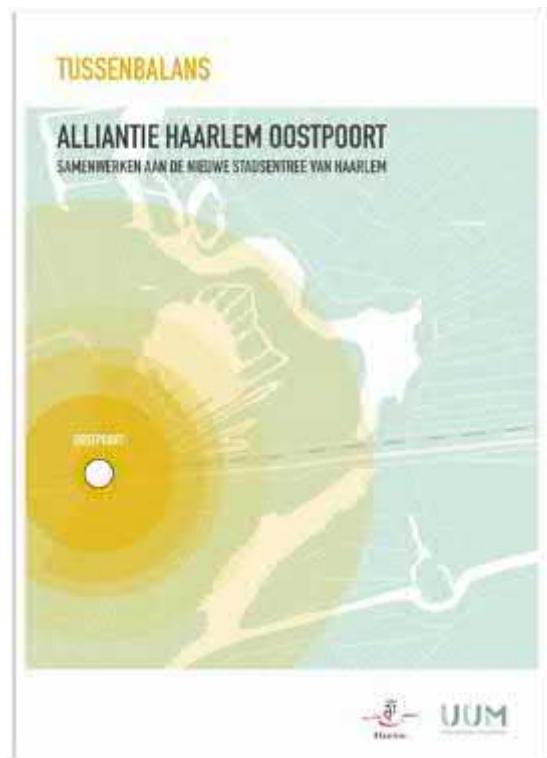
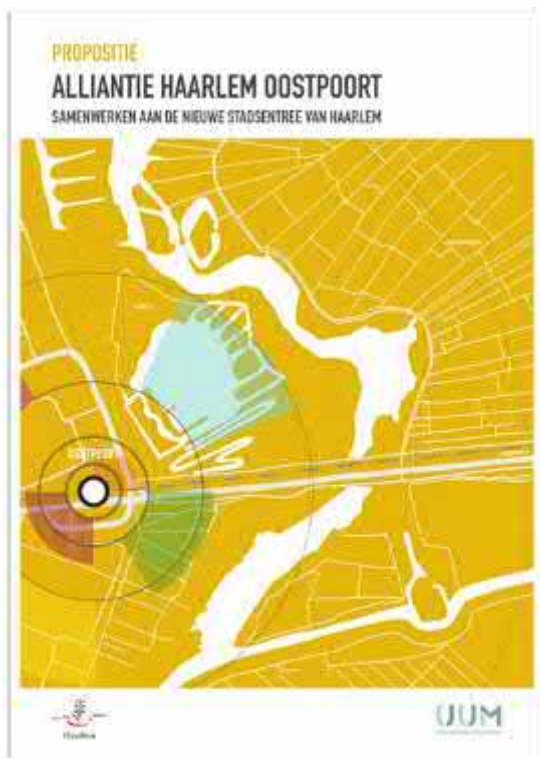
7.5 Samenwerking en besluitvorming

Voor het opstellen van de Ontwikkelvisie is door gemeente met de provincie en de Alliantie partijen intensief samengewerkt.

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.

Om tot vaststelling van deze Ontwikkelvisie komen, dient er nog een traject te worden doorlopen. Als eerste dient de visie vrijgegeven te worden door het College van B&W voor de inspraakprocedure. Daarna zal de Ontwikkelvisie voorgelegd worden aan de commissie Ruimte van de gemeenteraad. Na behandeling in de commissie zal de visie in procedure worden gebracht voor de inspraakperiode van 6 weken. In deze periode worden nog brede bijeenkomsten worden georganiseerd voor de Alliantie en voor bewoners en andere belanghebbenden. Na inspraak worden de ingediende zienswijzen beantwoord en gebundeld in een Nota van Beantwoording. Indien nodig, zal de visie naar aanleiding van de zienswijzen bijgesteld worden. Beide documenten (de Ontwikkelvisie en de Nota van Beantwoording) worden vervolgens via het College van B&W in procedure gebracht naar de commissie Ruimte met als doel om de visie te laten vaststellen door de gemeenteraad. De definitieve Ontwikkelvisie zal ook ter besluitvorming worden aangeboden aan het College van





Producten van de Alliantie Haarlem Oostpoort

7. PERSPECTIEF OP UITVOERING

Gedeputeerde Staten. Dit alles geeft de Ontwikkelvisie bestuurlijke status en formeel rechtskracht als basis voor het nieuwe bestemmingsplan en de uitwerking van de uitvoeringsstrategie. En dient als basis voor het zoeken naar aanvullende financiering bij regio, Rijk en in Europees verband.

Na het vaststellen van de Ontwikkelvisie breekt een nieuwe fase aan in het proces. De gemeente speelt in dit vervolgproces van uitwerking en uitvoering een belangrijke rol. Enerzijds beleidsmatig (door stellen van doelen en kaders) en uitvoerend (door actieve inzet van instrumenten, menskracht en middelen). Anderzijds op het proces faciliterend (uitwisseling en dialoog tussen partijen, participatie) en toetsend/besluitvormend (op de inzet en kwaliteit van concrete plannen). Deze verschillende rollen zijn goed te combineren in diverse

fasen van het uitvoeringsproces, als we dit duidelijk en transparant aangeven. De gemeente voert regie, maar is – net als afgelopen jaar – slechts één van de vele partijen.

De intensieve samenwerking in vorm van de Alliantie Haarlem Oostpoort met veel betrokken partijen en belanghebbenden heeft een bijzonder positieve uitwerking gehad om tot deze visie te komen. Het streven is om gezamenlijk de intensieve samenwerking als Alliantie in het vervolgproces te kunnen continueren en die samenwerking gericht en praktisch te maken naarmate uitvoeringsplannen en spelregels concreter worden uitgewerkt. Dit zal worden uitgewerkt in de Strategienota. Het is de bedoeling om de vaststelling van deze Strategienota parallel te laten lopen aan de procedure voor deze Ontwikkelvisie.



COLOFON

De gebiedsontwikkeling Haarlem Oostpoort wordt uitgevoerd in opdracht van de gemeente Haarlem. Procesbegeleiding van de Alliantie Haarlem Oostpoort is in handen van bureau UUM | Unlimited Urban Management en inhoudelijke uitwerkingen door UUM in coproductie met de gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland.

COCKPITGROEP

Floor Roduner – wethouder gemeente Haarlem, voorzitter Cockpitgroep
Joke Geldhof – gedeputeerde provincie Noord-Holland, Ruimtelijke ordening en Wonen
Irma Winkenius – regiodirecteur Randstad Noord NS
Kees Rutten – regiodirecteur Randstad Noord ProRail
Ad Liefthing – bestuurslid IndustrieKring Haarlem (t/m april 2019)
Mikkel Lévelt – bestuurslid IndustrieKring Haarlem (vanaf april 2019)
Chris Schaapman – directeur-bestuurder Elan Wonen, namens Bouwend Haarlem
Bernard Felix – voorzitter wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, namens wijkraden Haarlem-Oost
Jos Gilliam – directeur Recreatie Noord-Holland

INTERVISIETEAM

Thijs Asselbergs – Thijs Asselbergs architectuurcentrale
Marlies van Diest – Bureau Marlies van Diest Ontwerp
Eric Luiten – Spoorbouwmeester

KERNTTEAM

Gemeente Haarlem

Conny Valkhoff – gebiedsmanager Haarlem-Oost
Heinrich van Doorn – ontwikkelzonemanager
Marjolein Peters – stedenbouwkundige
Joeri Stork – planoloog
Deniz Sükür – stedenbouwkundig ontwerper (vanaf januari 2019)
Kim Krijger – stedenbouwkundig ontwerper (t/m december 2018)

Provincie Noord-Holland

Miriam den Boer – stedenbouwkundige

UUM | Unlimited Urban Management

Edwin van Uum – procesmanager, planoloog
Jana van Hummel – stedenbouwkundig ontwerper, procesassistent
Koen Vermeulen – stedenbouwkundige (t/m februari 2018)

Tekst: Edwin van Uum, Marjolein Peters en Joeri Stork

Beelden: Jana van Hummel, Marjolein Peters, Deniz Sükür en Miriam den Boer, tenzij anders vermeld

Foto's: kernteam, tenzij anders vermeld

Lay-out: Jana van Hummel

Amsterdam/Haarlem, mei 2019

