

# Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur P. Tobben
Telefoon 5114928
E-mail: ptobben@haarlem.nl
SB/VV Reg.nr. 2007/235211
Te kopiëren: A, B en C
B & W-vergadering van 8 januari 2008

## Onderwerp

Kredietaanvraag ontwerpfase Fly-overs

### Bestuurlijke context

De Fly-over zorgt voor een rechtstreekse verbinding tussen de A200 (Amsterdamsevaart) en de Waarderpolder. Hiermee wordt enerzijds het bedrijventerrein beter ontsloten en anderzijds de woonwijken in Haarlem-Noord en de Zuiderpolder ontlast van veel doorgaand verkeer.

Wij verzoeken de Raad een krediet van € 400.000,00 voor de ontwerpfase Fly-overs beschikbaar te stellen. In 2007 is de definitiefase doorlopen. Met deze nota rondt het college de definitiefase af en wordt de ontwerpfase gestart. Het concept Raadsvoorstel en –besluit is in bijlage A toegevoegd. De resultaten uit de definitiefase, te weten het programma van eisen op hoofdlijnen (bijlage B) en het beeldkwaliteitplan (bijlage C) worden ter kennisname voorgelegd aan de Raad.

Het project Fly-overs vindt zijn beleidsmatige basis in het HVVP en Structuurplan. Het project verbetert de bereikbaarheid van de Waarderpolder conform het Coalitieakkoord 2006-2010. Met het raadsbesluit 001/2007 d.d. 25-01-07 heeft de Raad de projectopdracht voor de Fly-overs geaccordeerd.

De raming voor de Fly-overs en bijbehorende werkzaamheden sluit op € 22 miljoen. De definitiefase geeft geen aanleiding tot wijziging van het projectbudget. Meer gedetailleerde ramingen volgen op basis van de ontwerpen uit de ontwerpfase.

Het project Fly-overs is opgenomen in het deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder (zie bijlage E. Project bereikbaarheid Waarderpolder van het IP 2007-2012). In het IP 2007-2012 is € 22 miljoen gereserveerd, verdeeld over de jaren 2007 t/m 2011. Hiervan wordt € 9,3 mln gedekt door het Grondbedrijf, € 2,5 mln door het Omslagfonds Waarderpolder en € 10,2 mln door de Extra Investeringsimpuls van de provincie Noord-Holland (beschikking mei 2007).

De provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat en ProRail zijn direct betrokken in de definitiefase. De welstand is om advies gevraagd. In het kader van de participatie zijn de directe burens betrokken: Industriekring Haarlem, Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, Recreatieschap Spaarnwoude en Dorpsvereniging Haarlemmerliede.

### Raadsparagraaf:

De raad heeft budgetrecht. Met het raadsstuk 001/2007 is op 25-01-2007 voor de initiatief- en definitiefase € 200.000,00 beschikbaar gesteld.

### B&W-besluit:

1. Het college vraagt de Raad een krediet van € 400.000,00 voor de ontwerpfase van de Fly-overs.
2. De kosten van het besluit bedragen € 400.000,00. Het besluit wordt gedekt uit investeringspost 67.40e van het IP 2007-2012. Het hiervoor benodigde raadskrediet wordt aangevraagd bij de Raad door middel van bijgevoegd raadsvoorstel en -besluit.
3. Het college stelt de Raad voor kennis te nemen van het Programma van Eisen op hoofdlijnen, het beeldkwaliteitplan en risicoanalyse.
4. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit
5. Het raadsstuk wordt voorgelegd aan de gemeenteraad, nadat de commissie Beheer hierover een advies heeft uitgebracht

Raadsstuk (in te vullen door griffie)  
B&W datum (in te vullen door griffie)  
Sector/afdeling (in te vullen door auteur)  
Registratienummer (in te vullen door auteur)

<b>Onderwerp: Kredietaanvraag ontwerpfase Fly-overs</b>
---

**1 Inhoud van het voorstel**

Het college vraagt een krediet van € 400.000,00 om daarmee de ontwerpfase van de Fly-overs te kunnen starten en doorlopen. In de ontwerpfase worden de ontwerpen voor de Fly-overs en de omliggende infrastructuur opgesteld en alle voorbereidingen getroffen voor de aanbesteding, bouwvergunning en gebruiksvrijstelling.

De Fly-over zorgt voor een rechtstreekse verbinding tussen de A200 (Amsterdamsevaart) en de Waarderpolder. Hiermee wordt enerzijds het bedrijventerrein beter ontsloten en anderzijds de woonwijken in Haarlem-Noord en de Zuiderpolder ontlast van veel doorgaand verkeer.

**2 Aanleiding + fase van besluitvorming**

Het project Fly-overs vindt zijn beleidsmatige basis in het HVVP en Structuurplan. Het project verbetert de bereikbaarheid van de Waarderpolder conform het Coalitieakkoord 2006-2010.

Met het raadsbesluit 001/2007 is de projectopdracht voor de realisatie van de Fly-overs geaccordeerd. In 2007 is de definitiefase doorlopen, waarin een programma van eisen op hoofdlijnen en beeldkwaliteitplan is opgesteld. Beide documenten zijn ter kennisname toegevoegd.

In overleg met Rijkswaterstaat, de beheerder van de A200, is een nieuwe beheersgrens bepaald. Met ProRail wordt constructief overlegd om te komen tot de beste wijze van samenwerken en aanbesteden. Inmiddels wordt ook met de ontwikkelaar van het stadion overlegd om een gelijktijdige uitvoering van beide naast elkaar liggende projecten mogelijk te maken.

Het college vraagt nu krediet voor het opstarten van de ontwerpfase.

**3 Samenvatting is leeswijzer t.b.v. commissie en/of raad**

Zie overige punten.

Het concept raadsbesluit wordt met het raadsstuk meegezonden.

**4 Financiële paragraaf**

Het project Fly-overs is opgenomen in het deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder (zie bijlage E. Project bereikbaarheid Waarderpolder van het IP 2007-2012).

De totale kosten voor de Fly-overs, inclusief de benodigde infrastructurele aanpassingen in de directe omgeving, zijn geraamd op € 22 miljoen. Dit wordt volledig gedekt door de IP-post 67.40e en de in mei 2007 ontvangen beschikking Extra Investeringsimpuls van de provincie Noord-Holland. Door de provincie gestelde voorwaarde voor het verkrijgen van deze subsidie is het in gebruik nemen van de Fly-overs voor 2012.

Eerder heeft u met het raadsstuk 001/2007 d.d. 25-01-2007 voor de initiatief- en definitiefase Fly-overs € 200.000,00 beschikbaar gesteld.

## **5 Participatie / communicatie**

De definitiefase en de daaruit voortkomende documenten zijn begeleid door een projectgroep waarin naast de gemeentelijke afdelingen tevens de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat dienstkring Alkmaar en ProRail zitting hebben.

Het project Fly-overs is voorbesproken met de Stadsarchitect. De resultaten hiervan zijn verwerkt in het Programma van Eisen (PvE) en het Beeldkwaliteitplan (BKP).

Het BKP is door de Welstand behandeld. De genoemde aandachtspunten zoals goede inpassing, afstemming op aanliggend stadion, zicht vanuit het stadion op de Fly-overs en het doorzicht worden in de ontwerpfase meegenomen.

Het PvE en het BKP zijn voorgelegd aan de 'directe burens', te weten de Industriekring Haarlem, Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, Dorpsvereniging Haarlemmerliede, Recreatieschap Spaarnwoude en de ontwikkelaar en architect van het stadion. Alle partijen hebben gereageerd. Met de wijkraad en de dorpsvereniging wordt op verzoek nog een afspraak gemaakt voor een toelichting.

## **6 Planning en risico's**

De exacte planning is afhankelijk van de manier van aanbesteden en werkverdeling met ProRail. Dit wordt het komende half jaar verder uitgewerkt. In grote lijnen ziet de planning er als volgt uit:

- 1<sup>e</sup> helft 2008: ontwerp fly-overs en omliggende infrastructuur
- 2<sup>e</sup> helft 2008: aanbesteding en start procedures bouwvergunning en gebruiksvrijstelling
- 1<sup>e</sup> helft 2009: technische uitwerking ontwerp en bestekken
- 2<sup>e</sup> helft 2009: start uitvoering
- 2010 en 2011: uitvoering en ingebruikname fly-overs
- 1<sup>e</sup> helft 2012: afbouw omliggende infrastructuur

De risico's hebben in hoofdzaak betrekking op het niet voor 2012 in gebruik kunnen nemen van de Fly-overs met consequenties voor de subsidie, als gevolg van vertragingen in procedures, voorbereiding en/of uitvoering. De beheersmaatregelen zijn met name hierop gericht.

Het voorstel is op 24 januari 2008 in de commissie Beheer behandeld. Het advies van de commissie is op de gebruikelijke manier ter inzage gelegd.

Wij stellen de raad voor:

In te stemmen met het beschikbaar stellen van een krediet ad € 400.000,00 voor de ontwerpfase van het project Fly-overs. Dit wordt gedekt uit de IP-post 67.40e 'Waarderpolder, Fly-overs'.

De secretaris

De burgemeester

## **Raadsbesluit**

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

**Besluit:**

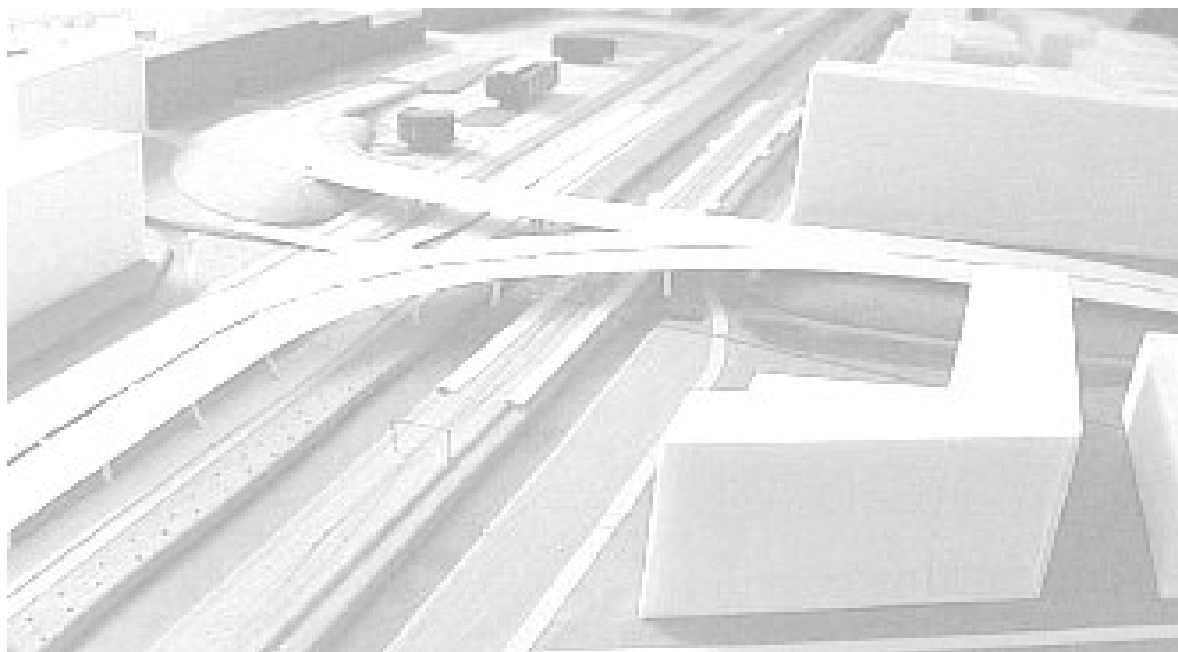
Stemt in met het beschikbaar stellen van een krediet ad € 400.000,00 voor de ontwerpfase van het project Fly-overs. Dit wordt gedekt uit de IP-post 67.40e 'Waarderpolder, Fly-overs'.

Gedaan in de vergadering van ..... (in te vullen door de griffie)

De griffier

De voorzitter

**Aanleg**  
**Fly-overs**



**Programma van Eisen op hoofdlijnen**

**definitiefase**  
**definitief**  
**november 2007**



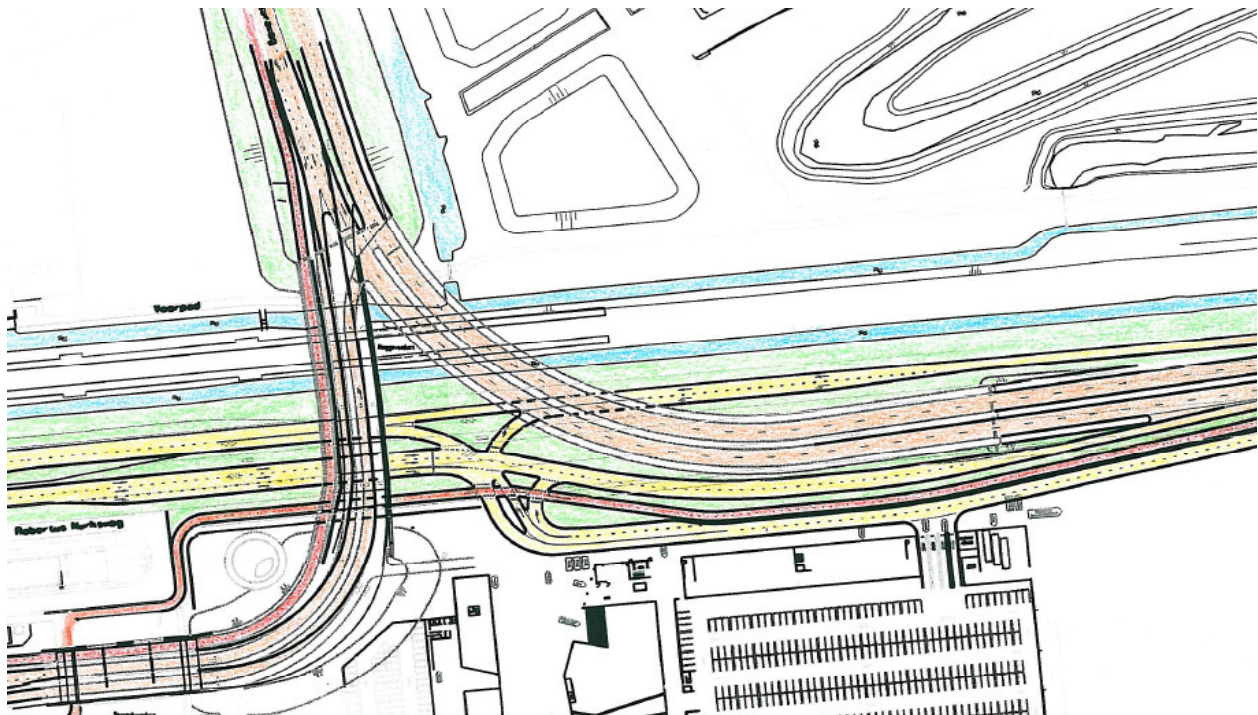
**Haarlem**

**Gemeente Haarlem**  
**Sector Stadbeheer**  
**Afdeling Verkeer & Vervoer**  
**Postbus 562**  
**2003 RN Haarlem**

**Definitiefase Fly-overs  
Het programma van Eisen op hoofdlijnen**

**Opgesteld en geaccordeerd door:**

**Gemeente Haarlem  
Provincie Noord-Holland  
Rijkswaterstaat dir.Noord-Holland, dienstkring Alkmaar  
ProRail Randstad Noord**



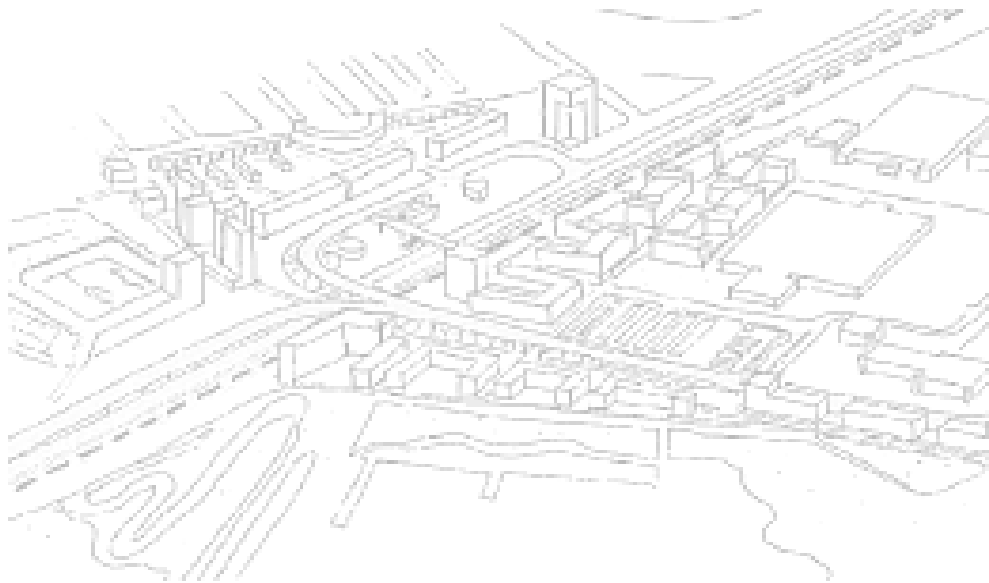
*Schetsontwerp Fly-overs*

## Inhoud

1. Inleiding .....	4
2. Algemene functionele- en ontwerpuitgangspunten .....	5
3. Stedenbouw en architectonische vormgeving .....	6
4. Verkeer .....	6
5. Openbare ruimte .....	7
6. Openbaar groen.....	7
7. Kunstwerken .....	8
8. Milieu, ecologie en cultuur .....	8
9. Waterhuishouding.....	8
10. Kabels en leidingen .....	9
11. Veiligheid .....	9
12. Beheer.....	9
13. Fasering en toegankelijkheid.....	9
14. Procedures en vergunningen .....	10
15. Communicatie .....	10

### Bijlagen:

- Beeldkwaliteitsplan Fly-over
- Notitie brainstorm haalbaarheid dubbele functie Fly-overs



## 1. Inleiding

### *aanleiding en kader*

Met de aanleg van de Fly-overs wordt de zuidoostelijke toegang van de Waarderpolder en de verbinding met de Oostweg richting Schoterbrug geoptimaliseerd. De Fly-over vervangt de huidige hoofdroute van en naar de Waarderpolder via het Keggeviaduct.

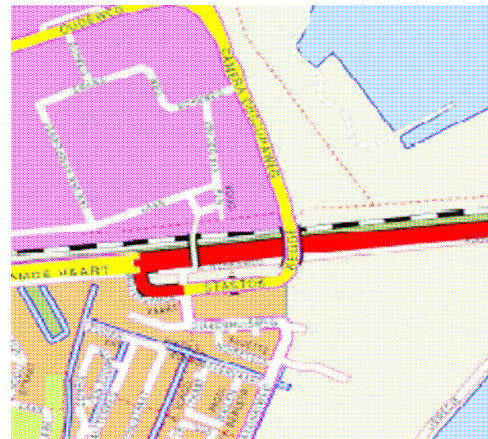
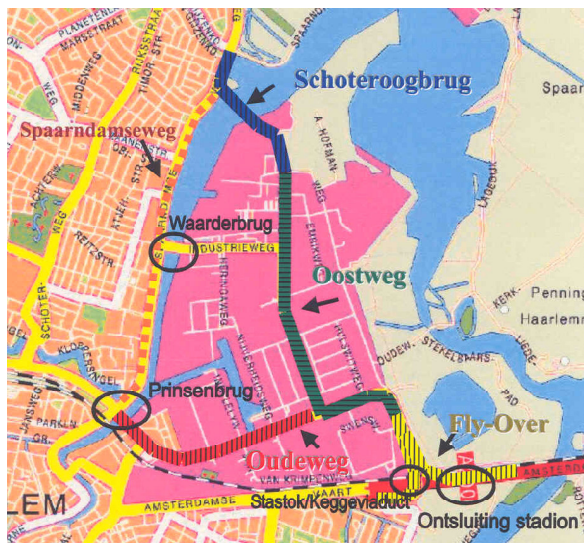
Het geheel maakt deel uit van de hoofdstructuur van de stad en kan een functie vervullen binnen het regionale netwerk. Met de Fly-overs wordt het tevens mogelijk om op termijn de hoofdentreefunctie te verleggen van de Amsterdamsevaart naar de Oudeweg.



### *doelstelling*

De infrastructuurprojecten inclusief de Fly-overs hebben een drieledige doelstelling:

1. Om het doorgaande verkeer uit de woongebieden te kunnen weren, wordt met de aanleg van Schoterbrug, Oostweg en Fly-overs een oostelijk tracé langs de rand van de stad gerealiseerd. Dit tracé is van belang voor stad en regio.
2. Het duurzaam verbeteren van de bereikbaarheid van het regionale bedrijventerrein Waarderpolder in het algemeen en specifieke locaties zoals de ‘noordkop’ in het bijzonder. De verbeterde infrastructuur maakt economische groei en groei van arbeidsplaatsen in de Waarderpolder mogelijk.
3. Met het verleggen van de verkeersroute naar de Fly-overs/Oostweg/Schoterbrug wordt de leefbaarheid van de woongebieden, met name langs de Spaarndamseweg en de Zuiderpolder maar ook de Amsterdamsevaart aanzienlijk verbeterd.



### *projectgrenzen*

De projectgrenzen worden bepaald door het invloedsgebied. De aanleg van de Fly-overs vervangt de huidige hoofdroute van en naar de Waarderpolder via Camera Obscuraweg en Keggeviaduct. De functie van de route via het Keggeviaduct wijzigt daardoor met gevolgen voor het ontwerp. Ook moet afgestemd en gekoppeld worden met omliggende verkeersregelinstanties. Functioneel en verkeerskundig zijn er de volgende grenzen:

- Noordelijke grens: kruispunt Camera Obscuraweg – Bohnweg en de zuidelijke spoorloot.
- Oostelijke grens: in- en uitvoegstroken vanaf de rijbanen A200 (t.h.v. tankstation A200).
- Zuidelijke grens: Camera Obscuraweg en fietspad ten noorden van verlegde R. Nurksweg.
- Westelijke grens: kruispunt Amsterdamsevaart – Camera Obscuraweg.



Begrenzing met het oog op de eigendomsverhoudingen en beheer zijn als volgt:

- Noordoost: Recreatieschap Spaarnwoude
- Noordwest: Gemeente/Oostpoort fase II
- Noord: Prorail en NS-stations
- Oost: Rijkswaterstaat
- Zuid: Oostpoort fase I en Multifunctioneel stadion Oostpoort



## 2. Algemene functionele- en ontwerppuntgangspunten

- 2.1 Het Structuurplan Haarlem 2020 (april 2005), het Haarlems Verkeer- en Vervoersplan (HVVP, maart 2003) en het Streekplan Noord-Holland Zuid is van toepassing.
- 2.2 De volgende dwangpunten moeten worden gehanteerd:
  - bestemmingsplangrens Penningsveer en de Rode Contour;
  - erfgrans gemeente Haarlem-Staatsbosbeheer/Recreatieschap;
  - Amsterdamsevaart (sloot);
  - rooilijn noordzijde stadion (bepaald door ligging woonwagencamp zuidkant stadion);
  - huidig talud Camera Obscuraweg (reeds uitgelegd t.b.v. Fly-overs).
  - Kabels en leidingen hoofdtracé ten westen van Camera Obscuraweg.
- 2.3 De Oostweg en Schoterbrug zijn opgeleverd.
- 2.4 Fly-overs en het multifunctioneel stadion moeten op elkaar zijn afgestemd, inclusief ontsluiting van het stadionperceel op de Robertus Nurksweg en Amsterdamsevaart met verkeerslichten.
- 2.5 Uitvoeringplanning Fly-overs en Multifunctioneel stadion moeten op elkaar worden afgestemd.
- 2.6 Met de aanleg van het bestaande Keggeviaduct is een eventuele toekomstige spoorverdubbeling niet onmogelijk gemaakt. Ook met de realisatie van de Fly-overs dient een 4-sporig tracé niet onmogelijk te worden gemaakt.
- 2.7 Ontwikkeling Veerplas mag niet onmogelijk worden gemaakt.
- 2.8 De Fly-overs moeten de barrièrewerking door spoor en A200 verminderen. Behalve voor het autoverkeer moet ook een directe voetgangersverbinding tot de mogelijkheden behoren.
- 2.9 Een directe verbinding van en naar de perrons moet niet onmogelijk worden gemaakt; enerzijds als extra service aan bewoners en bedrijven, anderzijds voor meer voeding van het NS-station.
- 2.10 Bij een voetgangersverbinding moet rekening worden gehouden met de toegankelijkheid van mindervaliden/rolstoelen, blinden en slechtzienden.
- 2.11 De doorgaande hoofdroute moet worden benadrukt en moet helder en logisch overgaan van de A200 (Amsterdamsevaart) in de Camera Obscuraweg/Oudeweg.
- 2.12 Op de Fly-overs worden 2x2 rijstroken aangelegd voor het doorgaande verkeer. Verkeer met bestemming Haarlem Oost, Zuid, Centrum en richting kust moet duidelijk en veilig kunnen uitvoegen van de A200 richting onderliggend wegennet (Amsterdamsevaart). Hetzelfde geldt voor het verkeer richting het nieuwe stadion en Rottepolderpark.
- 2.13 Fietsroutes in en om het plangebied lopen in de huidige situatie langs de noordkant van de spoorbaan, langs de Robertus Nurksweg en over het bestaande Keggeviaduct. Deze situatie blijft gehandhaafd. Over het nieuwe kunstwerk voor 2x2 rijstroken komt geen fietspad.
- 2.14 Het ontwerp voor de Fly-overs dient duurzaam veilig te worden opgezet.
- 2.15 Het gemeentelijk Algemeen Programma van Eisen is van toepassing.
- 2.16 De vigerende Haarlemse Bouwverordening wordt van toepassing verklaard.

### 3. Stedenbouw en architectonische vormgeving

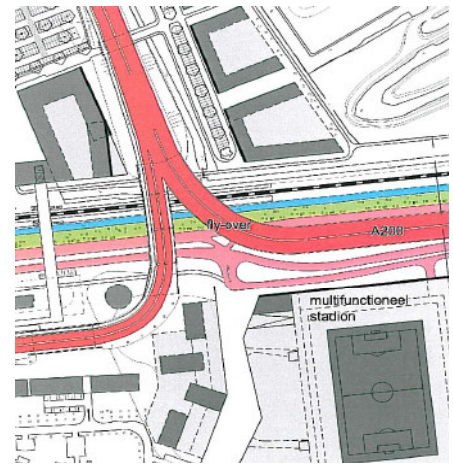
- 3.1 De Fly-overs moeten de nieuwe komgrens (type A) van de gemeente accentueren. Duidelijk moet zijn dat hier de overgang van land naar stad is.
- 3.2 Stem af op het Masterplan/Stedenbouwkundig plan Oostpoort Haarlem (mei 2005).
- 3.3 Het kunstwerk moet worden voorzien van architectonische vormgeving en verfijning (geen standaard constructie maar ook geen landmark).
- 3.4 Het beeldkwaliteitsplan Fly-over, opgenomen als bijlage, is van toepassing.
- 3.5 De ruimte is beperkt, vormgeving is door landschappelijke inpassing niet of nauwelijks mogelijk. Vormgeving moet in het kunstwerk zelf terugkomen.
- 3.6 Het kunstwerk dient op stedelijke schaal worden ontworpen (vgl. geen Rottepolderplein).
- 3.7 Geen robuuste vormgeving zoals het huidige Keggeviaduct.
- 3.8 Beton vormt het uitgangspunt als materiaal voor de Fly-overs, daarnaast moet er een relatie bestaan met het aanliggende stadion in uitstraling en gebruikte materialen.
- 3.9 Het kwaliteitsniveau van meubilair, armaturen en verlichting dient te passen bij een stadsentree.
- 3.10 De snelheid op de A200 moet afgewaardeerd worden naar 50 km/h. Het viaduct moet hier visueel een ondersteunende bijdrage in leveren.
- 3.11 Er hoeft geen rekening te worden gehouden met zichtlijnen richting Bavo- of Grote Kerk omdat deze niet in het verlengde van en nauwelijks zichtbaar is vanaf de Amsterdamsevaart.
- 3.12 De stad inkomend vormt de historisch bepaalde en te respecteren rechte lijn een aandachtspunt.
- 3.13 De stad uitgaand zorgt de Fly-over voor een uitbuiging in het wegtracé. De ontwerpogave is enerzijds de Fly-over als blikvanger en anderzijds de Fly-over als een veilig te passeren object.
- 3.14 De Amsterdamsevaart is een voormalige trekvaart. Historisch gezien één van de economische pijlers van Haarlem. Een eventuele toekomstige opwaardering van de huidige sloot tot en vaart dient niet onmogelijk te worden gemaakt.
- 3.15 Het nieuwe viaductdeel tussen de rijbanen van de Amsterdamsevaart kan worden voorzien van gesloten wanden. Deze wanden vormen een architectonisch aandachtspunt. Bij toepassing van een functie in de verkregen ruimte is een beperkte toegankelijkheid een nuitgangspunt. (Notitie brainstorm haalbaarheid dubbele functie is opgenomen in de bijlagen).
- 3.16 Het mogelijke conflict tussen bewegwijzering met bovenportalen, dat past bij een stadsentree, en het gewenste zicht op de Fly-overs moet nader worden onderzocht.



### 4. Verkeer

- 4.1 De richtlijnen ASVV 2004 en Handboek Wegontwerp van het CROW zijn van toepassing.
- 4.2 Uitgangspunt voor het ontwerp zijn de etmaal- en spitsuurintensiteiten conform de modelprognose van bureau Goudappel Coffeng.
- 4.3 Het verkeersmodel en COCON-berekeningen dienen als basis voor het ontwerp.
- 4.4 Er moet rekening worden gehouden met een situatie met en zonder verlegging hoofdentree van de Amsterdamsevaart naar de Oudeweg.
- 4.5 De (aanleg van de) Fly-over mag geen nadelig effect hebben op de doorstroming van de A9.
- 4.6 Het ontwerp van de nieuwe en aan te passen bestaande wegen moet worden aangepast op de nieuwe functie van de wegen.
- 4.7 De huidige afwikkeling van lijn 80 dient minimaal van dezelfde kwaliteit te zijn.
- 4.8 Lijn 5 blijft gebruik maken van de huidige route via het Keggeviaduct. Aanmelding bij de nieuwe VRI op het viaduct moet tot de mogelijkheden behoren.

- 4.9 Er zal geen buslijn over het nieuw toe te voegen Fly-overviaduct gaan rijden zodat hiervoor geen extra voorzieningen hoeven te worden getroffen.
- 4.10 De aansluiting vanaf het huidige Stastok/Keggeviaduct op de nieuwe Fly-overs wordt met verkeerslichten geregeld.
- 4.11 Ter bevordering van de doorstroming is linksafverkeer vanaf de nieuwe Fly-over naar Stastok/Keggeviaduct niet mogelijk.
- 4.12 Het nieuwe viaductdeel voor de Fly-overs wordt geschikt gemaakt en ingericht voor 2x2 rijstroken t.b.v. gemotoriseerd verkeer, zonder openbare fiets- en voetgangersvoorzieningen.
- 4.13 Fiets- en voetgangersvoorziening blijft op het bestaande Keggeviaduct.
- 4.14 De ruimte die vrijkomt op het bestaande Keggeviaduct na afwaardering van de Camera Obscuraweg wordt benut en ingezet voor de voetgangersverbinding tussen station en stadion.
- 4.15 Verbinden van perrons en nieuwe voetgangersroute op het Keggeviaduct moet mogelijk zijn.
- 4.16 De nieuwe verbindingen moeten ook voor minder-/invaliden toegankelijk worden gemaakt, d.w.z. naast trappartijen moet tevens gedacht worden aan bijvoorbeeld liften.
- 4.17 Rekening moet worden gehouden met de verkeerskundige relatie tot het stadion; doorstroming op de Amsterdamsevaart moet gewaarborgd zijn tijdens de exploitatie van het stadion.
- 4.18 Rekening moet worden gehouden met de bereikbaarheid van de P&R-voorziening.
- 4.19 Het snelheidsregime op de Fly-overs is 50 km/uur. Dit betekent dat het afbouwen van de snelheid vanaf de A200 tot het nieuwe viaduct extra aandacht nodig heeft.
- 4.20 Het snelheidsregime op de Fly-overs is 50 km/u. Dit betekent dat vluchtstroken niet vereist zijn.
- 4.21 De 'Eisen verkeersinstallaties 1997' van de IVER en de 'Afwijkende en Aanvullende bepalingen' van de gemeente Haarlem zijn van toepassing.
- 4.22 De levensduur van asfalt is minimaal 20 jaar, ook bij toepassing van geluidsreducerend asfalt.
- 4.23 De Wegenverkeerswet 1994 en de BABW is van toepassing.



## 5. Openbare ruimte

- 5.1 Toe te passen meubilair moet de entreefunctie van stad in uitstraling benadrukken.
- 5.2 Zorg voor een functionele benutting van taluds en bermen (geleiding, informatie etc.)
- 5.3 Reclame-uitingen krijgen een aangewezen plaats en afmetingvoorschriften om de verkeersveiligheid en zichtlijnen te kunnen waarborgen.
- 5.4 De Fly-over moet worden voorzien van verlichting (zie verder 11 Veiligheid).

## 6. Openbaar groen

- 6.1 De Fly-over ligt in de zone van het hoofdgroenstructuurplan.
- 6.2 Het ontwerp moet worden voorzien van een groenplan (incl. bomeninventarisatie en –balans).
- 6.3 Te verwijderen bomen moeten worden gecompenseerd door (bij voorkeur) inheemse bomen categorie 1<sup>e</sup> grootte, indien mogelijk binnen het plangebied.
- 6.4 Stem nieuwe boomaanplant bij de Fly-overs af op de bomen langs de Amsterdamsevaart.
- 6.5 Groenvoorzieningen dienen de verkeersveiligheid en zichtlijnen te ondersteunen c.q. versterken.

## 7. Kunstwerken

- 7.1 Het kunstwerk is nodig ten behoeve van gemotoriseerde verkeer om ongelijkvloers de noordelijke rijbaan van de Amsterdamsevaart, de watergang Amsterdamsevaart, de spoorlijn Amsterdam-Rotterdam en een fietspad te kunnen kruisen.
- 7.2 Het kunstwerk moet voldoen aan verkeersklasse 600.
- 7.3 Het kunstwerk moet voldoen aan de gemeentelijke eisen conform bouwverordening, NEN-normen en APvE.
- 7.4 Het kunstwerk moet voldoen aan PvE en voorschriften ProRail, Spoorwegwet en –regelgeving.
- 7.5 Bij een positionering van de steunpunten in het zuidelijke perron dient de minimale breedte van het perron in overleg met ProRail te worden bepaald.
- 7.6 Bij positionering van de steunpunten dient rekening te worden gehouden met de ondergrondse hoofdleidingentracés (zie ook hoofdstuk 10).
- 7.7 De minimale technische levensduur van kunstwerk is 80 jaar.

## 8. Milieu, ecologie en cultuur

- 8.1 Gebruik duurzame materialen; alle vaste en kostenneutrale extra maatregelen uit het GWW Dubopakket moeten worden uitgevoerd.
- 8.2 Bureau Archeologie van de gemeente Haarlem toetst de waarde van het plangebied. Indien archeologisch van waarde, moet bij bodemversturende activiteiten conform de KNA een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (IVO) worden uitgevoerd. Het IVO-resultaat bepaalt de noodzaak tot een volledig archeologisch veldonderzoek.
- 8.3 Met historisch onderzoek dienen verdachte locaties te worden bepaald. Bij verdachte locaties dient met nader onderzoek bodemkundige verontreiniging te worden getoetst. Idem bij te verwijderen verhardingen.
- 8.4 Er dient een natuurtoets te worden uitgevoerd.
- 8.5 Geluidhinder moet in het kader van de Wet geluidhinder worden getoetst en moet voldoen aan de wettelijke eisen.
- 8.6 Onderzoek in het kader van Besluit Luchtkwaliteit 2005 moet worden verricht en moet voldoen aan de wettelijke eisen.
- 8.7 M.e.r.-beoordeling of -plicht is niet van toepassing op de het project Fly-overs, omdat het geen 4 of meerstrooksweg is, niet zijde een hoofd- of auto(snel)weg, langer dan 5 resp. 10 km.

## 9. Waterhuishouding

- 9.1 Er moet een watertoets worden uitgevoerd (incl. onderzoek naar eventueel te dempen sloot), dit betekent 15% oppervlaktewatercompensatie van het toegevoegd verhard oppervlak.
- 9.2 Er moet geohydrologisch onderzoek worden verricht (i.v.m. kwelstromingen).
- 9.3 Toevoeging van verharding moet (op kosten van het project) elders worden gecompenseerd, vanwege ruimtegebrek binnen het plangebied.
- 9.4 Het principe van het huidige watersysteem, incl. het ont- en afwatering van de infrastructuur, dient functioneel zoveel mogelijk gehandhaafd te blijven.
- 9.5 Voor drainage en riolering is het gemeentelijke APvE van toepassing.
- 9.6 Beperk de lengte van duikers.
- 9.7 Geen afwatering op sloten maar op bermen.



## 10. Kabels en leidingen

- 10.1 Het bestaande hoofdleidingentracé ten oosten van de Camera Obscuraweg dient bij voorkeur ongewijzigd en onaangeroerd te blijven.
- 10.2 Plaats verticale elementen bij voorkeur zo dat het hoofdleidingsysteem voor water en het hoofdleidingstracé voor hoogspanning niet hoeft te worden verlegd.
- 10.3 Betrek de nutsbedrijven in de ontwerpfase.

## 11. Veiligheid

- 11.1 De ontwerputgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer zijn van toepassing.
- 11.2 Politie, brandweer en ambulance (met sirene en zwaailichten) moeten onbelemmerd het nieuwe knooppunt kunnen passeren.
- 11.3 De Amsterdamsevaart is een hoofdrijroute voor de brandweer.
- 11.4 Bluswatervoorziening moet voldoen aan de volgende eisen:
  - capaciteit 120 m<sup>3</sup> water/uur
  - druk afnamepunt minimaal 2,5 bar
  - afnamepunt om de 100 m (fly-over korter dan 200 m mag vanaf Amsterdamsevaart).Zie verder 'Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid', NVBR, 1<sup>e</sup> druk, 2003.
- 11.5 Er dient in kader van BEVI een veiligheidsonderzoek te worden uitgevoerd.
- 11.6 Er is een bommenonderzoek verricht; dit heeft niet geresulteerd in verdachte locaties.
- 11.7 De openbare verlichting wordt gebaseerd op het Beleidsplan Openbare verlichting gemeente Haarlem, NPR 13201-1, NSVV, NEN1010 en NEN3140.
- 11.8 Speciale plaatsen vragen om speciale verlichting vragen, enerzijds om te accentueren en/of verbijzonderen, anderzijds met oog op de sociale veiligheid.
- 11.9 Onoverzichtelijke en 'dode' hoeken moeten voorkomen worden.
- 11.10 Werkzaamheden boven en bij het spoor vinden plaats tijdens een buitengebruikstelling van het spoor, aangevraagd c.q. aangewezen door ProRail.
- 11.11 Voorkom verblinding door koplampen tussen de Amsterdamsevaart en Robertus Nurksweg.

## 12. Beheer

- 12.1 De principe-afspraken tussen de gemeente Haarlem en Rijkswaterstaat is dat de nieuwe beheersgrens op het meest oostelijke punt of landhoofd van het nieuwe kunstwerk komt.
- 12.2 ProRail en gemeente Haarlem stellen een overdracht- en beheersdocument op.
- 12.3 Rijkswaterstaat dir. N-H en gemeente Haarlem stellen een overdracht- en beheersdocument op.
- 12.4 De beheerskosten moeten worden berekend en dienen ter goedkeuring aan het college van B&W te worden voorgelegd.
- 12.5 Het beheersniveau is zeer intensief (knooppunt).
- 12.6 De Fly-overs dienen graffitibestendig te zijn.
- 12.7 De Fly-overs dienen vandalismebestendig te zijn (denk aan de losse stenen e.d.)
- 12.8 Keuze materiaal afstemmen op vandalisme/graffiti.

## 13. Fasering en toegankelijkheid

- 13.1 Overlast voor de bereikbaarheid en leefbaarheid dient tot een minimum te worden beperkt.
- 13.2 Aanliggende percelen dienen toegankelijk te blijven.
- 13.3 Fasering en tijdelijke afsluitingen moeten ter goedkeuring worden voorgelegd aan de verkeerscoördinator (bereikbaarheidsregisseur) van de gemeente Haarlem.

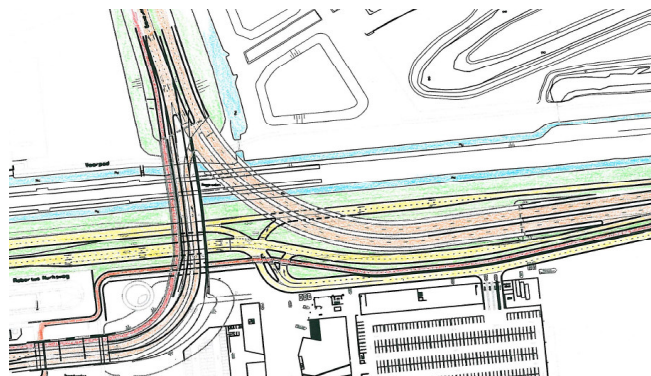
- 13.4 Het project Fly-overs moet in overleg met de hulpdiensten zodanig gefaseerd worden aangelegd dat het verkeer op de Amsterdamsevaart en ventweg (R.Nurksweg) tijdens werkdagen niet volledig hoeft te worden afgesloten.
- 13.5 Tijdens werkzaamheden aan de Fly-overs, waarbij Amsterdamsevaart is afgesloten, dient de Schipholweg/N205 onbelemmerde toegang te bieden tot de stad Haarlem.
- 13.6 Indien noodzakelijk, dienen fietsers en voetgangers via afgeschermd gebied over het werkterrein te kunnen gaan.
- 13.7 Opheffing of verplaatsing van bushaltes dient in overleg te vinden met de busvervoerder en Gemeente Haarlem.
- 13.8 Aanpassing van verkeersregelingen moeten minimaal 2 maanden van tevoren worden gemeld bij de Gemeente Haarlem (bureau Techniek, afdeling Dagelijks Wijkbeheer en Techniek).

## 14. Procedures en vergunningen

- 14.1 Artikel 19 eerste lid WRO is van toepassing (c.q. projectbesluit onder toekomstige WRO).
- 14.2 Er moet een voorbereidingsbesluit worden genomen.
- 14.3 In het bestemmingsplan Zuiderpolder is een aanlegvergunningstelsel van toepassing.
- 14.4 Onteigening moet voorkomen worden.
- 14.5 De meest geschikte aanbestedingwijze wordt in overleg met de partners bepaald.
- 14.6 Bij eventuele bouwwerken is artikel 40 WW van toepassing.

## 15. Communicatie

- 15.1 Er dienen een communicatieplan en communicatiekalender te worden opgesteld. Hierin wordt aangegeven op welke wijze, met welk doel en op welke momenten wordt gecommuniceerd met:
  - de projectpartners (ProRail, Provincie en RWS)
  - directe burens
  - belangenvertegenwoordigers
  - de Waarderpolder
  - de stad Haarlem
- 15.2 Er moet een informatieprotocol worden opgesteld voor een efficiënte afhandeling van vragen, klachten, knelpunten en calamiteiten tijdens de voorbereiding en uitvoering van de Fly-overs.
- 15.3 Voor een goede afstemming met omliggende projecten dient interne communicatie plaats te vinden met de programmamanager Waarderpolder & Spoorzone, accountmanager SAP en de projectmanagers Oospoort I en II, Oostweg en Multifunctioneel stadion Oostpoort.



# Bijlage

## Notitie

### Brainstorm haalbaarheid dubbele functie Fly-overs

Dinsdag 9 oktober 2007, Brinkmannpassage, zaal 229

Aanwezig: M.Kenter (SB/VV), P.T.Kho (SB/VV), P.Koeleveld (politie Kennemerland), H.de Vries (Brandweer&ambulance), F.Noordberger (SB/BOR), F.Vosse (SB/SW/IB), J.Smit (SO/VG), C.Vaartjes (SO/BD/ROW), J.Stork (SO/BD/RCP), P.Tobben (SB/VV).

#### Inleiding

Het doel van de brainstormsessie is het in kaart brengen van de (on)mogelijkheden voor een functie ter plaatse van de beschikbare ruimte onder het nieuwe viaduct.

Waarom zouden we dit willen?

Onder het viaduct komt bijna 3.000 m<sup>2</sup> ruimte vrij. Dit zou commercieel ingezet kunnen worden. Als we daar niets doen dan ontstaat daar mogelijk een ongewenst en onveilig 'schemergebied'.

Op zeer korte termijn dient een vormgever de eerste schetsontwerpen op te stellen voor de nieuwe Fly-overs. Zeer relevant hierbij is of er wel of niet wordt uitgegaan van een functie onder het viaduct, en zo ja welke type functie.

#### Multi Criteria Analyse

Om de mogelijkheden af te tasten, is door de aanwezigen vanuit planologie, stedenbouw, planeconomie, verkeer, (verkeers)veiligheid, externe veiligheid, hulpdiensten, beheer en techniek getoetst. Er is geen directe inbreng vanuit milieu. Indien nodig wordt dit later aangevuld.

criteria↓	scenario→ weging	Publieks- trekker	Openbare functie	Semi- openbare Functie	Gesloten functie	Geen functie
Planologisch - functioneel <sup>1</sup>	1	+	+	+	+	-
Planologisch - juridisch	1	0	0	0	0	0
Stedenbouwkundig	1	+	0	+	- <sup>2</sup>	-
Architectonisch	1	+	+	+	0	-
Planeconomisch <sup>3</sup>	1	+	0	0	+	-
Verkeersveiligheid <sup>4</sup>	2	--	--	--	++	++
Externe Veiligheid <sup>5</sup>	1	-	-	-	+	+
Sociale Veiligheid <sup>6</sup>	1	+	+	+	-	-
Bereikbaarheid – auto	1	-	-	-	0	0
Bereikbaarheid – hulpdiensten	1	0	0	0	0	0
Bereikbaarheid –	1	0	0	0	0	0

<sup>1</sup> Uit planologisch oogpunt zijn alle functies wenselijk, omdat het een meerwaarde geeft aan het beoogde dynamisch functioneren van een knooppunt. Ook wordt dubbel ruimtegebruik hiermee bevorderd of ontstaat elders in de stad ruimte voor passendere functies (bijv. transformatorstation, dataopslagbedrijf kan beter hier dan op kostbare grond elders). Alleen een skatevoorziening is ongewenst, omdat het daarvoor te veel een uithoek is (hierbij is voldoende sociale controle wenselijk, bijv. vanuit woningen).

<sup>2</sup> Uit stedenbouwkundig oogpunt zijn opslagbedrijf en transformatorstation ongewenst omdat de uitstraling ervan geen meerwaarde oplevert voor die plek. Een autoshowroom en skateplek kennen ook geen sterke meerwaarde, maar zijn mogelijk beter dan geen enkele functie (braak terrein).

<sup>3</sup> Uit vastgoed oogpunt is al gauw een extra functie haalbaar omdat het - gewogen t.o.v. niets doen en de grond braak laten liggen - altijd enige grondopbrengst oplevert. Alleen autoshowroom en pdv kennen een vrij lage opbrengst en hebben daarmee nauwelijks meerwaarde. Een skateplek kost alleen maar geld.

<sup>4</sup> Een gelijkvloerse aansluiting voor langzaam verkeer en voetgangers is geen verkeersveilige oplossing. Langzaam- en snelverkeer dient ter plaatse niet vermengd te worden. Het aantal conflictpunten dient zo beperkt mogelijk te zijn.

<sup>5</sup> Met het oog op de externe veiligheid zijn grote publiekstrekkers of grote kwetsbare objecten (woning/disco) geen optie of de route voor de externe veiligheid moet worden aangepast. Bij toepassing van een tankstation zonder gas.

<sup>6</sup> Een invulling verhoogt altijd de sociale veiligheid. De functie moet goed verlicht zijn. Voorkom dode hoeken e.d. Bij voorkeur geen avondopenstelling.

fiets/voet/invalide						
Verkeersdoorstroming	2	--	--	00	00	++
Beheer <sup>7</sup>	1	+	+	+	+	-
Bouwlogistiek	1	-	-	-	0	+
Techniek – eindsituatie	1	0	0	0	0	0
<b>Totaal score</b>		<b>-1</b>	<b>-3</b>	<b>0</b>	<b>+4</b>	<b>0</b>

### Toelichting scenario's

De scenario's zijn gegroepeerd naar de verwachte verkeersattractie, waarbij een publiekstrekker het meeste verkeer aantrekt en een gesloten functie het minst. Veel verkeer vraagt om omvangrijke in- en uitrijdvoorzieningen. Bij een geslotenfunctie kan minimaler worden ingericht. 'Geen functie' past in feite niet in dit rijtje thuis. Het is echter de 0-optie en daarom toch als scenario meegenomen.

Publiekstrekker: disco, grootschalige detailhandel (mediamarkt, Ikea), benzinstation  
 Openbare functie: parkeren (P+R/transferium), perifere detailhandelfvestiging (boten-, caravanhandel etc.), carwash, autoverhuur, kantoor, showroom, skateplaats  
 Semi-openbare functie: brandweer oost, busstation (buffer), overslagstation  
 Gesloten functie: opslagplaats, citybox, transformatorhuis/nutsbedrijven, serverstation, kunstwerk

Geen functie: -

### Weging

Zonder weging is de score voor publiekstrekker +1, openbaar -1, semi-openbaar +1, gesloten +3 en voor geen functie-2. Voorgesteld wordt om voor de veiligheid en doorstroming een extra gewicht toe te kennen.

### Conclusies

Met of zonder weging blijkt een zogenaamde gesloten functie het beste te scoren. Deze wordt gevolgd door de semi-openbare functie, geen functie en publiekstrekker. De 'volgers' scoren echter met het oog op de verkeersveiligheid slecht. Dit geldt niet voor 'geen functie' maar deze krijgt vanuit Beheer niet de voorkeur.

### Aanbeveling

Op basis van de conclusies die voortkomen uit de brainstormsessie van 9 oktober 2007, wordt door de projectgroep Fly-overs aanbevolen om het deel van het kunstwerk c.q. fly-over tussen de rijbanen van de Amsterdamsevaart te voorzien van gesloten wanden. Deze wanden kunnen met groen en/of architectonisch worden ingevuld. Grauwe betonnen wanden heeft niet de voorkeur.

De afgesloten ruimte die ontstaat kan dienen als bijvoorbeeld opslagplaats, citybox, transformatorhuis of serverstation, mits het voor verkeer slechts incidenteel danwel beperkt toegankelijk is.

<sup>7</sup> Indien niet voor een functie wordt gekozen dan dienen de wanden bij voorkeur dicht gemaakt te worden om rommelzones en schemergebieden te voorkomen. Wand en bij voorkeur niet in beton vanwege de aantasting door uitlaatgassen.



# **Bijlage**

## **Beeldkwaliteitplan Fly-over**



Haarlem

# Beeldkwaliteitplan Fly-Overs



*Sector SO / bureau Ruimtelijk Ontwerp*

## • Inhoudsopgave

### 1. Aanleiding

### 2. Foto's

- Foto's omgeving
- Foto's aangezicht

### 3. Stedenbouwkundig kader

- Stedenbouwkundig plan Oostpoort
- Stadion

### 4. Beeldkwaliteit Fly-over

- Uitstraling
- Zichtlijn
- Massa & Vorm
- Bebording
- Verlichting & Reclame
- Functioneel gebruik

### 5. Welstandscriteria

## Aanleiding

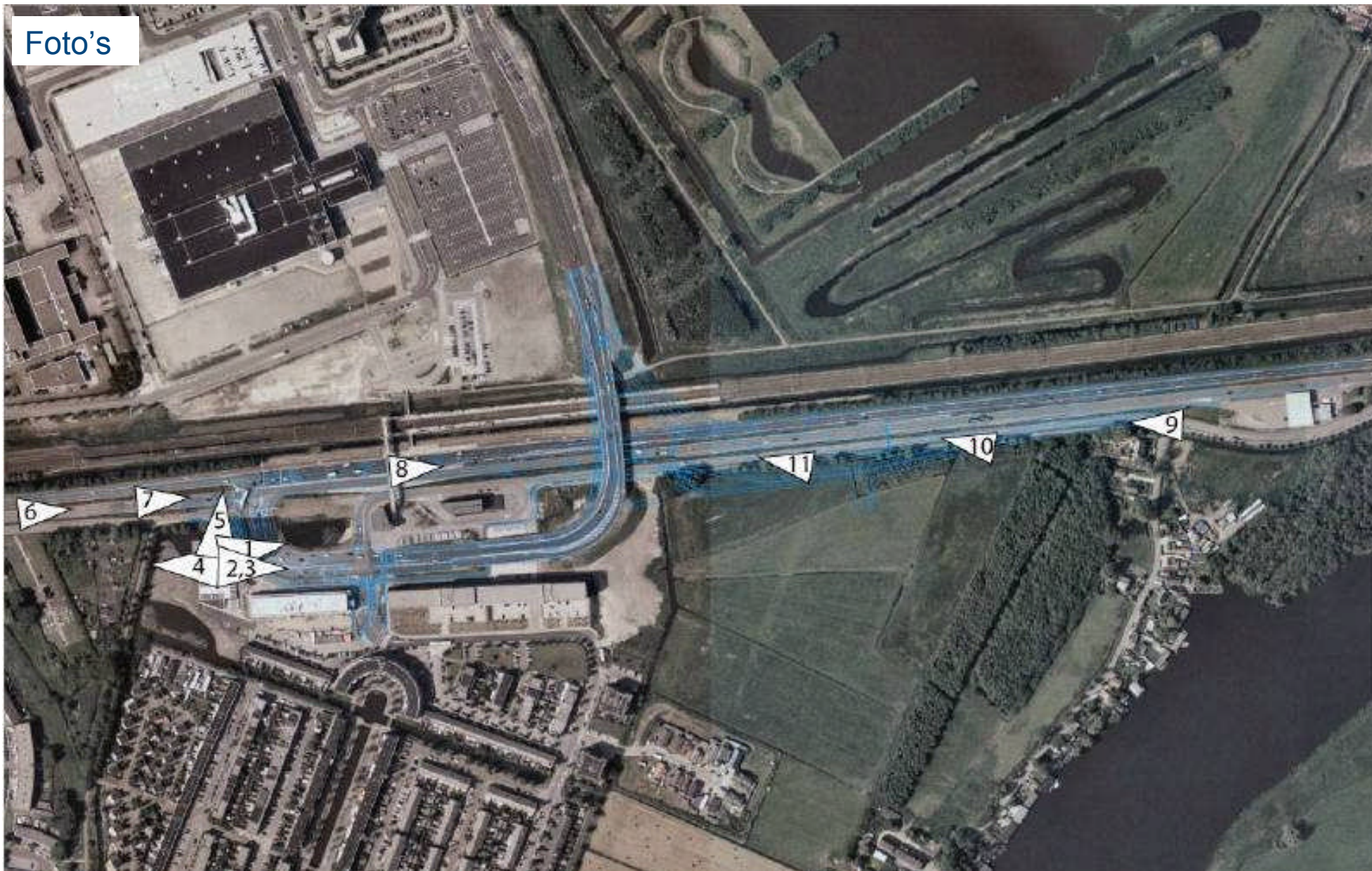
Met de aanleg van de Fly-overs wordt de zuidoostelijke toegang van de Waarderpolder en de verbinding met de Oostweg richting Schoterbrug geoptimaliseerd. De Fly-overs vervangen de huidige hoofdroute van en naar de Waarderpolder via het Keggeviaduct.

Het geheel maakt deel uit van de hoofdstructuur van de stad en kan een functie vervullen binnen het regionale netwerk. Met de Fly-overs wordt het tevens mogelijk om op termijn de hoofdentree voor de auto de stad in te verleggen van de Amsterdamsevaart naar de Oudeweg.

Voor de aanleg van de Fly-overs wordt een programma van eisen op hoofdlijnen vastgesteld. Dit programma van hoofdlijnen geeft de kaders voor het bouwwerk. Een onderdeel van dit PvE op hoofdlijnen is het beeldkwaliteitplan (BKP). Dit BKP wordt opgesteld om voorafgaand aan de ontwikkeling na te denken over de mogelijke uitstraling van het kunstwerk en de consequenties op het beeld in de omgeving.



Foto's





## Foto's

Foto's omgeving:



1.



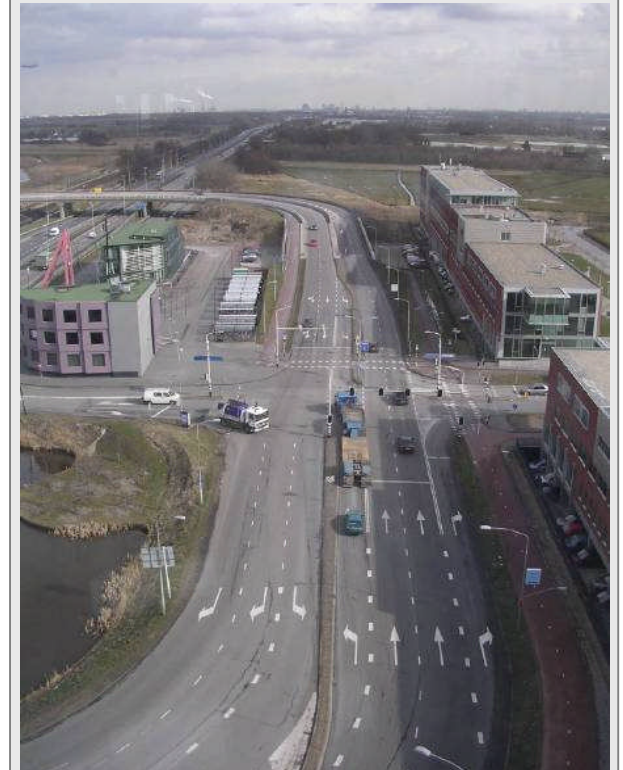
4.



2.



5.



3.

## Foto's

Foto's aangezicht:



6.



7.



8.



9.



10.



11.



## Stedenbouwkundig kader

### Stedenbouwkundig plan Oostpoort

Het stedenbouwkundig plan Oostpoort is een uitwerking van het Masterplan Spoorzone, wat een stedenbouwkundig / planologische visie geeft op de spoorstrook die van Oost naar West door Haarlem loopt.

De Oostpoort mist op het ogenblik identiteit. Het is een half openliggend gebied met voortdurende autonome ontwikkelingen. Deze leiden tot gebrek aan samenhang en ruimtelijke kwaliteit in het gebied. Hierdoor is het gebied onaantrekkelijk als vestigingsplek, als entree en als verblijfsplek in de stad.

Het gebied biedt daarentegen veel kansen:

*“Doordat dit deel van de Spoorzone direct bereikbaar is vanuit de Randstad, ligt het voor de hand een intensievere meer stedelijke ontwikkeling voor te stellen zodat Haarlem hier haar gezicht naar de Randstad kan krijgen. Bovendien kan door intensivering een betere uitwisseling met Haarlem-Oost ontstaan.”*

*[masterplan spoorzone, 2004]*





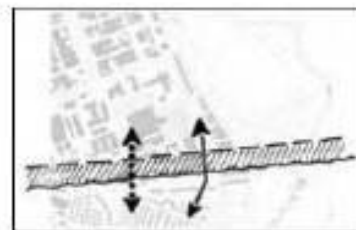
## Stedenbouwkundig kader



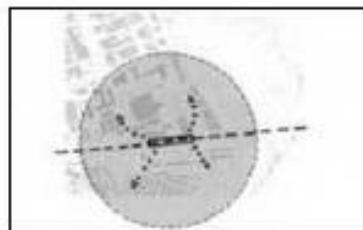
1. stadstreef: Gaspoort als entree van de stad vormgeven



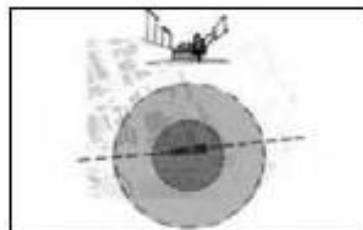
2. nieuwe infrastructuur als A200, fly-over, Zuideweg laten passen in huidige structuur



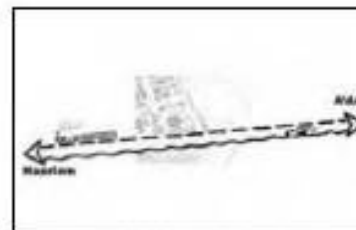
3a. verbinder van Waarderpolder en Zuiderpolder



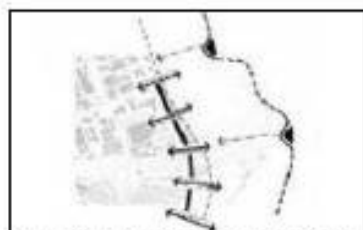
3b. goede ontsluiting van het station maken



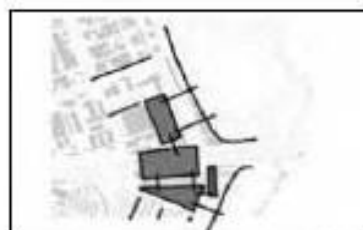
4. verduisteren van de stationsomgeving



5. historische kwaliteit van de Amsterdamsevaart behouden en zo mogelijk verbeteren



6. cultuur-historische eenheid 'trekking van Amsterdam' met zijn schiedsfeiden behouden



7. verduisteren van de ruimtelijke structuur en ruimtelijke samenhang



8. eenduidig vormgeven van openbare ruimte

## Uitgangspunten stedenbouwkundig plan

De stadstreef is een belangrijk visitekaartje van de stad en moet een duidelijke, eigen identiteit krijgen die bij Haarlem past.

De toekomstige infrastructuur moet ingepast worden in een samenhangende, ruimtelijke structuur. De voor het station, het stadion en voor IKEA noodzakelijke infrastructuur moet piekbelastingen kunnen opvangen die een goede doorstroming van de ontsluiting van de Waarderpolder en de stad niet blokkeren.

De Waarderpolder en Zuiderpolder (inclusief stadionlocatie) moeten voor langzaam verkeer en voor autoverkeer goed verbonden worden. Vanuit het NS station Spaarnwoude moeten alle locaties goed bereikbaar zijn.

De directe omgeving van NS-station Spaarnwoude moet een interessantere en beter gebruikte omgeving worden. Hiervoor zal de omgeving verdicht en gestructureerd worden. Hierbij wordt voornamelijk aan kantoorfuncties gedacht rond het station en woningbouw bij de Veerpolder. De openbare ruimte is op dit moment onherbergzaam en onaantrekkelijk en zal sterk verbeterd worden.

De cultuur-historisch en ruimtelijke kwaliteiten van de Amsterdamsevaart moet worden behouden. De vaart is een belangrijke verbinding van Haarlem naar Amsterdam en van grote invloed op de huidige structuur van de stad, zowel functioneel als visueel.

De cultuur-historisch en ruimtelijke kwaliteiten van de Veerplas als onderdeel van de stelling van Amsterdam moet worden behouden en uitgebuit. De relatie tussen de Haarlem en het recreatiegebied moet worden versterkt. Bebouwing langs de Camera Obscuraweg kan zowel een relatie met het natuurgebied als met de Waarderpolder leggen. Op die manier kan de Veerpolder beter ontsloten en benut worden. Tegelijk wordt de grens tussen bebouwde omgeving en natuurgebied beter gemarkeerd.

De structuur en de ruimtelijke samenhang moeten duidelijk gedefinieerd worden. Op het niveau van de gebouwen en architectuur moet het plan, ook in functionele zin, voldoende flexibiliteit bieden.

De openbare ruimte moet eenduidig zijn vormgegeven. Aangezien hier een knooppunt wordt gerealiseerd, moet in aanleg en beheer, bovengemiddeld aandacht worden besteed aan de inrichting en materialisering.

## Beeldkwaliteit

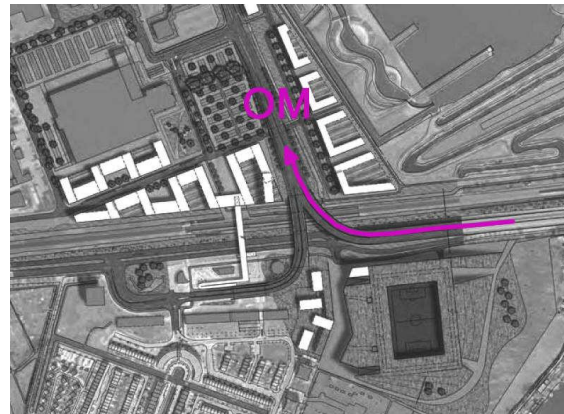
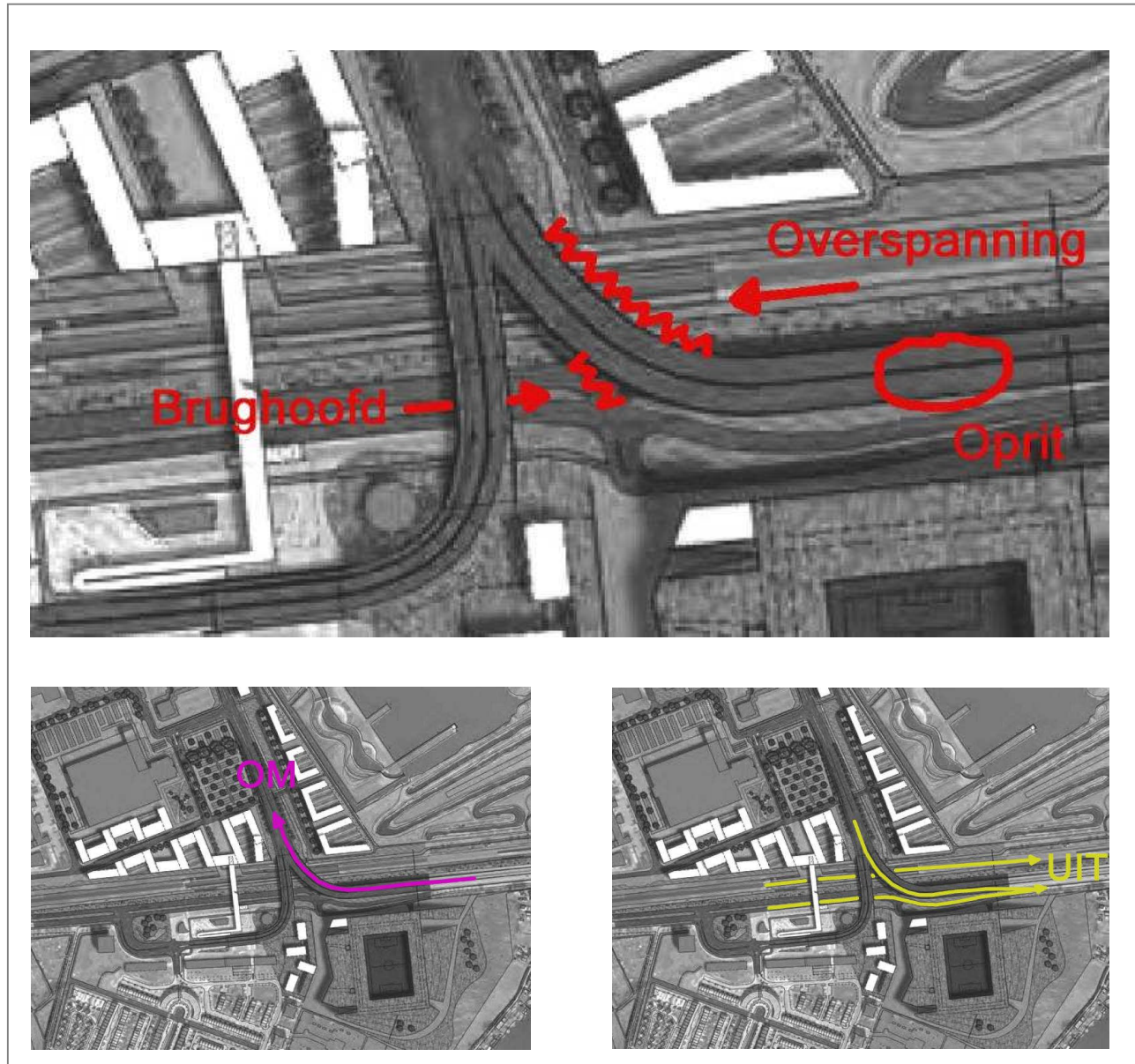
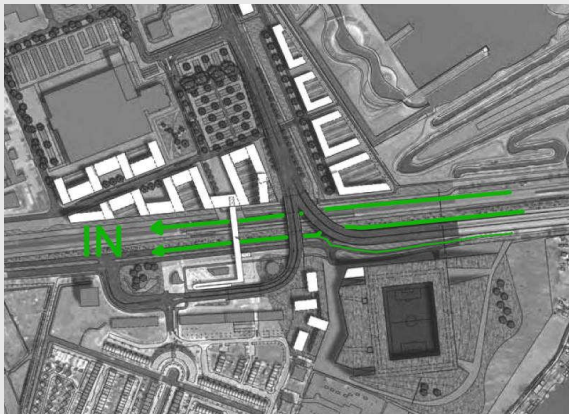
De fly-overs worden in drie dimensies beleefd in verschillende richtingen.

- De stad in
- De stad om
- De stad uit

Vanuit deze richtingen zijn drie delen heel dominant bij het ervaren van de fly-overs.

- De oprit
- De overspanning
- Het brughoofd

Op de volgende pagina's worden verschillende beeldkwalitatieve onderwerpen behandeld. Hierbij worden over de drie dominante onderdelen telkens expliciet uitspraken gedaan.





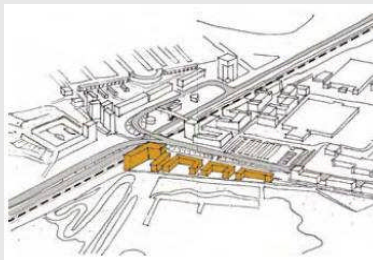
## Beeldkwaliteit

### Uitstraling

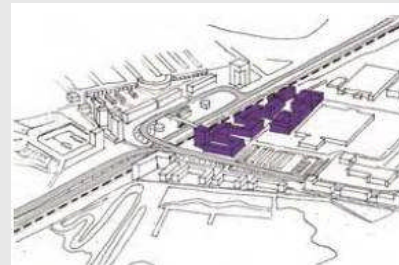
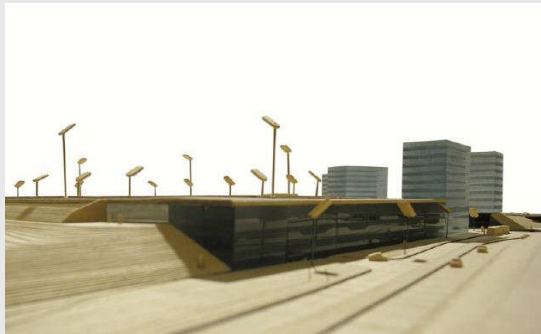
In de directe omgeving van de fly-overs zijn verschillende plannen in verschillende stadia van ontwikkeling die van invloed zullen zijn op de uitstraling. Het stadion is het meest ver in de planning (bouwplan) en is daardoor van grote invloed op de uitstraling.

De uitstraling van het stadion aan de noordzijde wordt bepaald door glazen gevels. Aan deze zijde zijn vooral kantoren en winkels gevestigd ook zal er een fastfoodketen in het stadion aan de Amsterdamsevaart komen. De zone zal een hoog dynamische en moderne uitstraling krijgen.

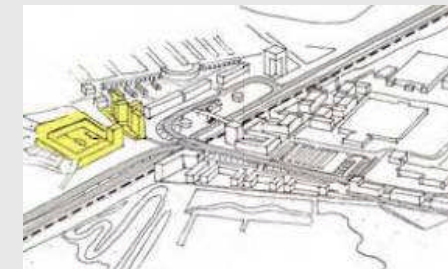
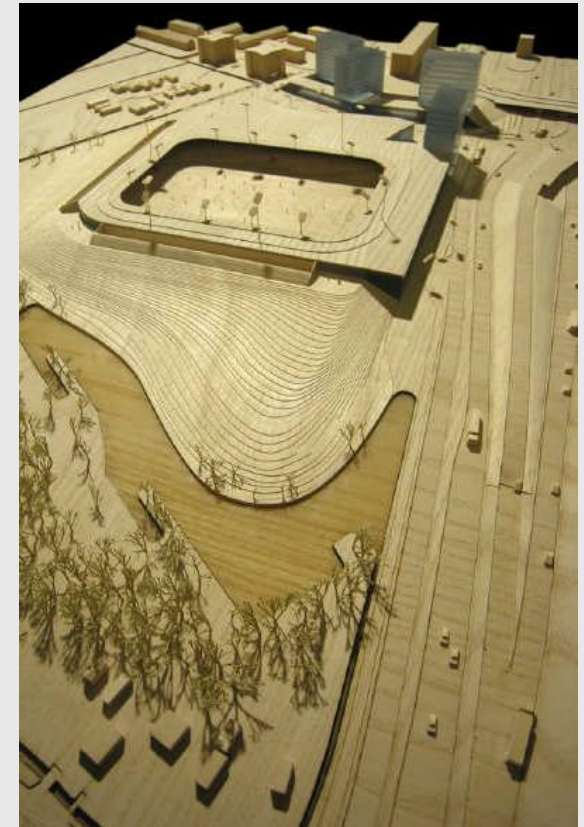
Voorgesteld wordt om het materiaalgebruik van o.a. vangrail en verlichting af te stemmen op de uitstraling van het stadion. Vooral de verlichtingsarmaturen verdienen hierbij aandacht.



Woningen nabij de Veerplas



Kantoren nabij Ikea



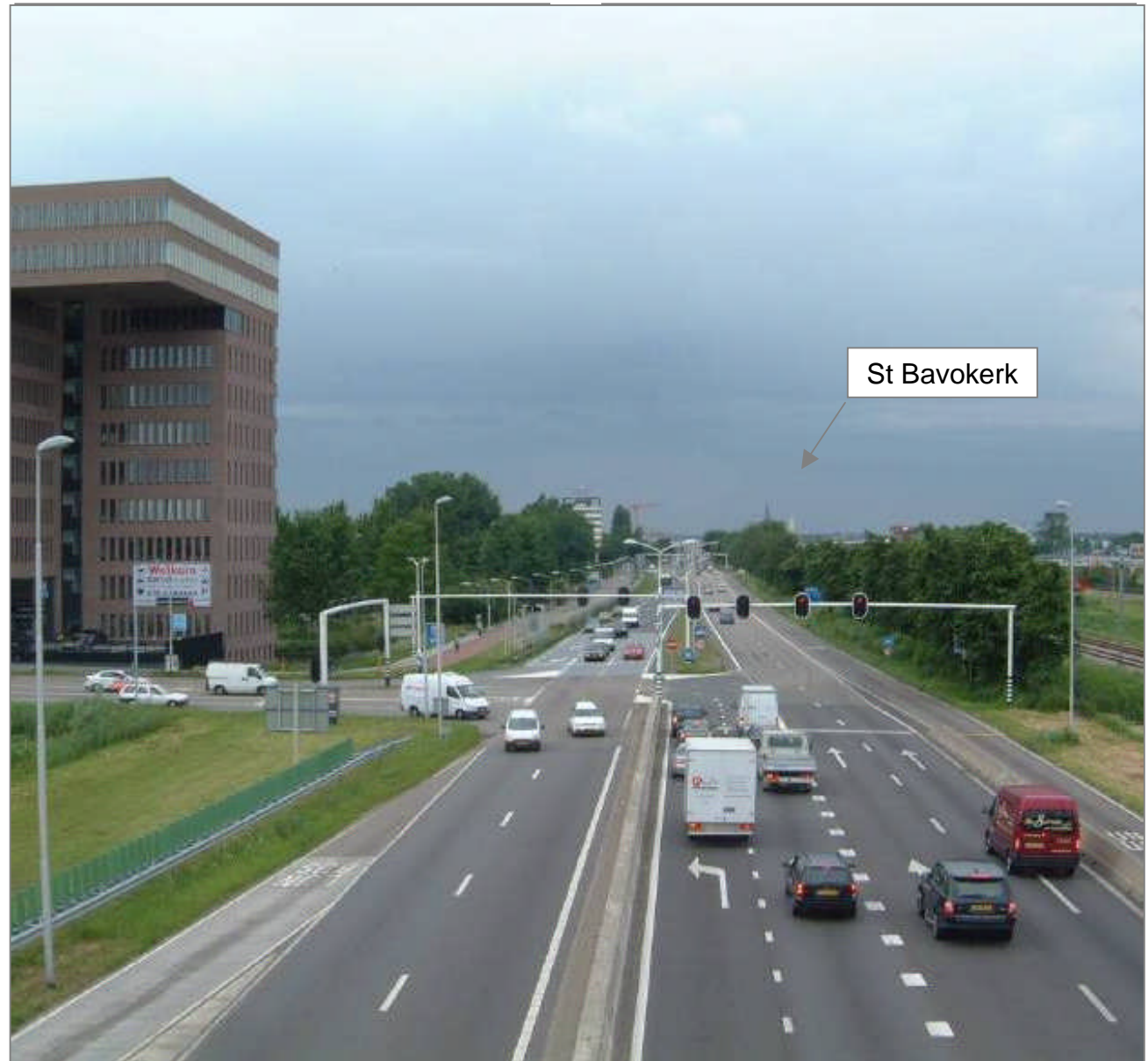
Het stadion

## Beeldkwaliteit

### Zichtlijn

De zichtlijn op de St Bavokerk loopt niet in het verlengde van de auto-ontsluiting (Amsterdamse vaart).

De Bavokerk vormt dan ook geen ontwerp randvoorwaarde voor deze opgave

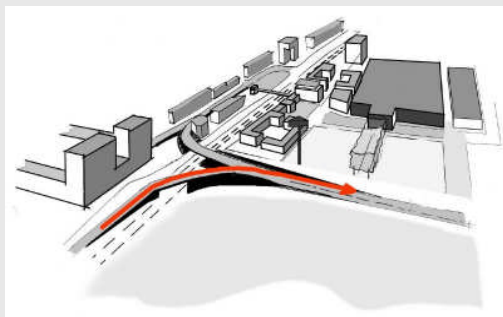
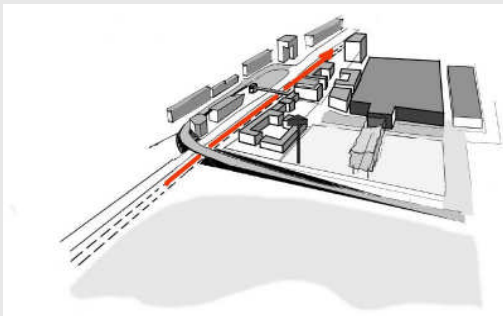




## Beeldkwaliteit

### Massa en Vorm

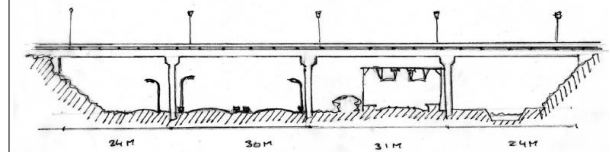
De massa en vorm van de fly-overs zijn heel bepalend voor de entree van de stad. In de huidige situatie is de voornaamste route rechtdoor de stad in. In de toekomstige situatie zal het merendeel van het verkeer links afbuigen. De fly-overs moeten daarom in massa de toekomstige afbuigende route duidelijk accentueren.



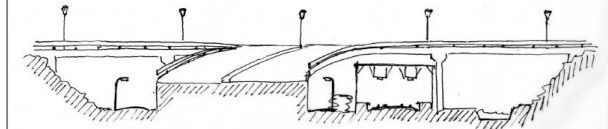
Huidige en toekomstige hoofd toegangsroute

### Bebording

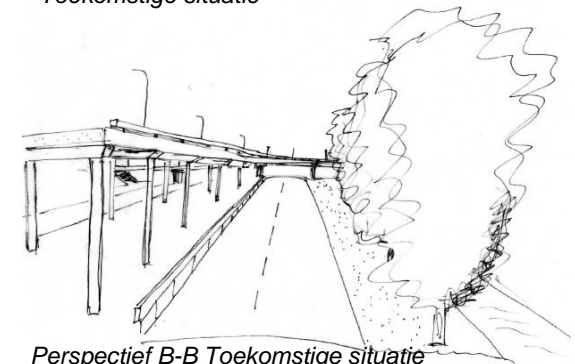
De bewegwijzering rond de fly-overs moet vanzelfsprekend voldoen aan eisen van rijkswaterstaat. Voor zover mogelijk wordt geadviseerd de bewegwijzering zoveel mogelijk naast de rijbaan te plaatsen.



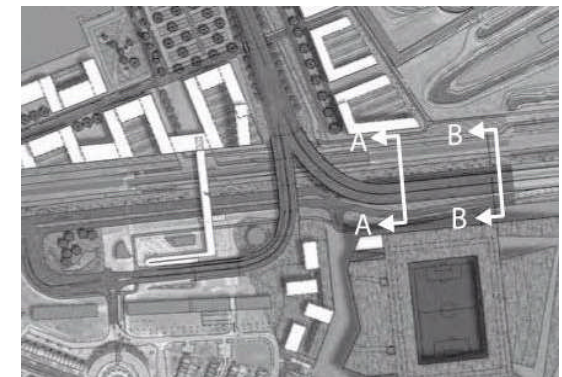
Doorsnede A-A  
bestaand situatie



Doorsnede A-A  
Toekomstige situatie



Perspectief B-B Toekomstige situatie



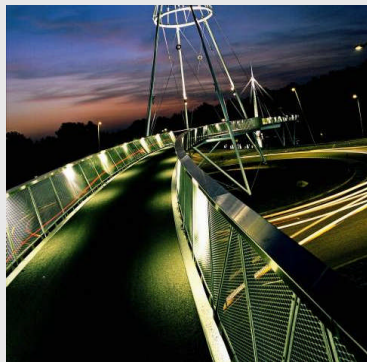
## Beeldkwaliteit

### Verlichting & Reclame

De afbeelding aan de rechterzijde is een impressie van de Fly-overs ingepast in de bestaande situatie. Deze afbeelding maakt duidelijk dat in het verlengde van wat aangegeven is bij massa en vorm de verlichting een belangrijke rol speelt bij het ervaren van de hoofdrichting van het bouwwerk.

De verlichtingsarmaturen moeten bijdragen aan het accentueren van de richting van de fly-overs. Bij het integreren van de verlichting in de vangrail zal de vangrail dermate vormgegeven moeten worden dat de rijrichting geaccentueerd wordt. Bijvoorbeeld door repeterende verticale elementen

T.a.v. reclame-uitingen wordt vereist dat wanneer deze toegepast worden, deze mee ontworpen zijn met de fly-overs en in uitstraling aansluiten bij het stadion.



## Beeldkwaliteit

### Functioneel gebruik

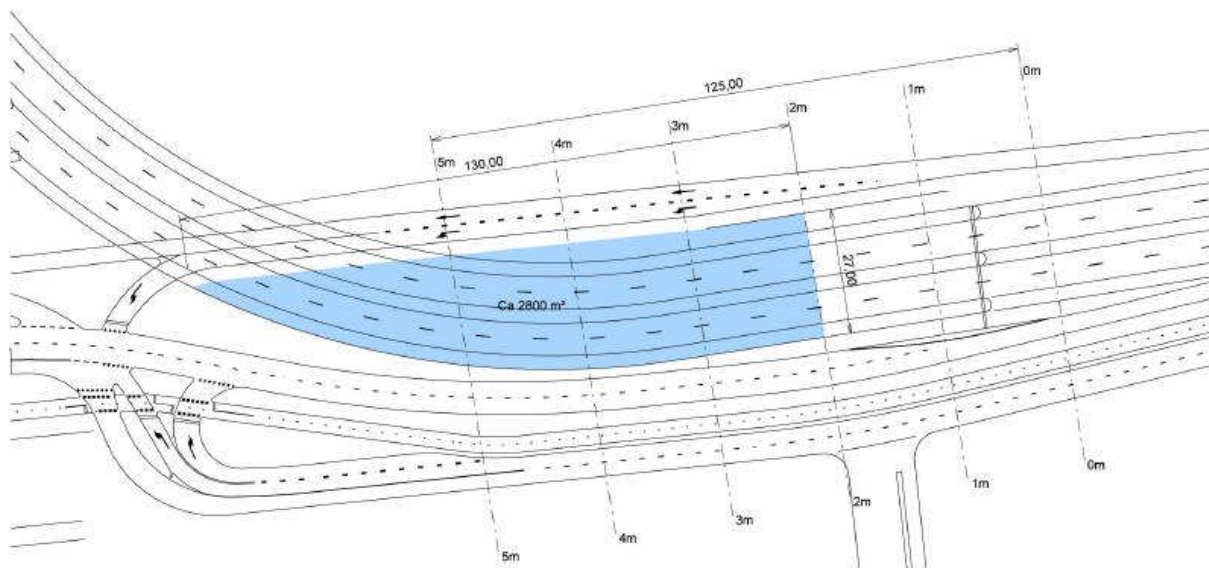
Het functioneel gebruik van de fly-over is in eerste instantie puur verkeerskundig.

Echter om twee redenen bestaat er de wens om een extra functie toe te voegen:

1. Bij het in en uit de stad rijden via de Amsterdamse vaart zal namelijk langs de oprit een kerende constructiewand nodig zijn die op een gegeven moment overgaat in een palenconstructie. Deze ruimte is zeer gevoelig voor de beeldkwaliteit. Het is een zone die moeilijk te onderhouden is waardoor onkruid opschiet, er zal veel zwerfafval verzamelen en mogelijk onder de graffiti komt.

2. Haarlem is een stad waar weinig ruimte voor uitbreiding is. De stad is grotendeels tegen zijn stadsgrenzen aangegroeid. Om ontwikkelingen mogelijk te maken moet gekeken worden naar efficiënt en meervoudig ruimtegebruik. De ruimte onder de oprit leent zich voor multifunctioneel ruimtegebruik.

Deze redenen zijn aanleiding om te onderzoeken hoe het eerste deel van de fly-over uitgewerkt kan worden om zo beheer- en uitstralingsproblemen in de toekomst te minimaliseren.



*Bij een stijgingspercentage van 4% en een vrije hoogte van 2 meter onder de constructie is een oppervlakte van ca. 2800 m<sup>2</sup> om in te vullen voor andere functies.*

### **Aanbeveling** (uit brainstormsessie 9 oktober 2007)

*Op basis van de conclusies die voortkomen uit de brainstormsessie, wordt door de projectgroep Fly-overs aanbevolen om het deel van het kunstwerk c.q. fly-overs tussen de rijbanen van de Amsterdamsevaart te voorzien van gesloten wanden. Deze wanden kunnen met groen en/of architectonisch worden ingevuld. Grauwe betonnen wanden heeft niet de voorkeur.*

*De afgesloten ruimte die ontstaat kan dienen als bijvoorbeeld opslagplaats, citybox, transformatorhuis of serverstation, mits het voor verkeer slechts incidenteel danwel beperkt toegankelijk is.*



## Welstandscriteria

### Oprit:

1. De oprit dient voorzien te worden van graffitiwerend materiaal.
2. Het eerste deel van de ruimte onder de oprit dient transparant door middel van een glazen constructie en / of met een groen stijl talud uitgevoerd te worden. Grauwe betonwanden dienen nadrukkelijk voorkomen te worden.
3. De ruimte onder de oprit dient voor zover mogelijk functioneel ingevuld te worden, dit wordt gesteld om te voorkomen dat de onderzijde gevuld wordt met pilaren waar afval, posters en rommel ophoopt.

### Overspanning:

1. Het brugdeel van de fly-overs dient het Keggeviaduct gezien vanuit het oosten zo veel mogelijk uit het zicht te houden. Met als doel dat bij benadering van de stad geen twee verschillende brugtypen zichtbaar zijn.
2. De constructiehoogte van de fly-overs dient een slanke uitstraling te krijgen.

### Reclame:

1. Reclame uitingen nabij de Fly-overs mogen enkel geplaatst worden ten behoeve van het stadion en of gemeentelijke informatie

1. De kaders voor reclame-uitingen moeten integraal ontworpen worden met de fly-overs en dienen aan te sluiten bij de uitstraling van het stadion.

### Verlichting:

1. Onder de Fly-overs dient een hoog verlichtingsniveau aanwezig te zijn.
2. De verlichtingsarmaturen onder het viaduct dienen in de constructie verwerkt te zijn, zodanig dat de armaturen niet afbreuk doen aan de vorm van de constructie
3. De verlichting op de fly-overs dient gelijk te zijn als de armaturen gekozen voor het stadion.
4. De stroomvoorziening van de verlichting dient uit het zicht te blijven.
5. De verlichtingsoplossing moet in lengte en doorgaande lijn hoofdzakelijk de rijrichting van de fly-overs volgen.

### Bebording:

1. De bewegwijzering dient zo veel mogelijk naast de rijbanen geplaatst te worden

### Rijbaan:

1. De rijbaan dient visueel versmalt te worden zodat een verkeersremmende werking optreedt.