



Handboek inrichting openbare ruimte

Haarlem Noord

Versie januari 2016



HANDBOEK INRICHTING OPENBARE RUIMTE
Haarlem Noord

Deel 1: Visie



Versie:
15 januari 2016

INHOUDSOPGAVE DEEL I: VISIE

1: Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Doelgroep	4
1.3 Status en reikwijdte	4
1.4 Opzet en leeswijzer	6
1.5 Looptijd en actualisering	6
2: Analyse	7
2.1. Uitgangspunten	7
2.2. Terugblik	7
2.3. Opgaven	9
2.4. Beheer	10
2.5. Kernkwaliteiten	10
3: Keuzes	12
3.1. Inleiding	12
3.2. Hoofdstructuur	12
3.3. Materiaalkeuze Vloer	13
3.4. Maatvoering en Ruimte	15
3.5. Groen en water	17
3.6. Straatmeubilair	19
3.7. Spelen	20
3.8. Duurzaamheid	21
4: Financiën	22
5: Uitwerking structuur	24
5.1. Inleiding	24
5.2. Vlakken: buurten	24
5.3. Vlakken: groengebieden	31
5.4. Lijnen	34
5.5. Punten	37
Bronnen	38

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1. Aanleiding en Doel

Het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) Noord beschrijft de keuzes voor de inrichting van de straten, pleinen, plantsoenen en parken (de openbare ruimte) in Noord. De inrichting van de openbare ruimte vindt meestal projectgewijs per straat of plein plaats. Plaatselijke overwegingen staan dan meestal aan de basis van de inrichtingskeuzes. Het ontbreekt daarbij tot op heden aan een visie en een afweging op het niveau van de hele wijk. Het gevolg is dat vergelijkbare buurten verschillende oplossingen en dus inrichting krijgen. Daardoor komt de kwaliteit van de openbare ruimte onder druk en ontstaat een onsamenhangend beeld. De gemeente Haarlem heeft de ambitie om de samenhang in de aanpak en inrichting van de openbare ruimte te vergroten.

Er is behoefte aan een beter te bewaken kwaliteit van de openbare ruimte, gebaseerd op een stadsdeelvisie die is uitgewerkt in concrete richtlijnen voor de inrichting. Daarbij vraagt het nieuwe werken 'in regie' om heldere uitgangspunten voor inrichting van de openbare ruimte: externe partijen kunnen met dit document inrichtingsplannen leveren die voldoen aan de Haarlemse standaard. Doel van het Handboek is richtlijnen te geven voor een uniform ontwerp van de openbare ruimte, zodat de kwaliteit verbetert.

In 2012 heeft de gemeenteraad van Haarlem

de nota Ruimtelijke Kwaliteit vastgesteld, als basis voor de inrichting van de openbare ruimte. Omdat er voor ruimtelijke kwaliteit geen algemene objectieve regels of oplossingen gelden, is het aan de stad om transformaties op vloeiende en gebiedseigen wijze te kunnen opnemen. Zo blijft de stad herkenbaar. Daarom is een gebiedsspecifieke uitwerking naar richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte aan de orde.

Er is dus behoefte aan handboeken voor de inrichting van de openbare ruimte. In navolging van het in 2007 vastgestelde handboek voor de binnenstad, presenteren wij hierbij het handboek voor Noord. De handboeken zijn mede bepalend voor het efficiënt en toekomstgericht kunnen onderhouden en inrichten van de openbare ruimte.



Foto 1.1.1.: Fraaie openbare ruimte Noord

1.2. Doelgroep

Dit HIOR is bedoeld als integrale handleiding voor inrichting en ontwerp, en heeft consequenties voor uitvoering, onderhoud en gebruik van de openbare ruimte. Het handboek is daarom relevant voor verschillende partijen:

- Het gemeentebestuur ten behoeve van keuzes op hoofdlijnen voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte om op termijn het wensbeeld te realiseren;
- De ambtelijk betrokkenen, zowel intern (ontwerpers, technische werkvoorbereiders, opdrachtgevers en projectleiders, uitvoerders, beheerders en handhavers), als 'extern' ambtelijk deskundigen (kabel- en leidingbedrijven, vervoerbedrijven, nood- en hulpdiensten, contractaannemers, ingenieursbureaus, regiepartijen e.d.);
- Het maatschappelijk veld, omdat elke bewoner, bezoeker en ondernemer gebruiker is van de openbare ruimte en daarom te maken krijgt met de keuzes die in dit handboek zijn gemaakt.

Het Handboek moet dan ook toegankelijk zijn voor al deze betrokkenen.

1.3. Status en reikwijdte

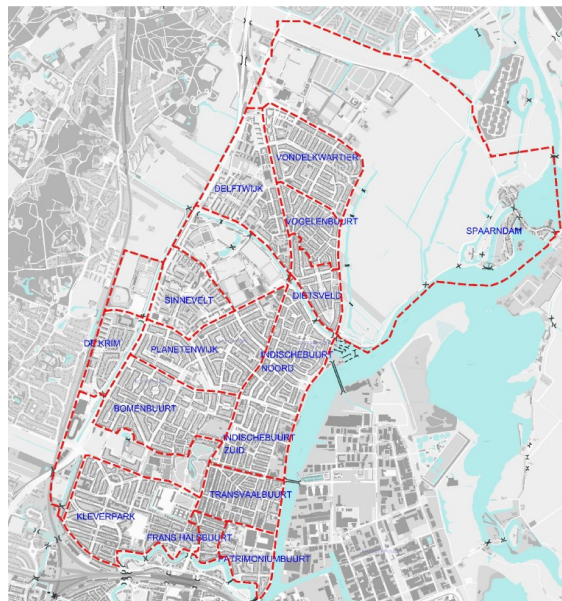
De inrichting van de openbare ruimte wordt voor de ontwerper, de beheerder, de bewoner, de insprekende belanghebbende en de bestuurder, zowel op hoofdlijnen als in principedetails vastgelegd in het Handboek.

Hiervan kan niet vrijblijvend worden afgeweken: elke eventuele afwijking zal – gemotiveerd – aan het bestuur ter goedkeuring moeten worden voorgelegd en worden voorzien van een advies van de ARK 3¹

De reikwijdte van het Handboek is de gehele openbare ruimte in Noord op het gebied van profielindeling, detaillering, verharding, groen, water en straatmeubilair. Uitzondering vormen de “Bijzondere plekken”. Dat zijn in het Handboek aangewezen gebieden die als afzonderlijke ontwerp-opgave kunnen worden benaderd. Voor de inrichting van bijzondere plekken worden in het Handboek wel algemene uitgangspunten meegegeven, maar is een verdere inventarisatie van de specifieke omstandigheden nodig en houdt de ontwerper speelruimte om de inrichting op deze situatie toe te spitsen. Grofweg kan worden gesteld dat het Handboek voor circa 80% van de openbare ruimte in Noord volledig van toepassing is, en voor de overige 20% op onderdelen voorschriften meegeeft.

Gebiedsbegrenzing

Het HIOR voor Haarlem Noord heeft betrekking op het gemeentelijk grondgebied ten noorden van de Kloppersingel en ten westen van het Spaarne. Op bijgaande kaart is de gebiedsbegrenzing aangegeven.



Kaart 1.3.1.: Gebiedsbegrenzing HIOR Haarlem Noord

Relatie met bestaand en overig beleid

In 2012 is de nota Ruimtelijke Kwaliteit vastgesteld. Het handboek is een uitwerking op stadsdeelniveau van deze stadsbrede beleidsvisie. Daarnaast is er veel stadsbreed sectoraal beleid, zoals het HVVP of het Ecologisch Beleidsplan. Het Handboek Inrichting Openbare Ruimte vertaalt deze stukken op stadsdeelniveau, om zo de integrale kwaliteit van de inrichting te versterken. Het Handboek heeft daarmee een belangrijke eigen positie in de planontwikkeling.

Hoe moet hier in de praktijk mee worden omgegaan? In de praktijk dient het Handboek altijd naast het relevante beleid te worden

geraadpleegd. Het Handboek is veelal in overeenstemming met bestaand beleid. Soms is het aanvullend op bestaand beleid, in het geval van ‘witte vlekken’. Deze aanvullingen zijn in de geest van bestaand beleid en betreffen niet-controversiële onderwerpen. In die laatste gevallen is de nota Ruimtelijke Kwaliteit leidend. Wanneer nodig wordt een gemotiveerd advies aan het bestuur voorgelegd.

Kwaliteitsambities

Ruimtelijke kwaliteit kan worden omschreven als de balans tussen gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde. Gebruikswaarde gaat over de functionele kwaliteiten van een ruimtelijk initiatief: de geschiktheid van een functie op een plek, een doelmatig gebruik, een doelmatige aanleg en doelmatig beheer, bereikbaarheid en efficiëntie. Belevingswaarde gaat over wat de gebruiker aangenaam en vertrouwd vindt, de beeldkwaliteit, en omvat begrippen als diversiteit, vorm, compositie, herkenbaarheid, attractiviteit en schoonheid. Toekomstwaarde gaat over duurzaamheid, tijd, uitbreidbaarheid, aanpasbaarheid en flexibiliteit. Met andere woorden: een ruimtelijk initiatief dat bestand is tegen de tand des tijds. Voor ruimtelijke kwaliteit gelden geen algemene objectieve regels of oplossingen. De ambitie in de Nota Ruimtelijke kwaliteit is: “voorbeeldige kwaliteit van de openbare ruimte”. Er zijn daarom in de nota Ruimtelijke kwaliteit gouden regels opgesteld. Het handboek geeft hier per stadsdeel voor de inrichtingskwaliteit van de openbare ruimte invulling. Het handboek geeft geen richtlijnen voor het onderhoudsniveau. Dat is in andere

¹ ARK 3: besloten vergadering van deskundigen, waarin plannen voor de openbare ruimte worden getoetst, met name op de Visie Ruimtelijke Kwaliteit.

beleidsstukken, zoals de Nota Visie en

Gouden Regels:

- Kiezen voor toekomstbestendigheid
- Synergie tussen toekomst-, gebruiks-, en belevingswaarde staat centraal
- De bestaande kwaliteit is vertrekpunt
- Gebouwen en buitenruimtes vormen samen de stad
- De lange lijnen maken de stad herkenbaar
- Beeldbepalende plekken bepalen de identiteit van de stad
- Gedeelde weelde en gedeelde verantwoordelijkheid
- De gebiedstypologie moet meegenomen worden in afwegingen
- De gemeente volgt haar uitgezette koers
- Durf te kiezen en doe dat vooraf

Strategie beheer en onderhoud, vastgelegd.

1.4. Opzet en leeswijzer

De keuzes in het Handboek zijn allereerst gebaseerd op een visie op de openbare ruimte en vervolgens uitgewerkt in concrete richtlijnen en voorschriften voor de openbare ruimte. Het HIOR bestaat daarom uit twee delen: het visiedeel en het richtlijndeel.

In **Deel 1 Visie** wordt het handboek ingeleid en de visie op de kwaliteit van de openbare ruimte beschreven en uitgewerkt.

Allereerst wordt in de inleiding de status, reikwijdte en doelgroep van het Handboek besproken. Vervolgens is beschreven hoe en

door wie het Handboek actueel gehouden wordt. In hoofdstuk 2 wordt een aantal uitgangspunten benoemd die gelden voor de inrichting van de openbare ruimte.

In hoofdstuk 3 zijn de uitgangspunten nader uitgewerkt in keuzes. In paragraaf 'Vloer' wordt het gewenste bestratingsmateriaal uiteengezet. Door middel van een vloerkaart wordt beschreven waar welk bestratingsmateriaal toegepast dient te worden. Vervolgens worden de ambities t.a.v. het groen toegelicht. Daarna is de visie omtrent straatmeubilair opgenomen, wordt ingegaan op de financiële gevolgen en wordt de structuur verder toegelicht.

In **Deel 2 Richtlijnen** wordt de visie uitgewerkt in concrete richtlijnen voor de inrichting. Voor de wegindeling staan die in deel A. in de vorm van profieltekeningen. In deel B. zijn de richtlijnen opgenomen voor standaard-details zoals hoekoplossingen en snelheidsremmers. In deel C. wordt vervolgens stilgestaan bij de richtlijnen voor groen. Deel D. tot slot staat stil bij de objecten in de openbare ruimte: het straatmeubilair. Alfabetisch worden de toe te passen objecten in categorieën onderverdeeld en beschreven en zijn richtlijnen voor plaatsing en beheer opgesteld.

1.5. Looptijd en actualisering

Openbare ruimte wordt aangelegd voor vele jaren. Aangezien de vervanging en vernieuwing van de openbare ruimte een zaak van lange adem is, zet het Handboek een toekomstig wensbeeld voor de inrichting neer, waar met iedere herinrichting of wegverbetering steeds

verder naar toe wordt gewerkt. De snelheid van realisatie is afhankelijk van de meerjaren-programmering en bestuurlijke afwegingen rond de gemeentebegroting. Het Handboek doet daarover geen uitspraken. Het visiedeel van het Handboek kent daarom een verre planhorizon van zeker 15 tot 20 jaar.

Om veroudering van het Deel 2 Richtlijnen van het Handboek te voorkomen, zullen nieuwe (technische) inzichten en ontwikkelingen, maar ook nieuwe wensen en ervaringen in de praktijk, met een periodieke actualisering moeten worden verwerkt. Het Deel 2 Richtlijnen is in dat opzicht dus een groeidocument. Voorstellen tot uitbreidingen, wijzigingen en actualisering worden verzameld door de ambtelijk verantwoordelijke voor het HIOR. Periodiek worden deze - na afweging door de ARK 3 - aan B&W ter vaststelling voorgelegd. Na vaststelling worden de wijzigingen en uitbreidingen verwerkt en richting alle gebruikers van het Handboek verspreid.

HOOFDSTUK 2: ANALYSE

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie van de openbare ruimte geanalyseerd. Daartoe wordt eerst teruggeblikt op de ontstaansgeschiedenis als oorsprong van de structuur van de openbare ruimte. Vervolgens komen de sterkten en zwakten van de openbare ruimte aan bod. Het geheel wordt geconfronteerd met het gemeentelijk beleid op het gebied van de openbare ruimte. Afgesloten wordt met de kernkwaliteiten van de openbare ruimte in Noord. Op basis van dit geheel kunnen in de volgende hoofdstukken keuzes worden gemaakt.

2.1. Uitgangspunten

Voor een openbare ruimte van goede kwaliteit geldt een viertal uitgangspunten voor ontwerp, uitvoering en beheer:

Ingetogen inrichting

De inrichting van de openbare ruimte dient afgestemd te worden op het karakter van het gebied. Een eenvoudige, overzichtelijke inrichting van de openbare ruimte met toepassing van passende elementen is in Noord op zijn plaats. Daardoor wordt ook in een wijk die al wordt gewaardeerd de leefbaarheid verbeterd.

Weloverwogen plaatsing

Door terughoudend en afgewogen om te gaan met het plaatsen van objecten in de openbare

ruimte, zal de ruimtelijke kwaliteit van Noord verbeteren en uiteindelijk beter te beheren zijn, op meer manieren te gebruiken zijn en leefbaarder worden. Ook is de openbare ruimte daarmee beter toegankelijk voor blinden en slechtzienden.



Foto 2.1.1.: Schotersingel als mooi voorbeeld van een geslaagde herinrichting.

Eenheid, samenhang en continuïteit

Met op zichzelf staande ontwerpen en een veelheid aan materialen en objecten, verliest het totaalbeeld aan herkenbaarheid. Het beeld kan zelfs chaotisch overkomen. Door te kiezen voor een beperkt aantal goed te beheren standaardprofielen, -materialen en -objecten, gaat Noord zich meer als een samenhangend geheel presenteren. Juist ook door de vele herstructureringen is het nodig de oorspronkelijke, sterke structuur van de wijk weer beter herkenbaar te maken.

Drie-eenheid ontwerp, uitvoering en beheer.

Indien een goed ontwerp niet deskundig wordt uitgevoerd met bijvoorbeeld een gebrekkige detaillering, valt dit niet te beheren en dat leidt

mogelijk tot verloedering bij het intensieve gebruik van de openbare ruimte in Noord. Een echt goed ontwerp is dus goed uit te voeren en goed te beheren.

2.2. Terugblik

Haarlem Noord (voorheen Schoten) ligt zoals grote delen van Haarlem op een langgerekte strandwal. Daardoor zijn de belangrijke wegen die als het ware de ruggengraat van het gebied vormen veelal noord-zuid gericht. Alleen ter hoogte van de Kleverlaan is deze strandwal onderbroken en heeft het gat zich gevuld met veen (Kleverpark). Hier moet ook de plaats gelegen hebben waar de belangrijkste doorgangsroutes elkaar kruisten: de Kruisweg uit het centrum van Haarlem, voortgezet naar het noorden in de tegenwoordige Kennemerstraat, de Schoterweg en de latere Rijksstraatweg en de Jansstraat en de Jansweg als achterweg in het centrum van Haarlem, voortgezet in wat eens de Achterweg van Schoten was en nu Middenweg heet. Beide wegen, de Schoterweg en de Middenweg liepen over de zanderige rug waarop Schoten zich bevond. Buiten deze zandrug waren er nog andere verhogingen in het veen, waarop o.a. Huis te Kleef en Huis te Zaanen lagen. Dit waren de droge plekken in het vaak ondergelopen landschap. Oost-west verbindingen zijn groener, kleinschaliger en onopvallender van aard en danken hun oorsprong mede aan het duinwater dat richting de stad liep in de vorm van duinrellen/beken (Schotervliet, Schoterbeek, Brederoosbeek, Grote beek) en vaarten (Jan

Gijzenvaart, Delft, Heussensvaart). Voor een betere afwatering in het gebied en voor het vervoeren van zand werden bijvoorbeeld vaarten gegraven als de Delft (14^{de} eeuw) en de Jan Gijzenvaart (16^{de} eeuw).



Afbeelding 2.2.1: Het Zegepralant Kennemerlant, 18e eeuw.

Tot het eind van de 19^{de} eeuw was het nog een agrarisch gebied van ruim 600 hectare met een inwoneraantal van nog geen duizend mensen. Weilanden met vee en boerderijen bepaalden het gezicht, de grondsamenstelling maakte het

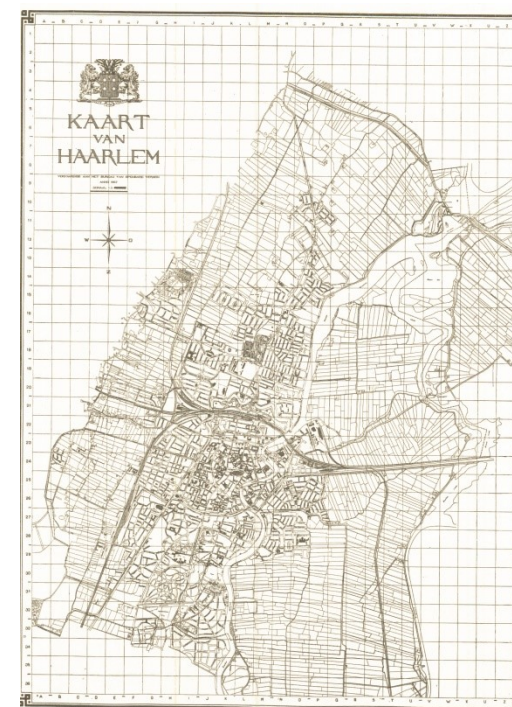
niet geschikt voor akkerbouw. Op verschillende plekken op de strandwal waren heerlijkheden gevestigd zoals Zuid-Akendam, Hoogerwoerd, Schoterbos, Zaanen, Schoten, Schotervlieland en Noord Akendam. Uit het samengaan van die zeven heerlijkheden is omstreeks 1798 Schoten ontstaan. Buurgemeente Haarlem was in dezelfde periode een handelsstad aan de rivier het Spaarne, met volop bedrijvigheid in vele fabriekjes en ondernemingen. Door de grote behoefte aan bouwgrond (met name arbeiderswoningen) werd er over de grenzen naar uitbreiding gezocht. Met goede bouwgrond in overvloed werd de gemeente Schoten al spoedig de plaats waar de groei van Haarlem kon voortgaan. Uiteindelijk leidde dit in 1927 tot de annexatie van Schoten door de gemeente Haarlem.



Foto 2.2.2. Santpoorterstraat bij oplevering

Tegenwoordig is er van de vroegere heerlijkheden weinig meer over dan wat oude wegenstructuren en herinneren vooral talloze straatnamen en wijknamen naar de plek die het in vroeger tijden geweest is. Op de plek van de

heerlijkheden en buitenplaatsen zijn woonwijken verrezen. De wijken verschillen qua structuur en uitstraling al naar gelang de periode waarin ze tot stand kwamen. Zo vertonen wijken uit 1880-1920; wijken uit de jaren '30 en naoorlogse wijken onderlinge karaktersverschillen, zij het op een enigszins glijdende schaal. De scheidslijn tussen de verschillend tijdvakken is niet strak te trekken maar gaan qua kenmerken en ruimtelijke opbouw in elkaar over.



Afbeelding 2.2.3: Haarlem Noord in 1927.

2.3. Opgaven

Haarlem Noord wordt als een fijne woonplek ervaren. Bewoners voelen zich verbonden met de plek en blijven er lang wonen. De vele buurten hebben elk een sterke eigen identiteit en zijn homogene/herkenbare eenheden met een menselijke, overzichtelijke maat. Daardoor is Haarlem Noord meer dan de som der delen: een afwisselend geheel met een heldere (historische en geomorfologische) structuur.



Foto 2.3.1.: Originele straatinrichting Patrimoniumbuurt (begin 20e eeuw).

Kenmerkend voor de openbare ruimte in Haarlem Noord is dat de indeling van met name de woonstraten overwegend authentiek is. Dat wil zeggen dat de oorspronkelijke wegingdeling veelal behouden is gebleven en niet is aangetast door bijvoorbeeld 'oren' en 'neuzen' aan trottoirs, geen apart aangegeven parkeervakken of asfalt fietsstroken, maar enkel een trottoir van betonnen 30x30 tegels met daartussen een geklinkerde rijweg. Dit geeft een rustig beeld zonder overregulering.



Foto 2.3.2.: Brede en groene woonstraten met een authentieke indeling (voorbeeld Santpoortweg).

Daarnaast is de openbare ruimte in Haarlem Noord over het algemeen vrij krap. Veel woonstraten puilen uit van de (half op de stoep)geparkeerde auto's en hebben daardoor nauwelijks trottoirruimte over. En daarin staan dan ook nog eens de lichtmasten en soms ook bomen. Woekeren met de ruimte dus. Veel bomen zijn vlak na de oorlog zonder aandacht voor een goed plantgat geplant en zijn nog steeds dunne, kwarrige exemplaren. Dit komt vooral voor in woonstraten, maar ook langs hoofdstructuren zoals de Vondelweg en Spaarndamseweg.



Foto 2.3.3.: Hoge parkeerdruk leidt in de smalle straatjes tot parkeren half op het trottoir, in grote delen van Noord (voorbeeld Marsstraat).

Opvallend is de grote voorraad oude gebakken klinkers van waal- en dikformaat in veel straten. Maar ook de bonte lappendeken van 30x30 betontegels. Alle varianten afgestrooide exemplaren jong en oud, tot een oogverblindend lichtgrijze (goedkope) variant.



Foto 2.3.4.: Grote voorraad aan oude gebakken klinkers in verschillende formaten.

Positief

- Afwisselende buurten in een sterke, herkenbare structuur;
- Veel woonstraten met een authentieke indeling/uitstraling;
- Veel natuurlijk toezicht op de openbare ruimte, waardoor verkeerd gebruik achterwege blijft.
- Grote voorraad aan oude gebakken klinkers in waal en dikmaat
- Geleding van Noord met doorsnijding van groene parken en zones.



Foto 2.3.5.: Jan Gijzenvaart: groene geleding in Noord.

Negatief

- Grote parkeerdruk (vaak half op de stoep parkeren en veelvuldig gebruik van paaltjes);
- Sommige buurten hebben weinig (groene) verblijfsruimte;
- Bomenbestand van wisselende kwaliteit. Mooie structuur langs Rijksstraatweg en Orionweg, maar veel kwijnende bomen in woonstraten;
- Overmaat aan ondergrondse leidingen die

- bovengrondse inrichting met bijvoorbeeld bomen belemmeren;
- Onderhoudsachterstand openbare ruimte;
- Lappendeken aan soorten 30x30 tegels en straatmeubilair.



Foto 2.3.6.: Veel kwijnende bomen in de woonstraten.

2.4. Beheer

Het ambitieniveau in beheer en onderhoud van de openbare ruimte wordt vastgesteld door de raad. Het gewenste onderhoudsniveau van de wijk is hierbij omschreven in CROW criteria. De wijze van onderhouden is omschreven in strategische beheerplannen. Zie hiervoor de nota Visie en Strategie Beheer en Onderhoud en onderliggende Strategische Beheerplannen.

Voor een goede openbare ruimte mag er weinig sprake zijn van achterstallig onderhoud. Bovendien moeten er geen fysiek onveilige verharding, beplanting, meubilair of andere voorzieningen te vinden zijn. De wijk is schoon,

heel en veilig te houden. Dit is mede bepalend voor de ontwerpkeuzes. Kortom: beheerbewust ontwerpen!

Tot slot: goed beheer houdt rekening met de in het ontwerp gemaakte keuzes. Straatprofielen en materiaalkeuzes voor verharding en objecten mogen in de beheerfase niet "verrommelen" door verkeerde onderhoudsmaatregelen, zoals het vervangen en repareren met afwijkende materialen. Kortom: ontwerpbewust beheren!

2.5. Kernkwaliteiten

Hoewel er in de openbare ruimte nog heel wat te verbeteren valt, kent Noord vele uitdrukkelijk te koesteren kernkwaliteiten. De verdere keuzes en uitwerkingen moeten zijn gericht op het behoud en versterken van deze kernkwaliteiten:

- Heldere structuur van de openbare ruimte: de indeling in woonstraten en ontsluitingswegen is in Noord meestal helder; de woonstraten zijn daardoor autoluw met een prima woonklimaat.
- Menselijke maat in de stedenbouw en de profielen: de meeste straatprofielen in Noord zijn weliswaar krap, maar de kwaliteit van de veelal authentieke klinkers, de heldere wegstructuur en de samenhang in architectuur van de bebouwing geeft een gevoel van geborgenheid en kwaliteit. Kleine plantsoenen versterken die kwaliteit nog verder.



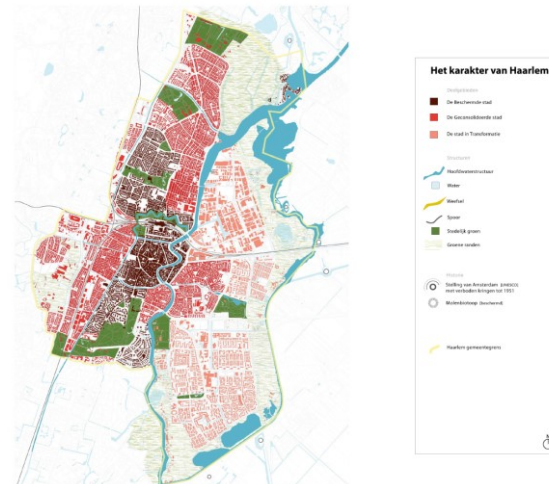
Foto 2.5.1.: Het Spaarne als een van de kernkwaliteiten van Noord.

- Rand van de stad is altijd dichtbij: door de langgerekte vorm van Noord, in combinatie met enkele groene oost-west onderbrekingen, geeft Noord nergens het gevoel opgesloten te zitten in de stad, terwijl er vaak hoge dichtheden in buurten worden gehaald.
- Spaarne-oever: de zich Noordwaarts steeds verder verbredende rivier biedt goede kansen voor de aanpalende oever en wijk. Dat geldt ook voor de recreatiemogelijkheden van de polders, zoals de Hekslootpolder.

Deze kernkwaliteiten zijn soms wel verborgen en moeten weer veel meer zichtbaar gemaakt worden.



Foto 2.5.2.: Rand van de stad is altijd dichtbij: de Hekslootpolder.



Afbeelding 2.5.3. Het karakter van Haarlem (uit: de nota RK).

HOOFDSTUK 3: KEUZES

3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten en analyse uit het vorige hoofdstuk uitgewerkt in keuzes. Naar aanleiding daarvan en van de besproken ruimtelijke en functionele structuur wordt in de paragraaf 'Vloer' het gewenste bestratingsmateriaal beschreven. Daarvoor wordt ingegaan op de gebieden waaruit Noord is opgebouwd. In de paragraaf "Maatvoering en ruimte" wordt ingegaan op de keuzes en prioriteiten ten aanzien van het verdelen van de beschikbare ruimte in de straatprofielen. Vervolgens worden in de paragraaf "Groen" de ambities voor het groen toegelicht. Tot slot wordt in de paragrafen erna ingegaan op de keuzes en ambities ten aanzien van het straatmeubilair, spelen en duurzaamheid.

3.2. Hoofdstructuur

Openbare ruimte hoeft niet op te vallen, laat staan om aandacht vragen. Juist door terughoudendheid bij inrichting komt het ruimtelijk en stedenbouwkundig karakter van een plek het meest tot zijn recht. Het accent moet liggen op het bereiken van meer samenhang en kwaliteit. Dit kan worden bereikt door maatregelen binnen de straatprofielen en materialen enerzijds en door het behoud van buurtspecifieke kenmerken anderzijds.

Meer samenhang en ruimtelijke kwaliteit

Om meer samenhang en ruimtelijke kwaliteit in de openbare ruimte te realiseren, wordt de volgende insteek gekozen:

- Bestaande kwaliteiten behouden en versterken (denk aan de eenvoudige en authentieke wegindelingen in woonstraten);
- Parkeren helder, doch terughoudend regelen (onderscheid van parkeerstroken met rijweg in de vorm van een ander verband, niet door lijnmarkering, andere kleur klinkers o.i.d.);
- Bandenlijn zo min mogelijk onderbreken door neuzen en oren. Alleen daar toepassen waar de straatbreedte c.q. de positie van bestaande bomen geen keus laat;
- Bij snelheidsremmende maatregelen: vanuit ruimtelijk oogpunt hebben losse drempels de voorkeur. Vanuit verkeersopzicht heeft juist het verhoogde kruisvlak vaak de voorkeur omdat daar op de kruisingen de ongevalskans het kleinst is. De keuze voor drempels of verhoogde kruisingsvlakken blijft situatie-afhankelijk, maar dient zoveel in samenhang met de gehele buurt of wijk te worden gemaakt. Het streven is zo min mogelijk remmers toe te passen. De uiteindelijke keuze wordt gemaakt naar aanleiding van een afweging tussen ruimtelijke kwaliteit en verkeer;
- Drempels en kruisingsvlakken goed detailleren en uitvoeren in het materiaal van het omringende straatwerk;
- Drempels horen niet thuis op busroutes, met plateaus wordt spaarzaam omgegaan op busroutes;
- Vervolgens bij snelheidsremmende

maatregelen de volgende voorkeursvolgorde van maatregelen toepassen: eerst de rijbaan versmallen, dan drempels of verhoogde kruisingsvlakken toepassen. Asverspringingen dienen geheel vermeden te worden;

- Voorraad oude gebakken klinkers behouden/ hergebruiken;
- Weer een Haarlemse 30x30 betontegel (met toplaag) invoeren;
- Plant- en groeiplaatsomstandigheden voor bomen verbeteren en beter borgen; Verwijderen en achterwege laten overdadige bewegwijzering en hinderlijk straatmeubilair; Handhaafbaarheid bij inrichting als belangrijk uitgangspunt meenemen.

Geleding/opbouw van het gebied

Naast het feit dat er in dit Handboek gestreefd wordt naar meer eenheid en samenhang in de openbare ruimte is het belangrijk de verschillende onderdelen waaruit Noord bestaat te bekijken op eigenzinnige of unieke karaktertrekken, dan wel op overeenkomsten met andere gebieden of elementen. Daartoe is Haarlem Noord onderverdeeld in vlakken (buurten en groengebieden), lijnen (belangrijke wegen en waterlopen) en punten (bijzondere plekken). Dit is in hoofdstuk 5 nader onderbouwd en uitgewerkt.



Afbeelding 3.2.1: Bijzondere regiekaart uit Nota RK

3.3. Materiaalkeuze Vloer

Bij de inrichting van de openbare ruimte speelt de materiaalkeuze van de bestrating, de vloer, een belangrijke rol. Om de uitgangspunten ten aanzien van de openbare ruimte te realiseren is de inzet om Noord op een samenhangende wijze te bestraten. Op de bijzondere plekken zijn afwijkingen of combinaties met andere materialen mogelijk, mits passend in de overige uitgangspunten van het Handboek. Bij de keuze van het bestratingmateriaal en het profiel voor een bepaalde plek moet men met de volgende aspecten rekening houden: de schaal, de maat, de functie en de materiaaleigenschappen (kleur en textuur). Dit alles moet worden gecombineerd in een goede materiaalkeuze.

De schaal en maat van de profielen bepalen voor een belangrijk deel de fijnmazigheid van de bestrating. Zo vragen de woonstraten om een fijnmaziger materiaal, de wijkontsluitingswegen en vooral de hoofdontsluitingswegen vragen om een grootschaliger materiaal.

De functie, bepaald door het gebruik van de openbare ruimte, stelt belangrijke technische voorwaarden aan het toe te passen materiaal. Hoge intensiteiten autoverkeer bijvoorbeeld, al dan niet in combinatie met zwaar (bus)verkeer, zorgen op klinkerbestrating soms voor te hoge geluidsniveaus of slijtage. Bovendien zijn plaatselijke reparaties in klinkerbestrating moeilijker vlak te herstellen dan in asfalt. Om die reden is het gepast om op gebiedsontsluitingswegen voor de rijbaan een stabiel materiaal als asfalt toe te passen.



vloerkaart: rijbaan - trottoir

-  gebakken klinker - gebakken klinker, kleuren rood-bruin
-  gebakken klinker (kleur rood-bruin) - 30x30 betontegel, grijs
-  gebakken klinker (kleur rood-bruin) - afgestrooid asfalt
-  asfalt (zwart/rood) - 30x30 betontegel, grijs
-  transformatie gebied: nieuw te bepalen samenhang materiaal
-  parkverharding: halfverharding en/ of afgestrooid asfalt
-  landschappelijke verharding: voor wegen asfalt
-  lange lijnen: materiaal stoeien in samenhang met buurt materiaal rijbaan afhankelijk van functie ruimte voor bijzondere accent(en)

Afbeelding en legenda 3.3.1.: Vloerkaart uit Nota RK

Belangrijk onderwerp bij de vloer is en blijft de detaillering: aansluitingen en hoekoplossingen moeten kwalitatief goed worden opgelost. Daarvoor is de uitwerking van standaard details en een goede uitvoering nodig. Bovendien moeten materiaalkeuzes voor de vloer meer uniformiteit tweeweg brengen. Dan zijn lastige materiaalscheidingen of aansluitingen minder aan de orde. In Noord is behoefte aan robuuste, goed te onderhouden bestratingmaterialen, universeel toepasbaar en passend bij de ambiance. Gekozen wordt voor klinkers (veelal authentiek), asfalt en betontegels.



Foto 3.3.2.: Voorbeeld gebrekkige detaillering.

(Gebakken) klinkers

Klinkers zijn in Noord een goed bestratingsmateriaal voor de rijweg van de meeste woonstraten. Het materiaal is duurzaam (zowel qua levensduur als qua hergebruik), goed te onderhouden en behoudt gedurende zijn levensduur voldoende kwaliteit. Het past bij het karakter van woongebieden en is goed plaatselijk te repareren. Klinkers in Noord zijn standaard gemêleerd rood-bruin, in dik- of keiformaat. Er liggen echter in veel woonstraten nog authentieke klinkers van een ander formaat. Deze moeten indien mogelijk worden hergebruikt. In veel gevallen is dit ook mogelijk, omdat er door het verkeersluwe karakter van de woonstraten relatief weinig beschadigingen zijn.

Uitdrukkelijk wordt niet gekozen voor betonsteen. Betonstraatsteen verliest namelijk snel door verwerking zijn kwaliteit en kent bovendien een kortere levensduur.



Foto 3.3.3: Voorbeeld gebakken klinkers in een woonstraat in Noord

Asfalt

De toepassing van asfalt is vooral ingegeven door de verkeersfunctie. Asfalt is comfortabel, vlak en stevig voor het verkeer, daardoor veroorzaakt het verkeer minder geluid en trillingen. Ook de logica van het verkeersbeeld en de herkenbaarheid voor de weggebruiker pleiten er voor om op de doorgaande wegen asfalt verharding toe te passen.

Nadeel ervan is dat verkeer hierdoor 'wordt uitgenodigd' harder te rijden.

Afgewogen toegepast is het materiaal acceptabel. Asfalt dient daarom te worden toegepast op het 50 km/u netwerk, zoals aangegeven op foto 3.3.4. Door het gebruik van dit materiaal te koppelen aan deze functionele en verkeerskundige structuren zorgt het voor een herkenbare afwikkeling van het autoverkeer met zo min mogelijk geluidsoverlast.

Buiten de hoofdwegen is asfalt in principe niet aan de orde. Er zijn echter wel uitzonderingen denkbaar:

- Straten met 30 km/u, maar met bus en met druk autoverkeer. Als de maat van de

straat het toelaat en ook de stedenbouwkundige ambiance (de nieuwere woonwijken van Noord), is asfalt op de rijweg denkbaar;

- Straten waar van oudsher asfalt ligt, nog uit de tijd dat de weg een oude uitvalsweg was. Dit geldt voor de Vergierdeweg. Voor wijkontsluitingswegen wordt uitgegaan van "asfalt, tenzij". Het "tenzij" is bijvoorbeeld aan de orde in beschermde en consolidatie regie volgens nota Ruimtelijke Kwaliteit. Dan is nadere afweging vereist.

Voor fietspaden wordt op 50 km/u straten gekozen voor asfalt. Dit ten behoeve van het rijcomfort, de veiligheid en de herkenbaarheid. Fietsroutes door 30 km/u straten bestaan in principe uit de (klinker)verharding van de gecombineerde rijweg. Op belangrijke fietsverbindingen zijn aanpassingen aan het soort en het bestratingsverband van de klinkerverharding denkbaar.



Foto 3.3.4: asfalt straat Noord (Ostadestraat.)

Recreatieve fiets/voetpaden in parken en buiten de bebouwde kom kunnen in zwart asfalt worden uitgevoerd. Voor fietsstroken en

vrijliggende fietspaden buiten de bebouwde kom en buiten de recreatieve routes is bijpassende kleurtoevoeging (rood) aan het asfalt wel wenselijk.

Tot slot worden ook de 'plattelandswegen' uitgevoerd in (zwart) asfalt. Dit zijn authentieke, landelijke weggetjes, die nadat ze werden verhard van oudsher in zwart asfalt werden uitgevoerd. Dit materiaal is voor deze weggetjes passend en comfortabel (denk aan fietsers, skaters etc).

Betontegels en betonstraatstenen

Bijna overal in Noord liggen momenteel trottoirs van betontegels². Keuze is dat zo te houden. Dit materiaal past goed bij het tijdsbeeld van de wijk.

Noord kent nauwelijks betonstraatstenen. Betonstraatstenen hebben de afgelopen decennia overal bewezen weinig duurzaam te zijn. Ze verweren en verkleuren relatief snel en hebben geen of zelfs een negatieve restwaarde aan het einde van hun levensduur. De keuze is in de toekomst betonstraatstenen in principe niet toe te passen in Noord. Hooguit is hergebruik aan de orde op plaatsen waar de betonsteen nog voldoet. In de vorm van (gebakken) klinkers is er een alternatief dat mooier, duurzamer en passender is.

Bijzonder materiaal

Specifieke gebruikseisen en specifieke ruimtelijke voorwaarden vragen om bijzonder

² Betontegels in het formaat 30x30 cm zijn een "uitvinding" voor het plan Zuid van Berlage, in de twintiger jaren van de vorige eeuw.

materiaal en/of bestrating gelegd in een eigen patroon. Zo hebben enkele pleinen en plekken in Noord hun eigen sfeer, karakter en gebruik. Deze zijn als accentplek aangegeven. Uitgangspunt is behoud en versterking van deze bijzondere inrichting, geënt op de specifieke plek en het gebruik van de plek.



Foto 3.3.5.: Bijzonder materiaal: Plesmanplein.

Markeringen:

Markeringsverf of Thermoplast wordt alleen toegepast op asfalt. Bij overige noodzakelijke markeringen dienen markeringsstenen te worden toegepast. Het markeren van trottoirbanden (met bijvoorbeeld gele verf) en het gebruiken van markeringsverf op klinkerbestrating dient te worden vermeden. Uitzondering zijn: geleide- en attentiemarkering voor slechtzienden: hiervoor is ook op klinkerbestrating Thermoplast een geëigend middel.

Schampstroken, middengeleiders e.d.

Ter wille van een visueel rustig beeld van de straat worden schampstroken, en middengeleiders, uitgevoerd in tegels (normale situatie) of afgestrooid asfalt (bij grote kans op onkruid).

3.4. Maatvoering en Ruimte

De ruimte in de meeste straten is beperkt, vooral in de woonstraten. Bij het toedelen van ruimte aan verschillende functies, zoals verblijf, autoverkeer, parkeren en fietsverkeer moeten dus telkens afwegingen en keuzes worden gemaakt. In de toch al beperkte ruimte moeten ook groen, spelen en straatmeubilair worden ingepast.

Om de ruimte zoveel mogelijk te benutten, maar ook om zoveel mogelijk ruimtelijke kwaliteit in de openbare ruimte te creëren, is het zaak weloverwogen afwegingen te maken tussen verschillende verkeersclaims en ingetogen om te gaan met het plaatsen van objecten (meubilair). Doel is om in te zetten op het zoveel mogelijk integraal en flexibel gebruik van de ruimte. De verkeerskundige keuzes die hieraan ten grondslag liggen, worden of zijn gemaakt in het verkeersbeleid als het HVVP. Daarnaast biedt de (toekomstige) Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) handvatten bij het maken van keuzes.

Dwarsprofiel

Qua verkeersfuncties die in een straat kunnen worden ingepast, geldt allereerst dat de situatie verkeersveilig moet zijn. Is de ruimte echt beperkt, dan kan alleen voetgangersverkeer worden ingepast. Bij meer ruimte is plaats voor ander verkeersgebruik.

In het Deel 2 Richtlijnen van het Handboek zal de toedeling van de ruimte aan verschillende (verkeers)functies per straatbreedte worden vastgelegd, door middel van profieltekeningen.

Bovendien geldt dat nood- en hulpdiensten en huisvuilinzameling eisen stellen aan de bereikbaarheid en vrije ruimte. Met deze eisen moet bij elke profielkeuze rekening worden gehouden.

Veel woonstraten in Noord zijn tussen de 10 en 12 meter breed. Het is daar woekeren met ruimte, vooral door de toegenomen parkeerdruk. In de praktijk worden auto's vaak aan beide zijden van de straat half (met 2 wielen) op de stoep geparkeerd. Dit gaat ten koste van de trottoirruimte, maar voordeel is dat het trottoir als de parkeerdruk lager is (meestal overdag) weer beschikbaar is voor verblijven en spelen. Dit 'rabatparkeren' is geen goede structurele oplossing, omdat niet goed duidelijk wordt gemaakt hoe ver auto's op de stoep mogen staan. Er ontstaan hierdoor rommelige verschillen per individuele auto. Bovendien is deze wijze van parkeren formeel ook onjuist. Het versmallen van trottoirs is vaak geen optie, omdat er dan onvoldoende ruimte over blijft voor voetgangers, bomen en vuilcontainers. Het verbieden van parkeren aan een zijde van de straat zal op veel weerstand stuiten door de hoge parkeerdruk. Het versmallen van de rijloper zou een oplossing kunnen bieden, temeer omdat het snelheidsremmend werkt. Effect is echter wel dat elkaar tegemoetkomende auto's even op elkaar moeten wachten.

Daarom is voor Noord gekozen voor de volgende benadering (voor woonstraten):

- Bestaande profielen: rabatparkeren gedogen, omdat anders trottoirs moeten worden versmald, bomen moeten worden gekapt etc. om voldoende parkeerruimte

op de rijweg te realiseren;

- Nieuwe profielen (bij herprofileringen dus): rijloper versmallen naar 3 meter (ook bij tweerichtingsverkeer), met aan beide zijden parkeerstroken op de rijweg (naast de rijloper). Trottoirs verhoogd uitvoeren, parkeren in de parkeerstroken en niet meer deels op het trottoir; oorspronkelijke trottoirbreedte zoveel mogelijk behouden, waar noodzakelijk licht versmallen (maar breder dan 1,5 m houden). Waar nodig (nieuwe) bomen meer naar de zijkant van het profiel aanbrengen en waar dat niet past op neuzen en oren.

In woonstraten breder dan 12 meter is doorgaans voldoende ruimte aanwezig om alle functies goed in te passen. In straten smaller dan 10 meter zal doorgaans geen ruimte beschikbaar zijn voor parkeren aan twee zijden. Een en ander wordt in de profieltekeningen nader uitgewerkt.

Lengteprofiel

Ook in de lengte van een straat zijn afwegingen over de ruimteverdeling te maken. Bijvoorbeeld: hoeveel ruimte wordt ingepast voor parkeren en hoeveel voor groen? Waar wordt het straatmeubilair ingepast en waar kan het afval worden aangeboden? Dit zijn afwegingen in het lengteprofiel van een straat.

Belangrijk bij afwegingen in het lengteprofiel is het streven naar continuïteit: vanwege de ruimtelijke kwaliteit en de herkenbaarheid dient een straatprofiel niet zomaar te verspringen, maar alleen dan als er stedenbouwkundig aanleiding voor is. Dat wil zeggen dat gekeken in de zichtas van de straat alleen een profielsprong plaats vindt als de architectuur

(ligging rooilijn, hoogte bebouwing) ook verspringt. Asverspringingen ten behoeve van het remmen van de verkeerssnelheid zijn niet (meer) aan de orde. Op het gebied van 'oren' en 'neuzen' geldt het volgende:

- Oren en neuzen alleen als ze echt nodig zijn, dus in de smallere straten of de bestaande bomen te dicht op de rijweg;
- Eventueel enkele paaltjes op hoeken denkbaar;
- bomen in neuzen in plaats van rabatparkeren aanvaardbaar mits neus fraai wordt uitgedetailleerd met doorlopende rechte band achterlangs. Geldt ook voor containers;
- Kies buurtgewijs voor een principe-oplossing.



Foto 3.4.1.: Fraai lengteprofiel

Hoogteprofiel

Hoogteverschillen in een straat zijn soms nodig uit oogpunt van verkeerseisen, maar verkleinen de visuele ruimte. Omdat sommige straatprofielen krap zijn, is het zaak de ruimte visuele zo min mogelijk op te delen. Voor Noord

geldt dat elke straat in principe een geleding van trottoir – rijweg – trottoir heeft. Streven is ook om zo dicht mogelijk bij dit prototype te blijven en hoogteverschillen te beperken tot twee. Uitzondering geldt voor de brede hoofdwegen, die gelet op het breedte profiel meerdere hoogte verschillen kennen voor vrijliggende fietspaden.

Hoogteverschillen ten behoeve van het remmen van de snelheid van autoverkeer (drempels, verhoogde kruisingsvlakken) zijn ook in Noord soms noodzakelijk. Primair wordt gekozen voor snelheidsremming door het versmallen van de rijloper. Als toch drempels nodig zijn moeten ze dan worden uitgevoerd in het materiaal en het bestratingsverband van de omringende bestrating. Versmallingen en asverspringingen zijn niet aan de orde vanwege het verstoren van de zichtas in de lengte van de straat. Drempels hebben de voorkeur boven verhoogde kruisingsvlakken. Voor drempels en verhoogde kruisingsvlakken zijn uniforme oplossingen uitgewerkt. De veelheid aan ontwerp-oplossingen wordt dus teruggedrongen.

Keuze:

- Snelheid in principe remmen met smalle rijlopers;
- drempels voorkeur boven verhoogd kruisingsvlak;
- materialisering drempels en verhoogd kruisingsvlak gelijk aan aansluitende straten.

Het hoogteprofiel van een straat is in toenemende mate relevant voor de waterberging. Profielen dienen geschikt te zijn

voor het bergen van piekregenbuien, om overlast in gebouwen en woningen te voorkomen.

Ondergrondse ruimte

De ondergrondse openbare ruimte wordt aangelegd om 60-80 jaar mee te gaan. Tussentijdse aanpassingen zijn buitengewoon kostbaar. Houd hiermee dus rekening bij het ontwerpen van het bovengrondse profiel.

3.5. Groen en water

Haarlem staat bekend als een stad met een goed woonklimaat. Een stad in een mooie, bijzondere, groene context van binnenduinrand aan de westkant en veenlandschap aan de oostkant. Door haar langgerekte vorm is dat buitengebied ook altijd dichtbij. Daartegenover staat dat de hoeveelheid m² openbaar groen dat elke bewoner in zijn directe omgeving binnen de stadsgrenzen tot zijn beschikking heeft, niet ruim bemeten is. Het groen wat er is, is dus van grote waarde en staat doorgaans onder hoge (gebruiks) druk.

Groene geleding

In de tijd dat L.C. Dumont als stadsarchitect werkzaam was bij de gemeente Haarlem ontstond het idee om in Schoten twee oost-west lopende groene zones aan te leggen als landschappelijke dwarsgeleding op de noord/zuid structuur van de stad. Eén daarvan bestond al grotendeels: de groenzone Kleverlaan, de andere zou vorm krijgen in een 30 ha groot park ten zuiden van de Jan Gijzenvaart: het Schoterbos. Oorspronkelijk

was het de bedoeling om dit park door te trekken tot aan het Spaarne, maar dat is er niet van gekomen. Mooi aan Haarlem Noord is dat deze groene geleding nog goed te zien en te beleven is.

Buitengebied

In Haarlem Noord zijn nog enkele groene polders te vinden: de Hekslootpolder tussen Vondelweg en Spaarndam, en de Schoterveenpolder (onderdeel van de groenzone Kleverlaan). Beide polders ademen nog de open, authentieke, agrarische sfeer en beide polders zijn niet tot beperkt toegankelijk. Een betere toegankelijkheid zou vanuit recreatief oogpunt zeer welkom zijn.

Bomenstructuur

Inzet is om langs alle hoofdwegen grote bomen (1^e orde) in een laanstructuur te realiseren: de hoofdbomenstructuur. Het is van groot belang dat bomen in de hoofdstructuur kunnen uitgroeien tot grote, volwassen exemplaren. Groeiomstandigheden spelen hierbij een cruciale rol. Hier dus geen standaard, minimaal gedimensioneerde boomspiegels toepassen maar ruime, groene boomkranen, of liever nog brede plantstroken, inpassen en dimensioneren op basis van de beschikbare ruimte in het profiel. Dit verhoogt de kans op een volgroeide en hopelijk zelfs monumentale bomenlaan in de toekomst.

In de wijken en in de woonstraten is de bomenstructuur afhankelijk van de stedenbouw. Smalle woonstraten vragen om kleinere bomen dan brede woonstraten. In smalle woonstraten wordt daarbij gekozen voor de kwalitatieve benadering: bomen op tactische plaatsen planten waar er voldoende groeiruimte is zoals

bij plaatselijke verbredingen, tegen blinde gevels of op hoeken, in plaats van een bomenrij in een te krappe ruimte waar ze niet kunnen uitgroeien. Ook kan hier gekozen worden voor een ander soort groen zoals verticaal groen. Betere groeiplaats omstandigheden voor bomen komt ook ten goede aan de kwaliteit van het wegdek (voorkomen van wortelopdruk). Parkgebieden vragen om losgeplaatste solitair. Inzet is dat er voldoende groeiruimte (bovengronds en ondergronds) is om de bomen tot volle wasdom te laten uitgroeien. De waardevolle solitaire bomen in Haarlem Noord worden gekoesterd.

Parken

De parken in Haarlem zijn verschillend in maat, sfeer en (historische) betekenis. Het is van belang dat deze karaktertrekken worden gerespecteerd en tot uitdrukking komen bij herinrichting van het park. Dit heeft als resultaat dat ieder park in de toekomst met een eigen 'Handschrift' wordt ingericht. Het is niet de bedoeling om door middel van standaard profielen en richtlijnen een eenduidig beeld van alle parken in Haarlem Noord te bewerkstelligen. Om de parken van elkaar te onderscheiden zijn thema's per park benoemd in paragraaf 3.3.

Plantsoenen

De plantsoenen in Haarlem Noord maken meestal een belangrijk onderdeel uit van de stedenbouwkundige structuur. Doordat ze schaars zijn in aantal en maat en de gebruiksdruk hoog, mag er meer nadruk liggen op de inrichting en het onderhoud ervan: ze zijn door hun schaarsheid van grote waarde voor de buurt.

Bermen en gazons

Bermen en gazons kunnen bestaan uit gazon (wordt vaak gemaaid) en ruw gras (wordt weinig gemaaid). Beide verschijningsvormen roepen hun eigen beeld en gebruik op. Het is van belang dat er vanuit beeldoogpunt bewust wordt gekozen voor een bepaald type. In dichte woonbuurten met weinig groen heeft een goed onderhouden gazon meer waarde dan ruw gras. Ruw gras kan op ecologisch waardevolle plekken juist een goede aanvulling zijn.

Groene parels

Groen kan kwaliteit in de wijk brengen als het groen ook daadwerkelijk kwaliteit heeft. Maar ook de bewoners zelf kunnen bijdragen. Zelfbeheer of medebeheer wordt gestimuleerd en gefaciliteerd. Het vergroot de betrokkenheid bij de openbare ruimte en de sociale cohesie. Succesvolle zelfbeheerprojecten zijn een aanwinst voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Mocht een zelfbeheerinitiatief onverhoopt inzakken, dan laat de gemeente de boel niet op zijn beloop, maar neemt het onderhoud na aanpassing terug in beheer.

Water en oevers

Oevers zijn er in drie categorieën: de strakke harde oever; de groene, verzorgde oever (talud) en de ruige, natuurvriendelijke oever. Strakke oevers worden toegepast waar de ruimte en het beeld hierom vragen, bijvoorbeeld in dichte stedelijke gebieden met weinig ruimte. De Spaarneoever vanaf de binnenstad tot aan de Jan Gijzenvaart behoort tot deze categorie. Groene, verzorgde oevers worden toegepast waar ruimte en beeld hierom vragen. Dit is een oever met een flauw tot steil groen talud, maar met een strakke oeverlijn (beschoeiing). Dit kan

zowel in een dichte stedelijke omgeving waar de maten royaal genoeg zijn als meer daarbuiten en in parken. Oevers als de Kloppersingel, Schotersingel en deels de Delft behoren tot deze categorie. Een ruige, natuurvriendelijke oever wordt toegepast op doorgaande structuren die onderdeel zijn van de ecologische hoofdstructuur. De noordelijke Spaarne-oever behoort tot deze categorie. Maar ook de oevers van de Jan Gijzenvaart en deels de Delft (zolang de belijning van de oevers strak blijft). De gegraven vaarten, zoals de Jan Gijzenvaart en de Delft, hebben namelijk van oorsprong een strakke oeverlijn zonder inkepingen.

Ecologische hoofdstructuur

De ecologische hoofdstructuur ligt buiten het plangebied Haarlem Noord. Wel heeft de gemeente Haarlem zelf ook een visie op ecologie in de stad. Deze visie benadrukt vooral dat ecologie overal is. De stad dient in zijn geheel ecologisch benaderd en behandeld te worden. Denk aan het afschaffen van chemische onkruidbestrijding of het toepassen van inheemse soorten, niet alleen in bepaalde aangewezen gebieden maar in al het openbare groen. Wel worden er bepaalde waardevolle gebieden onderscheiden. Het gaat in Haarlem Noord om gebieden met natte en/of droge ecologische (verbinding)waarde. Zoals de Jan Gijzenvaart, de groenstrook langs de Delftlaan, de grasbermen langs de Slaperdijk, het gebied Hekslootpolder, de Spaarne-oever ter hoogte van de Hekslootpolder en het Schoterbos. Belangrijk voor deze gebieden is dat het groen op een ecologische manier wordt ingericht en beheerd en zo mogelijk in verbinding staat met andere ecologisch waardevolle gebieden.

Richtlijnen voor verbetering groen en water

- Versterken en beter herkenbaar maken van groene dwarsgeledingen (groenzone Kleverlaan, Schoterbos/Jan Gijzenvaart) door verbeteren van de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid, en aanleggen van langzaam verkeersroutes (naar buitengebied);
- Bereikbaarheid van het buitengebied verbeteren;
- Optimaal beheer van stedelijk groen (parken, plantsoenen, groene plekken) om grote gebruiksdruk te ondervangen;
- De leefbaarheid in groenarme buurten verbeteren door toepassing van boombehoud en meer groene elementen (zoals verticaal groen);
- Betere toegankelijkheid polders;
- Bomen in smalle straten op tactische plaatsen toepassen;
- Versterken ecologische waarde van bovengenoemde gebieden.

3.6. Straatmeubilair

De huidige situatie van de toegepaste objecten in Noord doet op veel plaatsen afbreuk aan de uitstraling die de wijk kan hebben. De afgelopen decennia is de openbare ruimte in de wijk ingevuld met teveel verschillende typen objecten die ook lang niet altijd op elkaar zijn afgestemd en vaak slecht zijn onderhouden. Het gevolg is dat er in de openbare ruimte veel en verschillend straatmeubilair voorkomt. Dit kost veel ruimte, veroorzaakt een rommelig beeld en zorgt bovendien voor hoge

onderhoudskosten.

Er is daarom behoefte aan uniforme regels voor straatmeubilair en een actueel en duidelijk overzicht van het toe te passen straatmeubilair. Dit levert de volgende keuzes voor straatmeubilair op:

Ingetogen inrichting:

Gekozen wordt voor neutraal vormgegeven straatmeubilair, passend bij de plek en de tijdgeest.

Weloverwogen plaatsing:

Het straatmeubilair moet een onderdeel zijn van de totale openbare ruimte. Het moet zodanig geplaatst zijn dat het lijkt alsof het altijd al een deel van de ruimte heeft uitgemaakt. Straatmeubilair moet alleen in de openbare ruimte worden neergezet, als het daar ook daadwerkelijk een functie kan vervullen. Ook de plaatsing van de objecten in het profiel (de situering) is belangrijk. Daarbij is het van belang zichtlijnen en loopp lijnen zo min mogelijk te blokkeren. Dat betekent het zoveel mogelijk plaatsen van objecten in één lijn met elkaar en met bomen óf geclusterde plaatsing. Combineren van mastgebruik en plaatsing op, of aan gevels verdient de voorkeur. Speciale aandacht verdient het foutparkeren. In het verleden is steeds meer straatmeubilair in het straatbeeld verschenen om foutparkeren fysiek tegen te gaan (paaltjes, banden, ruggen etc.). De keuze is in plaats hiervan in te zetten op een helder straatbeeld, heldere regels en goede handhaving.

Eenheid, samenhang, continuïteit:

Straatmeubilair moet bijdragen aan een

aangename en verzorgde inrichting van de buitenruimte in de stad. De toepassing van straatmeubilair moet ertoe bijdragen, dat niet achter elke straathoek een nieuwe wereld wordt aangetroffen. Het assortiment moet sterk worden verminderd en goed aansluiten op stedenbouw en omgeving. Het nog aanwezige karakteristieke meubilair moet worden behouden en aangevuld.



Foto 3.6.1.: Ondoordacht geplaatst meubilair

Afstemming ontwerp, uitvoering en beheer:

Allereerst vraagt dit om het terugdringen van het assortiment. Een groot assortiment is namelijk niet op voorraad te houden en daardoor niet goed te beheren. Ook belangrijk zijn eisen aan de objecten zelf. De volgende eisen voor straatmeubilair zijn van toepassing:

- Functioneel;
- Straalt kwaliteit uit;
- Passend bij overig meubilair;
- Makkelijk te onderhouden;
- Vandalismebestendig / niet vandalisme-uitnodigend;
- Weerbestendig;
- Niet aandachtvragend.

Uitwerking: familie straatmeubilair

Een zeer effectieve manier om invulling te geven aan de doelstellingen ten aanzien van straatmeubilair, is het streven naar een “familie” van straatmeubilair. Deze familie stelt een aantal eisen aan vormgeving, materiaal en kleur. Daarmee wordt bereikt dat het straatmeubilair beter bij het straatbeeld en bij elkaar past en bovendien eenvoudiger is te onderhouden. De keuze voor de familie straatmeubilair in Schalkwijk is:

- Vorm: eenvoudige, niet overheersende vormgeving, passend bij de tijdgeest;
- Materiaal en kleur: keuze voor een neutrale, antraciet kleur / ongekleurde afwerking.

Deze familievoorschriften worden in het Deel 2 Richtlijnen nader uitgewerkt.

Voor de meest frequent toegepaste objecten is de volgende keuze aan de orde:

- Woongebieden: standaard zitbank (model 1960) Groengebieden / parken: canapé zitbank met antraciet afvalbak;
- Paaltjes (waar strikt nodig): model standaard Haarlem;
- Verlichting: in woonstraten past de heel goed bij de tijdgeest horende standaard-mast, zie beleid OV.



Foto 3.6.2.: Passend in Noord: Kio lantaarn.

3.7. Spelen

In 2013 is het ‘Speelruimtebeleid 2013-2020’ vastgesteld. Hierin is integraal naar de speelruimte gekeken. Niet alleen de openbare speelplekken bepalen of de speelruimte op orde is, maar de totale ruimte waar kinderen in hun vrije tijd in potentie kunnen spelen. Immers kinderen kunnen naast openbare speelplekken ook spelen op sportvelden, op stoepen, in parken, in speeltuinen en schoolpleinen. Nog niet al deze ruimten zijn openbaar. Een van de opgave van het speelruimtebeleid is om, waar mogelijk potentiële speelruimte (ook na schooltijd) openbaar te maken. Hierdoor neemt het speelareaal voor kinderen toe.

De opgaven van het speelruimtebeleid liggen in het volgende:

- Het openbaar toegankelijk maken van sportvelden, schoolpleinen en speeltuinen;
- Bij de inrichting van de openbare ruimte de informele speelruimte meentwerpen; brede stoepen, pleintjes, parken en groenvoorzieningen zo inrichten dat het kinderen uitdaagt om in te spelen;
- Braakliggende terreinen ‘inrichten’ als tijdelijke speelruimte;
- Het speelweefsel verbeteren: Bij de inrichting van de openbare ruimte rekening houden met de routing tussen speelvoorzieningen;
- Wijkgerichte aanpak in de prioriteitwijken (Vogelenbuurt, Indische buurt, Transvaalbuurt, Patrimoniumbuurt); in deze wijken waar de speelruimte onvoldoende

aansluit op de doelgroep, samen met de buurt een verbeterplan opstellen. En hieraan gekoppeld een uitwerkingsplan;

- De plekken waarvan uit de analyse blijkt dat deze overbodig zijn, in overleg met de doelgroep heroverwegen. Dit betekent mogelijk verwijderen van het toestel en de vrijgevallen plek omvormen naar groen of een informele speelplek. De speelplek omvormen naar een speelplek voor een andere doelgroep door bv toestellen uit te wisselen met een andere speelplek of in te richten voor 'spel en ontmoeting';
- Het creëren van nog een paar voorzieningen voor oudere jongeren zoals voetbalkooien;
- Het natuurlijk spelen stimuleren; struinen, hutten bouwen, bloemen plukken, vies worden, planten en dieren leren kennen, spelen met lossen materialen en klimmen in klimbomen.

Bij het plaatsen van speeltoestellen wordt rekening gehouden met samenhang met de omgeving, de ruimtelijke context en zichtassen.

3.8. Duurzaamheid

Ambities in de openbare ruimte:

Duurzaamheid heeft een directe relatie met stedelijk beheer en/of stedelijke ontwikkelingen. Het gaat om de verantwoordelijkheid die wordt genomen om te werken aan een duurzame ontwikkeling voor onze omgeving. Inzet is om te voorzien in de behoefte van de huidige generatie (zowel van mensen, planten en dieren) zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien. Zie ook de Kadernota Duurzaamheid.

Concrete uitwerkingen duurzaamheid:

Voor dit handboek zijn met name de volgende aanbevelingen van toepassing:

- tijdloos ontwerp van de inrichting van de openbare ruimte;
- klimaatbestendig ontwerpen (waterbergend vermogen versterken, hittestress tegengaan);
- voorkeur voor duurzame verharding met een lange levensduur;
- zoveel mogelijk hergebruik van bestaande materialen;
- onkruidwerend ontwerpen;
- in alle planvorming afwegen waar meer groen en minder verharding kan.



Foto 3.8.1.: Mooie her te gebruiken materialen in Noord.

HOOFDSTUK 4: FINANCIËN

In het Handboek inrichting openbare ruimte worden principe- keuzes gemaakt voor de inrichting van de openbare ruimte. De realisering van deze keuzes wordt uitgevoerd per project indien daartoe een aanleiding is. Dit is meestal het geval als bijvoorbeeld de riolering of het wegdek vervangen moet worden of het profiel in verband met een functiewijziging aangepast moet worden. Het al dan niet honoreren van kwaliteitsverhoging van het bestaande areaal maakt deel uit van de bestuurlijke besluitvorming van het betrokken project, waarin bij het vaststellen van het definitief ontwerp ook een beheerkostenberekening onderdeel is van de afweging. De financiële consequenties worden jaarlijks middels een opsomming van de areaaluitbreiding of kwaliteitsverhoging zichtbaar gemaakt waarbij in het traject van de kadernota een afweging wordt gemaakt tussen de toekenning van de benodigde extra middelen voor beheer en onderhoud en andere prioriteiten.

De keuzes in het HIOR Noord die worden voorgesteld, hebben beperkte gevolgen voor de inrichtings- en onderhoudskosten voor de openbare ruimte. Hoewel een betere kwaliteit van de openbare ruimte wordt nagestreefd, zijn bij het toepassen van het HIOR ook besparingen aan de orde. De belangrijkste financiële gevolgen zijn puntsgewijs:

Verhardingskeuzes:

- Trottoir blijft uitgevoerd in standaard tegels; budget-neutraal effect;
- Asphalt hoofdwegen blijven uitgevoerd in asphalt: budget-neutraal;
- Rijwegen: elementen rijwegen altijd in gebakken klinkers, niet in betonstraatsteen (wat nu al niet voorkomt in Noord). Gevolg: investeringskosten zullen ten opzichte van beton hoger zijn omdat klinkers duurder zijn in aanschaf dan betonstenen (ca 20% op projectbasis), afschrijvingskosten zullen echter afnemen, omdat klinkers veel langer mee gaan (ca. 2x langer), herbruikbaar zijn in parkeerstroken en een restwaarde houden in plaats van storkosten opleveren. Ingeschat wordt dat de keuze voor gebakken klinkers over de gehele levensduur budget-neutraal of licht gunstig zal uitwerken. Daar komt bij dat in veel straten in Noord sprake is van hergebruik van bestaande klinkers. Dit bespaart behoorlijk in de aanschafkosten en is bovendien duurzaam beleid.

Wegindeling / profielindeling:

- De voorgestelde profielen zijn qua grootte / materiaalgebruik vergelijkbaar met de huidige wegprofielen. Het toepassen ervan zal daardoor budgetneutraal of licht gunstig uitwerken;
- Het standaardiseren van profielen zal bij toekomstige projecten leiden tot snellere voorbereiding en minder maatschappelijke discussie. Dit zal gunstig uitwerken op de projectkosten.

Groenkeuzes:

- Verbeteren groeiplaats-omstandigheden bomen / juiste bomen op de juiste plaats: op de korte termijn vraagt dit om een projectgewijze aanpak van en investering in gebieden met knelpunten ten aanzien van bomen. Denk aan kappen, heraanplanten, groeiplaatsverbetering. Deze investeringen kunnen waar mogelijk worden gecombineerd met projectgewijs onderhoud aan straten en riolering. Op termijn leveren deze investeringen juist grote besparingen ten aanzien van onderhoud op;
- het plaatsen van de juiste boom op de juiste plek zorgt voor een langere levensduur. Dit zal licht gunstig zijn voor het budget;
- minder bomenonderhoud en minder schade aan bestrating door boomwortels. Ook deze investering zal op termijn budgetneutraal of licht gunstig uitwerken.

Straatmeubilair:

- Het standaardiseren van het assortiment straatmeubilair betekent op een aantal onderdelen het vervangen en omvormen van het huidige areaal. Voorstel is dit geleidelijk te doen, per project en als straatmeubilair aan vervanging toe is. Op deze wijze is hiermee geen extra budget gemoeid. Projectgewijze vervangingen zijn wel aan de orde (zoals bij straatnaamborden), maar dan zal daarvoor projectgewijs een financieel onderbouwd voorstel worden gedaan;
- Voorts zal het standaardiseren op termijn leiden tot een versmald assortiment, wat licht gunstig uit zal werken op de

onderhoudskosten van straatmeubilair.

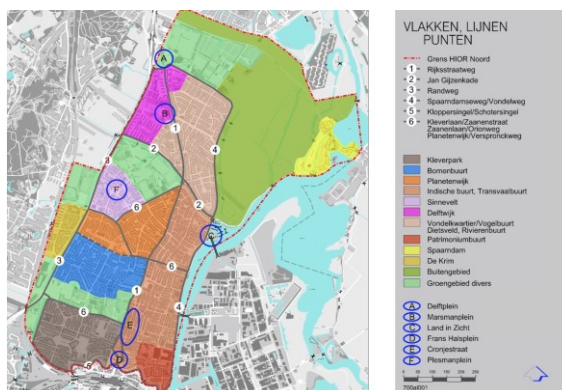
De gevolgen voor de financiën van de voorstellen zijn concluderend dus niet gericht op “snelle winst”, maar op besparingen op termijn, met aandacht voor de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de gemeente.

HOOFDSTUK 5: UITWERKING STRUCTUUR

5.1. Inleiding

In hoofdstuk 3 (paragraaf 2) is de hoofdstructuur voor de openbare ruimte van Haarlem Noord beschreven. In dit hoofdstuk wordt deze hoofdstructuur nader beschreven en onderbouwd.

Daartoe is Haarlem Noord onderverdeeld in vlakken (buurten en groengebieden), lijnen (belangrijke wegen en waterlopen) en punten (bijzondere plekken).



Figuur 5.1.1.: Vlakken, lijnen en punten.

5.2. Vlakken: buurten

Kleverspark



Ruimtelijke structuur

Stedenbouwkundig kan het Kleverspark in twee deelplannen worden onderscheiden. Het eerste deel uit het einde van de 19^e eeuw (tussen spoorlijn en Meester Cornelisstraat) is volgens plan van tuin- en landschapsarchitect L.A. Springer tot stand gekomen. Draggers van dit plan zijn de herenhuizen die in een zeer breed profiel langs een voormalig tramtracé zijn geplaatst, met als centrum het groene Kleverspark.

Het tweede plandeel, ten noorden van het eerste, is vormgegeven door ir L.L. Dumont (toenmalig directeur openbare werken gemeente Haarlem). Dit plan is geometrischer van opzet met eveneens een duidelijk groen centrum (Santpoorterplein). Dit deel van Kleverspark is tussen 1915 en 1940 gebouwd. Er is in deze buurt sprake van een duidelijk

verschil in uitstraling en verschijningsvorm tussen straten die de stedenbouwkundige structuur bepalen (Kleversparkweg, Velsersstraat, Santpoorterstraat) en woonstraten. De kwaliteit van de bebouwing, de formele structuur en de ruime maatvoering van de belangrijkste straten geven Kleverspark allure. De inrichting van de openbare ruimte bestaat grotendeels uit symmetrische profielen met bomen in trottoirs en meestal geklinkerde rijwegen. Asphalt in de brede wegen geeft een versteend en grauw beeld. Deze wegen hebben een inrichting die is afgestemd op het autoverkeer: profielverbredingen, verkeersheuvels, parkeervakken en de neuzen en oren aan het trottoir doen afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit van het geheel. Straatmeubilair en speelvoorzieningen zijn terughoudend geplaatst. Het parkeren is over het algemeen in de lengterichting langs de stoepbanden gesitueerd waardoor de lange zichtlijnen over de straatas in stand blijven.



Foto 5.2.1.: Monumentale herenhuizen langs het Kleverspark

Ten oosten van Kleversparkbuurt liggen drie kleinere buurten: Ripperda, Frans Halsbuurt en

Neo Deo. Ripperda heeft een afgesloten karakter en wordt omgeven door een gracht. Daarbinnen staan, naast enkele historische relicten als het kazernegebouw en een smederij, nieuwe woningen, appartementen en een verzorgingstehuis op een simpele beklinkerde vloer. Het gehele gebied is autoluw en er wordt ondergronds geparkeerd. Opvallend is de grote groene ruimte voor het kazernegebouw (het voormalige exercitieterrein) dat tegelijkertijd als dak voor de parkeergarage dient. Neo Deo wordt een dichtbebouwde woonwijk met royale woonhuizen en appartementen langs karakteristieke, maar smalle straten. Een mooie overgang van de dichtbebouwde Frans Halsbuurt, die voornamelijk uit arbeiderswoningen uit begin 20^{ste} eeuw bestaat, naar het royaler opgezette Kleverpark.

Streefbeeld

Het ligt in de lijn der verwachting dat de Kleverparkbuurt op termijn zal worden aangewezen als beschermd stadsgezicht. Het is daarom belangrijk dat het monumentale karakter van de bebouwing en stedenbouwkundige opzet in de inrichting van de openbare ruimte wordt ondersteund en versterkt. De kenmerkende symmetrie van de profielen, die ook in de aanliggende buurten te vinden is, behouden, herstellen danwel versterken met behoud van en aandacht voor zichtlijnen en toepassen van authentieke materialen.

Bomenbuurt



Ruimtelijke structuur

Deze buurt, gebouwd in de jaren '30 van de vorige eeuw, bestaat uit een grote variatie aan stedenbouwkundige vormen als gebogen en geknikte straten, diagonalen en groene ruimten van diverse vormen en formaten, variërend van hofjesachtige pleinen tot grote plantsoenen. Deze groene buurtpleintjes en enkele brede straten die zorgen voor de gelding van de buurt (Marnixstraat, Jan Haringstraat, Duinoordstraat) zijn karakteristiek voor de Bomenbuurt. Al zijn de groene plekken karakteristiek, ze zijn niet heel talrijk.

De buurt ademt zowel de knusse als de kwalitatieve, formele sfeer van de jaren '30. Naast enkele brede geasfalteerde straten met brede trottoirs en voortuinen zijn er tal van smallere woonstraten. Er is een hoge parkeerdruk, waardoor op de bredere straten, naast de parkeervakken die in het trottoir zijn aangebracht, er wel eens op de rijbaan wordt geparkeerd. Dit maakt een rommelige indruk.

Daarnaast geeft de combinatie van een brede rijbaan met asfalt aanleiding tot (te) hard rijden. De karakteristieke groene buurtpleintjes bestaan voornamelijk uit gras, bomen en soms wat heesters: een bescheiden inrichting. Dit geeft een wat schrale indruk.



Foto 5.2.2: Typische woonstraat in de Bomenbuurt: relatief brede straten met grote bomen.

Streefbeeld

In alle straten meer de nadruk leggen op de verblijfsfunctie door het terugdringen van de verkeersfunctie. Dit kan o.a. door het vervangen van asfalt door klinkers: klinkers verzachten het beeld, en nodigen uit tot zachter rijden.

De groene buurtpleintjes opwaarderen tot parels van de wijk die gezien mogen worden. Er dient hier natuurlijk te worden gezocht naar een evenwicht tussen bescheidenheid en 'zelfexpressie'. Dit kan door middel van het toevoegen van een meer kleurrijke, kwalitatief hoogwaardige beplanting, of door het toevoegen van functies (spelen, verblijven) en/of betekenis (gedenksteen/ boom of kunsttoepassingen).

Planetenwijk



Ruimtelijke structuur

De Planetenwijk is een stedelijke uitbreiding uit de jaren '20 en '30 van de vorige eeuw, waarvan de oorspronkelijke structuur nog grotendeels in tact is. Binnen het deelgebied zijn de rijk aanwezige groene ruimten van grote betekenis voor de stedenbouwkundige structuur. Aan de zuidzijde van de Orionweg ligt het Huis te Zaanen dat in het Zaanenpark gelegen is. Dit park zet zich in westelijke richting voort in het Junoplantsoen, in de zuidelijke richting in het Marnixplein en in het noorden in het Planetenplein.

Er is sprake van gebogen en geknikte straten, diagonalen en groene ruimten van diverse vormen en voortuinen tot grote plantsoenen, geheel of half omsloten door bebouwing.

De uitstraling van de Planetenwijk is vergelijkbaar met de bomenbuurt, maar royaler. Ook in deze wijk bestaan de woonstraten veelal uit klinkers, op enkele uitzonderingen na.



Foto 5.2.3.: Planetenwijk: vele plantsoenen geven een ruim en groen beeld.

Streefbeeld

In alle straten meer de nadruk leggen op de verblijfsfunctie door het terugdringen van de verkeersfunctie. Dit kan o.a. door het vervangen van asfalt door klinkers: klinkers verzachten het beeld, en nodigen uit tot zachter rijden.

Handhaven en versterken van het ruimtelijke en architectonische karakter door behoud en herstel van de kenmerkende symmetrie van de profielen, in de inrichting van de openbare ruimte en zichtlijnen. Ook hier geldt: de groene pleinen mogen worden opgewaardeerd tot een bijzonder ingerichte plek met een aantrekkelijke gebruiks- en verblijfsfunctie.

Indische buurt en Transvaalbuurt



Ruimtelijke structuur

Het gebied is vanaf 1900 vanuit zuidelijke richting volgebouwd ten behoeve van de arbeiders- en lagere middenstandsklasse. De Transvaalbuurt, de oudste buurt, is door een exploitatiemaatschappij aangelegd op de plek van de voormalige buitenplaats Het Klooster. In deze buurt staat langs nauwe straten veel zogenaamde revolutiebouw: reeksen etagewoningen die zo goedkoop mogelijk gebouwd zijn, veelal door speculanten. In het noordelijk deel hebben de straten een meer gebogen verloop en komen vaker verbredingen voor, zowel midden in een straat als op hoeken. De terugwijkende rooilijn laat hier ruimte voor enkele groen ingerichte buurtpleinen.

De Indische buurt is hoofdzakelijk projectmatig bebouwd met gesloten bouwblokken. Het zuidelijk deel, dat wil zeggen het gedeelte ten zuiden van de Zaanenstraat, is in de jaren

twintig en dertig tot stand gekomen, het noordelijk deel werd pas na de Tweede Wereldoorlog voltooid. Kenmerkend is de levendigheid die de winkels in de Generaal Cronjéstraat met zich meebrengt en de wekelijkse markt in de Floresstraat. Deze buurt is dicht bebouwd met weinig ruimte voor groen en pleinen.



Foto 5.2.4.: Smalle straten met weinig plaats voor groen in grote delen van de Indische buurt.

De openbare ruimte in dit deel van Haarlem Noord bestaat hoofdzakelijk uit klassiek opgebouwde woonstraten: een rijweg van klinkers met aan weerszijden trottoirs met betontegels. Op de tussenliggende zones worden auto's geparkeerd op de rijweg of half op het trottoir, al naar gelang de breedte van de straat het toelaat. In grote delen van de Indische buurt vormen de straten een geheel, zonder de parkeervakken te benadrukken met neuzen op de hoeken. Dit geeft een rustig en mooi beeld, met lange, doorgaande lijnen. Meer naar het zuiden (Transvaalbuurt) is, door

krappere maatvoering, niet ontkomen aan het regelen van parkeren door middel van paaltjes en neuzen op hoeken. Veel steen, veel auto's en weinig groen en speelmogelijkheid is hier het overheersende beeld, maar ook levendigheid door winkeltjes en bedrijven aan de Generaal Cronjéstraat. Opvallend is dat beide buurten geen ruimtelijke interactie aangaan met het Spaarne.

In het noordelijk deel van de Indische buurt hebben de meeste woningen een kleine voortuin ter afscheiding van openbaar en privé. In het zuidelijk deel en de Transvaalbuurt komen voortuinen nauwelijks voor.



Foto 5.2.5.: Indische Buurt markt (Floresstraat).

Streefbeeld

Een dichte, compacte buurt met genoeg (groene) plekken en mogelijkheden om op straat te verblijven en te spelen. Een overzichtelijk en eenduidig straatbeeld waarin geen asversprong of overmaat aan paaltjes worden toegepast. Bomen worden bij

ruimtegebrek in smalle profielen op een tactische manier geplaatst: op hoeken, naast blinde gevels, bij terugspringende rooilijn. Op deze manier wordt gekozen voor kwaliteit: liever een solitaire boom op een plek met voldoende groeiruimte dan een bomenrij in een te krap profiel. Verticaal groen draagt bij aan het groenbeeld. Daarnaast is het van belang dat de levendigheid van het winkelgebied Generaal Cronjéstraat en de wekelijkse markt in de Floresstraat blijvend worden gefaciliteerd en ondersteund door de inrichting van de openbare ruimte.

Patrimoniumbuurt



Ruimtelijke structuur

Op de plek van de tuinderij c.q. kwekerij van L.P. Zocher (Roozenhagen) is in de periode 1921-1923 de Patrimoniumbuurt aangelegd door de voormalige woningbouwvereniging Patrimonium samen met de gemeente Haarlem. De buurt vormt duidelijk een stedenbouwkundig en architectonisch geheel

en is gebouwd volgens het tuinwijkprincipe (Delftse school).

Door knikken en hoekverdraaiingen in de bouwblokken ontstaan er straatverbredingen met groenpleintjes met eenvoudige, maar specifieke vormen en inrichtingen die elke straat iets herkenbaars geven.

De openbare ruimte van de Patrimoniumbuurt kent van oorsprong een grote eenduidigheid en eenvoud met betrekking tot kleur, materiaalgebruik en dwarsprofielen. Dit wil echter geenszins zeggen dat er sprake is van een eentonig straatbeeld. De meeste voortuinen zijn nog voorzien van ligusterhagen als groene erfafscheiding, zeer karakteristiek voor de tuinwijken uit deze periode. De materialisering van de straten bestaat voornamelijk uit een klinkerbestrating en een standaard formaat trottoirtegel van 30x30. Opvallend in de inrichting is het ruwe oppervlak van de trottoirtegels en het gebruik op veel plekken van natuurstenen trottoirbanden.



Foto 5.2.6.: Mooie originele straatinrichting in de Patrimoniumbuurt.

Streefbeeld

De Patrimoniumbuurt behoort tot de buurten met een beschermd stadsgezicht. Het is daarom belangrijk dat het monumentale karakter van bebouwing en stedenbouwkundige opzet in de inrichting van de openbare ruimte wordt ondersteund en versterkt.

Behouden en versterken van de eenduidige en eenvoudige straatinrichting. In stand houden van ligusterhagen als erfafscheidingen.

Sinnevelt



Ruimtelijke structuur

Sinnevelt is in de periode 1950-1960 gebouwd volgens de gedachte van het Nieuwe Bouwen. Hierbij is het gesloten bouwblok, tot dan toe de standaard in de Hollandse stedenbouw, verruild voor strokenbouw gesitueerd in open, groene ruimten. De wijk bestaat uit vier woonclusters met een centrale L-vormige, van oorsprong groene ruimte welke in de loop der tijd is volgebouwd. De A. Fokkerlaan en de Plesmanlaan zorgen voor de ontsluiting binnen de wijk, met als middelpunt het Plesmanplein. De bebouwing ligt of direct aan de openbare

ruimte of vrij aan een plantsoen of gemeenschappelijke tuin. De inrichting van de openbare ruimte wordt voor een groot deel bepaald door de groenstructuur. Deze is losgekoppeld van de wegenstructuur en is van oorsprong simpel en strak met hagen, sierplantvakken, gazons en strakke boomblokken. Door de stedenbouwkundige opzet is er veel openbare groene ruimte met in de buurten centraal gelegen plantsoenen. In de loop van de tijd is de openbare ruimte versnipperd en er ontbreekt nu een heldere grens tussen openbaar en privé. De bestrating bestaat uit klinkers in de woonstraten en asfalt op doorgaande routes. Trottoirs in betontegels. Het parkeren gebeurt afhankelijk van de profielbreedte langs, schuin of haaks.



Foto 5.2.7.: Veel openbare ruimte en brede profielen in Sinnevelt.

Streefbeeld

Een ruim opgezette, groene wijk met een leesbare openbare ruimte. De inrichting van de openbare ruimte dient bij te dragen aan de samenhang tussen de veelvormige bebouwing en de er deels omheen vloeiende ruimte. De

basis is herstel en versterking van de herkenbaarheid van de verschillende woonbuurten, naast het behoud en de versterking van de midden in de wijk gelegen centrale L-vormige groene ruimte met losse bebouwing. Daarnaast wordt het verblijfskarakter van de openbare ruimte versterkt door alle 30 km/uur straten, net als in de rest van Noord, uit te voeren in gebakken klinkers.

De Krim



Ruimtelijke structuur

De Krim is een rustige naoorlogse woonbuurt in de periferie van Haarlem. Het heeft een naar binnen gekeerd karakter doordat het ingesloten wordt door het spoor aan de westkant en de Randweg in het oosten. Aan de kopse kanten wordt de buurt begrensd door sportparken. Door deze buurt loopt als een soort ruggengraat de brede Van Riebeecklaan, waarop allerlei kleinere straten aansluiten. Aan de oostkant, bij het fietstunneltje naar

Bloemendaal, bevindt zich het Van Goensplein: een grote groene ruimte waar gespeeld kan worden.

Kenmerkend aan de straten in de buurt is het royale karakter, vaak zelfs gecombineerd met groenstroken in de lengterichting. De straten bestaan uit gebakken klinkers. Van een (te) hoge parkeerdruk lijkt in de buurt geen sprake te zijn.



Foto 5.2.8.: De Krim: ruim en rustig.

Streefbeeld

Behouden en versterken van de eenduidige en royale straatinrichting en het lommerrijke karakter.

Delftwijk



Ruimtelijke structuur

Delftwijk dankt zijn naam aan de Delft die ten westen van de wijk ligt. Deze wijk is in de jaren '60 gebouwd. Evenals bij Sinnevelt werd, conform de gedachte van het Nieuwe Bouwen, het gesloten bouwblok verruild voor strokenbouw gesitueerd in open, groene ruimten. Delftwijk heeft een stadse uitstraling door de compacte, in een regelmatige structuur geplaatste flats langs de west- en zuidrand van het winkelcentrum aan de Rijksstraatweg. De wijk heeft een groen karakter door de vele plantsoenen, groenstroken en het Schoterbos in de nabijheid.



Foto 5.2.9.: Vernieuwing in Delftwijk

Streefbeeld

Kenmerkend voor de openbare ruimte in Delftwijk is de loskoppeling van langzame en snelle (auto)verkeersroutes. De langzaam verkeersroutes zijn gekoppeld aan een heldere groenstructuur. De groengebieden worden door wandelroutes aan elkaar geschakeld met als kern een nieuw wijkpark en een plein met winkels. Zo ontstaat als vanzelf het beeld dat Delftwijk wil uitstralen: een wijk met allure en een zachte, (woon)vriendelijke binnenkant.

Vondelkwartier, Vogelbuurt, Dietsveld, Rivierenbuurt



Ruimtelijke structuur

Deze buurten zijn tot stand gekomen vanaf de jaren dertig, na de annexatie van Schoten in 1927, tot en met de jaren vijftig van de vorige eeuw. De wijk Dietsveld ligt in een punt, ontstaan door de samenkomst van de Jan Gijzenkade en de Vondelweg, met in de middenas een driehoekig plantsoen omgeven door eengezinswoningen. Vanuit het plantsoen loopt een groene as die eindigt bij het schoolgebouw aan de Kivietstraat. De symmetrisch opgebouwde groenstructuur vormt in samenhang met de bebouwing de hoog gewaardeerde ruimtelijke kwaliteit.

De Vogelenbuurt is dichter bebouwd dan Dietsveld. Voortuinen ontbreken veelal en de hoeken van woningen zijn vaak afgeschuind waardoor op elk kruispunt een pleinvormige ruimte ontstaat. Vogelenbuurt is steniger van karakter doordat begeleidende boombeplanting ontbreekt en het groen meer versnipperd is.

Het noordelijk gelegen Vondelkwartier wordt door de brede Eksterlaan van de Vogelenbuurt gescheiden. In deze buurt zijn de Eksterlaan en het westelijke deel van de Muiderslotweg de oost-west lopende ontsluitingen. Beide straten zijn breed, hebben een groene middenberm aan weerszijden een hogere bebouwing dan de rest van het deelgebied. De Vondelweg is aan de oostzijde onbebouwd gebleven ten gevolge van het voormalige schootsveld van het fort bij Spaarndam. Binnen de buurt bevinden zich een aantal groengebieden met een hoge ruimtelijke kwaliteit.



Foto 5.2.10.: Het centraal gelegen Batavierenplantsoen in Dietsveld.

Streefbeeld

Handhaven en versterken van het ruimtelijke en architectonische karakter door behoud en herstel van de kenmerkende symmetrie van de profielen, in de inrichting van de openbare ruimte en zichtlijnen. Hierin spelen de stevige groene middenbermen die het gebied kenmerken een belangrijke rol. Dit zijn waardevolle groenplekken waar bomen tot volle wasdom kunnen komen.

Spaarndam



Ruimtelijk structuur

Spaarndam ontstond rond 1200 rond een dam bij de monding van het Spaarne in het IJ. Het plaatsje leefde van de tol en van de visserij. Al in de 13^e eeuw werd hier de eerste scheepvaartsluis ter wereld aangelegd, ten behoeve van de handelsstad Haarlem. Later (mede door de aanleg van het Noordzeekanaal) ontstond er behoefte aan steeds grotere sluisen. Die zijn er in Spaarndam dan ook in allerlei soorten en maten, gebruikt en ongebruikt, oud en nieuw. De meeste pittoreske is het oude (kolk)sluisje. Spaarndam werd als eerste dorp in Nederland bestemd als beschermd dorpsgezicht. Karakteristiek zijn de smalle wandelpaadjes die vlak langs de huizen lopen en de pleinachtige ruimtes langs het water en bij de sluis zoals Kolk en Taanplaats. Ten westen van Spaarndam loopt de Stelling van Amsterdam. Dit is een grootschalig verdedigingswerk dat in de 19^e eeuw rond Amsterdam is aangelegd.

Het bestaat uit wallen, inundatievelden, forten, betonnen schuilplaatsen etc. Zo is er bij Spaarndam nog een zware verdedigingswal aanwezig met bunkers en twee forten aan beide uiteinden: Fort benoorden en Fort bezuiden Spaarndam. De stelling en bijbehorend landschap staan op de Unesco werelderfgoedlijst.

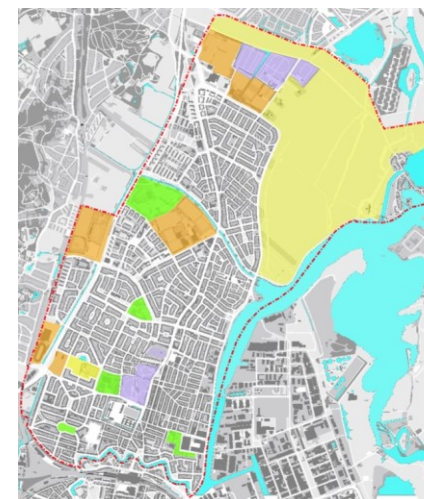
Streefbeeld

Behouden en versterken van het pittoreske, historische en kleinschalige karakter. De authentieke bestrating draagt bij aan het historische karakter en dient te worden gekoesterd.



Foto 5.2.11.: Spaarndam: kleinschalige shared space.

5.3. Vlakken: groengebieden



Figuur 5.3.1: Groengebieden

Groenzone Kleverlaan

In de groenzone ten noorden van de Kleverlaan concentreren zich verscheidene functies en historische relicten waaronder het sportpark Kleverlaan, de Schoterveenpolder met de oude wipmolen, de stadskwekerij op het terrein van Huis ter Kleef en de algemene begraafplaats die is aangelegd op de vroegere hofstede Akendam. Karakteristieke elementen van het oorspronkelijke landschap, zoals de molen Klein Veenpolder en de Schoterveenpolder, zijn hier geïntegreerd. De Kleverlaanzone vormt als groene geleding een belangrijk, oriëntatiepunt in de verder dichtbebouwde omgeving.

Streefbeeld

Meer samenhang tussen de verschillende onderdelen en een betere toegankelijkheid van de groenzone, met name vanuit de aanliggende buurten.



Foto 5.3.2.: Groenzone Kleverlaan

Schoterbos

Het Schoterbos ligt op het terrein van de voormalige buitenplaats Sparen Hoven, maar is vernoemd naar de heerlijkheid Schoterbosch, dat iets zuidelijker lag dan het huidige Schoterbos. Het is een wandelpark in een soort Engelse landschapsstijl met een grote vijver in het centrum. Het park ligt enigszins verscholen achter een aantal sportvoorzieningen. De Zwitserse boerderij, die in 2003 tot de grond toe afbrandde, was een van de laatste overblijfselen van buitenplaats Sparen Hoven. Op deze plek is nu een appartementencomplex van meerdere lagen verrezen.

Door zowel zijn decentrale ligging (tegen de Randweg aan en van de Rijksstraatweg afgesloten door sportvoorzieningen), als door

de ruimtelijke inrichting (grote gesloten bospartijen om grote open ruimtes) nodigt het Schoterbos niet echt uit tot een bezoek. Ook zijn er, buiten de kinderboerderij en de Artisklas (een minidierentuin), geen duidelijke publiekstrekkers aanwezig.

Streefbeeld

Een groter toegankelijk en uitnodigend park dat voor iedereen uit Haarlem Noord van betekenis is en goed aansluit op de omgeving. Het park kent een behoorlijke onderhoudsachterstand (zowel groen als verharding) en zou beter kunnen functioneren na een goede opknapbeurt. Ook de aansluiting op de omringende wijken kan beter door het park aan de randen meer open te zetten, en de barrièrewerking van de wegen rondom te verminderen.

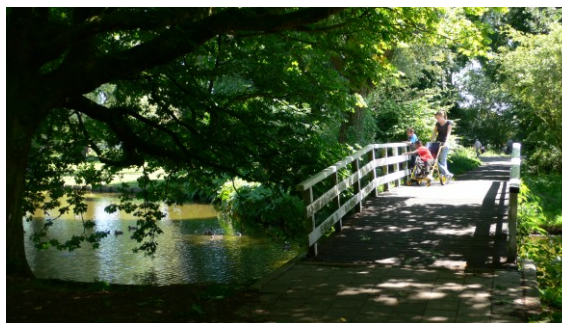


Foto 5.3.3.: Schoterbos.

Zaanenpark

Huis te Zaanen, het stamhuis van het geslacht Zaanen, dateert uit de middeleeuwen. De huidige verschijning van Huis te Zaanen dateert van omstreeks 1740. De heerlijkheid besloeg indertijd zo'n 24 hectare en strekte zich uit van de Delft tot het Spaarne. Nu staat het huis

midden in een populair buurtpark. Sinds 1994 is Huis te Zaanen in gebruik als woonhuis.

Het park ligt er, na de renovatie in 2003, verzorgd bij en wordt goed gebruikt. Kleine en grote evenementen vinden hier jaarlijks plaats, zoals 'Zomer in de Zaanen' (rondom het Posthuis) en de jaarlijkse kermis rond Koningsdag.

Streefbeeld

Een buurtpark met een afwisselende kamerstructuur waarin het huis de Zaanen een belangrijke historisch middelpunt vormt. Vormgeving en maatvoering van de paden verdient extra aandacht.



Foto 5.3.4.: Zaanenpark.

Mandelapark

Vlak voor de eerste wereldoorlog werd het water langs de toenmalige Paul Krugerkade en de Schalkburgergracht gedempt. Hier is later het Nelson Mandelapark op aangelegd. Dit buurtparkje, 2 hectare groot, is in 2008 gerenoveerd. Er is een robuust slingerpad aangebracht wat ruimtelijk en functioneel een goede uitwerking heeft op de plek. Het speelplein met een bal- en skatevoorziening dat

aan het slingerpad is gekoppeld blijkt aan forse slijtage onderhevig. De materialisering en beplanting is niet bestand tegen het ruwe en veelvuldig gebruik en onkruid tiert er welig. Groot nadeel van de plek is dat er veel achterkantsituaties aan het park grenzen, waardoor de plek moeilijk tot leven komt en erg vandalismegevoelig is.

Streefbeeld

Een levendig buurtpark met een groene, transparante uitstraling waarin verschillende functies voor de buurt een plek hebben (wandelfietspaden, speelplekken, doe-tuinen). En waarin de problematische achterkantsituaties zijn opgelost.



Foto 5.3.5.: Mandelapark

Sportparken

De sportparken in Haarlem Noord (Pim Mulier-, van der Aart- en Noordersportpark) hebben van oudsher een dubbelfunctie. Naast sport bieden zij de bewoners de mogelijkheid tot een groene wandeling (parkfunctie). Dit laatste dreigt met de intensivering van de sportvoorzieningen (velden worden groter, er is meer parkeerbehoefte, etc.) in de verdrinking te komen.



Foto 5.3.6.: Pim Mulier sportpark

Streefbeeld

Haarlemse sportvelden worden vanouds gekenmerkt door groene routes die erdoorheen lopen. Aan deze groene routes zijn een of meerdere groene verblijfsplekken verbonden, al dan niet met een interessant uitzicht op de sportvoorziening of door zicht naar het buitengebied, waardoor het sportpark ook een parkfunctie krijgt. Inzet is het behoud c.q. de verbetering van deze groene routes. Duidelijke, uitnodigende entrees maken de plek aantrekkelijk om te betreden.

Hekslootpolder en Verdolven Landen

Ten westen van het dorp Spaarndam ligt een voormalige militaire linie bestaande uit een wal met verdedigingswerken en een gracht. Ten westen van de verdedigingswerken liggen het Hekslootgebied en de Oude Spaarndammerpolder. Verdedigingswerken en open gebied zijn integraal onderdeel van de Stelling van Amsterdam (een Unesco werelderfgoed monument), getuige de vele betonnen kazernematten die verspreid in het veld liggen. Met name het oude schootsveld is ruimtelijk van grote betekenis door het contrast tussen de stad Haarlem en het buitengebied.



Foto 5.3.7.: Hekslootpolder

Het open gebied bestaat verder voornamelijk uit weidegebied. Het Hekslootgebied functioneert als openbaar stedelijk recreatiegebied en kent een meervoudig gebruik (natuur, recreatief, agrarisch en cultureel). De polder maakt deel uit van de (provinciale) Ecologische Hoofdstructuur. De recreatieve functie van de polder is voor een groot deel passief. Verblijfsplekken met voorzieningen zijn niet aanwezig en wandelpaden door het gebied ontbreken grotendeels. De Verdolven Landen is de strook grond tussen de Westlaan en de Slaperdijk en dankt zijn naam aan de winning van klei voor aanleg van de dijk.

Streefbeeld

Grotere recreatieve toegankelijkheid creëren die aansluit op bestaande fiets- en wandelpaden, eventueel de aanleg van een extra doorgaande route. In stand houden en bevorderen van het open karakter, de natuurwaarden en de verschillende onderdelen van de stelling van Amsterdam.

Begraafplaatsen

Haarlem Noord telt een aantal begraafplaatsen en een crematorium. Ze worden alle gekenmerkt door een besloten, formele inrichting. Besloten doordat ze letterlijk omsloten zijn door hekwerk en daardoor beperkt toegankelijk. Formeel in de zin van een klassieke, rijke en zeer verzorgde groeninrichting.

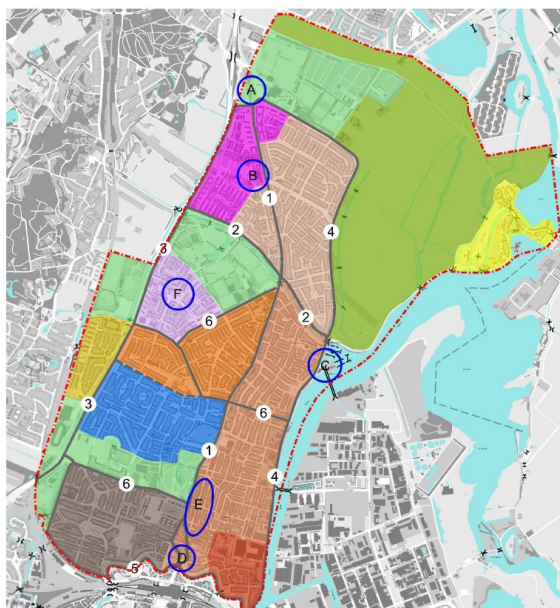


Foto 5.3.8.: Begraafplaats Kleverlaan.

Streefbeeld

Begraafplaatsen meer onderdeel laten uitmaken van hun omgeving doormiddel van het verbeteren van de toegankelijkheid en de ruimtelijke relaties zoals zichtlijnen. De begraafplaats aan de Kleverlaan verdient bijzondere aandacht. Op deze fraaie plek, deels ontworpen door Springer, deels door Zoicher, loopt nog een deel van de historische ontsluiting van Schoten: de Achterweg.

5.4. Lijnen



Afbeelding5.4.1.: Lijnen.

Rijksstraatweg (1)

De Rijksstraatweg is een historische lange lijn die Haarlem met de voormalige gemeente Schoten en vervolgens met Velsen verbindt. Het vormt de (stedenbouwkundige) ruggengraat van Haarlem Noord. Langs grote delen van de Rijksstraatweg overheerst bedrijvigheid en winkels, afgewisseld met delen waarbij de woonfunctie domineert.

Huidige situatie

Herkenbaar profiel over de gehele lengte, maar in de breedte in extreme mate opgedeeld in

heel veel verschillende stroken: trottoir (tegels), fietspad (rood asfalt), uitstapstrook (gele klinkers), parkeerstrook (allerlei klinkers/betonstraatstenen), rijweg (zwart asfalt).

Streefbeeld

Een stevige, continue, doorgaande lijn met een mooie, ontwikkelde laanbeplanting die geschikt is voor alle soorten vervoer (inclusief hoogwaardig openbaar vervoer), maar ook aandacht en ruimte schenkt aan de verblijfs- en parkeerfunctie t.b.v. het winkelaanbod. Meer eenheid qua materiaalgebruik.



Foto 5.4.2.: Rijksstraatweg.

Jan Gijzenkade (2)

De Jan Gijzenvaart, waarlangs de Jan Gijzenkade ligt, is van betekenis als afwateringskanaal. De vaart werd omstreeks 1548 gegraven door Jan Gijzen, die zijn land langs de Delft door een vaart verbond met zijn bezitting aan het Spaarne.

Huidige situatie

Aan de noordzijde van de Jan Gijzenvaart loopt

een 50km-weg. Het westelijk deel nabij de Rijksstraatweg is erg smal voor de hoeveelheid verkeer die er gebruik van maakt. Bomen in het pad geven problemen (voor zowel boom als verharding): ze drukken de verharding omhoog. De natuurvriendelijke oever die over de hele lengte is aangelegd komt redelijk van de grond. Overbemesting (honden/eenden) en te intensieve betreding staan een verdere ontwikkeling van de oever in de weg.

Streefbeeld

Natuurvriendelijke oever met strakke waterlijn, bomenstructuur behouden en versterken, voorzien van een doorgaande wandelroute.



Foto 5.4.3.: Jan Gijzenkade.

Randweg en Delftlaan (3)

De Randweg vormt door zijn zware verkeersfunctie (70km/uur weg) een belangrijke barrière tussen het buitengebied en de woonbuurten. De Delftlaan loopt evenwijdig aan de Randweg en dankt haar naam aan de aan de andere kant van de Randweg gelegen waterloop de Delft. De Randweg is een provinciale weg. Het Handboek kan dus weinig

invloed uitoefenen op de inrichting ervan. De Delftlaan valt wel binnen de invloedssfeer van dit Handboek.

Huidige situatie

De Randweg is een brede, drukke verkeersader. Twee keer twee rijbanen met brede middenberm. De Delftlaan is een brede ventweg.



Foto 5.4.4.: Delftlaan.

Streefbeeld

De oostzijde versterken met groen zoals hagen en bomen. Aan de westzijde een open karakter behouden. Met af en toe beplanting ten behoeve van doorzichten en versterken van de openheid van het buitengebied. De Delft als vaart zichtbaar houden met gestrekte lijnen, eventueel in combinatie met een natuurvriendelijke oever.

Spaarndamseweg/Spaarneoever (4)

Tot in 1856 stond deze weg, die naar Spaarndam leidt en ter hoogte van de Jan Gijzenvaart afbuigt langs de Spaarneoever, nog bekend als het Jaagpad naar Spaarndam. De weg bestaat ruimtelijk en functioneel uit een zuidelijk en een noordelijk deel, waarbij de

overgang ligt bij de afbuiging bij de Jan Gijzenvaart.



Foto 5.4.5.: Spaarndamseweg richting Spaarndam.

Huidige situatie

Zuidelijk deel: een overwegend harde stadse oever, waarlangs veel bedrijvigheid en veel verkeer. Noordelijk deel: een rustige plattelandsweg van asfalt met aan beide zijden rode fietsstroken.

Streefbeeld

Zuidelijk deel: strakke stedelijke kade met volop verblijfsruimte langs het water. Bij dit wegdeel ligt de nadruk sterk op de verblijfsfunctie en het industrieel karakter. De zone langs het water bestaat uit een wandel- en fietsverbinding en biedt ruimte aan meerdere bomenrijen en zitplekken. Daarnaast zijn er twee rijbanen voor autoverkeer.

Oever Noord: behoud van de landelijke uitstraling gecombineerd met een natuurvriendelijke, rafelige oever. Zicht op water behouden.



Foto 5.4.6.: Spaarne oever

Vondelweg (4)

De Vondelweg ligt in het verlengde van de Spaarndamseweg en vormt de scheiding tussen de oostelijke stadsrand van Noord en de Hekslootpolder.

Huidige situatie openbare ruimte

Een drukke verkeersader bestaande uit een dubbele asfalt rijbaan. De ventweg aan de westkant vormt de overgang naar een meer verblijfsvriendelijk gebied aan de huizenzijde, nu een fietsstraat.



Foto 5.4.7.: Vondelweg.

Streefbeeld

Het karakter van dit sterk asymmetrische profiel behouden en versterken. Bij de ventweg ligt de nadruk op verblijven en langzaam verkeer, met de uitstraling van een woonstraat. De gebiedsontsluitingsweg (dubbele asfalt rijbaan) wordt door een groene, boomrijke berm gescheiden van de ventweg. De groene oostrand vormt de overgang naar het weidegebied en heeft een open, landschappelijk karakter.

Kloppersingel-Schotersingel

Het water van de Klopper- en de Schotersingel maken beide deel uit van de oude vestingwerken (Bolwerken) aan de noordzijde van het centrum. De Bolwerken stammen uit de tweede helft van de 17de eeuw, toen Haarlem werd uitgelegd. In de loop van de 19de eeuw zijn ze door J.D. Zocher omgevormd tot een wandelpark.

Huidige situatie

Zowel de Klopper- als de Schotersingel zijn recent geheerprofileerd. Hierbij is de groene oever over de gehele lengte verbreed (ten koste van de rijweg en plaatselijk een groene middenberm), en is er een voetpad langs het water toegevoegd. De rijweg, die voor een aanzienlijk deel uit asfalt bestond, is uitgevoerd in gebakken klinkers. Dit heeft een mooi groen, evenwichtig en monumentaal beeld opgeleverd.

Streefbeeld

Behoud van het beeld. Een strakke groene oever met verspreid staande bomen.



Foto 5.4.8.:Kloppersingel.

Ontsluitingswegen met een vergelijkbare uitstraling en functie

(Kleverlaan-Zaanenstraat- Orionweg- Verspronckweg, Planetenlaan)

Deze wegen zijn zowel vanwege hun stedenbouwkundige aard als vanwege de zwaardere verkeersfunctie breder van opzet en anders van indeling. Deze wegen maken tevens deel uit van de hoofdbomenstructuur.



Foto 5.4.9.: Orionweg.

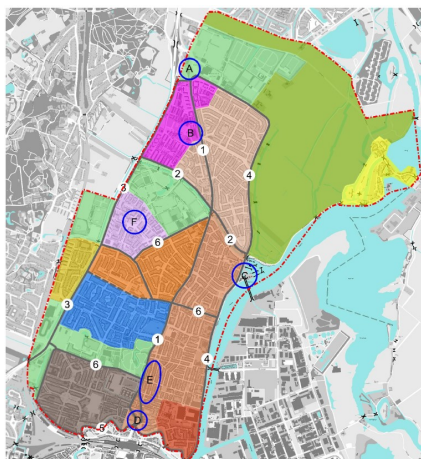
Huidige situatie

Deze wegen zijn over het algemeen druk en onderhevig aan 'verstroking'. Trottoir (tegels), fietspad (rood asfalt), parkeerstrook (allerlei klinkers/betonstraatstenen), rijweg (zwart asfalt) allen van verschillende materialen, dus weinig eenheid en grauwe uitstraling. Bomen zijn vaak geplant met onvoldoende ondergrondse voorzieningen en een te kleine boomkranen waardoor de laanstructuur zich onvoldoende kan ontwikkelen.

Streefbeeld

Lommerrijke wegen waarbij, naast een goed functionerende verkeersfunctie, ook voldoende aandacht is voor de verblijfsfunctie (door brede trottoirs), en/of voor een groenfunctie. Brede trottoirs bieden kans voor ruimere boomkranen of bomen in groene plantstroken waardoor de kans op een volwaardige, volgroeide en wellicht monumentale hoofdboomstructuur langs deze routes aanzienlijk toeneemt.

5.5. Punten



Afbeelding 5.5.1: Bijzondere plekken.

Er zijn plekken in Haarlem Noord die door hun ligging, maat en/of functie een andere behandeling mogen krijgen om te verbijzonderen. Het zijn vaak de 'huiskamers' van de buurt. Ze worden door veel mensen gebruikt en onderscheiden zich door grootte, gebruik, functie en inrichting. Hier is ruimte voor meer vrijheid van de ontwerper, opdat de unieke karakteristiek van elk van deze plekken wordt versterkt.

De bijzondere plekken zijn het Plesmanplein (F), het Frans Halsplein (D), het Marsmanplein (B), Land in zicht (C), Delftplein (A) en de Generaal Cronjéstraat (E).



Foto 5.5.2.: Generaal Cronjéstraat.



Foto 5.5.3.: Plesmanplein.



Foto 5.5.4.: Delftplein.

BRONNEN

- Structuurplan Haarlem 2020 (2005)
Plan van aanpak extra onderhoudsbudget (2006)
Haarlems Verkeer- en Vervoer Plan (2003)
Algemeen Programma van Eisen (2004)
Haarlemse Monumentale Bomenlijst (2009)
Dossier Groen in Haarlem (2007)
Reclame in de openbare ruimte (2007)
Architectuurgids Haarlem Schuyt&Co. (2005)
Basiskwaliteit openbare ruimte (2005)
Nota Ruimtelijke Kwaliteit, deel 1. visie en deel 2. beoordelingskaders, juli 2012
Gemeente Haarlem, Ecologisch Beleidsplan 2013-2030, 2013
Bomenbeleidsplan Haarlem 2009 – 2019, december 2009
Haarlemse Monumentale Bomenlijst 2009, april 2009
Speelruimtebeleid Haarlem 2013 – 2020, februari 2013
Evaluatie Speelruimteplan, juni 2009
Handboek Inrichting Openbare Ruimte Haarlem Binnenstad, deel 1. Visie en deel 2. Richtlijnen, december 2007
Openbare Verlichting Haarlem, kaart en omschrijving armaturen, november 2012
Structuurvisie Openbare Ruimte, voorontwerp juli 2013
Integraal Waterplan Haarlem, geactualiseerd in 2014
Kansenkaart Watertoerisme Haarlem, maart 2008
Kadernota Duurzaamheid, Haarlem, augustus 2011
Plan van aanpak Kansenkaart Watertoerisme 2013-2016, december 2013
Collegebesluit Vaststellen Plan van Aanpak Kansenkaart Watertoerisme 2013-2016
Kaart ontwikkelingen watertoerisme 2013
Spaarneplan, juni 2000
Nota van B&W, beantwoording motie “Fiets ‘m erin”, nr 17, juli 2007
Nota Visie en Strategie, Haarlem, december 2012
Raadstuk 2014/340726 actualisatie Visie en Strategie beheer en onderhoud’
Vaststelling Groenstructuurplan 2020, juni 2009
vGRP (verbreed Gemeentelijk RioleringsPlan), 2013
BRP’s (BasisRioleringsPlannen), 4 maal

Colofon



15 januari 2016
Werkgroep HIOR gemeente Haarlem:
Niels van Esterik, Maaïke Sillmann, Albert vd Stelt, Laura
Meuleman en Ans Kippersluis.
Cronenberg Advies BV, begeleiding en advies.