

# Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille M. Divendal
Auteur Dhr. K.W. Glas
Telefoon 5113544 E-mail: kglas@haarlem.nl
STZ/RP Reg.nr. 2008/181797
Te kopiëren: A
B & W-vergadering van 28 oktober 2008

## Onderwerp

Conceptbeeldkwaliteitplan fly-over Amsterdamsevaart

## DOEL: Besluiten

Voorafgaand aan het vaststellen van welstandscriteria dienen dezen in concept voor inspraak vrij te worden geven. Het vrijgeven voor inspraak is een bevoegdheid van het college. Het vaststellen van welstandscriteria is een bevoegdheid van de raad. Om deze reden wordt de commissie Ontwikkeling geïnformeerd.

---

## B&W

1. Het college besluit het conceptbeeldkwaliteitsplan fly-over Amsterdamsevaart vrij te geven voor inspraak en de inspraakperiode vast te stellen op zes weken.
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties
3. Kennisgeving van de inspraakperiode vindt plaats in de Stadskrant
4. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Ontwikkeling

# COLLEGE BESLUIT

**Onderwerp:** Conceptbeeldkwaliteitplan fly-over Amsterdamsevaart

## **Inleiding**

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

De Welstands- Monumentennota is het beleidsdocument dat moet voorzien in de criteria die burgemeester en wethouders hanteren bij het beoordelen van een bouwaanvraag op welstandseisen. Het gebied van de fly-over staat aangeduid als een ontwikkelingslocatie. De Welstands- en Monumentennota bevat geen gebiedsgerichte criteria voor ontwikkelingslocaties. De raad dient daarom aanvullend gebiedsgerichte welstandscriteria vast te stellen.

Het project fly-over is besproken met de toenmalige stadsarchitect, waarna het beeldkwaliteitplan is voorgelegd aan de welstandscommissie. De welstandscriteria maken onderdeel uit van het beeldkwaliteitplan. Nu de fly-over direct voor het nieuwe stadion komt te liggen, achtte de commissie het zeer gewenst dat het ontwerp op z'n minst afgestemd moet worden – zowel conceptueel als qua verschijningsvorm en materiaalgebruik – met het ontwerp van het stadion. Er is in het vervolgetraject afstemming geweest met de architect van het stadion. Verder moet het zicht vanaf het stadion richting de Veerpolder open blijven. Een ander aandachtspunt was de inrichting van de openbare ruimte alsmede de definitieve invulling van het strookje niemandsland tussen de fly-overs. Het beeldkwaliteitplan is door de welstandscommissie goedgekeurd. Op basis daarvan is het ontwerp tot stand gekomen.

Op 23 september 2008 zijn de welstandscriteria behandeld door de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK). Naar aanleiding van de opmerkingen zijn de welstandscriteria aangepast.

## **Besluitpunten college**

1. Het college besluit het conceptbeeldkwaliteitplan fly-over Amsterdamsevaart vrij te geven voor inspraak en de inspraakperiode vast te stellen op zes weken.
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
3. Kennisgeving van de inspraakperiode vindt plaats in de Stadskrant.
4. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Ontwikkeling.

## **Beoogd resultaat**

Het vrijgeven van het conceptbeeldkwaliteitplan voor inspraak.

### **Argumenten**

*Het voorstel past in het ingezet beleid*

Het project fly-over vindt zijn beleidsmatige basis in het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan (HVVP) en het Structuurplan. Het project verbetert de bereikbaarheid van de Waarderpolder, conform het Coalitieakkoord 2006-2010. Met het raadsbesluit van 25 januari 2007 heeft de raad de projectopdracht voor de fly-over geaccordeerd. Het project fly-over is tevens opgenomen in het deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder.

### **Kantttekeningen**

De raad heeft het beeldkwaliteitplan al ter kennisname gekregen bij de Kredietaanvraag ontwerpfase fly-over (vastgesteld op 7 februari 2008). Door veranderingen in het ontwerp zijn de welstandseisen aangescherpt.

### **Uitvoering**

Na de inspraakperiode worden de ingediende zienswijzen verwerkt. Vervolgens wordt het beeldkwaliteitplan, na advies van de commissie Ontwikkeling, ter vaststelling aan de raad voorgelegd.

### **Bijlagen**

Bijlage A: Beeldkwaliteitplan fly-over Amsterdamsevaart

Het college van burgemeester en wethouders



Haarlem

# Beeldkwaliteitplan Fly-Over



## • Inhoudsopgave

### 1. Aanleiding

### 2. Foto's

- Foto's omgeving
- Foto's aangezicht

### 3. Stedenbouwkundig kader

- Stedenbouwkundig plan Oostpoort
- Stadion

### 4. Beeldkwaliteit fly-over

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

### 5. Welstandscriteria

### 6. Luchtfoto

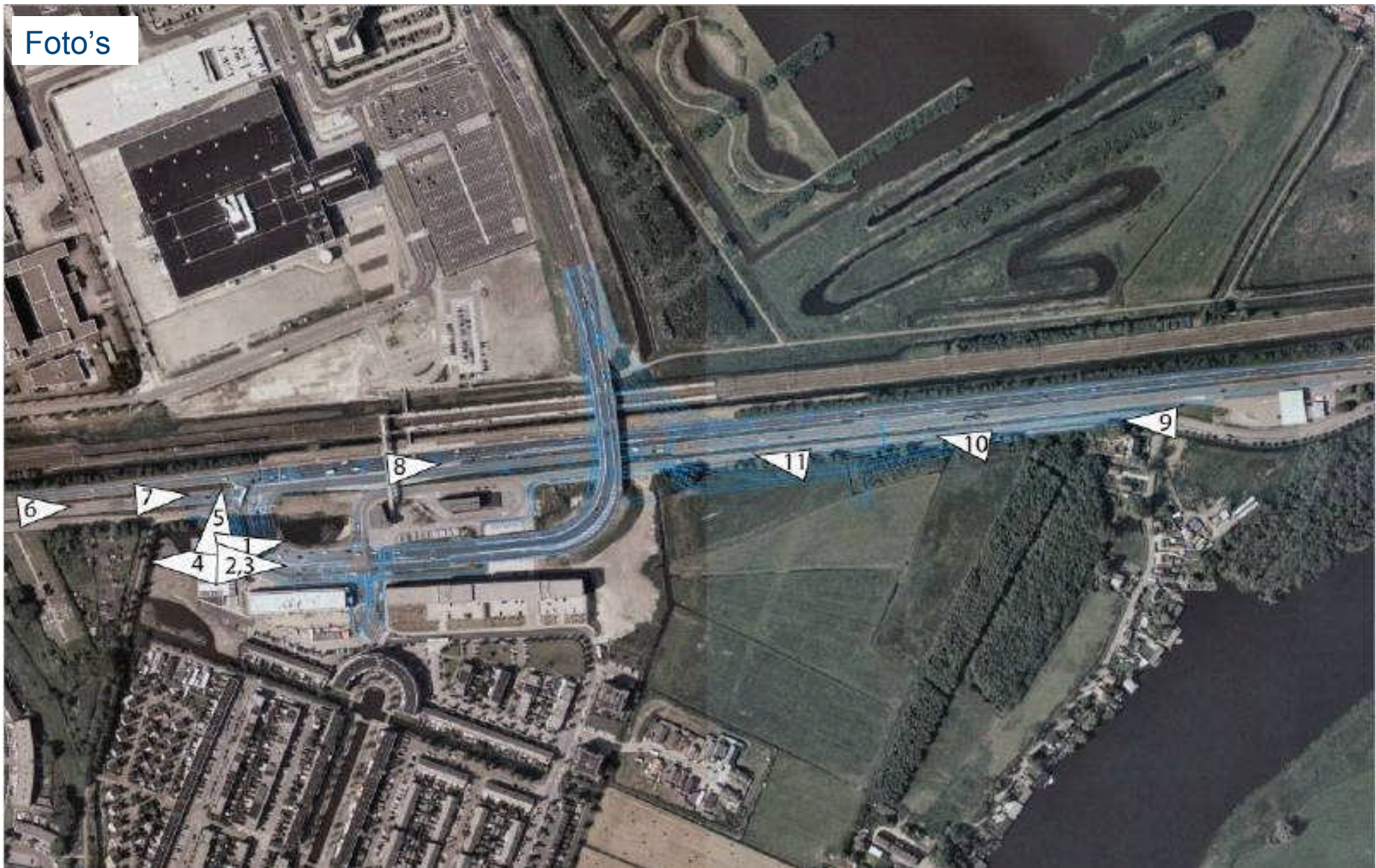
## Aanleiding

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

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

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

Foto's



## Foto's

Foto's omgeving:



1.



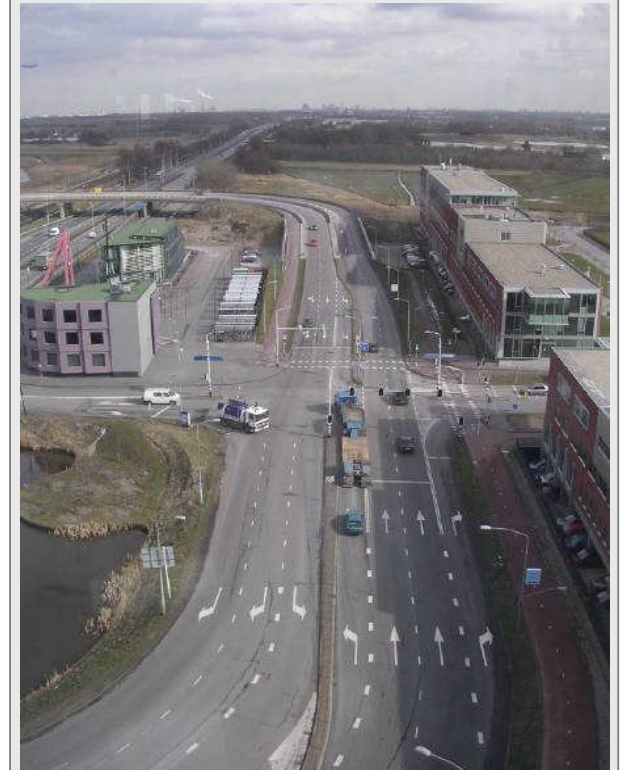
4.



2.



5.



3.



## Foto's

Foto's aangezicht:



6.



7.



8.



9.



10.



11.

## Stedenbouwkundig kader

### Stedenbouwkundig plan Oostpoort

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

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

Het gebied biedt daarentegen veel kansen:

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

*[masterplan spoorzone, 2004]*



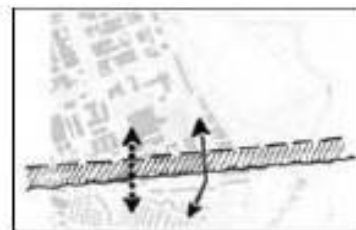
## Stedenbouwkundig kader



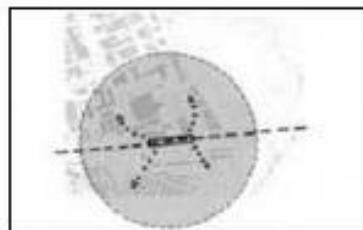
1. stadsentree Gospoort als entree van de stad vormgeven



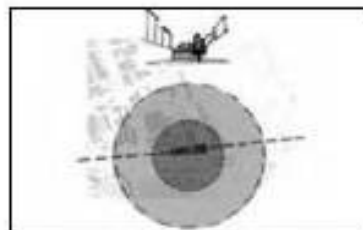
2. nieuwe infrastructuur als A200, fly-over, Zuideweg laten passen in huidige structuur



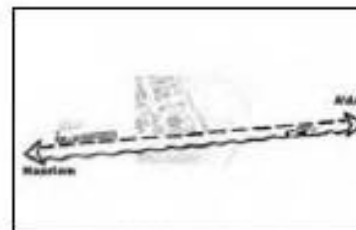
3a. verbinder van Waarderpolder en Zuiderpolder



3b. goede ontsluiting van het station maken



4. verduisteren van de stationsomgeving



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



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



7. versterken van de ruimtelijke structuur en ruimtelijke samenhang



8. eenduidig vormgeven van openbare ruimte

## Uitgangspunten stedenbouwkundig plan

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

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

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

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

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

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

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

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

## Beeldkwaliteit

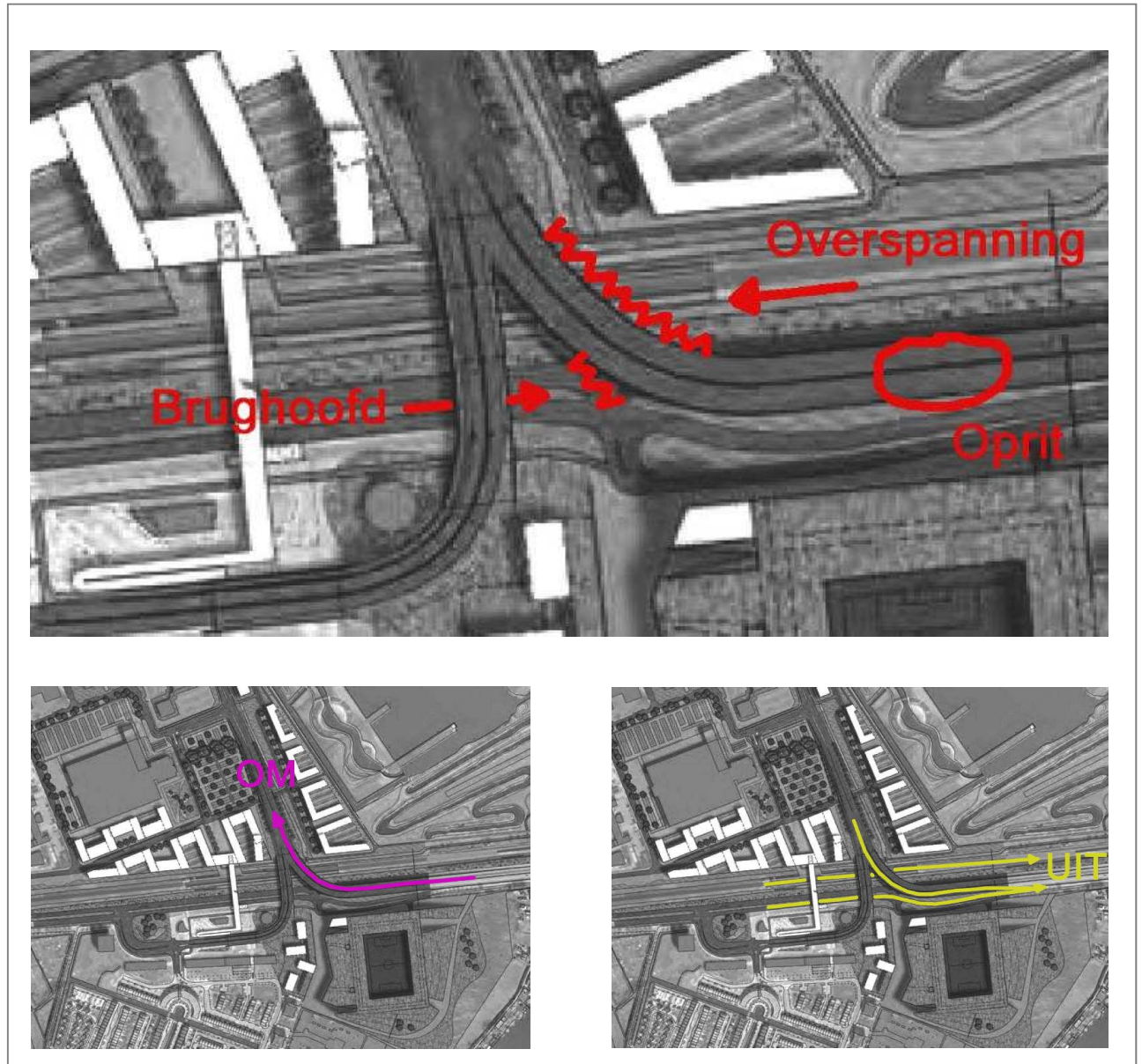
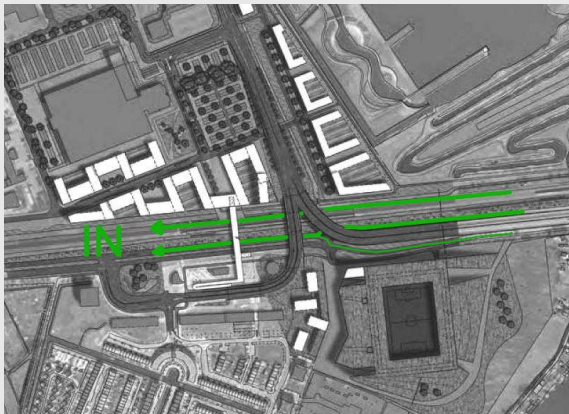
De fly-over wordt in drie dimensies beleefd in verschillende richtingen.

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

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

- De oprit
- De overspanning
- Het brughoofd

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



## Beeldkwaliteit

### Uitstraling

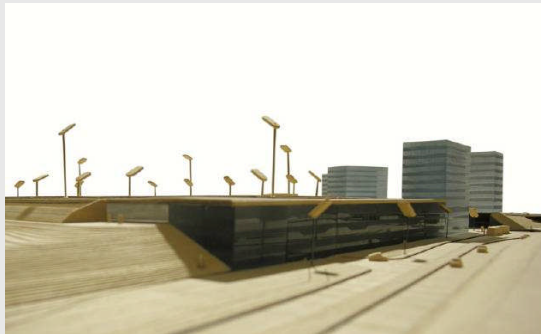
In de directe omgeving van de fly-over zijn verschillende plannen in verschillende stadia van ontwikkeling die van invloed zullen zijn op de uitstraling. Het stadion is het meest ver in de planning (bouwplan) en is daardoor van grote invloed op de uitstraling.

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

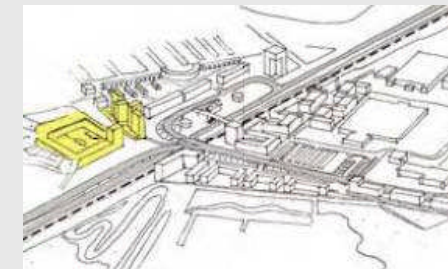
Voorgesteld wordt om het materiaalgebruik van o.a. vangrail en verlichting af te stemmen op de uitstraling van het stadion. Vooral de verlichtingsarmaturen verdienen hierbij aandacht.



Woningen nabij de Veerplas



Kantoren nabij Ikea



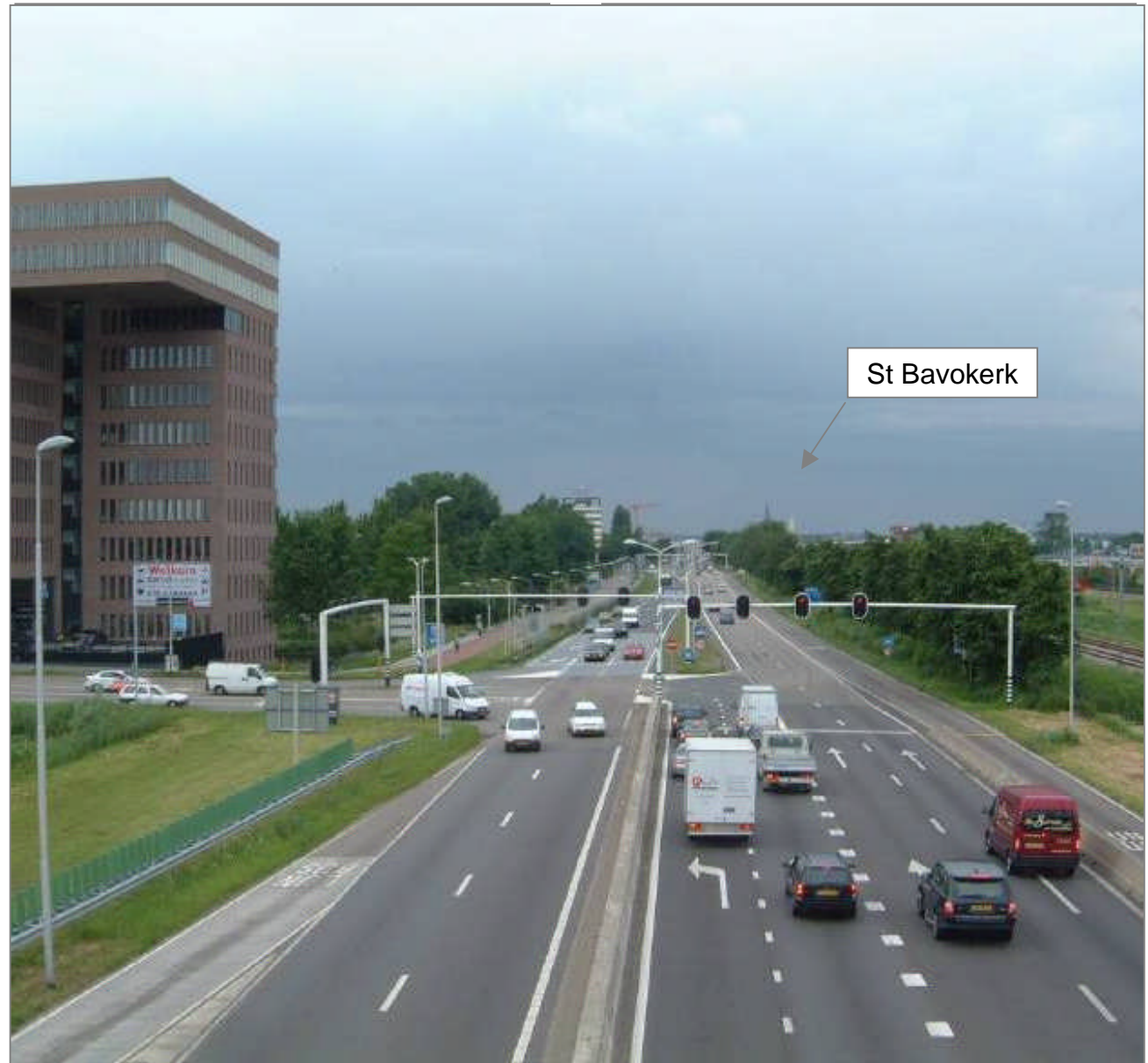
Het stadion

## Beeldkwaliteit

### Zichtlijn

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

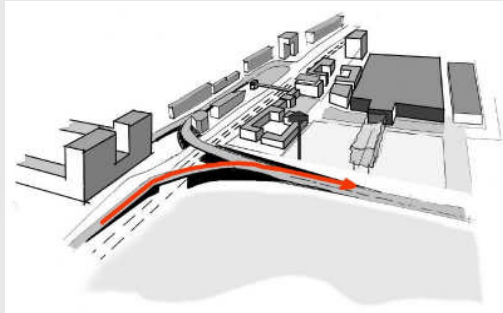
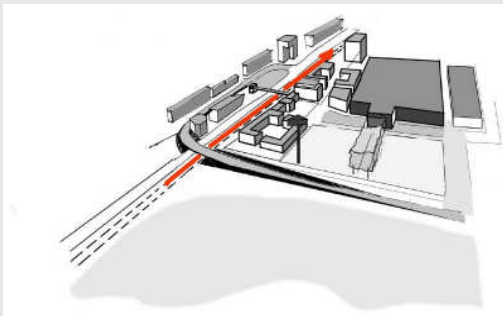
De Bavokerk vormt dan ook geen ontwerp randvoorwaarde voor deze opgave



## Beeldkwaliteit

### Massa en Vorm

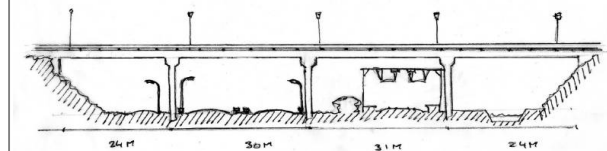
De massa en vorm van de fly-over zijn heel bepalend voor de entree van de stad. In de huidige situatie is de voornaamste route rechtdoor de stad in. In de toekomstige situatie zal het merendeel van het verkeer links afbuigen. De fly-over moet daarom in massa de toekomstige afbuigende route duidelijk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



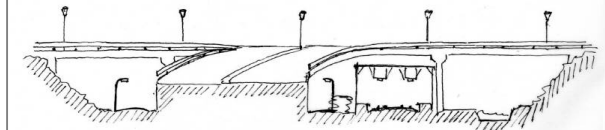
Huidige en toekomstige hoofd toegangsroute

### Bebording

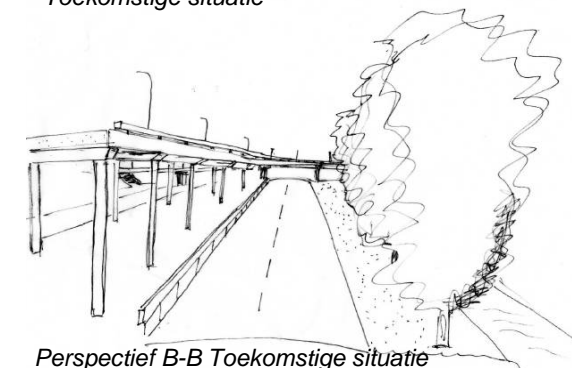
De bewegwijzering rond de fly-over moet vanzelfsprekend voldoen aan eisen van rijkswaterstaat. Voor zover mogelijk wordt geadviseerd de bewegwijzering zoveel mogelijk naast de rijbaan te plaatsen.



Doorsnede A-A  
bestaand situatie



Doorsnede A-A  
Toekomstige situatie



Perspectief B-B Toekomstige situatie



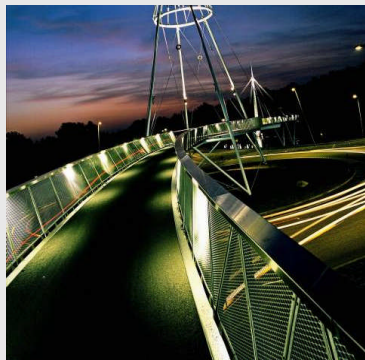
## Beeldkwaliteit

### Verlichting & Reclame

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

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

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





## Beeldkwaliteit

### Functioneel gebruik

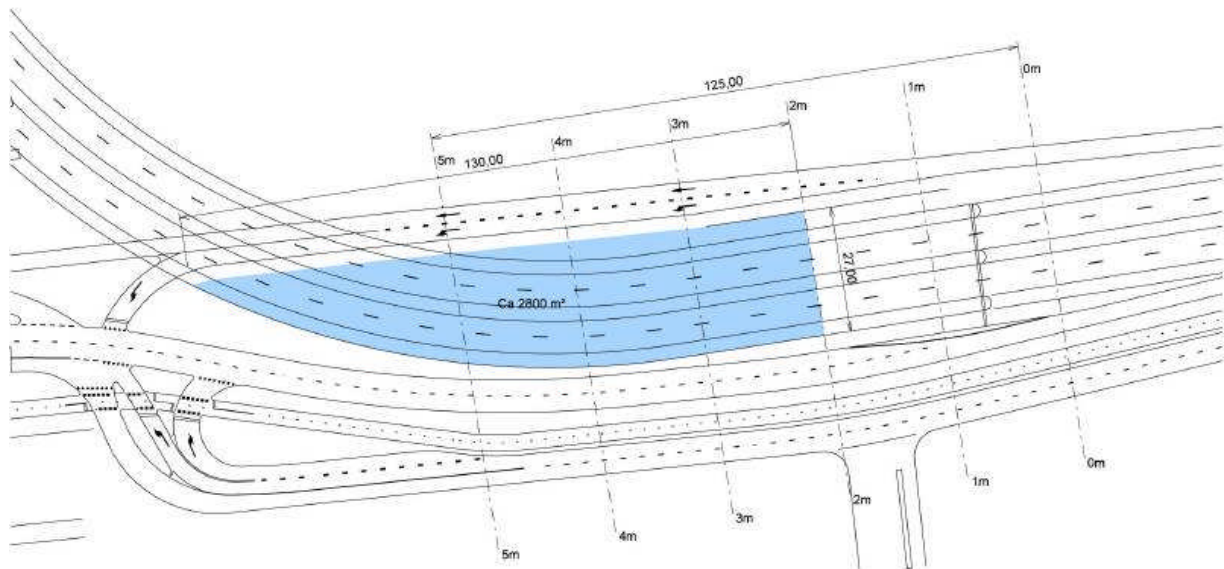
Het functioneel gebruik van de fly-over is in eerste instantie puur verkeerskundig.

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

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

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

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



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

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

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

## Welstandscriteria

### Oprit- en afrit:

De oprit dient voorzien te worden van graffitiwerend materiaal.

### Overspanning:

- Het brugdeel van de fly-over dient het Keggeviaduct gezien vanuit het oosten zo veel mogelijk uit het zicht te houden. Met als doel dat bij benadering van de stad geen twee verschillende brugtypen zichtbaar zijn.
- De constructiehoogte van de fly-over dient een slanke uitstraling te krijgen.
- De ondersteuning dienen met zorg te worden vormgegeven.
- De ontwerp kwaliteit van de brug moet doorlopen tot en met het talud, zodat sprake is van een natuurlijke, vanzelfsprekende eenheid.

### Reclame:

- Reclame uitingen nabij de fly-over mogen enkel geplaatst worden ten behoeve van het stadion en of gemeentelijke informatie

### Verlichting:

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

### Bebording:

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

### Rijbaan:

De rijbaan dient visueel versmald te worden, zodat een snelheidsremmende werking optreedt.

### Omgeving:

- De aansluiting op het Keggeviaduct en omgeving dient qua vormgeving en beeldvorming eenduidig te zijn.
- De verlichting, bebording en andere opstanden van de omgeving dienen afgestemd te worden op de fly-over zover de invloedssfeer van de fly-over reikt.
- De op- en afrit dienen samenhang te hebben in detaillering en aansluiting met de omgeving.

Gebied waarvoor de welstandscriteria gelden

