

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille J. Nieuwenburg
Auteur Mevr. C. Hubers
Telefoon 5113366 E-mail: c.hubers@haarlem.nl
WZ/GM Reg.nr. 2009/207369
Te kopiëren: A, B
B & W-vergadering van 24 november 2009

Onderwerp

ontwerp gebiedsvisie Oostradiaal vrijgeven voor inspraak

DOEL: Besluiten

Ontwerp gebiedsvisies die aan B&W worden voorgelegd om vrij te geven voor inspraak worden ter kennisname aan de commissie Ontwikkeling toegezonden. Een gebiedsvisie is in de meeste gevallen een uitwerking van het Structuurplan, en daarmee geen nieuw beleidsvoornemen. Het protocol actieve informatieplicht is niet van toepassing (hierin staat dat nieuwe beleidsvoornemens met raadsbevoegdheid die het inspraaktraject ingaan ter bespreking aan de raadscommissie moeten worden voorgelegd).

De raadscommissie krijgt wel de verwerking van de inspraak en de vaststelling van de gebiedsvisie ter bespreking voorgelegd.

B&W

Het college besluit:

1. De ontwerp gebiedsvisie Oostradiaal vrij te geven voor inspraak.
2. De ontwerp gebiedsvisie Oostradiaal ter informatie te sturen aan de commissie Ontwikkeling.
3. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
4. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht.

Collegebesluit

Onderwerp: ontwerp gebiedsvisie Oostradiaal vrijgeven voor inspraak
Reg. Nummer: 2009/207369

1. Inleiding

Door de aanleg van de fly-over nabij station Spaarnwoude aan de oostkant van de stad wordt één van de belangrijkste invalroutes van de stad verlegd. De Amsterdamsevaart zal dan niet langer functioneren als hoofdontsluitingsroute. Door deze ingreep in de verkeersstructuur ontstaan kansen. De gebiedsvisie Oostradiaal geeft inzicht hoe die kansen benut kunnen worden.

De gebiedsvisie Oostradiaal heeft vooral tot doel de ruimtelijke kaders aan te geven voor de ontwikkelingsmogelijkheden langs de Amsterdamsevaart tot en met de Gedempte Oostersingelgracht, rondom de Amsterdamse Poort, de omgeving van station Spaarnwoude en de stadsentree. De Oudeweg neemt de functie als hoofdontsluitingsroute richting centrum van de Amsterdamsevaart over. Bij het maken van de visie is de komst van 4 treinsporen als uitgangspunt genomen.

De raad heeft bij besluit 79/2009 van 11 juni 2009 ingestemd met het opstellen van de gebiedsvisie waarbij inzet op versterking van de ruimtelijke kwaliteit een belangrijk uitgangspunt is geweest.

Voor het maken van de visie is een samenwerking aangegaan met de Task Force Ruimtewinst van de provincie Noord-Holland, die een studie heeft laten verrichten naar de mogelijke invulling van het gebied rond station Spaarnwoude. De resultaten van deze studie zijn niet in zijn totaliteit in de gebiedsvisie Oostradiaal overgenomen maar ten dele verwerkt in het nu voorliggende ontwerp.

De visie maakt duidelijk wat versterkt zou kunnen worden en wat zou kunnen worden verbeterd, maar ook wat de belemmeringen zijn. De gebiedsvisie sluit aan op het Structuurplan Haarlem 2020 en de uitgangspunten zoals die in het Masterplan Spoorzone zijn gedefinieerd.

De visie is in verschillende deelgebieden onderverdeeld, waarmee het mogelijk wordt deze in delen nader uit te werken al naar gelang de behoeften van de marktpartijen. Rondom het knooppunt station Spaarnwoude zijn meerdere opties in de gebiedsvisie als ontwikkelrichting mogelijk; de raad heeft om die keuzemogelijkheid gevraagd. Het college heeft nog geen voorkeur uitgesproken. In de ontwerp gebiedsvisie staat alle informatie en is het voor de gemeenteraad en insprekers mogelijk een eigen afweging te maken.

Voor het gebied rondom de Amsterdamse Poort maar ook voor de ontwikkeling nabij station Spaarnwoude hebben zich al verschillende marktpartijen gemeld die ideeën hebben om een ontwikkeling in gang te zetten.

De inhoud van de visie

Het terugbrengen van water in de Amsterdamse Vaart over de hele lengte van het plangebied (vanaf de Amsterdamse Poort tot aan de Liede) vormt de basis van deze visie, niet als een bescheiden slootje maar een serieus bevaarbaar water met een minimale breedte van 11 meter, waarmee het wateroppervlak in het gebied fors wordt uitgebreid. Door het autoverkeer te verleggen naar de op te waarderen Oudeweg ontstaat ruimte voor het toevoegen van programma. Een ander belangrijk

onderdeel van de visie is het realiseren van nieuwe fietsverbindingen, een snelle route langs de noordkant van het spoor en een stadse route langs het water van de Amsterdamsevaart.

De visie kent verschillende deelgebieden:

Amsterdamsevaart ten westen van Prins Bernhardlaan

Met de keuze voor het terug brengen van het water krijgt het gebied rondom de Amsterdamse Poort en langs de Amsterdamsevaart, in de visie aangeduid als deelgebied Amsterdamse buurten, een belangrijke impuls. Bebouwing, geschikt voor wonen of economische functies langs het water in de Amsterdamse buurten wordt daarmee een serieuze optie. Tevens wordt de mogelijkheid open gehouden om het terrein van Nedtrain (gedeeltelijk) te herbestemmen. Daarnaast bestaat de mogelijkheid tot het bouwen van een (openbare) ondergrondse parkeergarage.

Prins Bernhardlaan: verlenging

De verlenging van de Prins Bernhardlaan onder of over het spoor met een aansluiting op de Oudeweg maakt de Amsterdamsevaart en de Gedempte Oostersingelgracht verkeersluwer. Een verlenging betekent niet alleen een betere geleiding van het autoverkeer aan de oostzijde van de stad, maar ook een snelle fietsverbinding tussen stadsdeel Oost en de Waarderpolder. De barrièrewerking van de aanwezige infrastructuur wordt zo op deze plek opgeheven en de Waarderpolder wordt als werkgebied direct verbonden met de Amsterdamse buurten en Schalkwijk. Ook komt hiermee ruimte vrij om het oostelijk deel van de Amsterdamsevaart te versmallen en wordt het zelfs mogelijk het water in de Gedempte Oostersingelgracht en Papentorenvest terug te brengen. Behalve water komt er op de Oostersingelgracht langs het terrein van Nedtrain een strook grond vrij om extra bebouwing toe te voegen.

Vaartpark

Dit deel betreft het gebied tussen de Prins Bernhardlaan en de Zuiderpolder waarbij is gekozen voor versterking van het groen in het overgangsgebied tussen de dicht bebouwde oude stad en de nieuwere bebouwing van Parkwijk waar ook woningbouw in hoge dichtheden voorkomt. De Joodse begraafplaats, de volkstuinten en de voormalige trambaan zijn daarbij onderdelen van een recreatief in te richten groen gebied met mogelijkheden voor spelen en recreëren. Een stelsel van lommerrijke lanen op de Amsterdamsevaart, de voormalige trambaan en het Meerspoorpad zorgt voor een samenhangend recreatiegebied.

Ov-knooppunt Spaarnwoude

Voor de bebouwing van de stationsomgeving zijn er drie modellen (eiland, poort, en brugmodel) waaruit een keuze gemaakt kan worden. Alle drie bevatten ze een intensief stedelijk programma met woon- en werkfuncties en een transferium. Het programma wonen en werken is zoveel mogelijk gemengd met respect voor de werkfunctie van de Waarderpolder als belangrijkste bedrijventerrein van Haarlem. Het transferium biedt een opvangmogelijkheid voor bezoekers, waardoor niet al het bestemmingsverkeer per auto de stad in hoeft. Dit vormt een essentieel onderdeel in het autoluwer maken van de binnenstad.

- De variant van TFR is het zogenaamde eilandmodel. In deze variant wordt het station iets teruggelegd richting stad en vormt het nieuwe stationsgebouw over de sporen de zichtbare entree. Bij dit voorstel is er aanvullende bebouwing rondom IKEA en de Zuiderpolder.

- In het poortmodel blijft de stationslocatie min of meer op dezelfde locatie en komt er een stationsgebouw aan de Waarderpolderkant met loopverbindingen naar de Zuiderpolder en een economisch programma pal naast het station. Aan de Zuiderpolderkant is woningbouw gedacht.
- Een derde model is het zogenaamde brugmodel. In deze variant wordt aan beide zijden van het water rondom de stationslocatie bebouwing toegevoegd en bestaat er keuze voor de invulling van de bebouwing. Vooralsnog wordt gedacht aan woningbouw langs de Zuiderpolderkant en bebouwing voor economische functies aan de Waarderpolderzijde. Bij dit model is de verstedelijking intensiever dan in het poortmodel.

Het college van burgemeester en wethouders houdt vast aan de mogelijkheid van een strook bebouwing, indien mogelijk woningbouw, aan de Veerplas, hoewel dat gebied volgens het Rijk nog altijd onderdeel uitmaakt van de Rijksbufferzone. De gesprekken met het Rijk zijn hierover nog gaande. De bebouwing, in het verlengde van Saplaza, wordt de voorkant van de stad. Geluid en drukte van de Camera Obscuraweg liggen achter de bebouwing. Vóór de bebouwing vindt men ruimte, water alsmede een wandel- en fietspad direct langs het groen. De visie zet in op het maken van een duidelijke stadsrand waarmee de overgang tussen de stad en het groene land zorgvuldig wordt vormgegeven en gefixeerd.

Liedepark

Tenslotte eindigt, of, afhankelijk van welke kant je naar de visie kijkt, begint de visie met het Liedepark als de groene zoom die het polderlandschap aankondigt. De gebiedsvisie beoogt dit groengebied ‘achter de stad’ op de kaart te zetten. Open, zichtbaar en bekend bij de Haarlemmers. Verbonden met Haarlem door recreatieve routes die diep de stad in lopen. Het landschap zal meer dan nu het geval is voor extensieve recreatie geschikt worden gemaakt maar wel binnen een groene bestemming. Gedacht kan worden aan recreëren met respect voor de natuur zoals wandelen, fietsen en vissen.

De bedoeling van deze visie is de ontwikkelingskansen voor het gebied in kaart te brengen voor de eerstkomende 20 jaar. Zowel met de NS als meest belanghebbende partij bij de ontwikkeling van het station als met andere marktpartijen zijn eerste verkennende gesprekken gevoerd. Zoals eerder opgemerkt heeft de visie niet de bedoeling het totale studiegebied in één keer uit te voeren maar biedt de visie juist mogelijkheden om per deelgebied een ontwikkeling te starten.

2. Besluitpunten college

Het college besluit:

1. De ontwerp gebiedsvisie Oostradiaal vrij te geven voor inspraak.
2. De ontwerp gebiedsvisie Oostradiaal ter informatie te sturen aan de commissie Ontwikkeling.
3. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
4. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht.

3. Beoogd resultaat

Het doel van de gebiedsvisie is de gemeenteraad een basis te bieden voor een weloverwogen besluit over de toekomst van dit gebied

4. Argumenten

Beleidskader

- *Structuurplan Haarlem 2020 (2005)*

Het stationsgebied Spaarnwoude is aangewezen als stedelijk knooppunt, met een intensieve bebouwing van wonen, economische functies en recreëren.

- *Masterplan Spoorzone (2003)*

Het plan gaat uit van intensievere benutting van de locaties langs het spoor en het toevoegen van bebouwing langs Veerplas en het creëren van een locatie voor economische functies rondom station Spaarnwoude.

- *Haarlems Verkeer- en Vervoerplan (HVVP) (2003)*

De omklap van de Amsterdamsevaart naar de Oudeweg met afwaardering van de Amsterdamsevaart is hierin reeds aangekondigd als gevolg van de komst van de fly-over. Ook zijn de wensen voor het doortrekken van de fietsverbinding van de Prins Bernhardlaan naar de Waarderpolder en van een transferium bij station Spaarnwoude hierin vastgelegd.

- *Koers en discussienota voor de actualisatie van het HVVP (B&W nota 109772)*

In deze nota staat het doortrekken van de prins Bernhardlaan voor het autoverkeer als te onderzoeken mogelijkheid opgenomen.

- *Integraal Waterplan Haarlem (2004)*

Het plan heeft tot doel een goed watersysteem te ontwikkelen en te behouden. Eén van de maatregelen is dat water meer ruimte krijgt.

- *Plan van Aanpak Haarlem klimaat Neutraal (2008)*

Het plan geeft de ambities op duurzaamheid aan. Haarlem wil klimaatneutraliteit in 2030 bereiken.

- *Pilotstudie leefomgevingsbeleid MILO Zomerzone (2007)*

De MILO aanpak helpt bij de uitwerking van deelplannen met woningbouw en andere gevoelige functies een gezond verblijf- en leefmilieu te realiseren.

- *Ontwerp bestemmingsplan bedrijventerrein Waarderpolder*

De uitgangspunten uit de gebiedsvisie zijn inpasbaar in het nieuwe bestemmingsplan dat voor de Waarderpolder wordt opgesteld (fase ontwerp).

- *Metropolitane bereikbaarheid (2007)*
- *Rapport Metropoolregio Amsterdam duurzaam bereikbaar (2008)*
- *Rapport Regionet 2/spoor, propositie voorzet ProRail op hoofdlijnen*
- *Recreatienota Haarlem (1997)*
- *Uitvoeringsstrategie Kantoren en Bedrijven Noordvleugel (2007)*
- *Projectplan Oostpoort fase 2; kantoorontwikkeling tussen station Spaarnwoude en IKEA (2008)*
- *Nota Ruimte 'ruimte voor ontwikkeling (2005)*

Reeds gevoerde communicatie en participatie

Het ontwerp van deze gebiedsvisie is in nauw overleg met betrokken wijkraden tot stand gekomen. Het contact met de betrokken bewoners, wijkraden en vertegenwoordigers van bedrijfsleven is reeds gezocht voordat er met het maken van de visie is aangevangen. Tijdens het gehele proces zijn alle partijen nauw betrokken. Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden met de Industriekring Haarlem, Kamer van Koophandel, Rover, Fietsersbond, ProRail, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, woningcorporaties en ontwikkelaars. De visie is positief ontvangen en lijkt op brede instemming te

kunnen rekenen. Tevens is in het architectuurcentrum ABC een stadsgesprek georganiseerd over de oostelijke entree van de stad onder de titel: 'Nieuwe stadsrand - nieuwe entree'.

Inspraak

De ontwerp gebiedsvisie wordt gedurende 6 weken in de inspraak gebracht. Alle betrokken wijkraden en partijen waarmee overleg is gevoerd ontvangen een bericht dat de ontwerp visie ter inspraak ligt en een verwijzing naar de site waarop de visie terug te vinden is. Daarnaast vindt er berichtgeving plaats in de wijkkranten van de betrokken wijkraden, komt er een publicatie in het stadsblad en zal er in de inspraakperiode een informatie- en inspraakavond worden gehouden.

De uitkomsten van de inspraak zullen met een voorkeursvisie van B&W ter besluitvorming worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

5. Kanttekeningen

Het gaat bij de gebiedsvisie Oostradiaal om een ambitieus plan dat kostbaar is als het gaat om het herstellen van de watergang van de Amsterdamse Vaart en de verlenging van de Prins Bernhardlaan. Een plan met ambitie is haalbaar als partijen worden overtuigd van het resultaat dat de uitvoering van het plan teweeg kan brengen. Het water terugbrengen is duur maar levert als het gerealiseerd is wel een enorme impuls voor de oostkant van de stad op. In Breda is te zien wat het herstellen van de watergang voor de stad heeft betekend. Daarnaast zou de verlenging van de Prins Bernhardlaan een impuls geven aan de bereikbaarheid van Haarlem. Om reden van uitvoerbaarheid is ervoor gekozen het plan in delen op te stellen waarmee het deel van het gebied waar ontwikkelende partijen geïnteresseerd in zijn verder kan worden uitgewerkt en tot ontwikkeling kan worden gebracht. Daarnaast zal ingezet worden op het vinden van subsidies van Rijk, Provincie en wellicht Europa om de ambities waar te kunnen maken.

6. Uitvoering

De uitkomsten van de inspraak zullen samen met de voorkeursvisie van B&W ter inspraak worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Na dit besluit zal met geïnteresseerde marktpartijen worden gesproken over uitwerking van delen van de visie. Daartoe zal door middel van een projectopdracht een uitgewerkt plan aan de raad worden voorgelegd.

7. Bijlagen

- A. Ontwerp gebiedsvisie Oostradiaal
- B. Conclusies plan TFR provincie Noord-Holland

Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester



Doortrekken Prins Bernardlaan noodzakelijk voor ontwikkeling stationsgebied

Amsterdamse Vaart wordt verkeersluwer: er ontstaat ruimte voor herprofilering rood, groen en blauw.

Stationsgebied biedt veel mogelijkheden voor intensivering ruimtegebruik (280.000 m² BVO)

Een fors woonprogramma is hier mogelijk (circa 1200 woningen); ook in het goedkope segment

Ontwikkeling biedt kansen om de verbinding tussen stad en recreatiegebied te versterken

Markt gericht benaderen voor verschillende 'projectschalen'

Integrale benadering, infrastructurele complexiteit en functionele efficiëntie vereisen een strakke regie van het proces

De Nieuwe Amsterdamse Poort: ...conclusies



Gebiedsvisie Oostradiaal Haarlem

Gemeente Haarlem november 2009

Gebiedsvisie Oostradiaal

Opgaven

- “rood, blauw en groen in plaats van grijs”
- verschillende deelgebieden qua identiteit en onderlinge samenhang versterken
- herstel waterloop van de Amsterdamsevaart/Gedempte Oostersingelgracht en creëren waterverbinding tussen waterlopen van Waarderweg en Amsterdamsevaart ⁽¹⁾
- verkeersstructuur van Haarlem oost opnieuw bezien door aanwijzen Oudeweg als nieuwe invalsroute: betekenis voor de Amsterdamsevaart en Gedempte Oostersingelgracht ⁽²⁾
- uitbreiding capaciteit van de spoorlijn Amsterdam – Haarlem naar vier sporen ⁽³⁾
- inpassen regionale langzaam verkeersroute van duinen naar Amsterdam ⁽⁴⁾
- omgeving station Haarlem-Spaarnwoude ontwikkelen tot een multifunctioneel gebied met eigen karakter ⁽⁵⁾
- toevoeging ca. 90.000 m² kantooroppervlak in omgeving station Spaarnwoude ⁽⁶⁾
- transferium, ruimte voor stallen auto's en overstap naar andere modaliteiten vervoer ⁽⁷⁾
- buitengebied (waaronder rijksbufferzone) inzetten voor recreatief gebruik voor stedeling ⁽⁸⁾
- vormgeven entree van de stad ⁽⁹⁾
- noord-zuidverbindingen in de stad tussen Haarlem Oost en Waarderpolder en in buitengebied tussen Veerpolder en Zuiderpolder ⁽¹⁰⁾



Het vertrekpunt visie

(1) bron: Structuurplan Haarlem 2020, d.d. 20-05-2005 / Integraal Waterplan Haarlem, d.d. 22-12-2004

(2) bron: Masterplan Spoorzone, d.d. 19-11-2003

(3) bron: document “Metropolitane bereikbaarheid”, d.d. 14-12-2007 / rapport “Metropoolregio Amsterdam duurzaam bereikbaar”, d.d. november 2008 / rapport Regionet 2/spoor, propositie voorzet Prorail op hoofdlijnen

(4) bron: Structuurplan Haarlem 2020, d.d. 20-05-2005 / Recreatienota Haarlem, d.d. oktober 1997

(5) bron: Structuurplan Haarlem 2020, d.d. 20-05-2005 / Masterplan Spoorzone, d.d. 19-11-2003

(6) bron: Uitvoeringsstrategie Kantoren en Bedrijven Noordvleugel (PLABEKA), d.d. 22-03-2007 / Projectplan Oostpoort fase 2; kantoorontwikkeling tussen station Spaarnwoude en IKEA, d.d. 05-06-2008

(7) bron: Structuurplan Haarlem 2020, d.d. 20-05-2005 / Haarlems Verkeers- en Vervoerplan, d.d. 12-03-2003

(8) bron: Structuurplan Haarlem 2020, d.d. 20-05-2005 / Nota Ruimte “ruimte voor ontwikkeling”, d.d. 17-05-2005

(9) bron: Masterplan Spoorzone, d.d. 19-11-2003

(10) bron: Structuurplan Haarlem 2020, d.d. 20-05-2005 / Haarlem Verkeers- en Vervoerplan, d.d. 12-03-2003



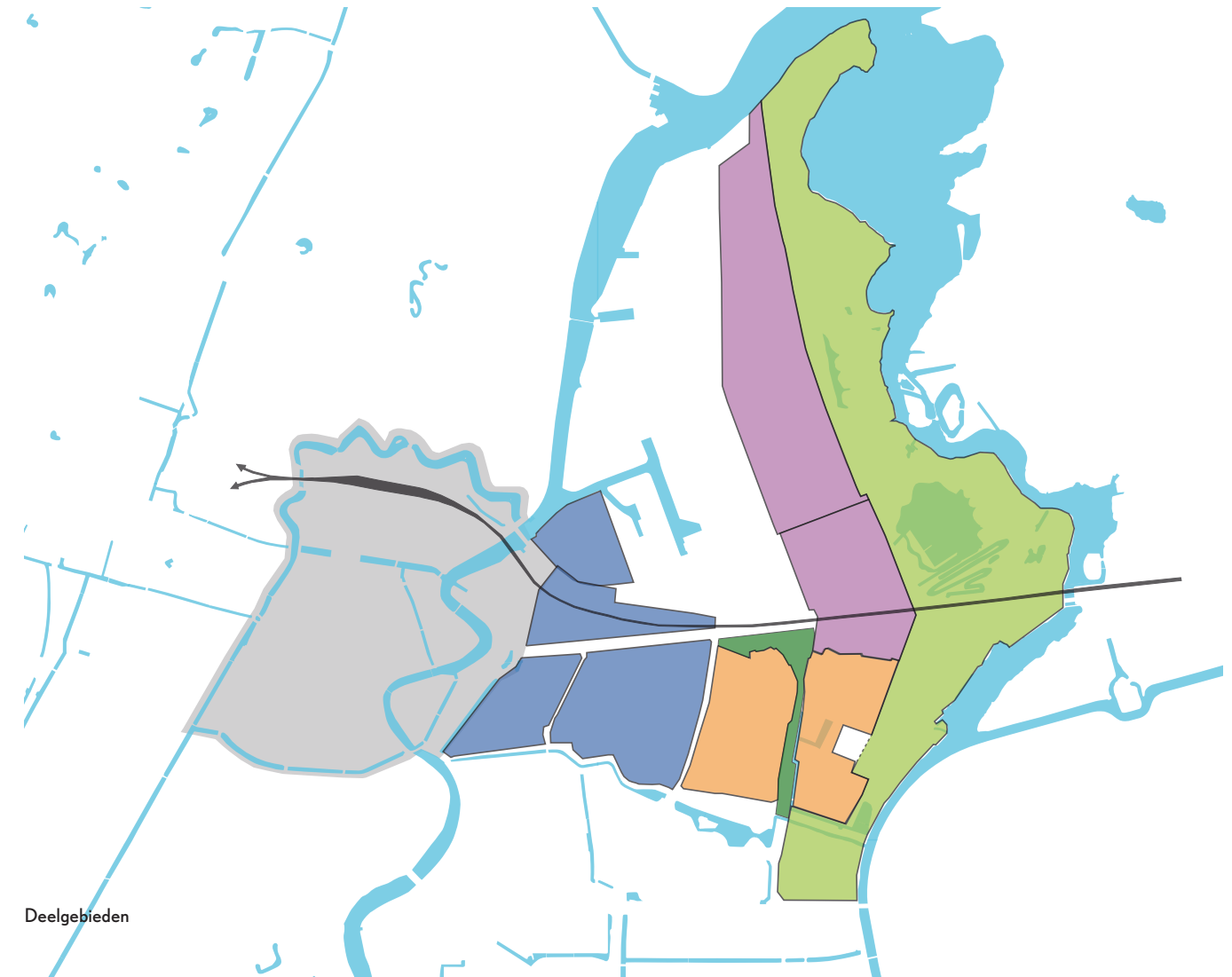
Analyse deelgebieden

Het visiegebied bestaat uit verschillende deelgebieden met een eigen karakter:

- Schil van vooroorlogse wijken en bedrijfsterreinen: compact, kleinschalig en (industriel) erfgoed
- Groen tussengebied van losse elementen met cultuurhistorische waarde; begraafplaats, Meerspoorpad, oude stationnetje.
- Naoorlogse woonwijken, ruim van opzet en dichtbij het groen
- Werkgebied Waarderpolder met regionale betekenis
- Groen buitengebied

Onderzoeken en belangrijkste conclusies

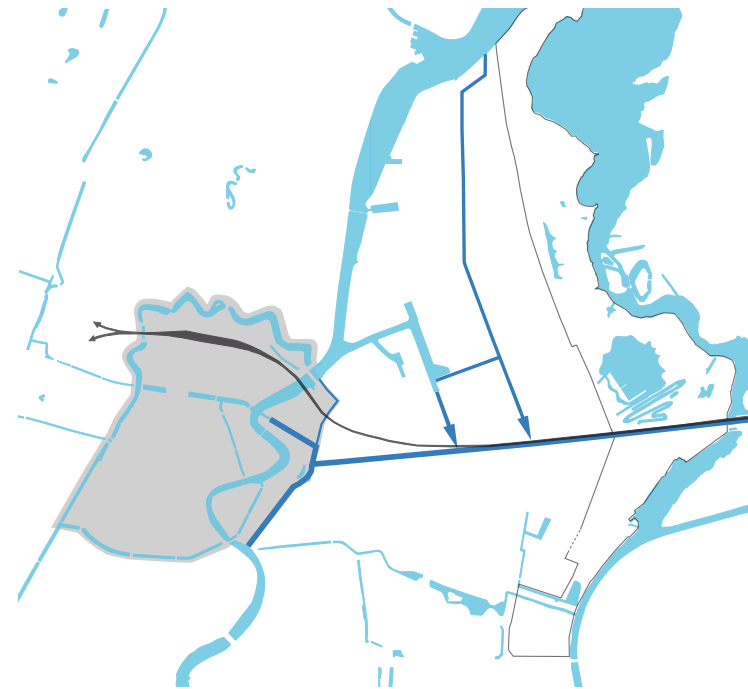
- Studie Goudappel Coffeng naar verkeersstructuur Haarlem oost:
- verleggen invalroute van Amsterdamsevaart naar Oudeweg betekent uitbreiding capaciteit Oudeweg: tussen Waarderweg en Prinsenbrug 2x2 rijstroken. Amsterdamsevaart kan een smaller profiel krijgen: 2x1 rijstrook
- Amsterdamsevaart kan verder ontlast worden door doortrekken Prins Bernhardlaan tot Oudeweg. Deze maatregel zorgt ook voor ontlasting van de Gedempte Oostersingelgracht, de Lange Herenvest en de verkeersknoop rond station Spaarnwoude. Consequentie is een verzwaring van de intensiteit op tracé Oudeweg - Camera Obscuraweg en kruisingen met de Waarderweg en de A. Hofmanweg
- Stedenbouwkundige studie inpassing vier sporen: kan aan noordzijde van het spoor
- Stedenbouwkundige studie inpassing water in Amsterdamsevaart tussen Spaarne en de Liede: kan met een minimum breedte van 11 meter
- Stedenbouwkundige studie doortrekken water vanaf Herenvest naar Gedempte Oostersingelgracht en langs Oudeweg: kan tot aan de Oudeweg
- Stedenbouwkundige studie naar inpassing van een langzaamverkeersroute als onderdeel van de regionale recreatieve route tussen duinen en Amsterdam. De gebiedsvisie voorziet in twee routes. Een snelle vrijliggende route aan de noordzijde van het spoor, een tweede aan de zuidkant die langzaam overgaat in het straatprofiel van de Amsterdamsevaart. Via Harmenjansweg en Papentorenvest worden beide routes doorgetrokken over het Spaarne naar de binnenstad.
- Studie Taskforce Ruimtelijke winst naar ontwikkelingsmogelijkheden knooppunt Spaarnwoude: gemengd programma in hoge dichtheid met oplossing voor parkeren, inpassen transferium en slechten barrière spoor. Vergroting gebruik en comfort station. Conclusie is vervat in het zogenaamde eilandmodel.
- Completeren van het waternetwerk door de Waarderpolder. Studie inpassing van een waterloop langs de Waarderweg naar de Amsterdamsevaart: alleen haalbaar mits aankoop grond in bedrijfsgebied. Studie waterloop tussen Industriehaven en Amsterdamsevaart: conclusie idem.



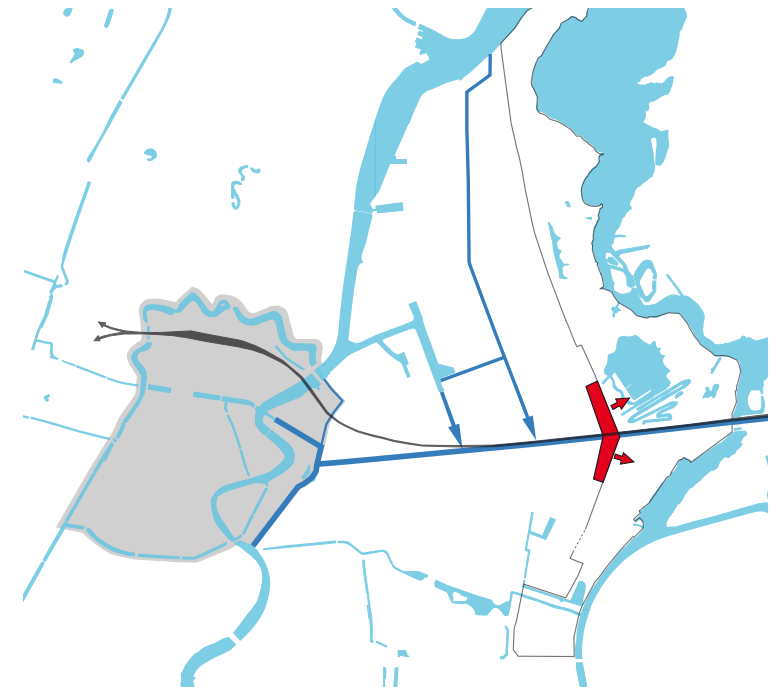
Gebiedsvisie Dragers:

De gebiedsvisie Oostradiaal onderscheidt 4 dragers. De dragers verbinden de deelgebieden met elkaar en garanderen de samenhang binnen het plangebied en verankering in de omgeving:

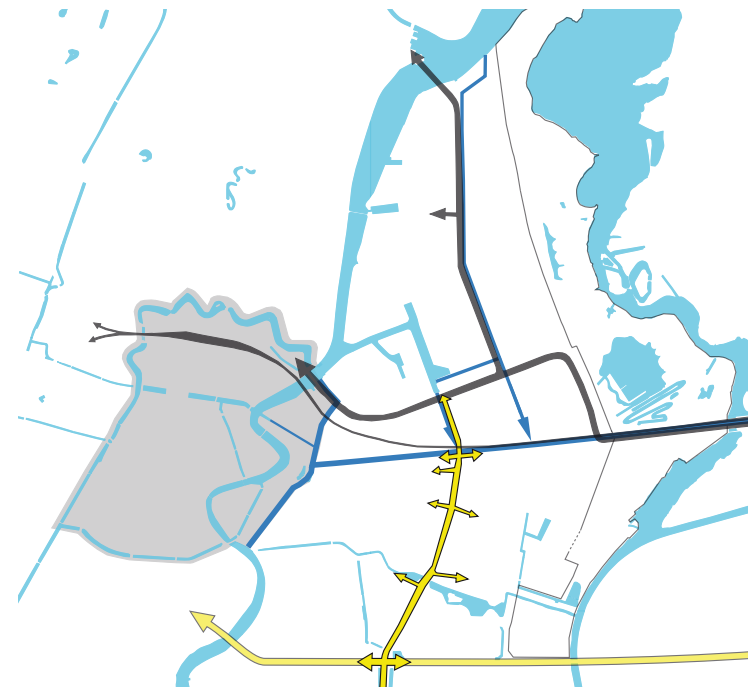
1. Het water in de Amsterdamsevaart maakt het hele gebied weer doorvaarbaar en zorgt in een keer voor een nieuw stedelijk woonmilieu.
2. De entree van de stad. Een nieuwe voorkant van de stad op de overgang naar het buitengebied, is georiënteerd op het buitengebied en ondersteunt het recreatieve gebruik.
3. Verlengde Prins Bernhardlaan; betekent een betere geleiding van het autoverkeer aan de oostzijde van de stad en een snellere fietsverbinding tussen stadsdeel Oost en de Waarderpolder. De barrierewerking van de aanwezige infrastructuur wordt zo opgeheven. De gebiedsvisie gaat uit van een onderdoorgang als beste waarborg voor de woon en verblijfskwaliteit rond de Amsterdamsevaart
4. De snelle doorgaande langzaamverkeers route aan noordkant van het spoor



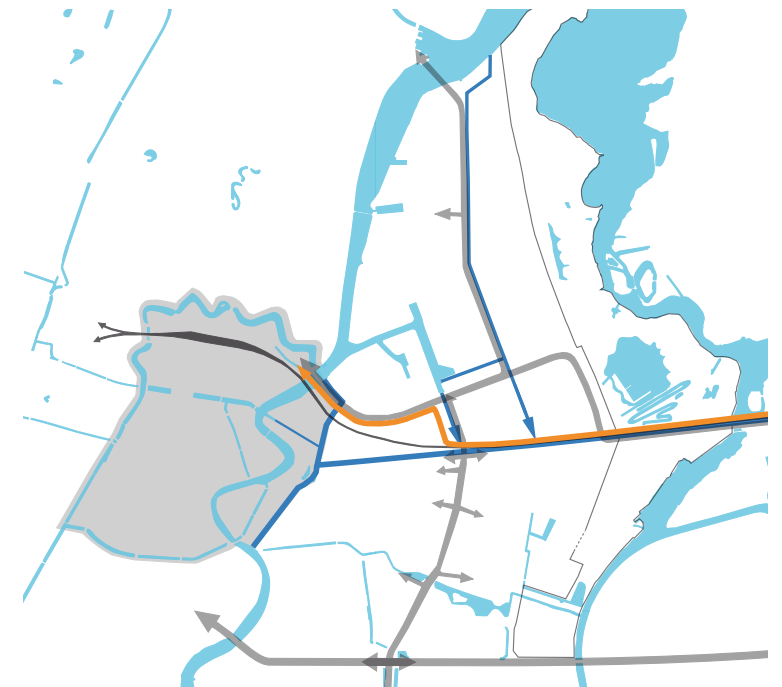
1. Water



2. Nieuwe entree



3. Verlengde Prins Bernhardlaan



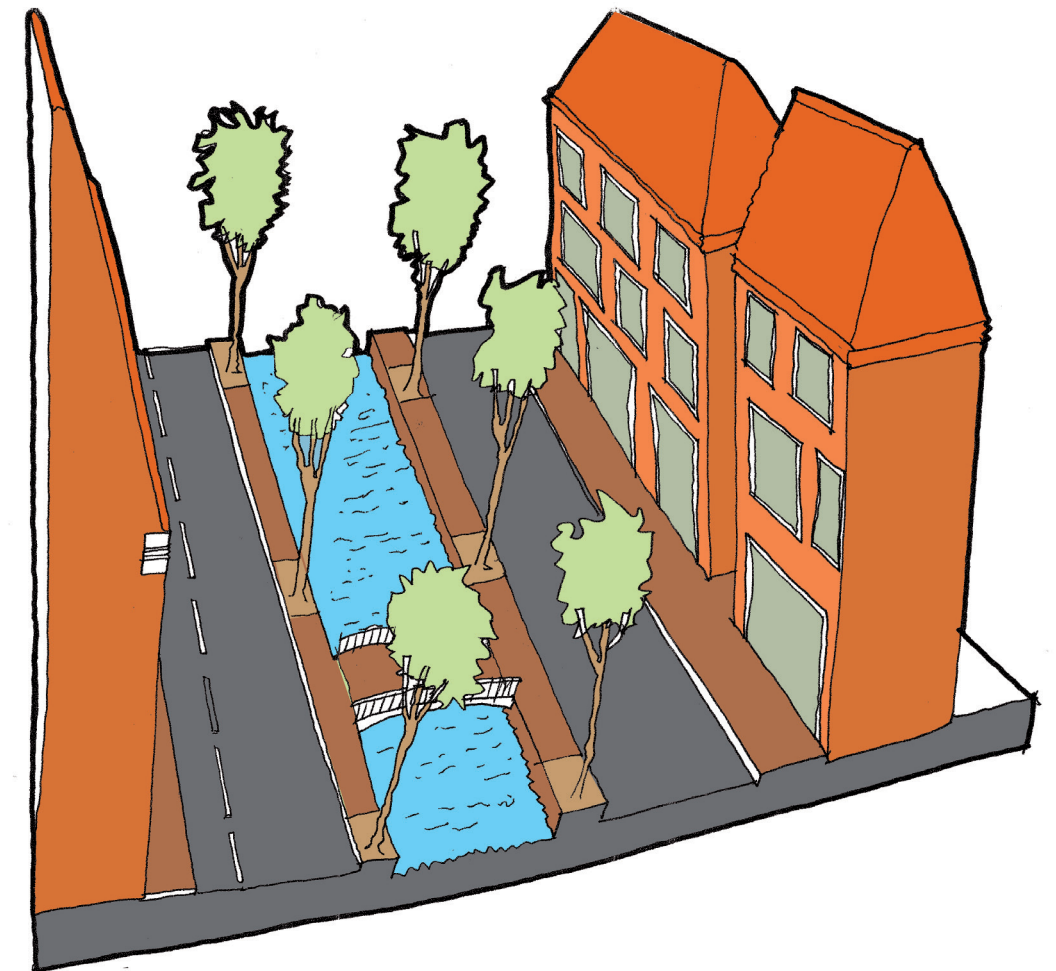
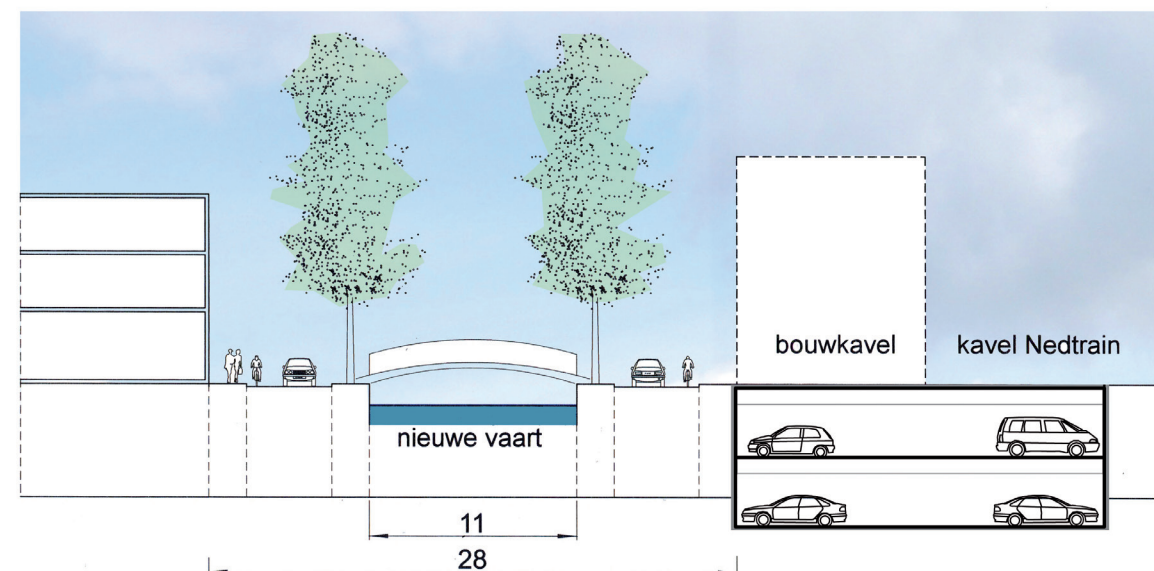
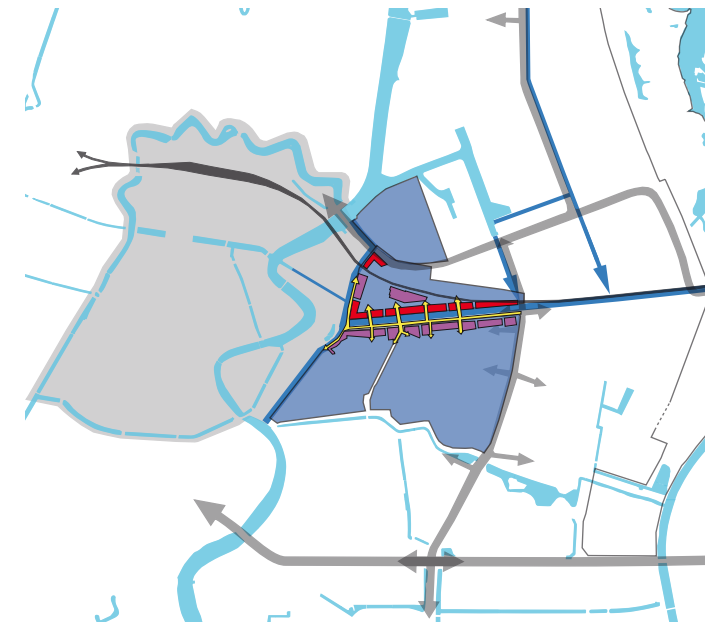
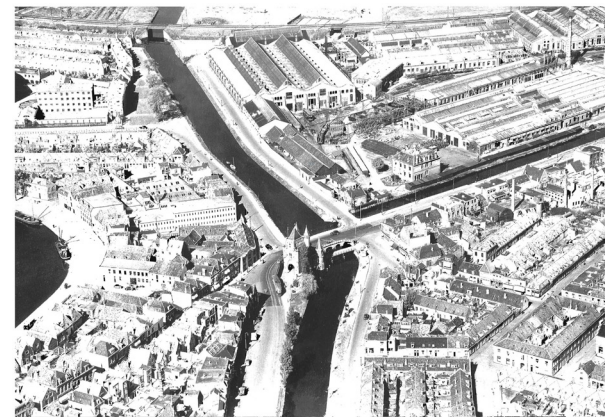
4. Doorgaande LV - route

De Plangebieden / 1. Amsterdamsevaart tussen Amsterdamse poort en Prins Bernhardlaan

Amsterdamse buurt wordt vergroot tot aan terrein Nedtrain. Langs de Amsterdamsevaart ontstaat in het profiel extra ruimte voor bebouwing en water als gevolg van een afname van de verkeersruimte. Voorstel resulteert in een smal aantrekkelijk grachtenprofiel. Om aan alle ruimteclaims tegemoet te komen worden de minimum maten van het water (11m) en de gevelafstand (28m) vastgelegd. De nieuwbouw is geschikt voor wonen en kleinschalige economische functies en staat zelfstandig tegen de NS-werkplaats of kan in samenhang met de herontwikkeling van delen van de NS-werkplaats worden ontwikkeld. Het water komt centraal te liggen in het profiel. Een positie die de landschappelijke waarde van het water versterkt en zich eenvoudig laat combineren met een compacte verkeersafwikkeling. Onder de nieuwbouw, en eventueel het water, komt een ondergrondse parkeergarage voor bewoners en mogelijk ook voor bezoekers van het centrum.

Oostersingelgracht

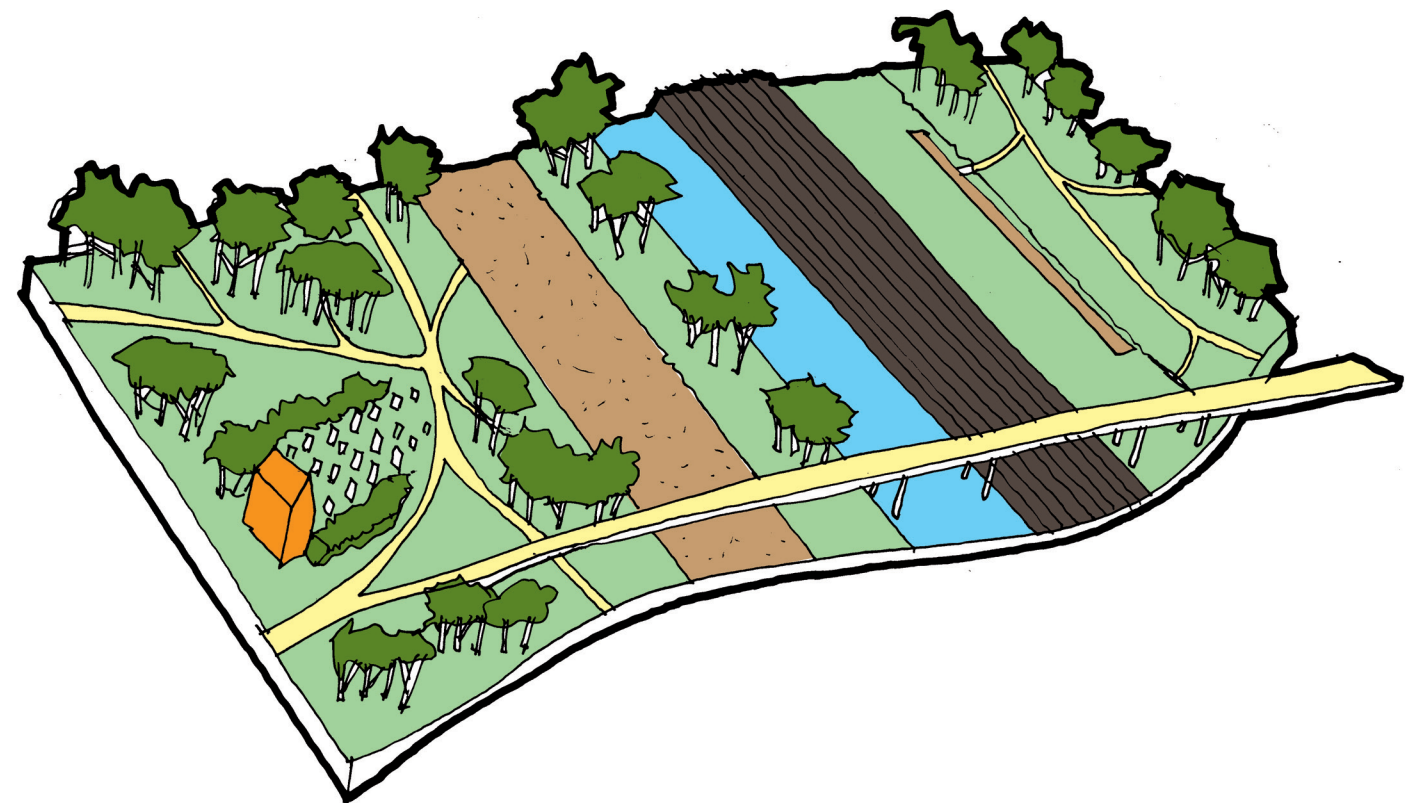
Het doortrekken van de Prins Bernhardlaan leidt ook tot afname van verkeer op de Gedempte Oostersingelgracht. Dit gegeven maakt het mogelijk de Amsterdamsevaart te verbinden met het Spaarne via de uit te graven Papentorenvest. Tegelijkertijd is onderzocht om de Oostersingelgracht terug te brengen volgens de situatie in 1972. Dit levert aan de kant van de NS-werkplaats een kleine extra bebouwingsstrook op. Het vervolg, de aansluiting van de oostersingelgracht op het Spaarne is bij verbreding tracé Oudeweg naar 2x2 nog niet mogelijk.



De Plangebieden / 2. Vaartpark

Door het versmallen van het profiel van de Amsterdamsevaart en het opheffen van de parallelweg ontstaat ruimte voor meer groen en extra bomenaanplant. Dit groen wordt ingezet als verbetering van de recreatiemogelijkheden voor de aangrenzende woonwijken. Het Vaartpark is samengesteld uit nieuwe en bestaande groenkavels, zoals de joodse begraafplaats. Enkele lanen, bijvoorbeeld over de oude spoordijk, smeden het geheel aaneen nog aangevuld met een fijnmazig padenstelsel. Dankzij de afname van de verkeersdruk komt het Vaartpark meer in de luwte te liggen.

Fietsroutes zorgen dat het park toegankelijker wordt vanuit de aangrenzende buurten. Doortrekking van de fietsverbinding Meerspoorpad over het spoor vult de ontbrekende schakel tussen woonwijken en Waarderpolder. De verbinding over/onder het spoor valt te combineren met de uitbouw van de knoop Spaarnwoude.

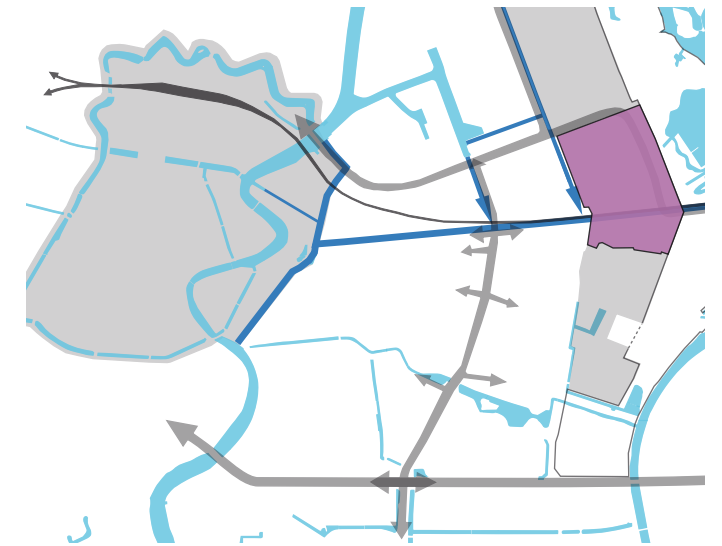


De Plangebieden / 3. Ov-knooppunt Spaarnwoude

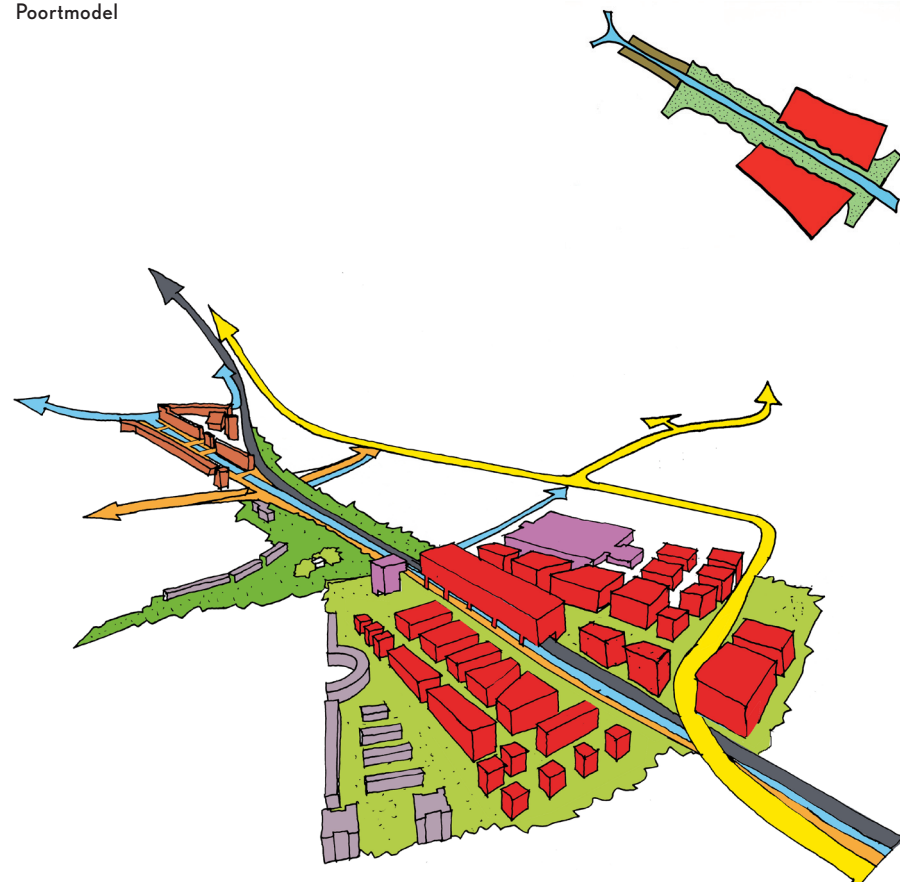
Mogelijkheden zijn hier voor een gemengd stedelijk programma waarbinnen het beoogde kantoorprogramma inpasbaar is. Uitgangspunt is dat het gebied zowel functioneel als qua verschijningsvorm een eigen identiteit krijgt. Bebouwing is op verschillende niveaus denkbaar, over het spoor heen of aan weerszijden ervan met een verbinding ertussen. De oostelijke bebouwingsrand is gelijk de entree van de stad. Inpassing van een transferium op dit OV-knooppunt biedt de kans om een deel van het autoverkeer aan de rand van de stad op te vangen.

Meerdere modellen zijn op deze locatie denkbaar. Voorwaarden zijn:

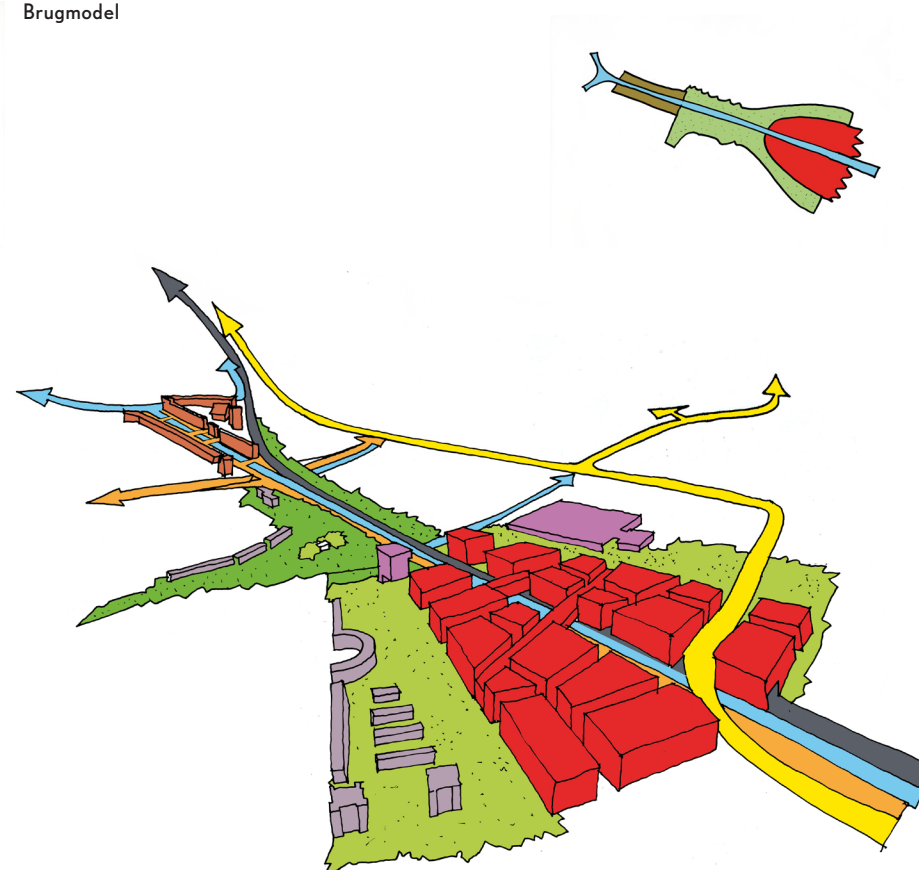
- Eén of meerdere verbindingen voor langzaam verkeer over het spoor
- Een comfortabel en beschut station voor de reiziger in plaats van de bestaande "plank in de wei"
- Continuïteit van de groene recreatieve uitloop naar het buitengebied om of door de knoop
- Voorkanten en plinten rondom in de bebouwing naar de openbare ruimte en de Amsterdamsevaart toe
- Minimale waterbreedte van de Amsterdamsevaart ook hier 11m
- Onder de bebouwing, uit het zicht, een grote parkeervoorziening



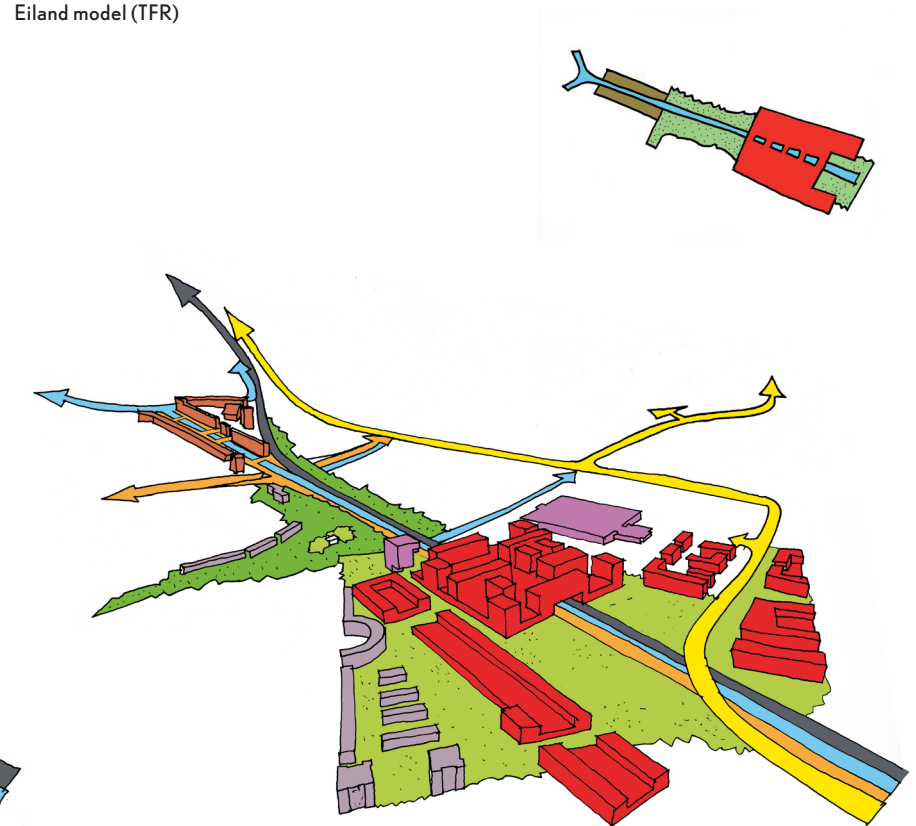
Poortmodel



Brugmodel



Eiland model (TFR)



De Plangebieden / 4. Liedepark

Het groene buitengebied wordt de voorkant van de stad. De stad krijgt een grens en de losse groengebieden samenhang. Het polderlandschap aan de Liede tegen de horizon van Haarlem: het Liedepark. De recreatieve waarde van het gebied zal toenemen. Nieuwe bebouwing langs de Camera Obscuraweg blijft, net als SaPlaZa, binnen de rode contour maar is georiënteerd op het Liedepark. Langs de rand komt een recreatieve route met zicht op het Liedepark. Voor het eerst krijgt de oostelijke stadsrand van Haarlem een publiek karakter. Extra oostwestverbindingen in de Waarderpolder zorgen voor grotere toegankelijkheid van het buitengebied vanuit het bedrijfsterrain.

