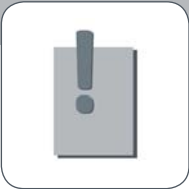
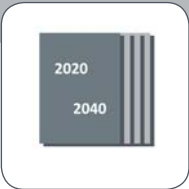


MERRY HILLS of HAARLEM

VISIE VOOR WESTELIJKE RANDWEG

	VOORWOORD	07	
	INLEIDING	09	
	het plangebied	11	
	aanleiding		
	probleemstelling		
	toelstanding		
	VIGEREND BELEID	13	
	structuurplan	15	
	metropolregio		
	visie Zuid-Kennemerland		
	“slow city” concept		
	woonvisie 2020		
	Mecanoo studie		
	conclusie		
	ANALYSE	21	
	groen Analyse	23	
	water Analyse	24	
	historische wateranalyse	25	
	ecologische hoofdstructuur	26	
	infrastructuur	27	
	openbaar vervoer	28	
	fietsnetwerk	29	
	langzame verkeersverbinding	30	
	recreatieve trekpleister	31	
	functies	32	
	sociale analyse	33	
	conclusies analyse	34	
	SCENARIO'S	37	
	“corridors” (Lina)	38-39	
	“merry hills/hide & seek” (Egle)	40-41	
	“S-N+E-W” (Rolinde)	42-43	
	“Centrum tunnel” (Michiel)	44	
	scenario conclusies	46	
	DEFINITIEVE CONCEPT	47 -49	
	ZOOM IN'S	51-77	
	the Green Corridor	51-59	
	finishing the City	61-68	
	making the Merry Hill	69-77	



MENSEN BEWEGEN ZICH DOOR DE STAD VAN OOST NAAR WEST VAN NOORD NAAR ZUID EN TERUG. HIERBIJ WORDT ER VAAK NIET STIL GESTAAN BIJ DE VELE KRUISINGEN, WEGEN, BUURTEN EN GROENGEBIEDEN DIE HIERBIJ GEDACHTELOOS WORDEN GEPASSEERD. GEBIEDEN DIE DOOR ANDERE MENSEN UITGEBREID ZIJN DOORDACHT, MAAR OOK GEBIEDEN DIE IN DE LOOP DER TIJD STEEDS ONDERHEVIG ZIJN GEWEEST AAN WISSELENDE IDEEËN EN PLANNEN.

DE WESTELIJK RANDWEG IS ZO'N GEBIED. IN DE LOOP DER TIJD ZIJN ER STEEDS WEER NIEUWE PLANVORMINGEN LANGS DEZE WEG ONTSTAAN EN IS HET GROTERE GEHEEL UIT HET OOG VERLOREN. HET GEVOLG; EEN ZEER BELANGRIJKE VERKEERADER DIE DOOR VELE MENSEN ELKE DAG WORDT GEPASSEERD, ZONDER GOED AAN TE SLUITEN OP DE OMLIGGENDE OMGEVING.

DE GEMEENTE HAARLEM EN DRIE STUDENTEN VAN DE ACADEMIE VAN BOUWKUNST TE AMSTERDAM SLOTEN DE HANDEN IN ÉÉN IN EEN PRAKTIJKATELIER WAARIN DIT HELE GEBIED OPNIEUW WERD ONDERZOCHT.

IN DIT VOORWOORD WILLEN WIJ GRAAG EEN AANTAL MENSEN BEDANKEN DIE HEBBEN MEEGEWERKT AAN DIT ONDERZOEK EN DE UITEINDELIJKE PLANNEN. ALLEREERST BEDANKT TIM DE RUDDER EN MIENEKE ZIJLMANS VOOR HET BEGELEIDEN VAN HET ATELIER. OOK WILLEN WE GRAAG MAX VAN AERSCHOT EN NICO VAN BOCKHOOVEN BEDANKEN VOOR HET ORGANISEREN VAN HET ATELIER.

DIT RAPPORT WAS NIET TOT STAND GEKOMEN ZONDER DE HULP VAN: HUGO ROTS, MARTINE DE GRAAF, DIK VONK, ERHARD FÖLLMI, JAN DEKKER, PAU TJIOE KHO EN ROLF TIERKSTRA.

DAARNAAST WIL IK ALLE COLLEGA'S VAN DE AFDELING RUIMTELIJK BELEID BEDANKEN VOOR DE HULP EN ONDERSTEUNING VAN HET PRAKTIJKATELIER. IN HET BIJZONDER WIL IK MARIJKE VAN DONGEN BEDANKEN VOOR HAAR HULP.

WIJ WENSEN JULLIE VEEL PLEZIER MET HET LEZEN VAN DIT RAPPORT EN WIJ HOPEN DAT MET HET TOT STAND KOMEN VAN HET RAPPORT DE WESTELIJKE RANDWEG NOOIT MEER GEDACHTELOOS ZAL WORDEN GEPASSEERD EN DAT VEEL NIEUWE BAANBREKENDE PLANNEN VOOR DIT GEBIED ZULLEN VOLGEN.

LINA BULOVAITE, EGLE RAMANAUSKAITE EN ROLINDE DE SMIDT

INLEIDING



**HET PLANGEBIED**

Het plangebied is gelegen aan de westrand van Haarlem, de Westelijke Randweg. De Westelijke Randweg heeft een belangrijke verkeersregulerende functie en gaat ook in de toekomstige plannen van Haarlem een belangrijke rol vervullen. De Westelijke Randweg wordt onderdeel van de stadsring, de tweede ring rondom Haarlem die de binnenstad van verkeer beoogt te ontzien. Ten oosten van de Randweg ligt de stad, terwijl aan de westzijde voornamelijk agrarische landen liggen, naast enkele woongebieden en Bloemendaal.

Vormt de Westelijke Randweg een ongewenste barrière tussen stad en land, of een gewenste begrenzing van het stedelijk weefsel?

Op het moment worden er langs de Westelijke Randweg verschillende plannen gemaakt door de gemeente.

AANLEIDING

De aanleiding voor het schrijven van een overkoepelende visie over de Westelijk Randweg is de behoefte van de gemeente Haarlem aan een visie die dieper ingaat op de verknoping van de verschillende ecologische, landschappelijke, stedenbouwkundige en verkeerskundige elementen in het gebied. De visie op de Westelijke Randweg als geheel kan vervolgens dienen als leidraad voor de verschillende deelprojecten langs de Randweg.

De gemeente heeft vier studenten van de Academie van Bouwkunst (Amsterdam) gevraagd deze visie te vervaardigen. Gedurende vijf maanden hebben zij vanuit de afdeling Ruimtelijk Beleid, begeleid door het team stedenbouw en planologie, gewerkt aan de visie “Merry Hills”

PROBLEEMSTELLING

De Westelijke Randweg is en blijft een belangrijke verkeersader voor de gemeente Haarlem die naast een gebiedsontsluitende functie ook functioneert op een grotere schaal in de regio. Voor het Oost-West verkeer in Haarlem vormt de Randweg op verschillende plekken een meer of minder problematische kruising, in eerste instantie voor langzaam verkeer. De inwoners van Haarlem ervaren daarnaast weinig tot niet de nabijheid van het Kennemer Duinlandschap. In Noord Zuid richting ondervindt de Westelijke Randweg hinder van de verschillende verkeersstromen die vanuit oost-west richting passeren.

DOELSTELLING

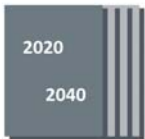
Het doel van deze visie is het beter verknopen van de Westelijke Randweg in het huidige gebied. Daarbij worden oplossingsrichtingen geboden voor het meer beleefbaar maken van het nabije landschap voor de inwoners en waar mogelijk het slechten van de barrièrewerking. In de visie komen verschillende elementen aan bod. Er wordt gekeken naar de verkeerstructuur, het landschap, de wijken en woonbuurten langs het gebied en de ecologie. Drie locaties die binnen de visie een cruciale rol vervullen, worden verder uitgewerkt.

VIGEREND BELEID

2020

2040





VIGEREND BELEID

Voordat er een visie kan worden gemaakt moet er eerst een overzicht worden weergegeven van de relevante beleidsvisies die uitspraken doen over de Westelijke Randweg.

STRUCTUURPLAN HAARLEM 2020

Vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlem op 20 april 2005.

In 2005 heeft de gemeente Haarlem het structuurplan vastgesteld. Dit plan doet verschillende uitspraken over de ontwikkeling van de gemeente tot 2020.

Vanuit het structuurplan kunnen de volgende uitgangspunten worden meegenomen.

Het structuurplan gaat uit van verschillende lagen die de hoofdstructuur bepalen die van belang is voor de stad. De eerste laag is die van het groene en blauwe netwerk. De tweede die van bereikbaarheid en infrastructuur. De derde laag is de bebouwingslaag.

Per thema wordt kort ingegaan op de visie omtrent dit thema. Alleen de thema's die van belang zijn voor de Westelijke Randweg worden hieronder kort behandeld.

Groen:

Op het gebied van groen moet de gebruikersintensiviteit verder worden vergroot. De ecologische hoofdstructuur wordt versterkt. De kwaliteit van het oppervlaktewater wordt verbeterd en ook de belevingskwaliteit van het water moet verder omhoog.

Infrastructuur:

Op het gebied van infrastructuur gaan er aantal veranderingen plaats vinden. Zo zal de entree-functie van de Amsterdamsevaart worden verplaatst naar de Oudeweg. De Westelijke Randweg moet beter worden verbonden op de Schipholweg. Ook wordt er een Oostweg aangelegd in de Waarderpolder.

Het OV moet worden verbeterd aan de hand van het realiseren van een lightrain en een vertramming van de zuidtangent.

Bebouwingslaag:

Binnen Haarlem zelf is er niet meer zo veel ruimtes om verder uit te breiden. Om bebouwing in Haarlem te kunnen realiseren moet er gekeken worden naar locaties binnen de huidige structuur. Voor uitbreidingen op gebied van wonen wordt er gezocht naar verdichtinglocaties.

De Westelijke Randweg:

Ook voor de Westelijke Randweg heeft het structuurplan een aantal speerpunten op genomen. Gedeeltes van de Westelijke Randweg worden verbouwd. Er komt plaats voor studenten woningen, seniorenwoningen, werken, onderwijs en maatschappelijke voorzieningen. Er komt een betere ontsluiting voor het openbaar vervoer. De cultuurhistorische positie van de Zijlweg wordt weer in ere hersteld. De vormgeving van de overbouw is markant zodat het als een landmark in zijn omgeving kan staan.

In de bocht van de Westelijke Randweg kan de zuidelijk entree van Haarlem worden

gemanifesteerd. Hieraan kan een multifunctionele identiteit worden meegegeven met meervoudig grondgebruik, open water in een parkachtige setting. Hierin zal dan plaats worden gemaakt voor 10.000 m² aan kantoren en voorzieningen. Ook hier kan woningbouw een plaats krijgen. Dit alles moet plaats vinden met een dichtheid die niet af doet aan de ecologische hoofdstructuur. Deze ontwikkeling kunnen alleen plaatsvinden als er een alternatief wordt gevonden voor de volkstuinen.

VISIE ZUID-KENNEMERLAND BEREIKBAAR DOOR SAMENWERKING

Is net vastgesteld door de gemeenteraad

Deze visie is een belangrijke visie voor de samenwerking van de verschillende gemeente op gebied van infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer. De visie geeft inzicht in de richting die het komende beleid op gaat. Daarnaast wordt er inzicht gegeven in de knelpunten en worden er handvatten gegeven om deze knelpunten op te lossen.

Het netwerk van Zuid-Kennemerland wordt aangehaakt op het landelijk netwerk. Er worden oplossingen gezocht om het openbaar vervoer beter met de centra te verbinden. De ruimtelijke en economische dynamiek zal versterkt worden. Ook de leefbaarheidproblemen als gevolg van verkeer worden aangepakt.

Knelpunten:

Er zijn nu geen goede oost-west verbindingen met als gevolg dat er geen echte ring om Haarlem kan ontstaan. Ook de route over de A9 is niet eenduidig. In bepaalde woonkernen is veel overlast van doorgaand verkeer.

HOV/bus kan beter worden ontwikkeld door de Zuidtangent. De Zuidtangent ondervindt op het moment nog problemen in het centrum van Haarlem.

Op gebied van openbaar vervoer met de trein ontbreekt het nog aan een verbinding met het midden van Nederland. Daarnaast is Haarlem niet gekoppeld aan het nachtnet.

Maatregelen:

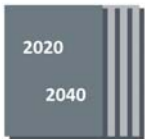
Een verbetering van de doorstroom van de A9 voor zowel het autoverkeer als het HOV. De bestaande verbindingen zullen worden versterkt en behouden.

Er moeten meer en snellere spoorwegverbindingen komen. Haarlem moet worden aangemerkt als volwaardige intercity stad en worden aangesloten op het nachtnet.

Er moet een volwaardige ringstructuur komen die op twee schaalniveaus werkt. De eerste ring zal bestaan uit N206, N205, A9, A22/A208. Een schakel die daarbij gelegd moet worden is de connectie tussen de N206 en de N205. Ook moet er een rechtstreekse verbinding komen tussen de A208 en de A22/A9.

De tweede ring bestaat uit de N208 en de Prins Bernhardlaan. Tussen deze twee wegen komen nog twee extra verbindingen die ervoor zorgen dat er een gesloten ring ontstaat. Door het realiseren van deze ring kan de kleinere binnengelegen ring weer zijn oorspronkelijke functie als centrum- en parkeerroute aannemen.

In dit document gaat de Westelijke Randweg deel uit maken van een verkeersring om Haarlem heen. Het is hierbij belangrijk dat de weg ook echt een dragende functie krijgt. Dit kan worden



VIGEREND BELEID

bereikt door een aantal extra verbindingen aan te leggen die een betere ontsluiting geven op de andere dragende wegen.

Een goede doorstroom op de Westelijk Randweg is ook belangrijk om de ring om Haarlem goed te laten functioneren. Belangrijk hierbij is het niet te vaak doorkruisen van de Westelijk Randweg met oost-west verbindingen. Dit mag echt niet ten koste gaan van de bereikbaarheid van de weg en de omliggende gebieden. De Westelijk Randweg moet geen barrière gaan vormen.

LANGZAMESTAD

De druk van het gemotoriseerd verkeer in de stad neemt steeds verder toe met als gevolg meer files en vervuiling. Om deze problemen tegen te gaan is er onderzoek gedaan naar consequenties van het omlaag brengen van rijsnelheden en de effecten daarvan op de stad, de reistijd, het geluid, de veiligheid en de milieuvervuiling. Hierbij komt naar voren dat het omlaag brengen van de maximale snelheid aanzienlijk verschil kan maken op al deze aspecten.

Als de maximale snelheid wordt vertraagd kan dit ook nieuwe kansen bieden op gebied van vormgeving. Er zijn minder grote zones nodig tussen de weg en de bebouwing van de weg zodat er nieuwe ruimte ontstaat om functies in te herbergen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan brede en groen vormgeven boulevards.

WOONVISIE HAARLEM 2006-2012

Vastgesteld in April 2006

De woonvisie gaat voor een duurzaam, dynamisch en op ontwikkeling gericht woonbeleid. De woonvisie is vooral een uitnodiging om te investeren in de productie van nieuwe huizen en een goed woonklimaat.

Haarlem is op het moment al een gewilde woonstad waarbij de helft van de woningen eengezinswoningen zijn. De andere helft zijn meergezinswoningen. Van de totale voorraad is één derde in bezit van een corporatie.

De Woonvisie is met name een uitnodiging om partners en partijen te stimuleren te investeren in de productie van een nieuwe woningvoorraad.

Vanwege de vergrijzing zal er een grote druk komen te staan op senioren woningen. Het bouwen van nultredenwoningen is dan ook noodzakelijk.

De studentenwoningen in Haarlem zijn nu voldoende maar er moeten nieuwe projecten komen om het stijgende aantal studenten op te vangen en voor verversing in de woningvoorraad te zorgen. Daarnaast komen er meer eengezinswoningen om de doorstroom vanuit sociale huur flats te stimuleren.

Er zal worden ingezet op meer binnenstedelijk projecten waarbij gebruik kan worden van herstructurering, nieuwbouw en verdichting.

Er komen afspraken over het behoud van de goedkope woningvoorraad.

STUDIE OVERBOUWING WESTELIJKE RANDWEG

Campus Park Haarlem

In April 2004 is in opdracht van de Provincie Noord-Holland en de Gemeente Haarlem een plan gepresenteerd voor het campusgebied van Haarlem. Dit plan ontworpen door Mecanoo architecten omvat een plan om een deel van de Westelijke Randweg te overbouwen.

Aangezien Haarlem geen uitbreidingslocaties meer heeft is er voor het Campusgebied gezocht naar een manier om te verdichten. Hierbij is rekening gehouden dat het HBO (Hoge School InHolland) en het MBO (NOVA College) in ontwikkeling zijn. Een oplossing met meervoudig grondgebruik was noodzakelijk.

In het plan zijn de volgende uitgangspunten opgenomen:

- Het slechten van de barrière veroorzaakt door de Westelijke Randweg voor het langzame verkeer.
- De waterverbinding tussen de Houtvaart en de Regentessevaart herstellen
- Vanwege hoge dichtheid van gebouwen extra aandacht geven aan groen
- Integratie van de verschillende onderwijsinstituten.

Om de uitgangspunten te realiseren is het volgende plan tot stand gekomen:

- De Westelijke Randweg tussen de hoge school InHolland en het NOVA College overbouwen met een park en verschillende gebouwen.
- Het park gebruiken als verbinding tussen verschillende functies.
- Bestaande sloot langs spoordijk verbreden.
- Ontsluiting verkeer langs de randen van het gebied en parkeren onder het park
- Hoofdfiets verbinding door het park.
- Realisatie van een nieuw station bij de kruising van de spoordijk en de westelijke randweg.

METROPOOLREGIO AMSTERDAM

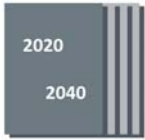
Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040

Het ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 is onder regie van de gemeente Amsterdam, Almere, Haarlem, Flevoland en de provincie Noord-Holland uitgegeven in februari 2008. Het plan schetst de condities voor de toekomstige inrichting van de metropoolregio.

De Noordvleugel van de Randstad heeft een belangrijke functie voor de Nederlandse economie. Om de huidige internationale concurrentiepositie te behouden en te versterken heeft de Noordvleugel zichzelf de vraag gesteld “Hoe kan de netwerkregio Noordvleugel zich ontwikkelen tot een internationaal concurrerende Europese metropool in 2040?”. In de plannen moet ruimte gecreëerd worden voor een hoogwaardig en duurzaam leef- en woonmilieu waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen en willen verblijven.

De plannen hebben ingrijpende gevolgen voor het gebied. Zo zal een aantal functies verder moeten worden geconcentreerd. Wonen, werken en recreëren zullen meer in toegewezen gebieden gaan plaatsvinden, waarbij nadrukkelijk wordt erkend dat voor de levendigheid van de metropool er werkgelegenheid de binnensteden moet blijven bestaan. Maar er zal ook bestaand groen verdwijnen om nieuwe bedrijfslocaties te kunnen aanbieden.

Het Ontwikkelingsbeeld is gericht op het bieden van een robuuste duurzame ruimtelijke structuur, waarin allerlei ontwikkelingen samenhangend kunnen plaatsvinden. Het verder



VIGEREND BELEID

verdichten en transformeren van het afgesproken verstedelijkt gebied vormt een belangrijk element. Een daaraan verbonden aandachtspunt is het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio. Een ander punt is het behouden en verbeteren van de groenblauwe zones. Tot slot wordt nadrukkelijk ingezet op een duurzame ontwikkeling van de metropool.

Het Ontwikkelingsbeeld vormt vooral alle metropoolpartners de basis voor de op te stellen structuurvisies.

CONCLUSIE

Vanuit het structuurplan komt duidelijk naar voren dat bij een nieuwe visie op de Westelijk Randweg de Westelijke Randweg kan worden aan gemerkt als kwalitatieve verblijfsruimte, waarbij een brug wordt gelegd tussen het landschap en de bebouwing en waar ook nieuwe woningbouw een plaats kan krijgen als gebruik wordt gemaakt van een overbouwing van de Westelijke Randweg. In combinatie met de aanbevelingen van de langzame stad kan de Westelijk Randweg worden omgevormd naar een “slow city boulevard” waar meerdere functies samen komen en de auto-snelheden worden aangepast. De geluidsoverlast, emissies en veiligheid worden dan ook aanzienlijk beter.

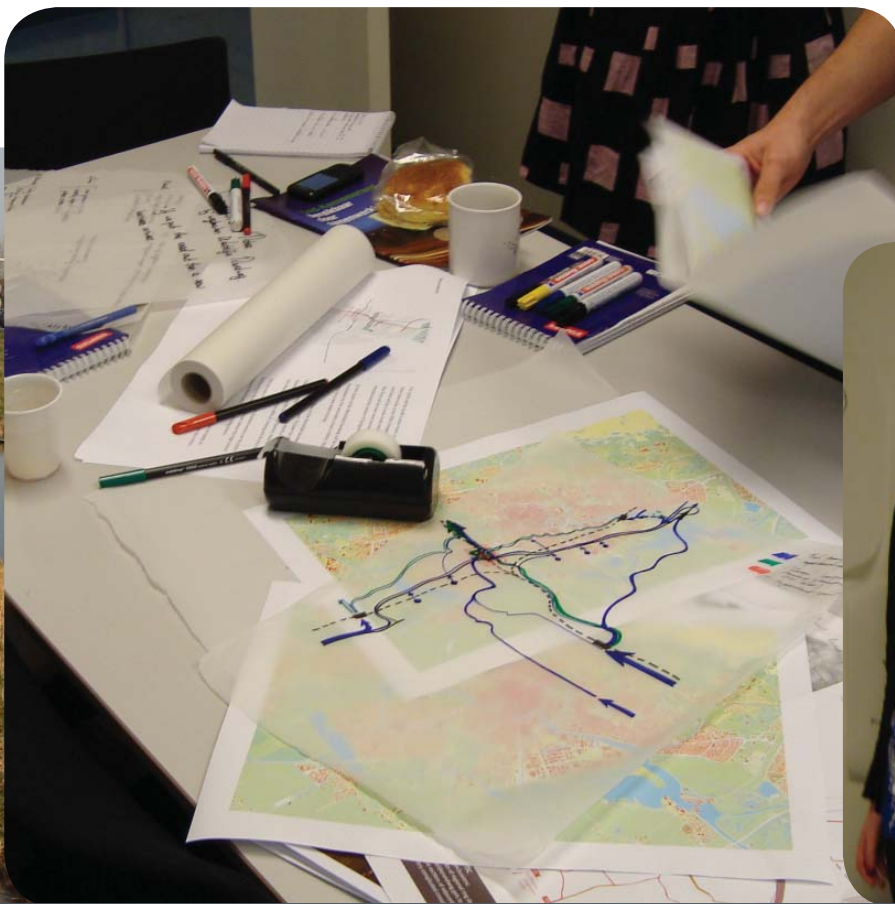
De woonvisie zet in op betaalbare duurzame woningbouw waarbij er met name wordt ingezet op ééngezinswoningen, senioren woningen en woningen voor studenten. Bij het realiseren van woningbouw op of langs de Westelijke Randweg kan hier dan ook rekening mee worden gehouden.

De visie Zuid-Kennemerland zet in op een samenwerking tussen de verschillende gemeentes om op die manier een betere verkeersstructuur te realiseren rond Haarlem en de omliggende gemeentes. Belangrijk onderdeel hierin is de Westelijke Randweg die onderdeel gaat uitmaken van de binnenring rond Haarlem. De Westelijke Randweg blijft dus zijn belangrijke doorstroombaan behouden.

De visie van de metropoolregio sluit zich aan bij de visie om wonen en werken meer te verdichten en het groen verder te verbinden. Ook de bereikbaarheid speelt een belangrijke rol in deze visie. De Mecanoo studie heeft onderzocht hoe het campusgebied kan worden vormgegeven. Hierbij is gebruik gemaakt van overbouwing van de Randweg. Deze oplossing bleek uiteindelijk niet te werken. Dit omdat de kosten van de overbouwing uiteindelijk toch tegen vielen.



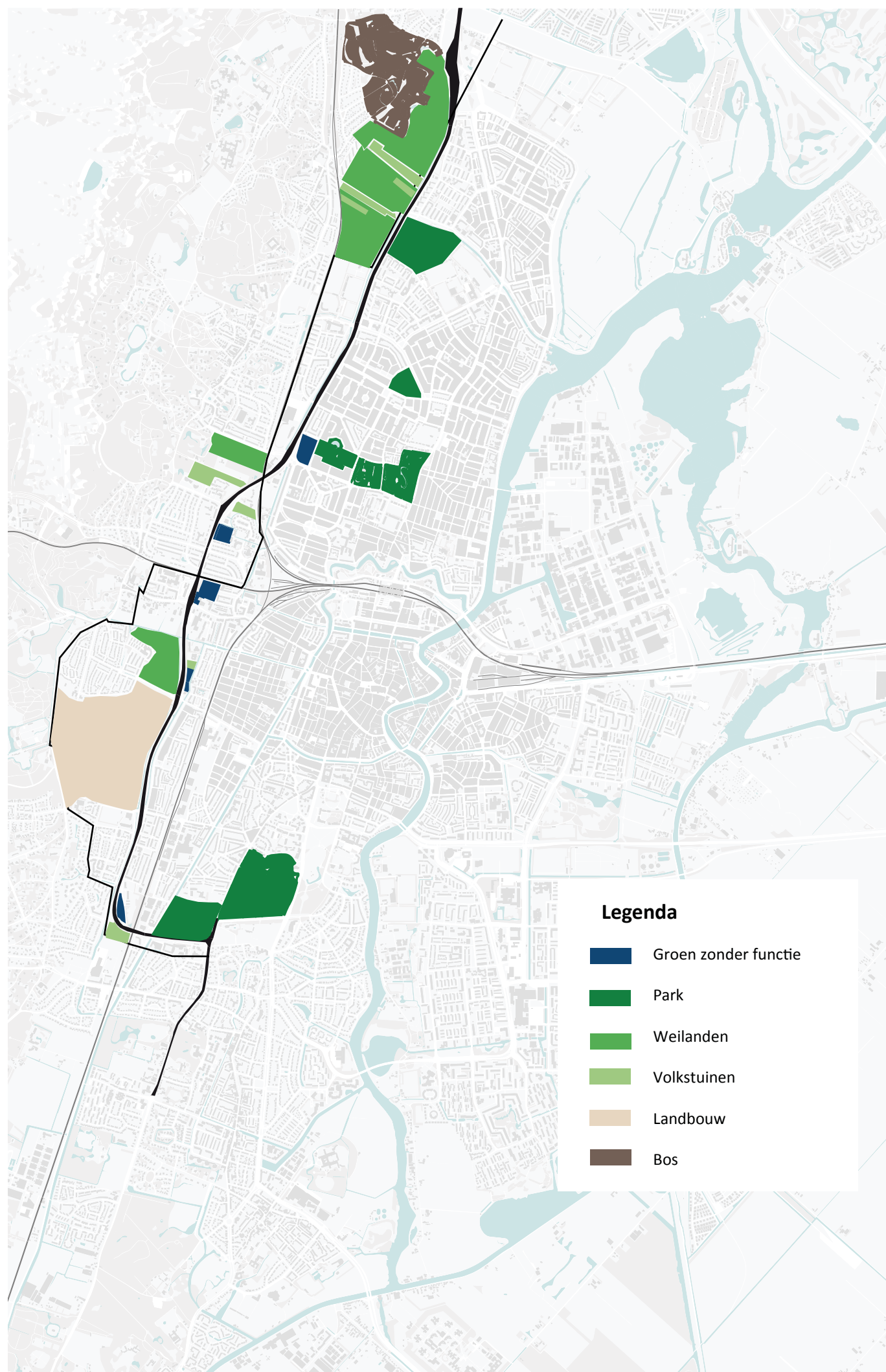
ANALYSE





GROEN ANALYSE

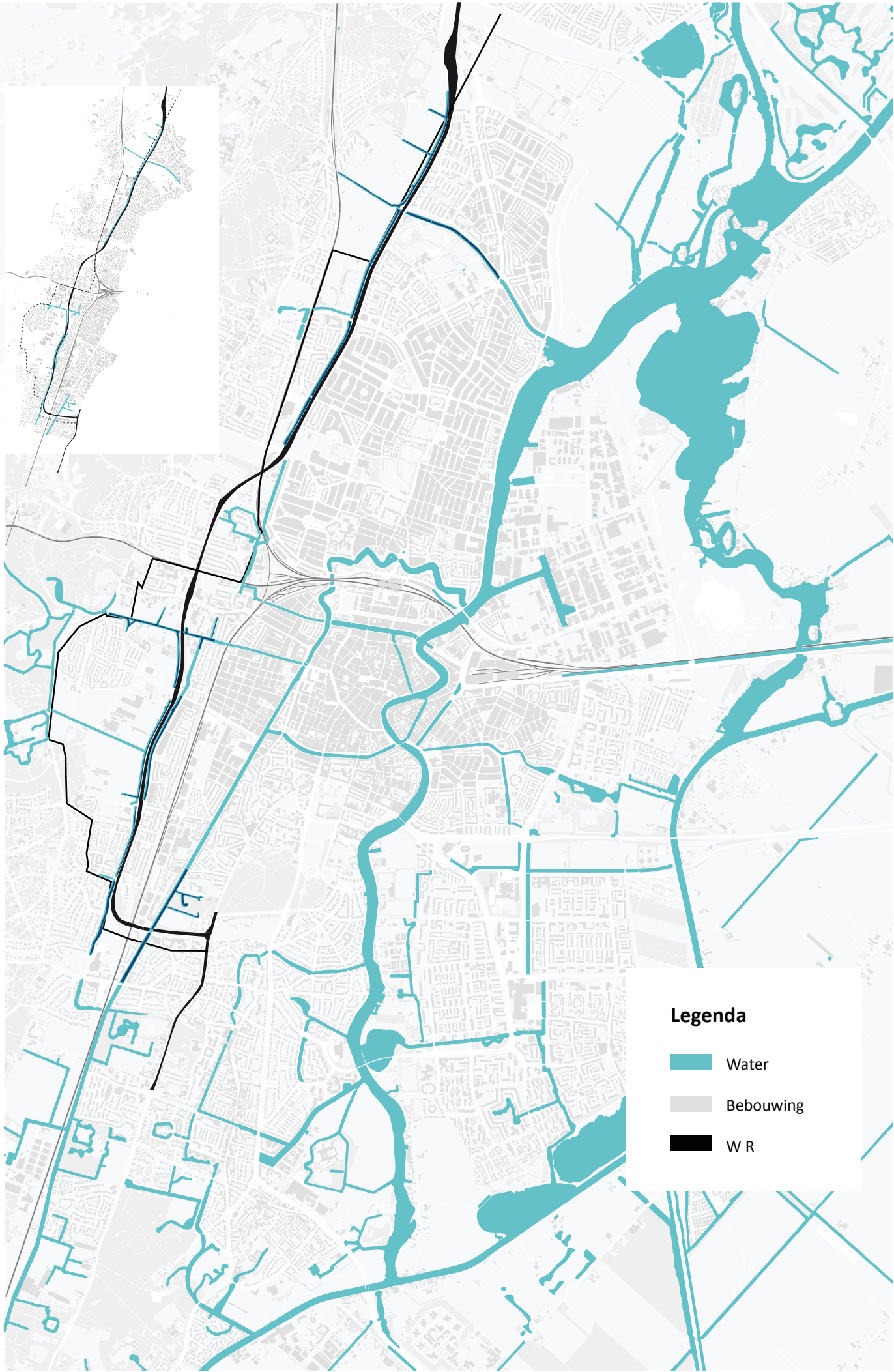
HET MEESTE GROEN BEVINDT ZICH IN HET NOORDEN EN ZUIDEN VAN DE WESTELIJKE RANDWEG. DE VERBINDINGEN TUSSEN OOST EN WEST ONTBREEKT ECHTER. ROND HET CENTRALE GEDEELTE VAN DE RANDWEG HEEFT HET GROEN EEN MEER AGRARISCH KARAKTER EN IS HET ERG VERSNIPPERD EN ONDERONTWIKKELD.





WATER ANALYSE

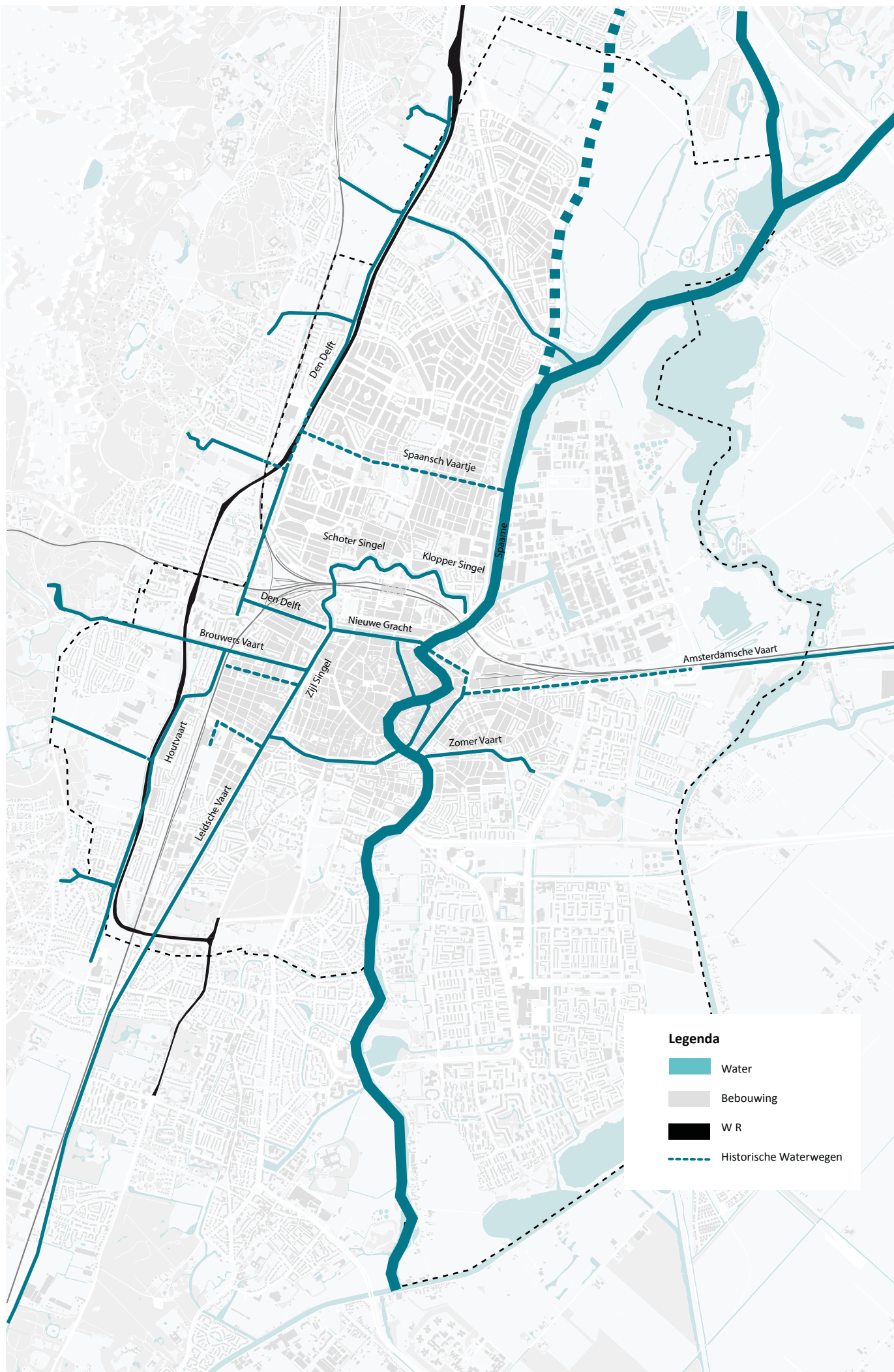
DE WATERSTRUCTUUR IS ERG VERSNIPPERD. OP HET MOMENT ZIJN ER TWEE TYPEN WATER DIE ZIJN VERSNIPPERD, HET DUINWATER, WAT DOOR FILTERING VAN HET ZAND IN DE DUINEN ZEER SCHOON IS, EN HET MEER VERVUILDE STADSWATER. IN DE SPOREN DRIEHOEK KAN HET WATER BETER WORDEN VERBONDEN EN WORDEN GEBRUIKT VOOR TRANSPORT.





HISTORISCHE WATERANALYSE

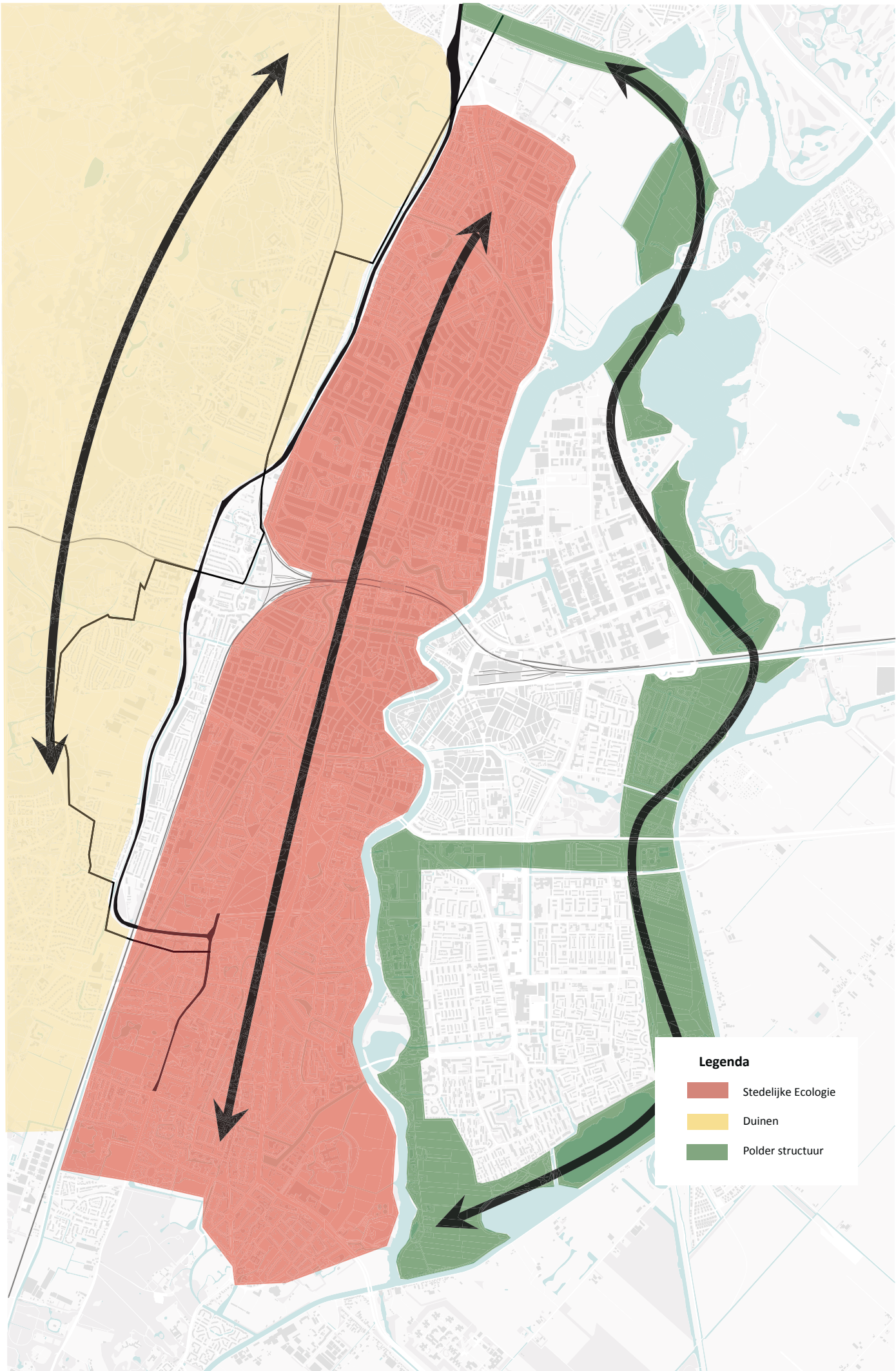
DE HOOFDHISTORISCHE WATERROUTES WAREN DE RIVIER HET SPAARNE EN DE KANALEN NAAR AMSTERDAM EN LEIDEN. DE STAD HAD OOK EEN KLEINERE RING VAN WATERROUTES VOOR LOCAAL GEBRUIK. SOMMIGE VAN DEZE WATERGANGEN ZIJN MET DE TIJD VERVANGEN DOOR ONDERGRONDSE PIJPEN DIE HET WATER BOVENGRONDSE ONZICHTBAAR MAKEN. NU IS HET WATERSYSTEEM GEEN AANGESLOTEN GEHEEL MEER. DOOR DE HISTORISCHE WATERGANGEN TERUG TE BRENGEN, KAN HET NETWERK WORDEN HERSTELD EN HET GEBRUIK VOOR RECREATIE WORDEN GESTIMULEERD.





ECOLOGISCHE HOOFDSTRUCTUUR

ER ZIJN DRIE HOOFD ECOLOGIEGEBIEDEN, DE DUINEN, DE STAD EN DE POLDER STRUCTUUR. ALLE DRIE DEZE GEBIEDEN ZIJN IN NOORD ZUID RICHTING GEORIËNTEERD. ELKE GEBIED HEEFT ZIJN EIGEN ECOLOGISCHE STRUCTUUR MET VEGETATIE EN DIERSOORTEN DIE NIET MIXEN MET DE ANDERE GEBIEDEN IN OOST-WEST RICHTING. DESONDANKS IS HET BELANGRIJK DEZE VERBINDINGEN TE MAKEN, VOORNAMELIJK VOOR RECREATIE EN VOOR DE BELEVING VAN DE NATUUR.



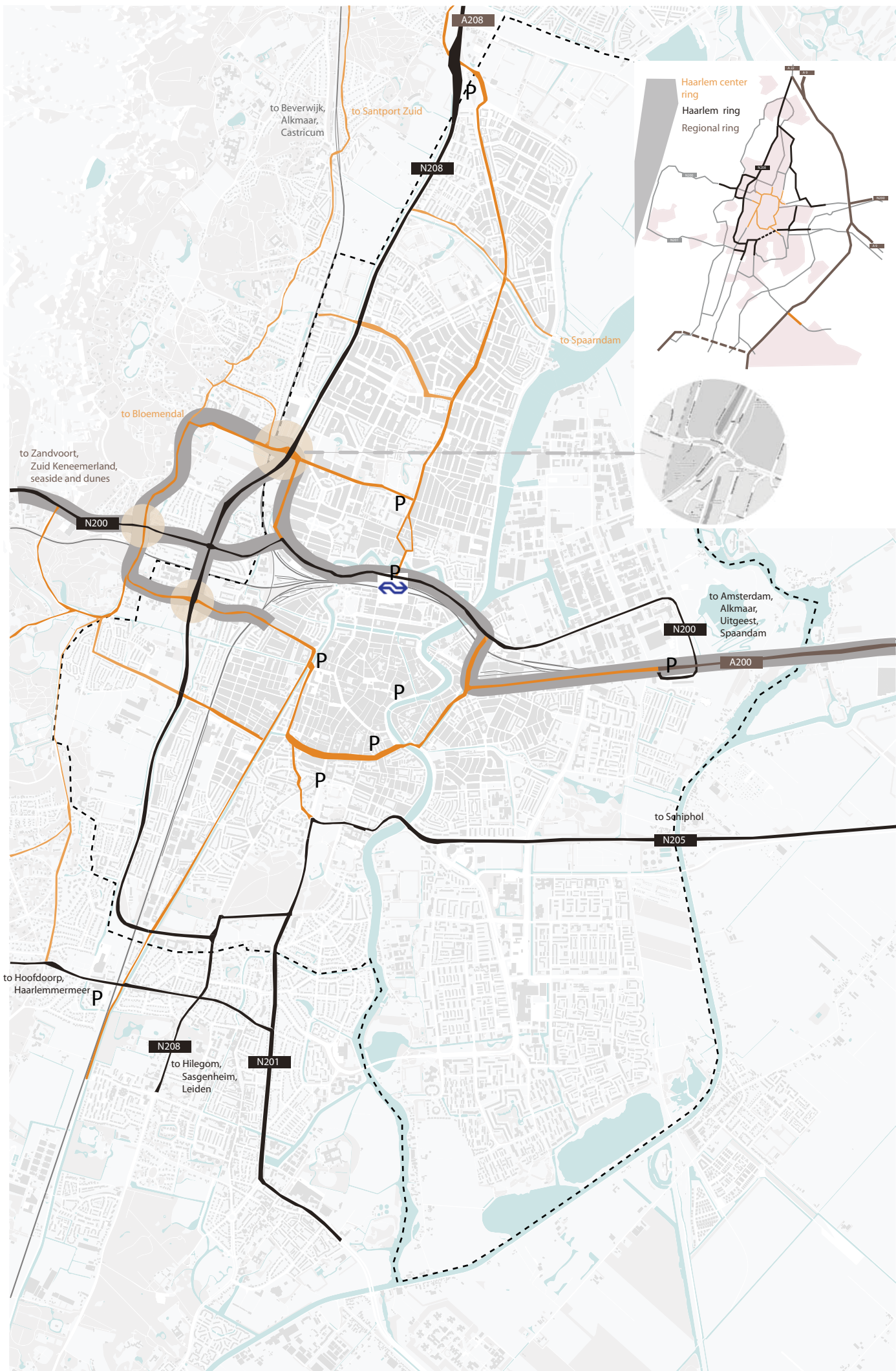


INFRASTRUCTUUR

- DE WESTELIJKE RANDWEG IS ONDERDEEL VAN DE RINGWEG OM HAARLEM EN MOET EEN GOEDE DOORSTROOM BEHOUDEN.
- DE KRUISING IN HET CENTRUMGEDEELTE VAN DE RANDWEG ZIJN MET NAME IN DE ZOMER OVERBELAST VANWEGE HET VERKEER NAAR HET STRAND.
- DE WESTELIJKE RANDWEG KRIJGT TE VEEL VERKEER TE VERWERKEN VANUIT DE N208, N200, A200 EN DE LOKALE WEGEN. DIT ZORGT VOOR VERSTOPPING VAN DE KRUISINGEN, DE AANGRENZENDE WEGEN EN KRUISINGEN.
- OP DE RANDWEG ZIJN NU EEN DRIETAL ZEER PROBLEMATISCHE KRUISINGEN.
 - 1) DOORSNEDE VAN DE WEG EN HET SPOOR OP HET ZELFDE NIVEAU.
 - 2) DOORSNEDE VAN TWEE DRUKKE WEGEN.
 - 3) ROTONDE.

Legenda

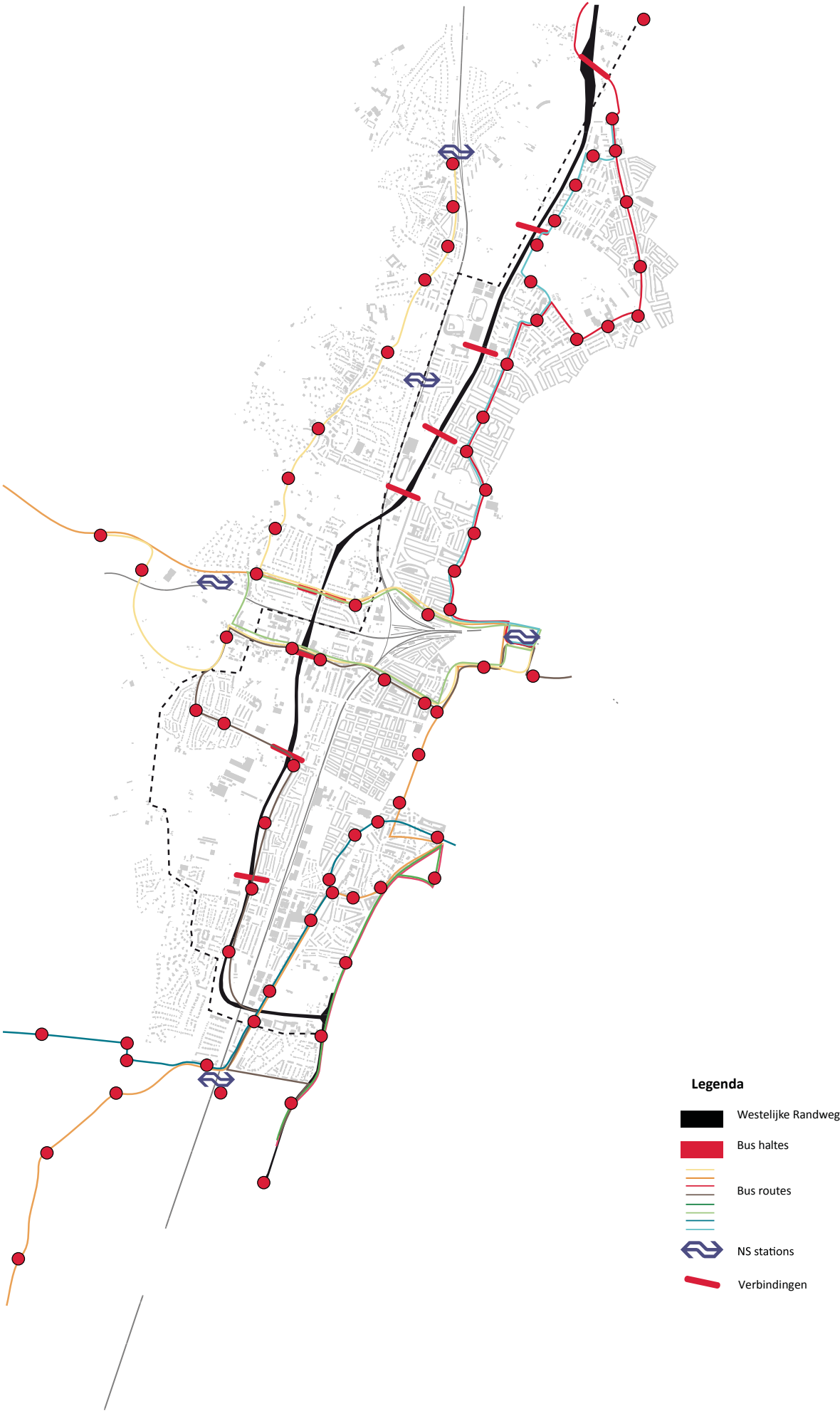
- Een weg (van nationaal belang)
- N weg (van regionaal belang)
- Verbinding met omliggende steden
- Locale weg
- Intensief gebruikte weg
- Problematische kruising





OPENBAAR VERVOER

HET OPENBAAR VERVOER NETWERK IS GOED. DE VERBINDINGEN MET DE HOGESCHOOL EN HET NOVA COLLEGE KUNNEN WORDEN VERBETERD. DAARNAAST LOOPT HET OPENBAAR VERVOER NU VOORNAMELIJK OVER DE PARALLEL-WEGEN. DIT ZORGT ERVOOR DAT DE WEGEN BREDER ZIJN EN DAARDOOR WORDT ER OP DEZE WEGEN OOK DOOR AUTOMOBILISTEN VEEL HARDER GEREDEN WAARDOOR EEN ONVEILIGE SITUATIE ONTSTAAT.





FIETSNETWERK

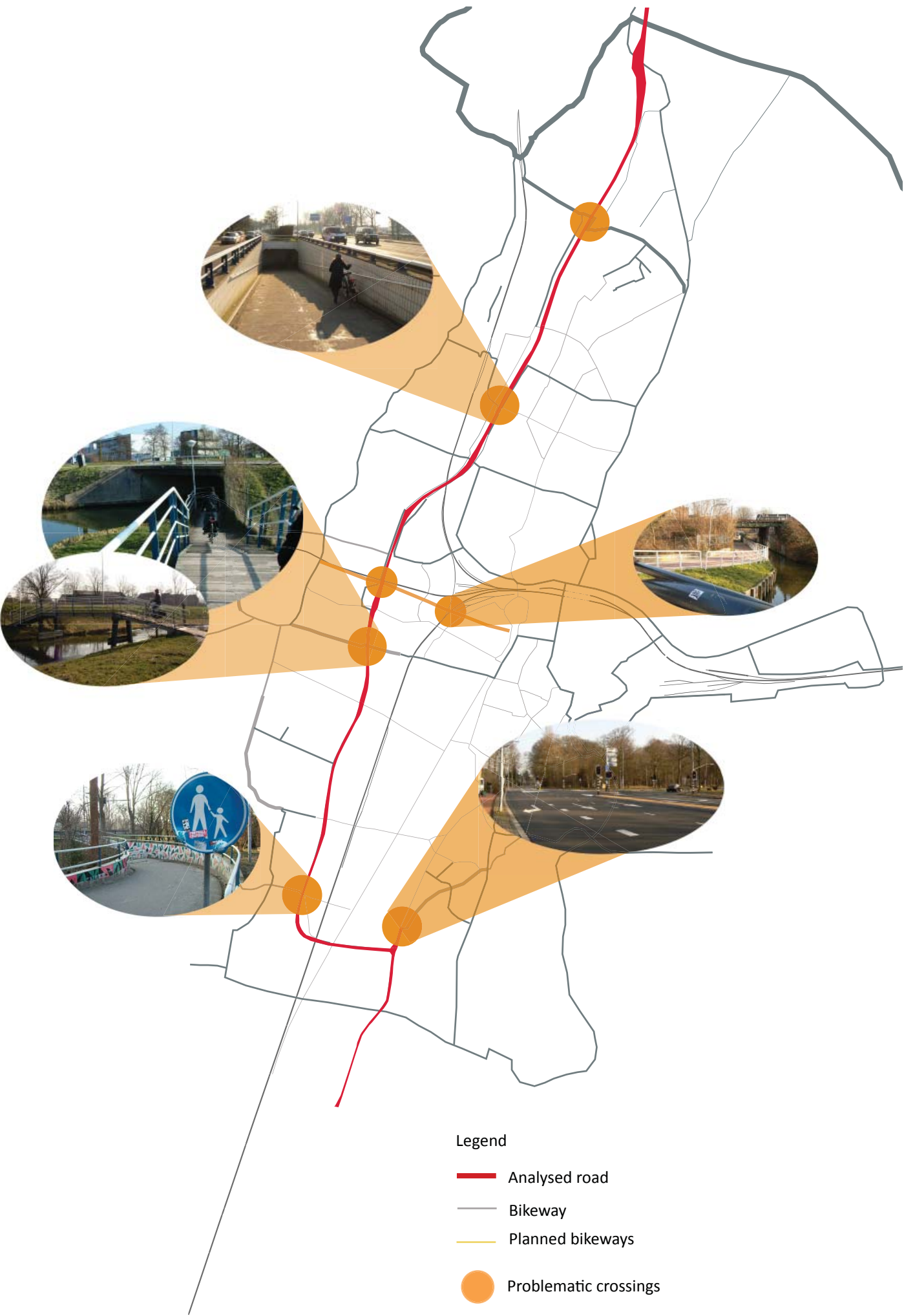
- ER ZIJN FIETSPADEN DIE ZONDER DE WESTELIJKE RANDWEG TE DOORKRUISEN VAN OOST NAAR WEST LOPEN. DEZE ZIJN ECHTER NIET GOED VERANKERD MET HET OMLIGGENDE FIETSNETWERK.
- ER ZIJN TWEE FIETSPADEN GEPLAND IN OOST-WEST RICHTING:
 1. DE FIETSSNELWEG VAN AMSTERDAM NAAR DE ZEE
 2. HET VERBETEREN VAN DE VERBINDINGEN IN HET ZUIDEN VAN DE RANDWEGHET MERENDEEL VAN DE ONDERGRONDSE VERBINDINGEN IS VAN SLECHTE KWALITEIT.

Legenda

-  Knooppuntenroute (aangegeven)
-  Fiets routes (niet aangegeven)
-  Locale straten meest gebruikte door fietsers
-  Fiets route voor recreatie
-  Fiets route op recreatieve route
-  Geplande route
-  Problematisch kruising (focus punt)
-  Geplande fiets snelweg



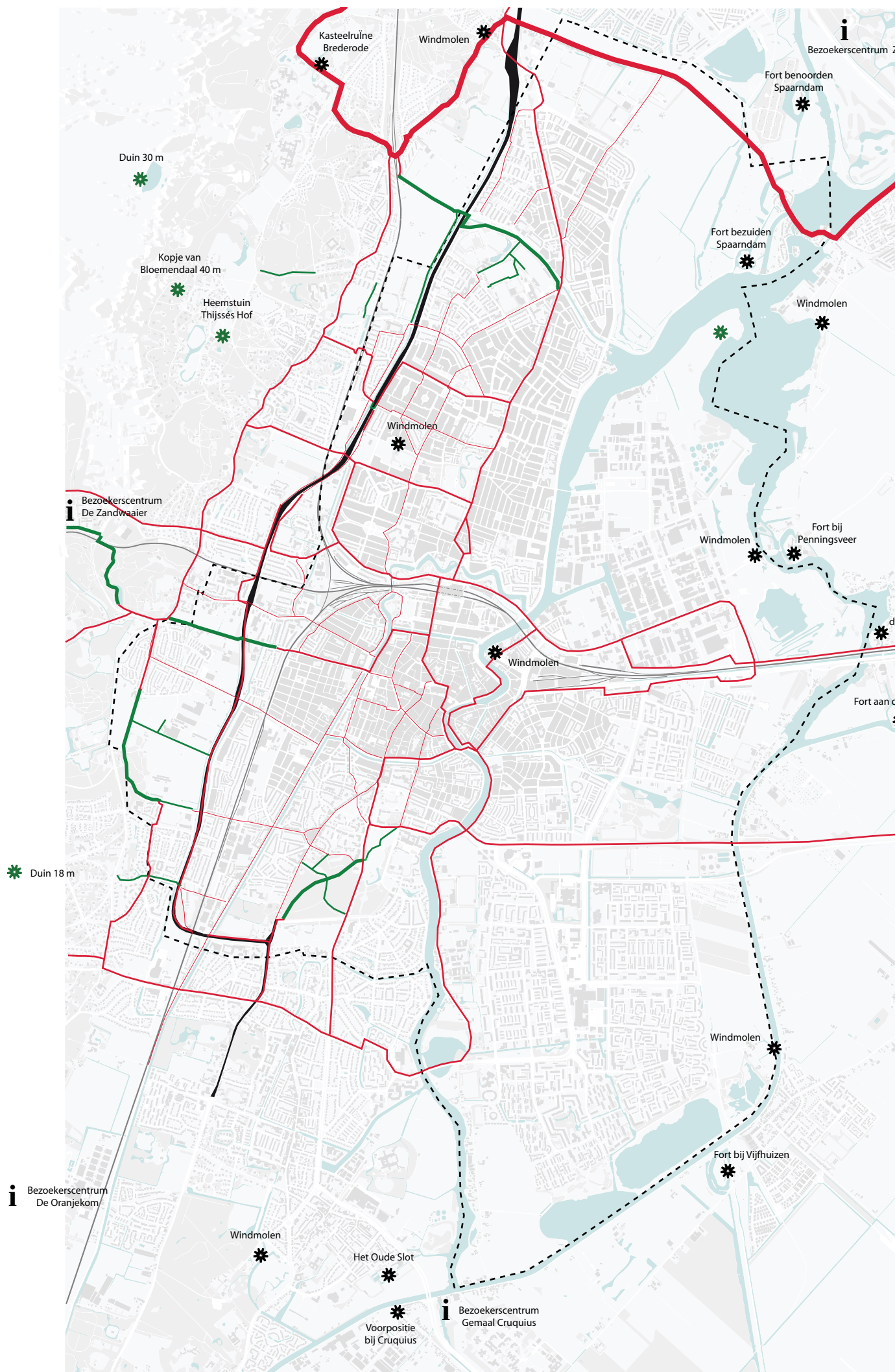
LANGZAME
VERKEERSVERBINDINGEN





RECREATIEVE TREKPLEISTER

FIETSRUTES WORDEN NU VOORNAMELIJK
GEBRUIKT ALS INFRASTRUCTUUR. ER ZIJN NU
NOG GEEN ROUTES LANGS HISTORISCHE
PLEKKEN EN MOOIE NATUUR UITZICHTEN. ER
KUNNEN FIETSPADEN WORDEN
AANGELEGD LANGS DEZE PLEKKEN MET
INFORMATIE, ZODAT HET EEN EDUCATIEVE
FUNCTIE KAN KRIJGEN VOOR DE HELE FAMILIE.



Legend

- * Bezienswaardigheden
- * Bezienswaardigheden
- i Informatie punt
- Straten gebruikt door fietsers
- Snelle fiets paden
- Recreatieve fiets routes



FUNCTIES

MENSEN BEWEGEN IN EEN RECHTE LIJN LANGS DE WESTELIJKE RANDWEG WAARBIJ ZE AAN BEIDE ZIDEN FUNCTIES BEREIKEN (WONEN, WERKEN EN VOORZIENINGEN).

- HET WERKGEBIED BEVIND ZICH PARALLEL AAN DE RANDWEG IN HET ZUIDEN. HET WORDT MET DE RANDWEG GESCEIDEN DOOR EEN WOONGEBIED.
- ER ZIJN TWEE HOOFDCONCENTRATIE PUNTEN VAN FUNCTIES BIJ TWEE KRUISINGEN MET DE WESTELIJKE RANDWEG.
 - 1.HET ZUIDELIJKE GEDEELTE VAN HAARLEM INCLUSIEF DE BOCHT.
 - 2.IN HET CENTRUM VAN DE WESTELIJKE RANDWEG TER HOOGTE VAN DE SPOREN DRIEHOEK.
- IN HET NOORDEN VAN DE WEG BEVINDEN ZICH NOG TWEE CONCENTRATIE PUNTEN VAN PUBLIEKE VOORZIENINGEN.
- DE KRIM, EEN WOONBUURT AAN DE WESTKANT VAN HAARLEM, IS SLECHT VERBONDEN MET DE REST VAN HAARLEM.



Legenda

- Interessante plekken
- Woningen
- Werken en wonen
- Werk gebieden
- Publieke voorzieningen

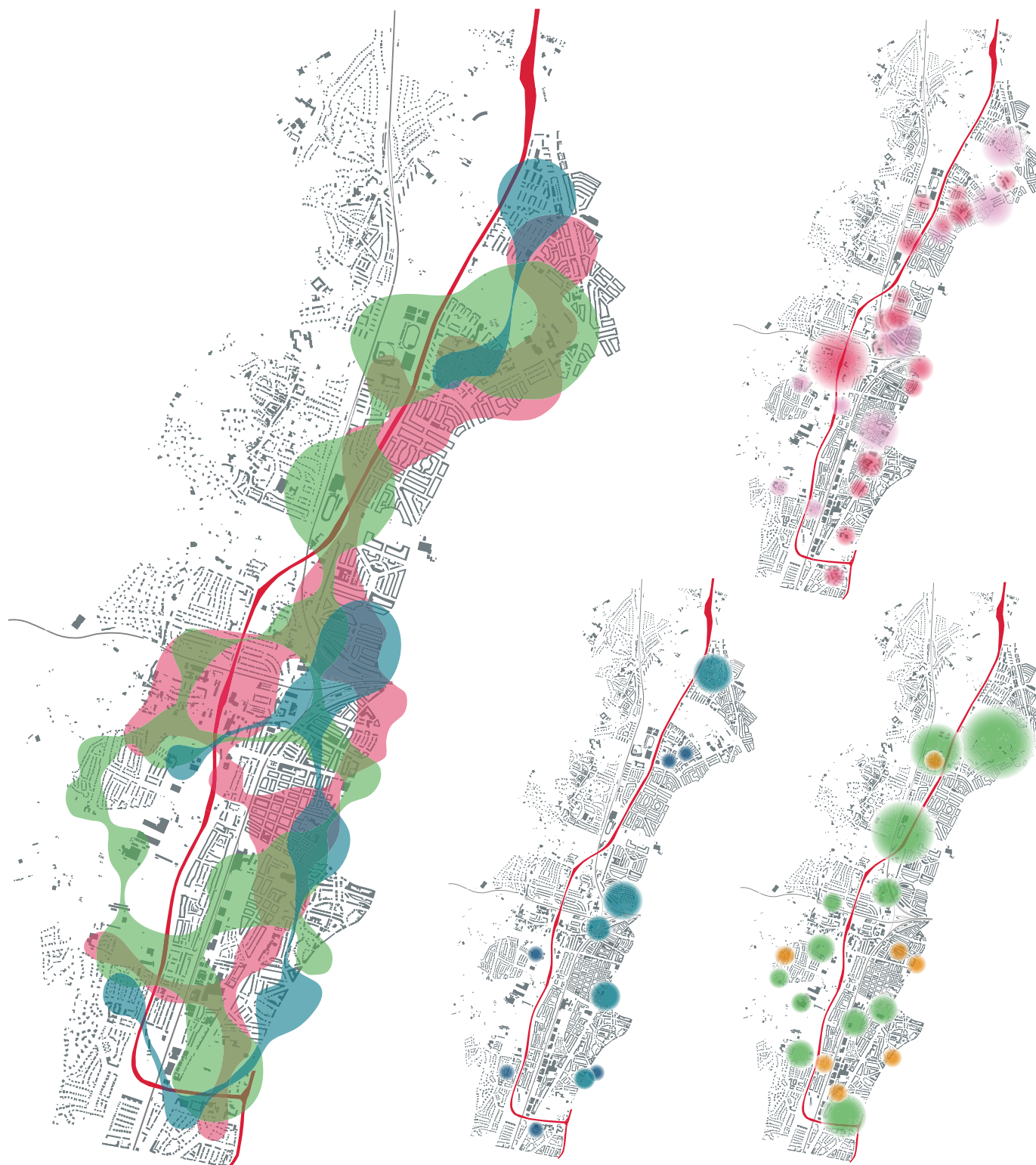


SOCIALE ANALYSE

BEWONERS VAN HAARLEM DIE GEBRUIK
MAKEN VAN DE SPORTVOORZIENINGEN IN
HAARLEM MOETEN CONTINU DE WESTELIJKE
RANDWEG OVERSTEKEN.

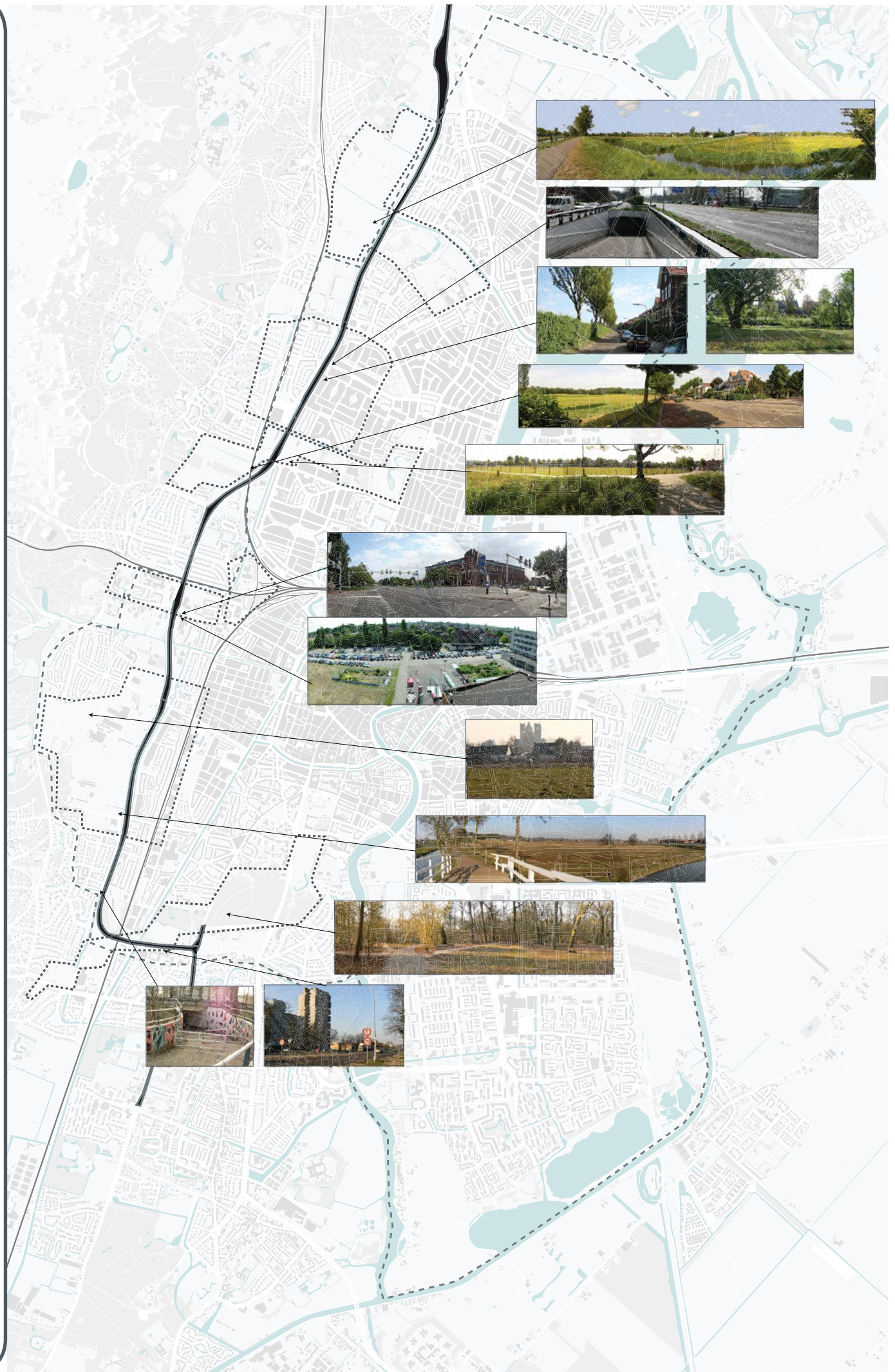
DE GROOTSTE CONCENTRATIE VAN SOCIALE
VOORZIENINGEN BEVINDT ZICH NAAST HET
NOORDELIJKE DEEL EN HET MIDDELSTE DEEL
VAN DE WEG.

DE GROOTSTE CONCENTRATIE VAN
ONDERWIJSINSTELLINGEN EN
ZORGFUNCTIES BEVINDT ZICH IN DE
SPOREN-DRIEHOEK (HET CAMPUS GEBIED)
VAN DE WESTELIJKE RANDWEG.



Legenda

- CURTUUR (musea/ bibliotheek/ateliers)
- SPORT (buiten en binnen terreinen)
Faciliteiten sport hal ect.
- SOCIALE ZORG (jeugd en kinderen)
- SOCIALE ZORG(senioren,zorg gerelateerd)
- EDUCATIE (hoger onderwijs)
- EDUCATIE (middelbaar onderwijs)
- EDUCATIE (basis onderwijs)





CONCLUSIES ANALYSE

Hoofddoelen van het plan:

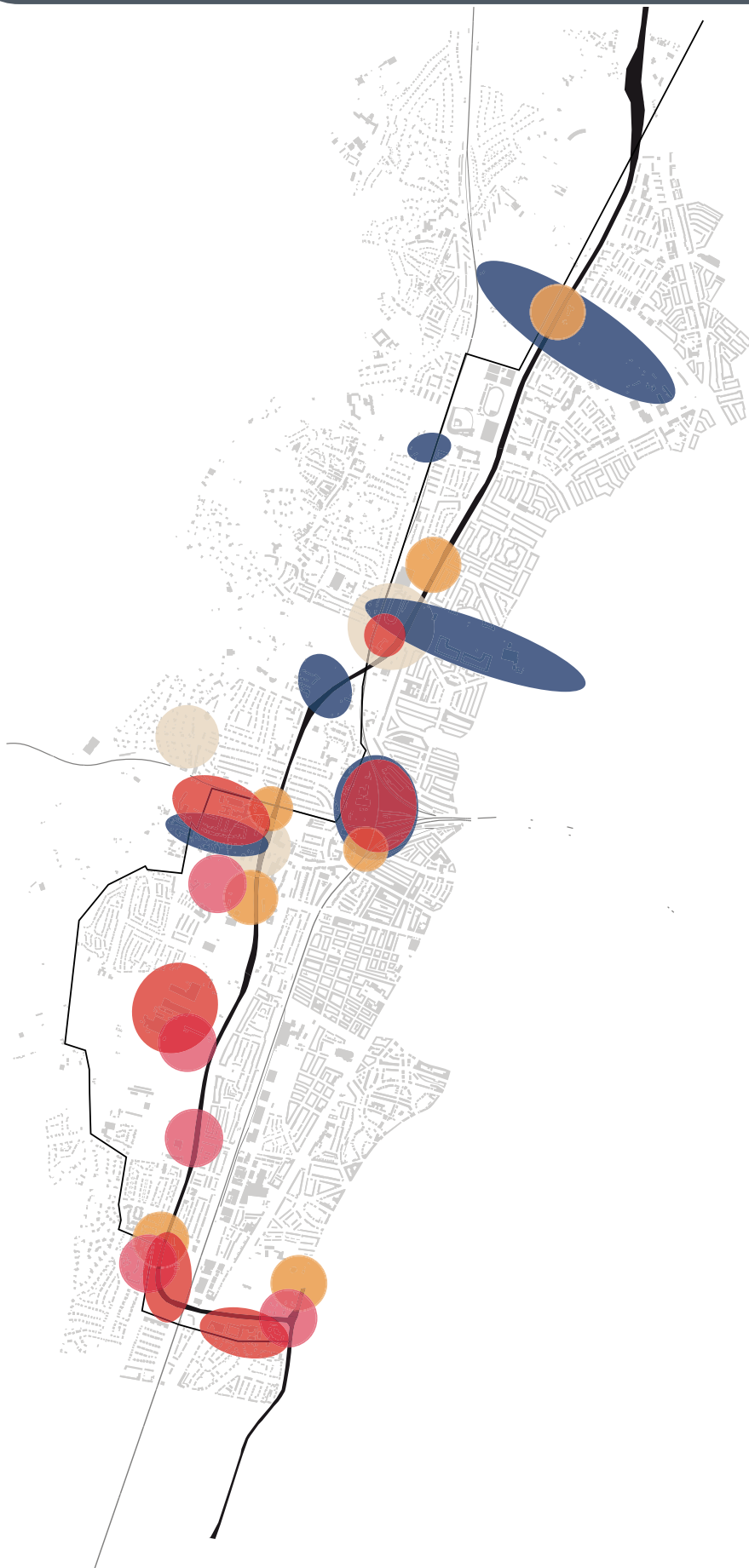
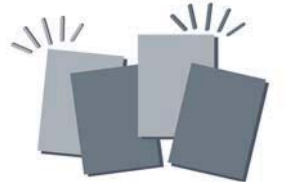
- Het verbeteren van de oost-west verbindingen
- Verwijder de barrièrefunctie van de Westelijke Randweg

Welke verbindingen zijn noodzakelijk:

- Stad-groen verbindingen moeten beter toegankelijk zijn
- Oost-west autoverbinding moeten snel
 1. Het strandverkeer moet mogelijk blijven
 2. Het strandverkeer moet niet door het stadscentrum
 3. Andere manier van verkeer aan bieden (milieuvriendelijk en sneller)
- Openbaar vervoer
 1. Betere verbinding met Haarlem Noord
 2. Aanbieden van ander vervoer naar het strand
- Langzaam verkeer
 1. Verbeteren van de fietsverbindingen
- Helder fietsnetwerk
- Duidelijk vormgeven fietspaden
 1. Snelle fietsverbindingen tussen Amsterdam en Haarlem CS en het strand
 2. Verbeteren van de noord-zuid verbindingen en de vormgeving hiervan
 3. Fietsen op een kleiner schaal
- Verbindingen naar de Bloemendaalse weg
- Een extra fietspad langs het Hout manpad

De groene verbindingen zijn duidelijk aanwezig maar er ontbreekt hier nog een verbinding tussen. Het is heel duidelijk wat hier nog aan moet worden gedaan.

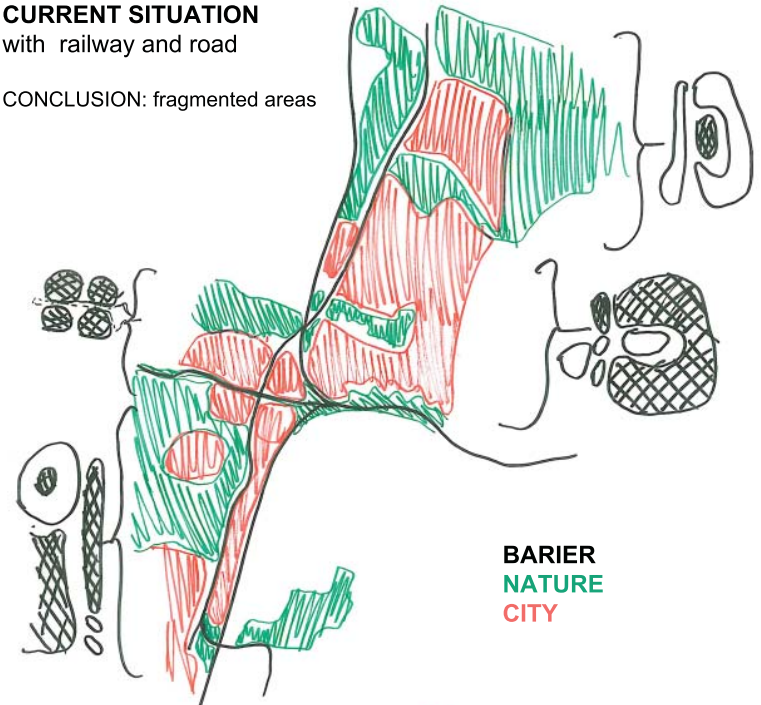
SCENARIO'S



CURRENT SITUATION

with railway and road

CONCLUSION: fragmented areas



BARRIER
NATURE
CITY

DELETED ROAD

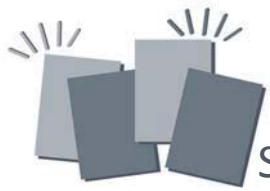
railway kept

CONCLUSION:
areas have their own character



Legenda

- Gebieden Lina
- Gebieden Egle
- Gebieden Michiel
- Gebieden Rolinde



SCENARIO 1

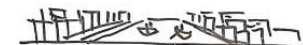
LINA BULOVAITE



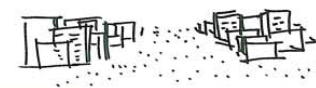
Corridors :



infrastructure corridor



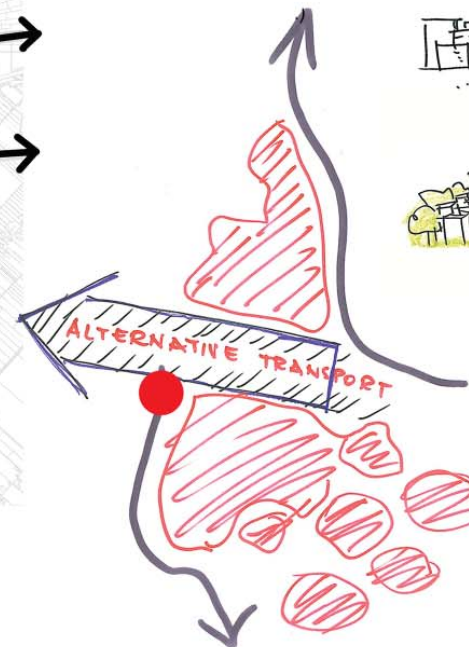
water corridor



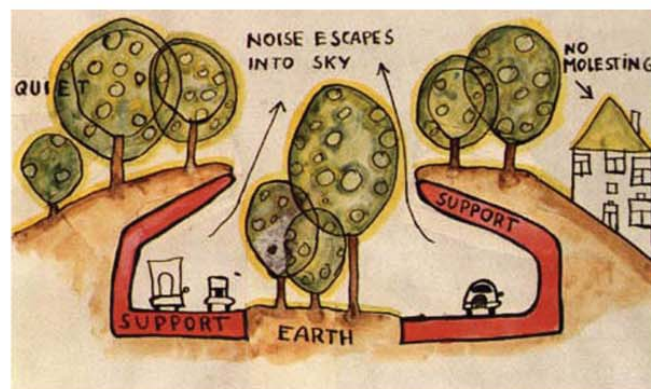
open space corridor

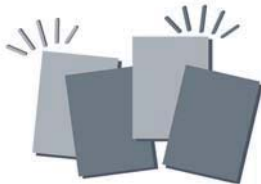


green corridor

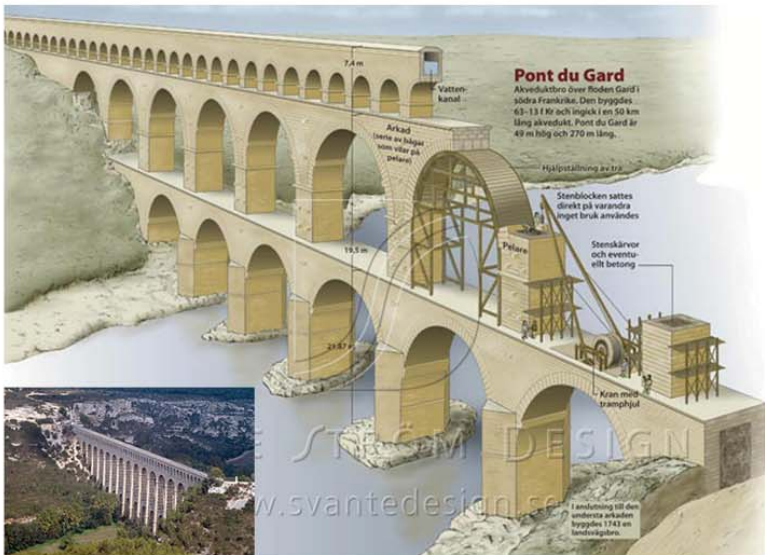


UNDERGROUND TUNNEL





Alternative water road to the Zandvoort (Haarlem - Zandvoort)



What is an aqueduct?

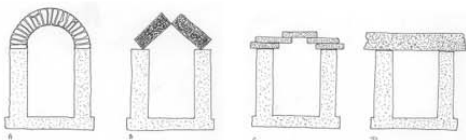
In short: a conduit for water (aquae ductus).
It's a system for channeling water from far away sources, over irregularities in the soil into towns, to i.e. a reservoir or cistern, but also to the fields for irrigation purposes and fountains and baths (Rome).

How it worked?

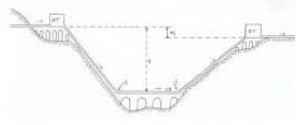
Water can not flow uphill, so an aqueduct have to be build under a precise angle, otherwise the water would flow back to the source. In order to keep the gradient constant, the ancient aqueducts took a roundabout route, following the contours of the land or were risen above the landscape, sometimes more than 17 m high.

Aqueduct - water road

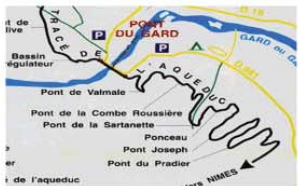
Sometimes a river/canal "runs over" an aqueduct. Sufficiently large aqueducts may also be usable by ships. They are a kind of viaduct, carrying water instead of a road.



form types of canals



siphon
(system of water reservuar)



following the landscape

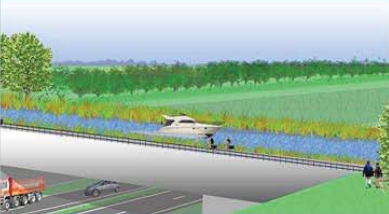
Existing examples in Holland



Gouda



a/d IJssel



Vliet/ Leidscherdam -Voorburg



Haarlemmermeer

Other examples



Italy



England



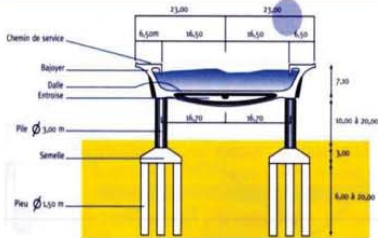
Los Angeles



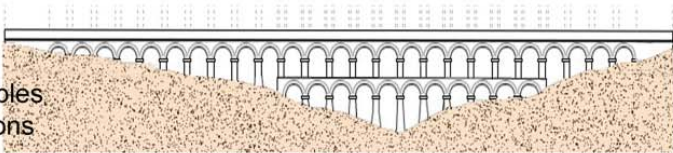
Avon

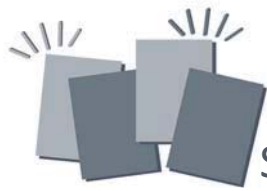


Sweden



various examples
of cross sections





SCENARIO 2

EGLE RAMANAUSKAITE

MERRY HILLS - HIDE & SEEK

OVERALL concept:

- +all players in the "GAME" are of equal importance (pedestrians&disabled, cyclists, car drivers, rail users)
- +main social groups involved
- + the whole are has it's own character

Recreation+Socialization

- +serves Northern part of Haarlem as easy acces to Dunes
- +improvement of surroundings for problematic social groupo (state care of children and young people)

Connections

- +separating car, bicycle and train transport into different layers



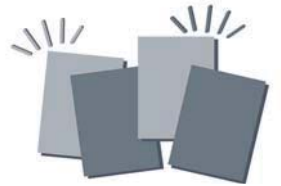
Living

- +part of Haarlem on the West side of the road (which is isolated now) cpuld be connected to the rest of the town
- +improving connection to Bloemendaal train station

EDUcation + commerce

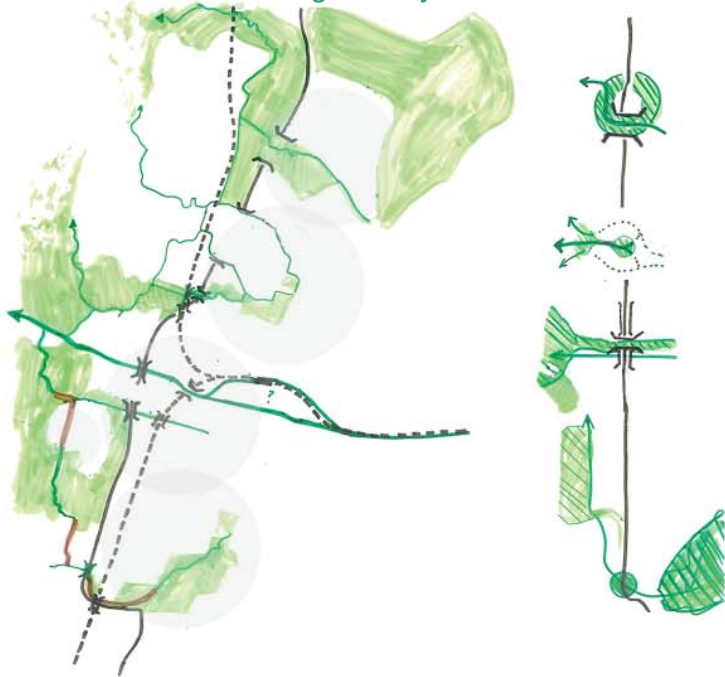
- + (some "business incubator"facilities?)
- social help needed community (age 16-23y.) interact through education and can develop their ideas to commerce (practical cooperation between town,edu institutions and community/students)
- +connection between busy Haarlem center and schools.
- +more profitable for railways to invest into the new station or light-rail (more passengers)
- +young people stay in Haarlem?

egle ramanauskaite 04_2011_Haarlem



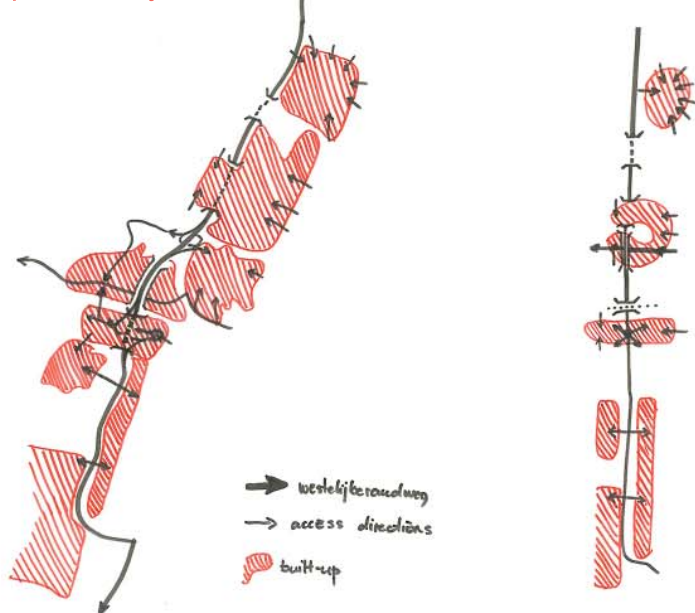
RECREATIONAL BICYCLE PATHES'NET

porous connection to greenery



FAST TRAFIC ACCESSIBILITY WITH BUILT-UP AREAS

porous city for car users

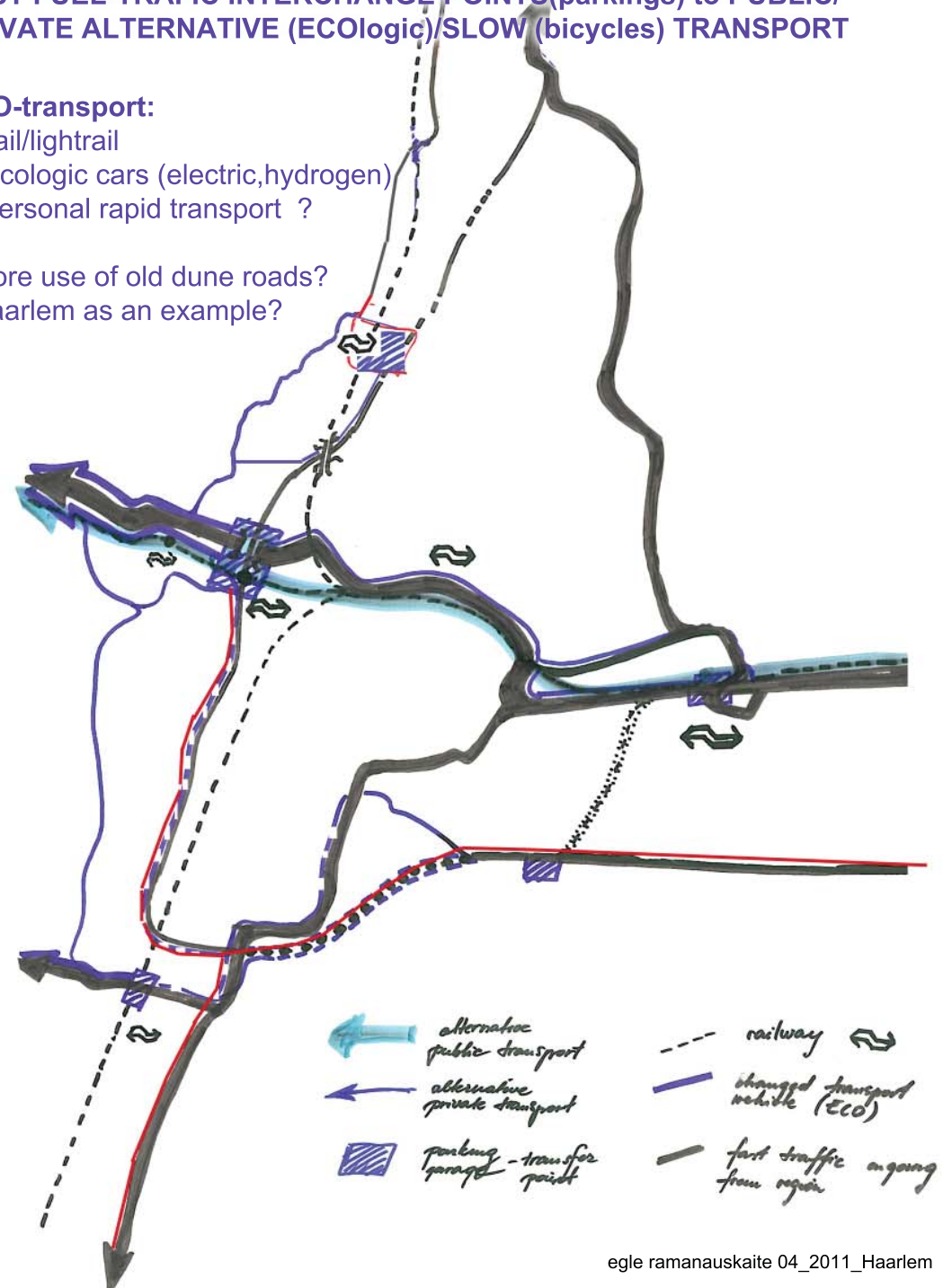


FAST FUEL-TRAFIC INTERCHANGE POINTS (parkings) to PUBLIC/PRIVATE ALTERNATIVE (ECOlogic)/SLOW (bicycles) TRANSPORT

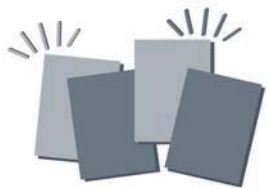
ECO-transport:

- a) rail/lightrail
- b) ecologic cars (electric, hydrogen)
- c) personal rapid transport ?

- more use of old dune roads?
- Haarlem as an example?

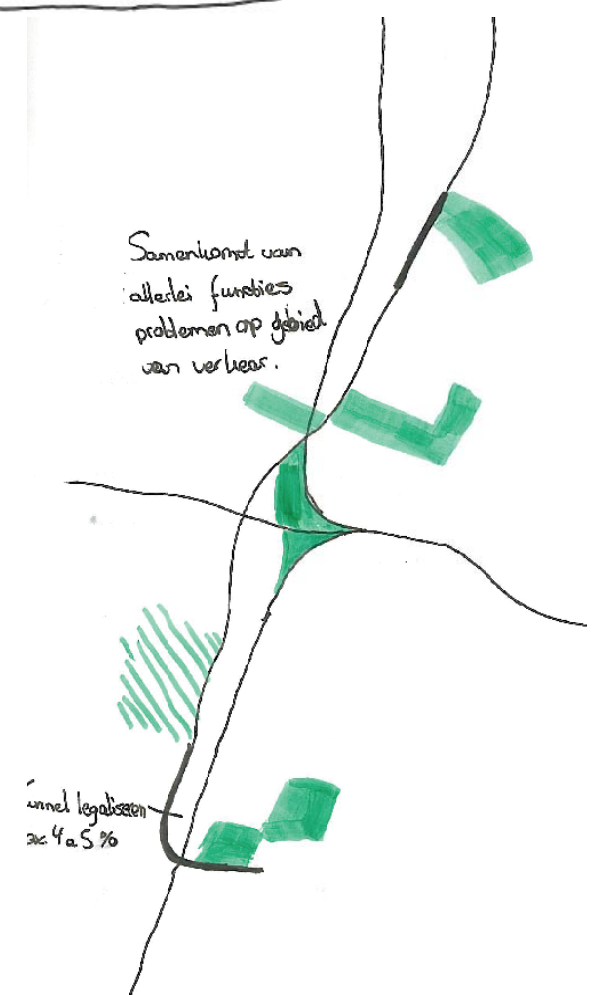
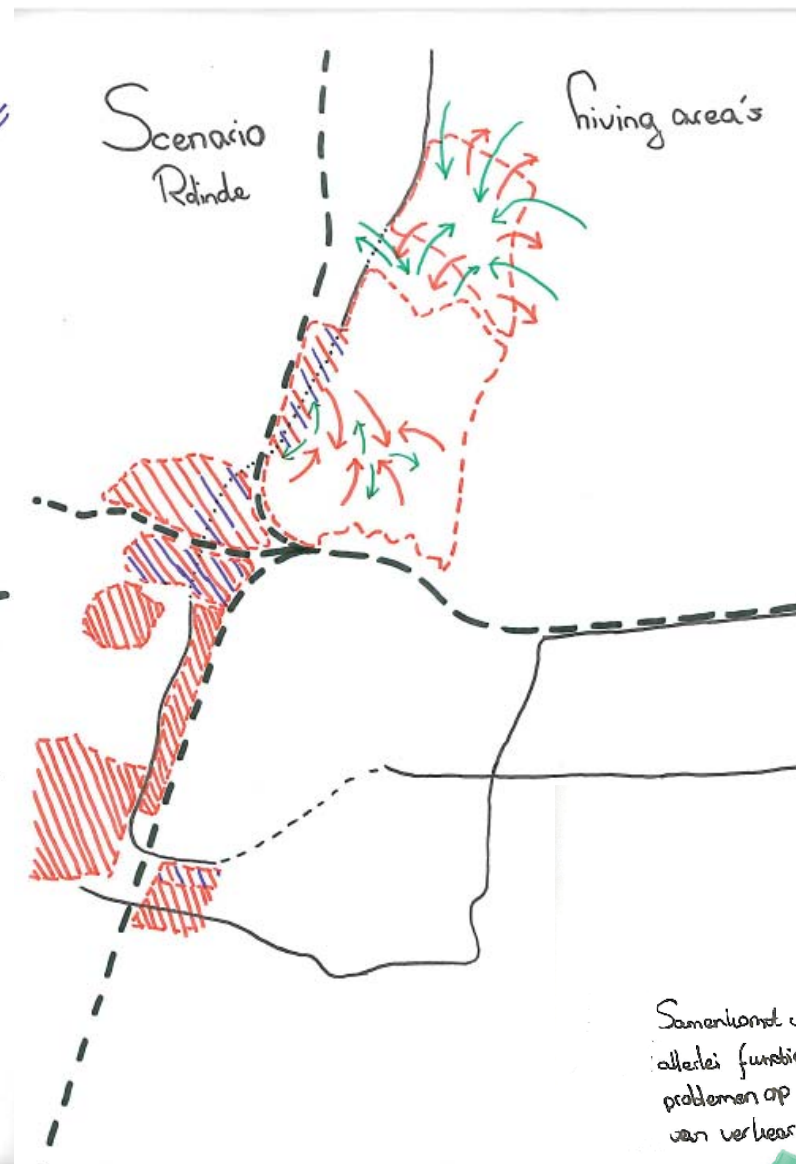
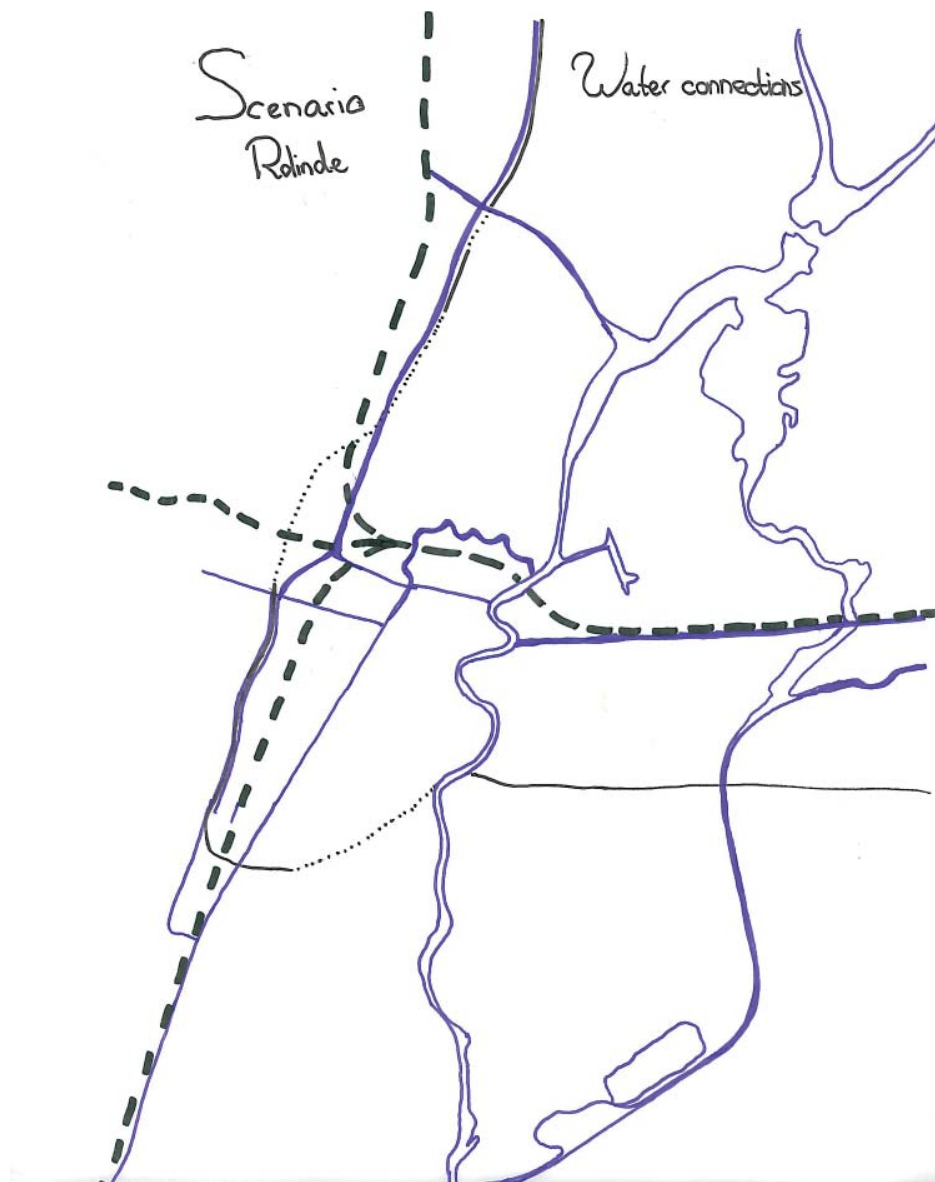


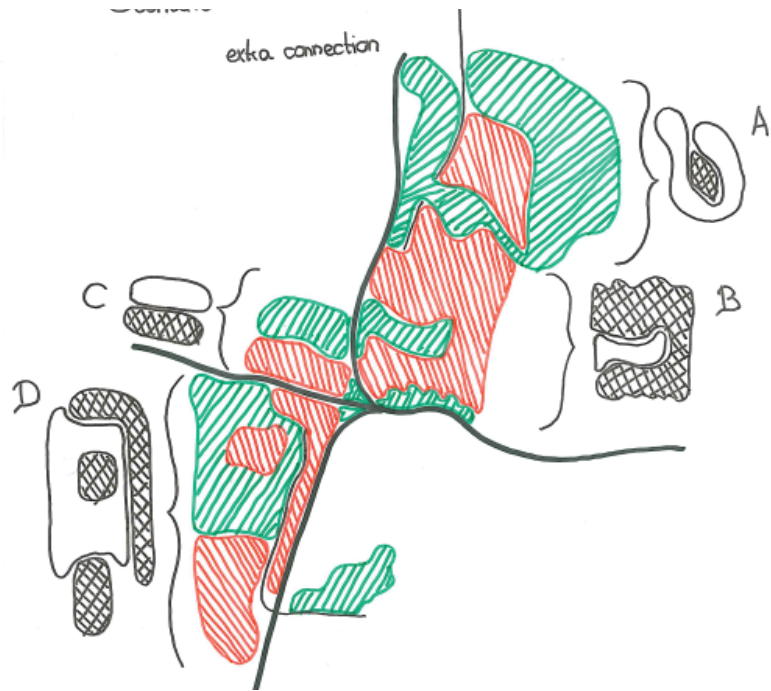
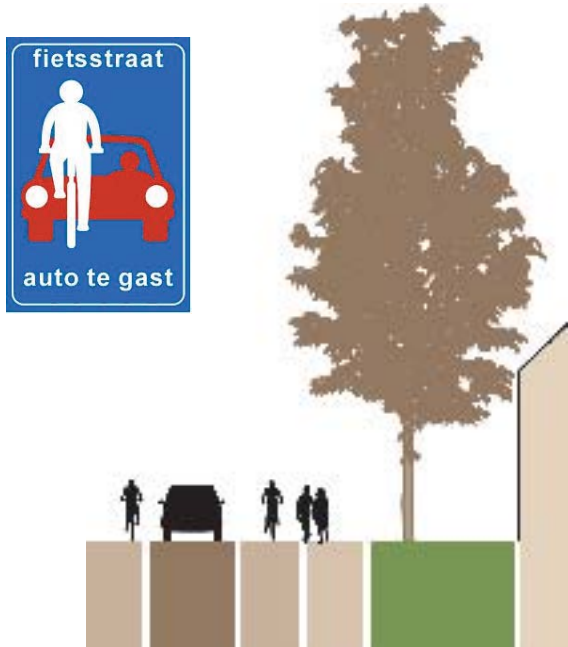
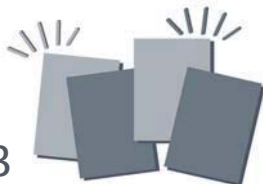
egle ramanauskaite 04_2011_Haarlem

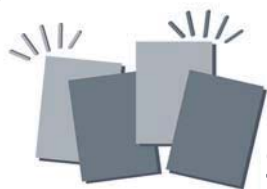


SCENARIO 3

ROLINDE DE SMIDT

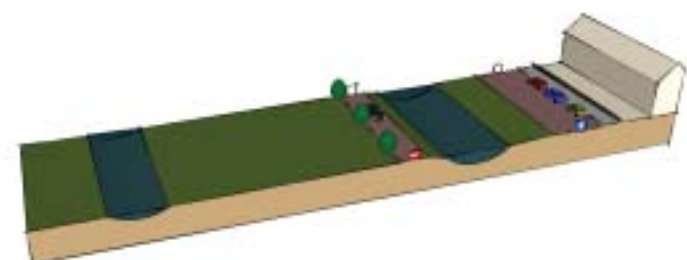
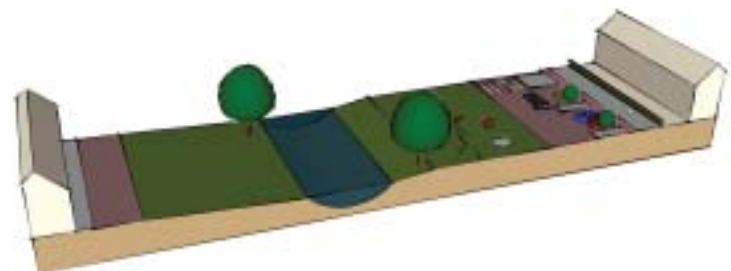
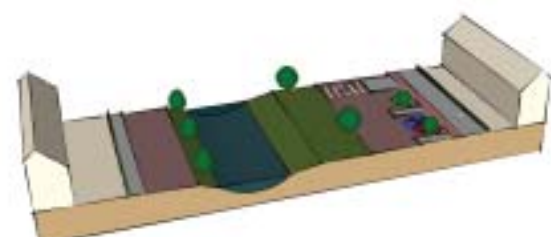
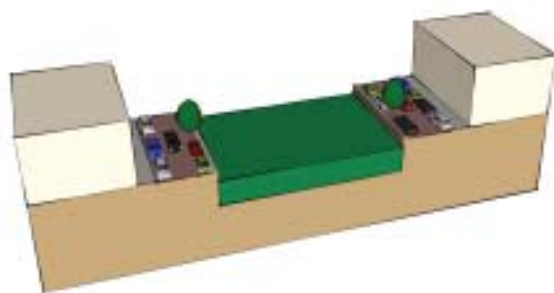






SCENARIO 4

MICHIEL BRONGERS



DEFINITIEVE CONCEPT





CONCEPT KAART VAN “MERRY HILLS”

De sterke punten uit de vier scenario's zijn samen gevoegd tot één scenario, Merry Hills. In dit scenario worden alle verbindingen op gebied van landschap, infrastructuur en wonen met elkaar verweven. De verschillende verbindingen zullen onder of over elkaar worden vorm gegeven. De Westelijke Randweg komt als een golvende lijn in het stedelijke landschap te liggen.

Er is voor gekozen om een paar van deze verbindingen en gebieden verder uit te werken. Voor de andere knooppunten is een toolbox met verschillende oplossingen daarin ontworpen die op die specifieke punten worden toegepast.

GROENE CORRIDOR

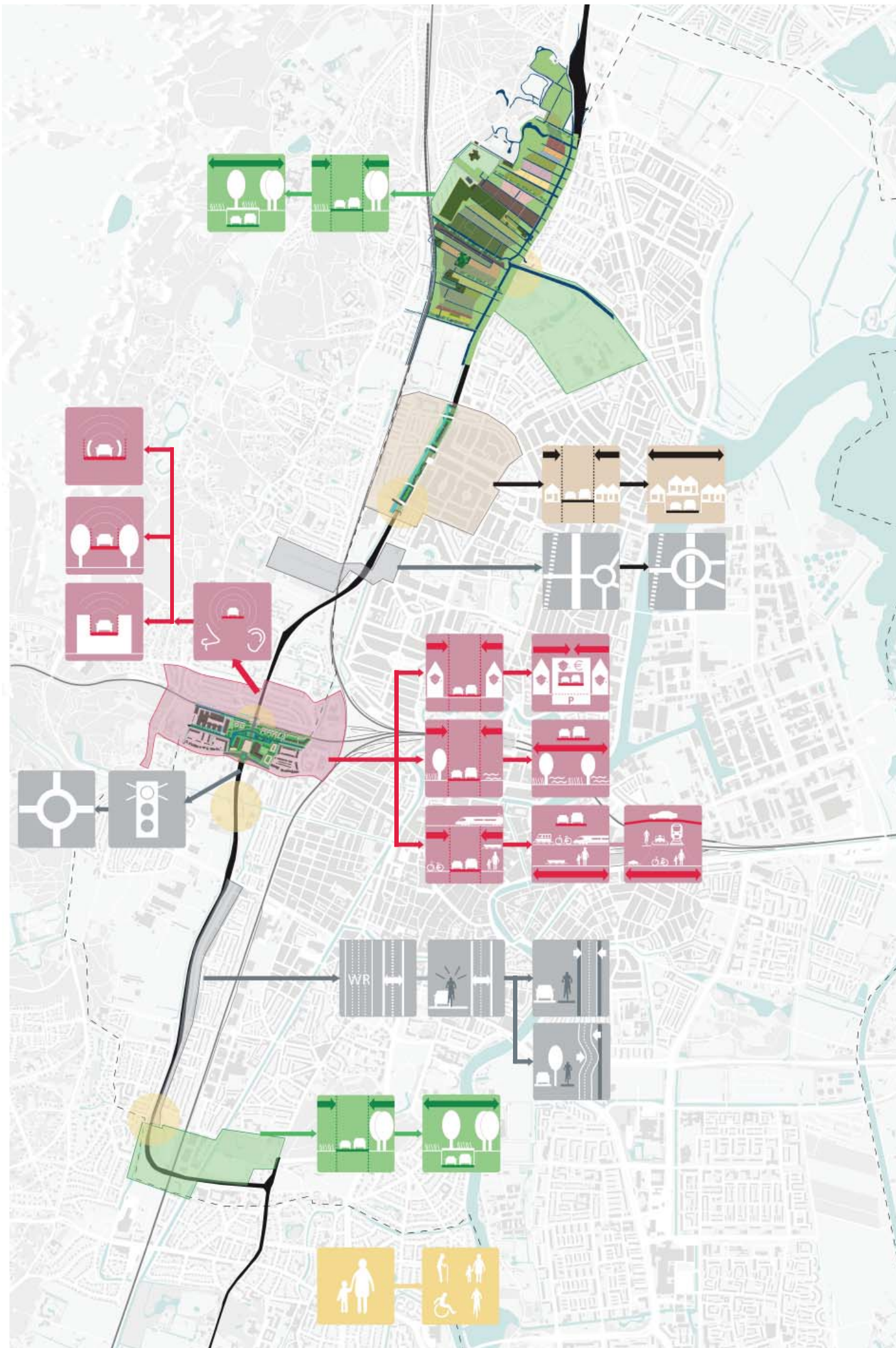
In het noorden van Haarlem ter hoogte van het Schoterbos wordt een groen corridor gemaakt. De Westelijke Randweg wordt volledig verlaagd en daarover heen wordt het groen door getrokken in het Nederlandse polderlandschap. Hierdoor ontstaat er een natuurlijke overgang tussen het park en zijn omgeving. Daarnaast is er een duidelijke verbinding die bewoners in het gebied stimuleert om de verbinding te gebruiken.

VERBINDEN VAN OOST EN WEST

De verbindingen tussen oost en west worden verder versterkt waarbij gebruik wordt gemaakt van verschillende landschappelijke, stedelijke en infrastructurele mogelijkheden. De verschillende verbindingen op gebied van groen, wonen en infrastructuur worden zo vormgegeven dat ze op, over of onder de Westelijke Randweg door gaan. Op die manier komt de Westelijke Randweg speels in het landschap en de stedelijke omgeving komen te liggen. Door het verweven van de stedelijke elementen wordt de Westelijke Randweg beter verankerd in het landschap. Een aantal kruispunten gaan op de schop en komen niet meer in direct contact te staan met de Westelijke Randweg. Deze maatregel zorgt ervoor dat de doorstroom op de Westelijke Randweg verbeterd en de veiligheid op de kruispunten toeneemt. De barrière functie voor langzaam verkeer komt hiermee ook te vervallen.

DE STAD ALS ÉÉN GEHEEL

De Westelijke Randweg door kruist een aantal woongebieden. Zowel aan de Oost als aan de Westzijde liggen woonmilieus naast de Westelijke Randweg. De woonmilieus aan de Westzijde van de Westelijke Randweg worden door de Westelijke Randweg afgesloten van Haarlem. Er ontstaan geïsoleerde buurtjes naast een grote





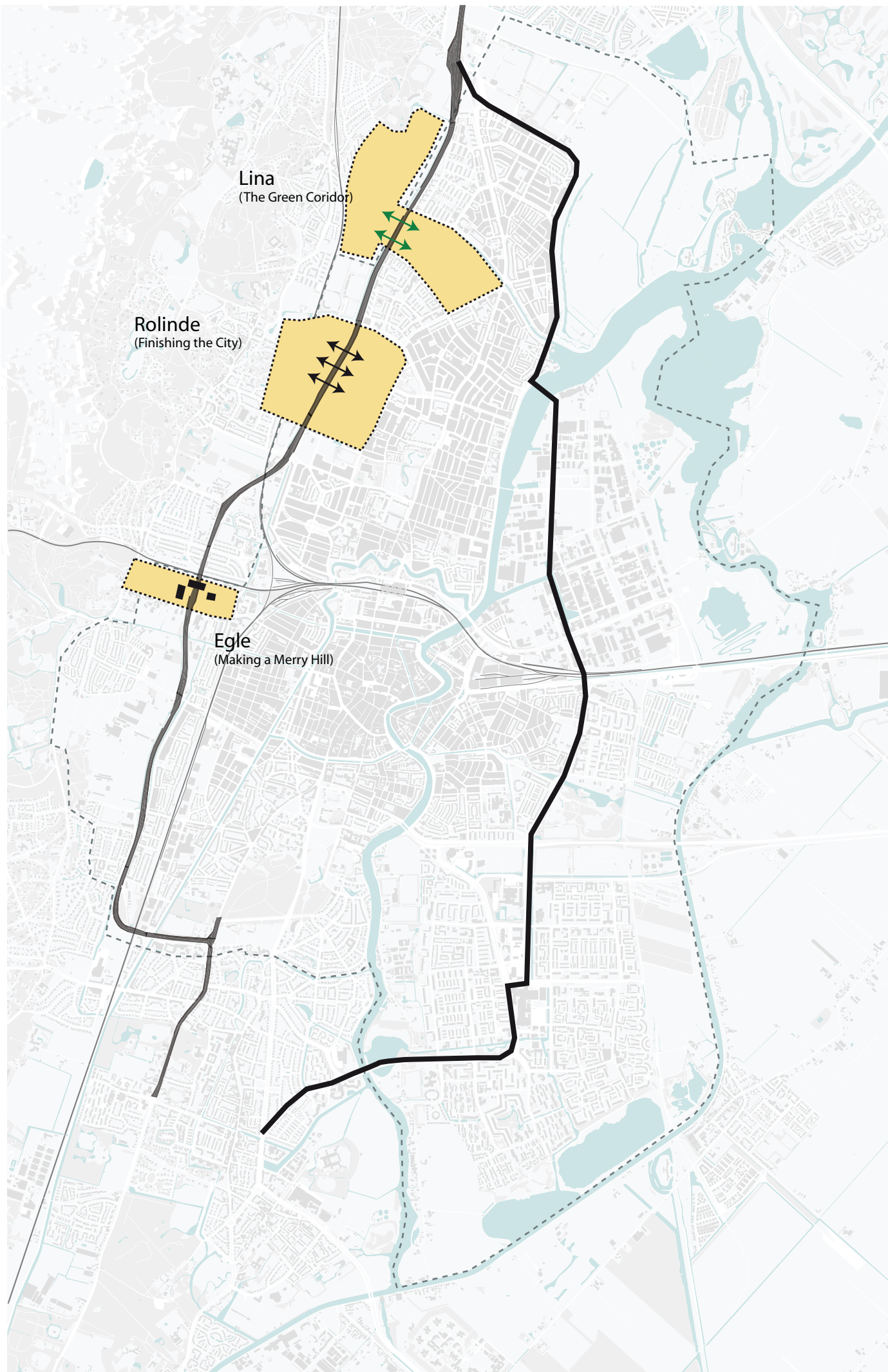
drukke verkeersader. Om deze buurten weer primair met Haarlem te verbinden wordt de Westelijk Randweg met een halve laag verlaagd. Over de Westelijke Randweg wordt gebouwd en in deze strook is ruimte voor woningen met straatjes. De oorspronkelijke verbindingen tussen oost en west worden op deze manier weer in ere hersteld. De constructie over de Westelijke Randweg komt er licht uit te zien en is doorspekt met ronde gaten waardoor de automobilist steeds stukjes van de omgeving krijgt te zien en het claustrofobische effect van een tunnel wordt tegengegaan. Door glas in de opening te plaatsen wordt het geluid wat de Westelijke Randweg produceert aanzienlijk verminderd en kunnen de buurten erom heen weer rustig woonbuurten worden zoals ze oorspronkelijk bedoeld waren.

STUDEREN EN WONEN IN HAARLEM

Halverwege de Westelijke Randweg waar het spoor de Westelijke Randweg kruist liggen het Nova College en Hogeschool InHolland. Dit gebied is nu een versnippering van verkeersaders. Het spoor, de Westelijke Randweg en het verlengde van de Zijlweg komen allemaal samen in dit gebied. Hierdoor ontstaat er een mix van knooppunten. De studenten en scholieren moeten zich een weg banen door deze knooppunten. Daarnaast is ondanks de hevige infrastructuur in het gebied het gebied niet goed verankerd aan het openbare vervoersnetwerk.

Op dit gedeelte van de Westelijke Randweg komt een campusgebied waar de Westelijke Randweg door heen loopt. De Westelijke Randweg wordt hierover het spoor gedeelte heen geleid. De stijging van de weg vindt plaats in een gebouw die door de Westelijke Randweg wordt verbonden met een stationsgebouw. Voor het geluid wordt de weg omtunnelt door een glazen koker zodat het er voor zowel de automobilist, als voor de scholieren en voetgangers op de grond, een beleving is om er te zijn.

De gebouwen die worden verbonden met de Westelijke Randweg herbergen verschillende functies op gebied van wonen, werken en een station-gebied. Door kleinschalige bedrijven aan te trekken die aan sluiten bij de verschillende studies die men in het gebied kan volgen komen de studenten al vroeg in aanraking met de beroepspraktijk.



“THE GREEN CORRIDOR”



HUIDIGE SITUATIE



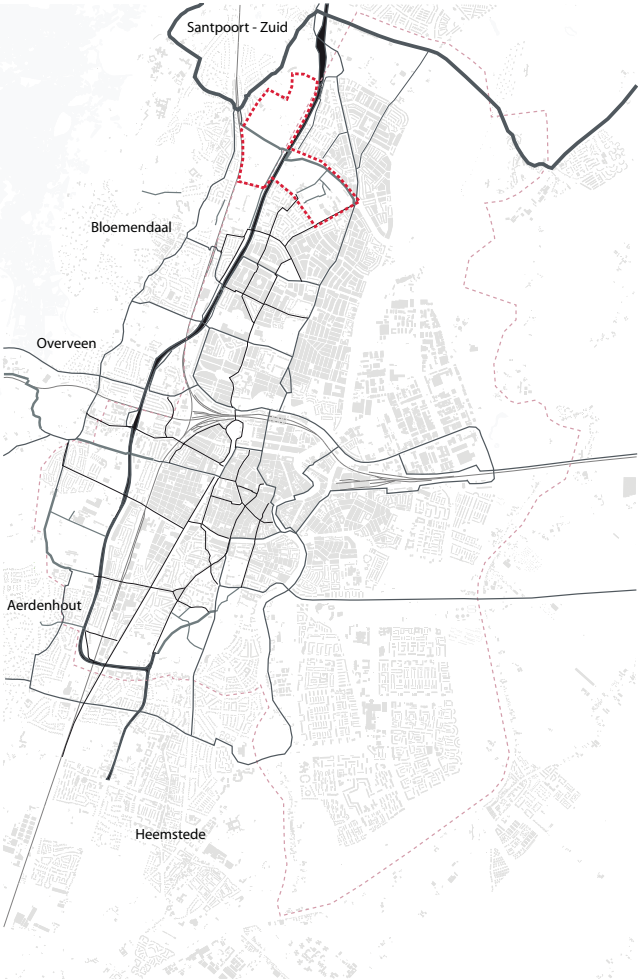
NIEUWE SITUATIE



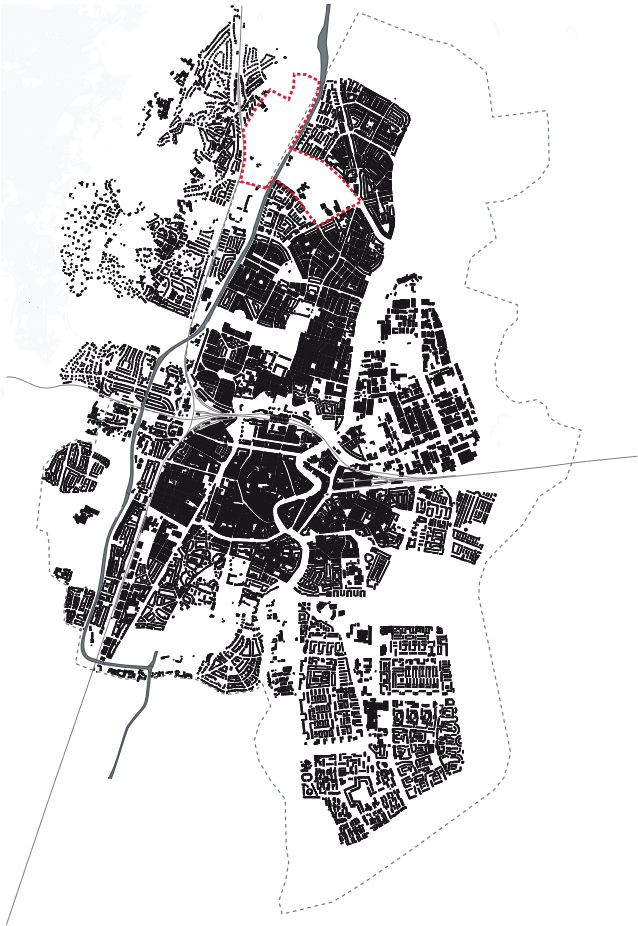
GEBIEDSANALYSE

In het noordelijke gedeelte van Haarlem is de verbinding met het landschap nog het beste merkbaar. Het gebied is ingesloten tussen de duinen, het weidse polderlandschap en de rivier het Spaarne. De villa's gelegen in de duinen aan de rand van het noorden van Haarlem zijn ontstaan toen de bewoners van Amsterdam de Kennemerduinen ontdekten. Deze villa's vormen kleine dorpjes die in noord-zuid richting als een lijn langs Haarlem lopen. Tussen deze lijn van bebouwing zijn open plekken te vinden die voornamelijk bestaan uit weide en polderverkavelingen.

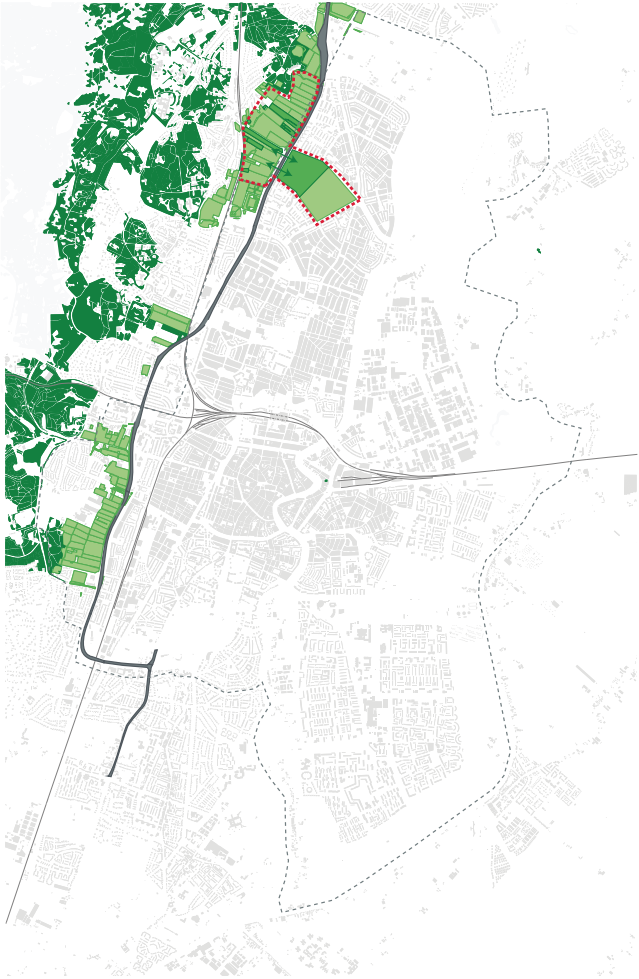
Ten noorden van Haarlem, ter hoogte van het Schoterbos, is een nadrukkelijk groter poldergebied te vinden. Dit gebied is nu moeilijk te bereiken vanuit het naast gelegen woongebied omdat de Westelijke Randweg zich als een fysieke barrière tussen het woongebied en het poldergebied opwerpt. De enige manier om het gebied te bereiken is via een donker tunneltje, bij de Jan Gijzenkade, die verstopt is tussen infrastructurele werken. Verder is er over tien kilometer geen toegang tot het gebied te vinden. Het poldergebied ligt tussen de buitenwijken Delftwijk en Santpoort Zuid. Op de grens van het poldergebied en de duinen ligt het spoor met het treinstation Santpoort Zuid. Verder in het westen ligt het nationaal park Zuid Kennemerland; dit is het grootste



Bicycle network



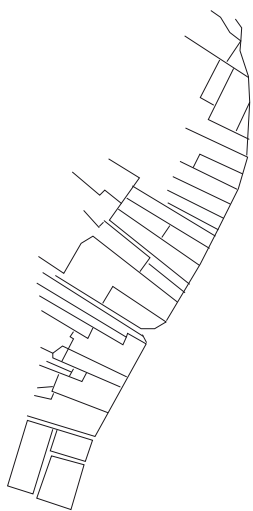
Urban area



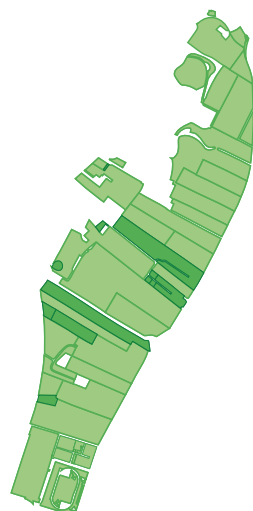
Green area's



Existing conections East / North



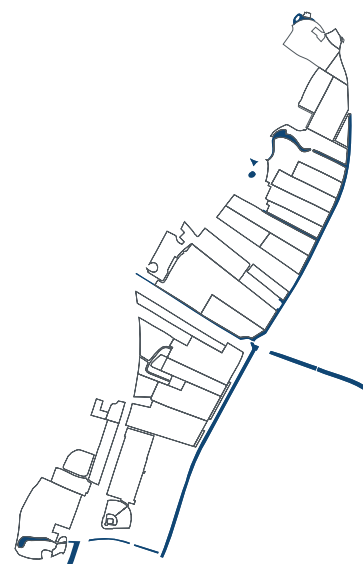
lined land structure



green structure



build-up structure



water structure

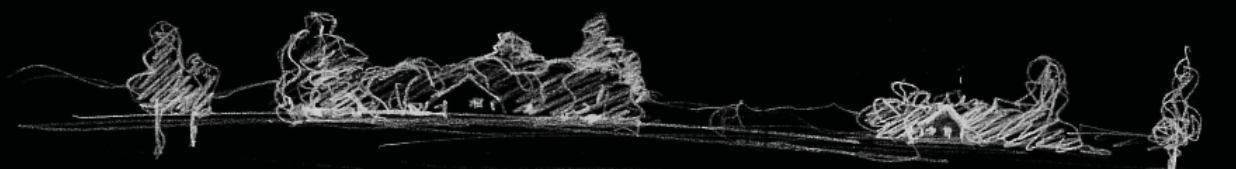


DOMINANTE RECHTLIJNIGE STRUCTUUR

duingebied in Nederland. Voor een woongebied is het belangrijk dat er voldoende groen voorzieningen in de nabije omgeving liggen. Het Schoterbos ligt wel al in dit gebied maar wordt van Delftwijk afgesloten door een wat grotere verkeersader. Dit zorgt ervoor dat Delftwijk wordt omringt door wegen die de groene gedeeltes van de gemeente Haarlem weghouden van de bewoners. Daarom is ervoor gekozen om dit gebied verder uit te werken en de barrière-functie die de Westelijke Randweg hier vervult op te heffen.

Het poldergebied heeft een duidelijk grens vanwege de bebouwing in het oosten en de start van het duingebied met de bijbehorende bebouwing in het westen. Het gebied wordt gedeeltelijk gebruikt voor landbouw, maar dit gebeurt op een kleinschalige manier. Daarnaast zijn het voornamelijk weiden met paarden en wat kleinere volkstuin-complexen.

Het gebied neemt in de lente een gele kleur aan door de grote hoeveelheid paardenbloemen. In de zomer is het gebied groen en in de winter bruin, groen. De belangrijkste elementen die het gebied bevat zijn de langgerekte kavels, de in een verticaal opgestelde lijn bomen, boerderijen en het in het gebied gelegen fietspad. De ontwateringsloot de Delft sluit het gebied in het westen af.



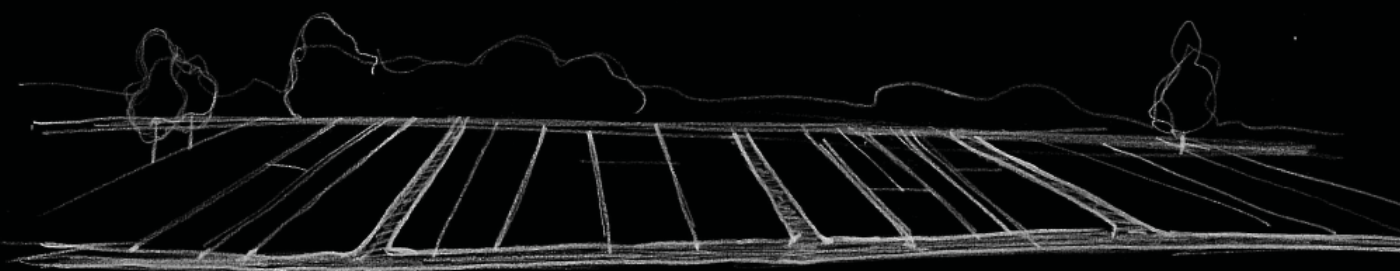
common landscape



dominating vertical landscape elements - trees, group of trees and living houses between them



types and high difference of vegetation



dominant horizontal landscape elements - canal and road lines



FOTO'S VAN HET GEBIED

Het doel voor dit plan is een betere verbinding te realiseren voor de bewoners van de wijken Delftwijk, Vogelenbuurt en Vondelkwartier. Daarnaast is het ook belangrijk om het gebied zelf te verbeteren, door het creëren van een padensysteem met interessante plekken die ervoor zorgen dat het gebied een scala aan interessante recreatie mogelijkheden biedt naast het ontdekken van dit typische Nederlandse landschap.

Om een vrijuitzicht te kunnen realiseren zal de Westelijke Randweg hier volledig worden verlaagd. Op deze manier kan de snelheid in de weg worden behouden. De kruising met de Jan Gijzenkade zal hierdoor verdwijnen. De bewoners kunnen echter gebruik maken van de kruising van de Westelijke Randweg met de Hoofdstraat of van de Rijksstraatweg. De parallelweg, de Victor van Vrieslandstraat, zal behouden blijven zoals deze nu is.

Het polderlandschap blijft behouden om het typische historisch landschap te bewaren. Om de fietspaden te markeren zullen er een aantal bomenlijnen aan het gebied worden toegevoegd.

Het lineaire systeem van de polder is het basis grid van het plan. De wandelpaden zullen dwars op het rechthoekig grid komen te liggen waardoor ze een eigen atmosfeer krijgen. Elke polderverkeveling bevat een eigen type vegetatie, die verschilt in bloei





HET PLAN

tijd, textuur en kleur. Een aantal verkavelingen blijven grasland met paarden en schapen erop. Er worden een aantal recreatieve items toegevoegd waarbij het landschap een grotere belevingswaarde krijgt. Hierbij kan gedacht worden aan slootjes, waterpartijen, bruggen, beplanting en specifieke gebieden voor vrij uitzicht.

Door het realiseren van de een fietsspad bovengronds over de Westelijke Randweg heen, wordt het gebied veilig en gemakkelijker toegankelijk. Ook worden er nieuwe verbindingen over het spoor toegevoegd zodat de omliggende omgeving nog beter aansluit op het gebied en het duingebied vanuit Haarlem goed wordt bereikt. Deze verbindingen worden vormgegeven als lichte constructies die het symbool voor het gebied worden. De hoogste punten van de viaducten moeten gemakkelijk te bereiken zijn zonder gebruik te maken van een trap.

Randvoorwaarden

De beplanting mag niet hoger zijn de 60-70 cm waardoor het vrije uitzicht wordt behouden.

Vegetatie moet bestaan uit vaste planten die elk in een andere seizoensperiode bloeien.

Vegetatie die normaal gesproken in het gebied groeit moet worden gebruikt.

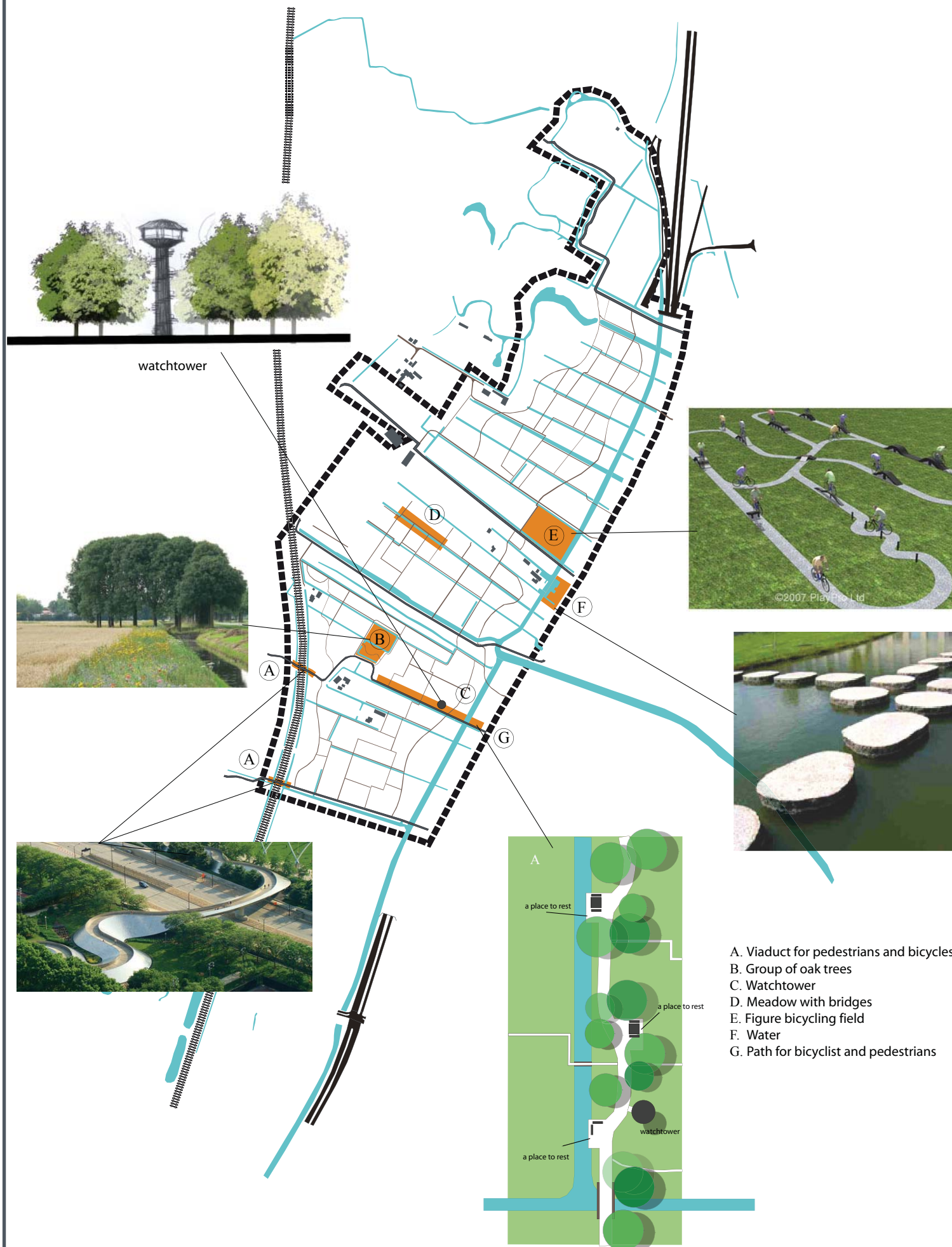
De breedte van de voetpaden is tussen de 40-50 cm zodat het contact met de natuur wordt gemaakt.

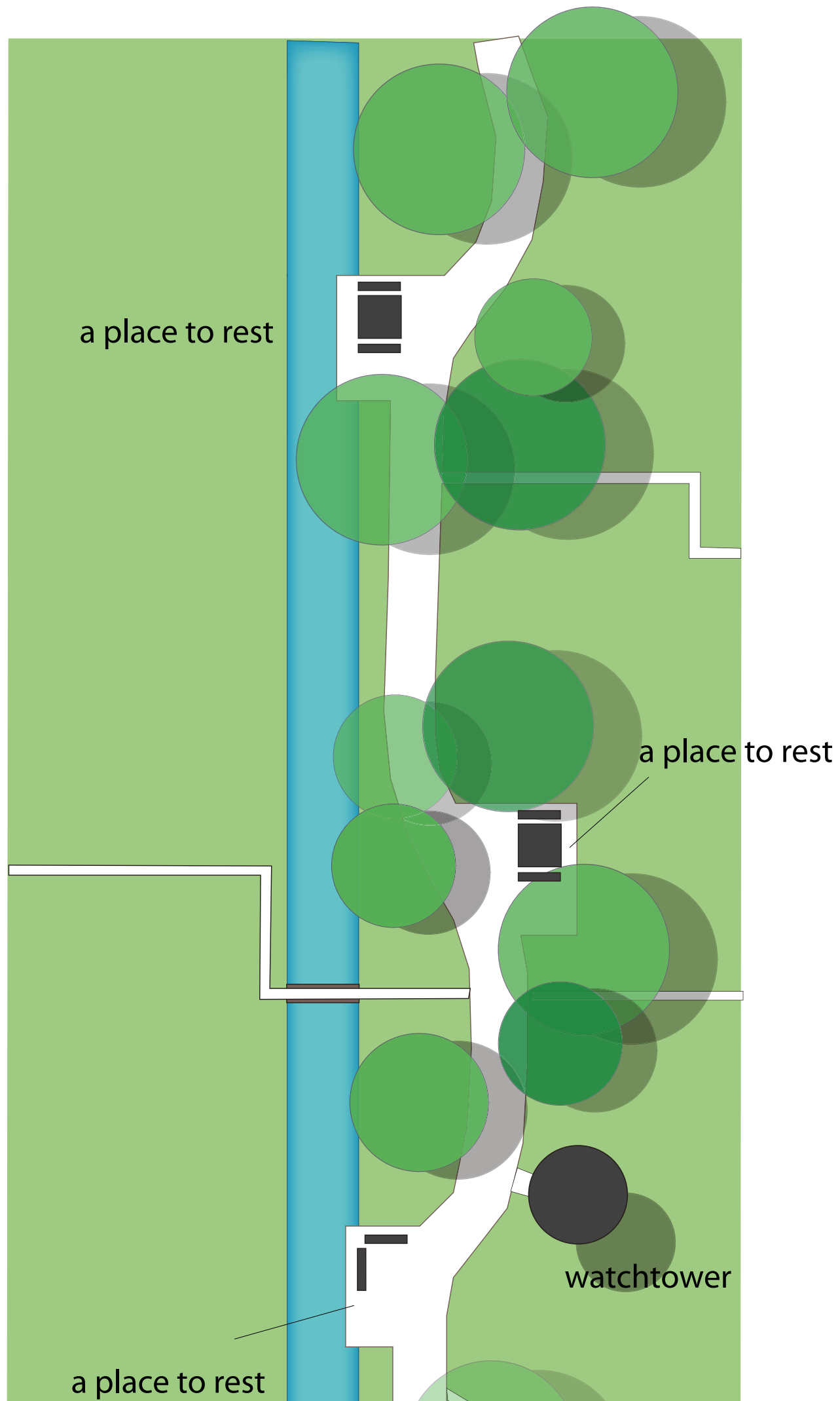


BEZIENSWAARDIGEHEBEN IN DE GROENE RUIMTE

Het materiaal van de voetpaden bestaat uit natuurlijke materialen zoals, gras, kleine stenen en zand. Fietspaden zijn van asphalt in een in de natuur opgaande kleur. De bruggetjes die de wandelpaden over de slootjes verbinden zijn simpel voorgegeven en gemaakt met een houtconstructie. Alle onderdelen moeten gebruiksvriendelijk zijn, zodat het gemakkelijk te onderhouden is.

Alle veranderingen in het gebied gaan het gebied aanzienlijk verbeteren en geven het een nieuwe identiteit. Het gebied is beter aangesloten op de omliggende omgeving en het wordt een prettig leefgebied om in te wonen, vlak naast de natuur. In de toekomst kan de groene corridor nog verder worden uitgebreid richting het Spaarne. Er kan dan gebruik worden gemaakt van een zelfde ontwerpsysteem vanwege de overeenkomsten in het landschap.

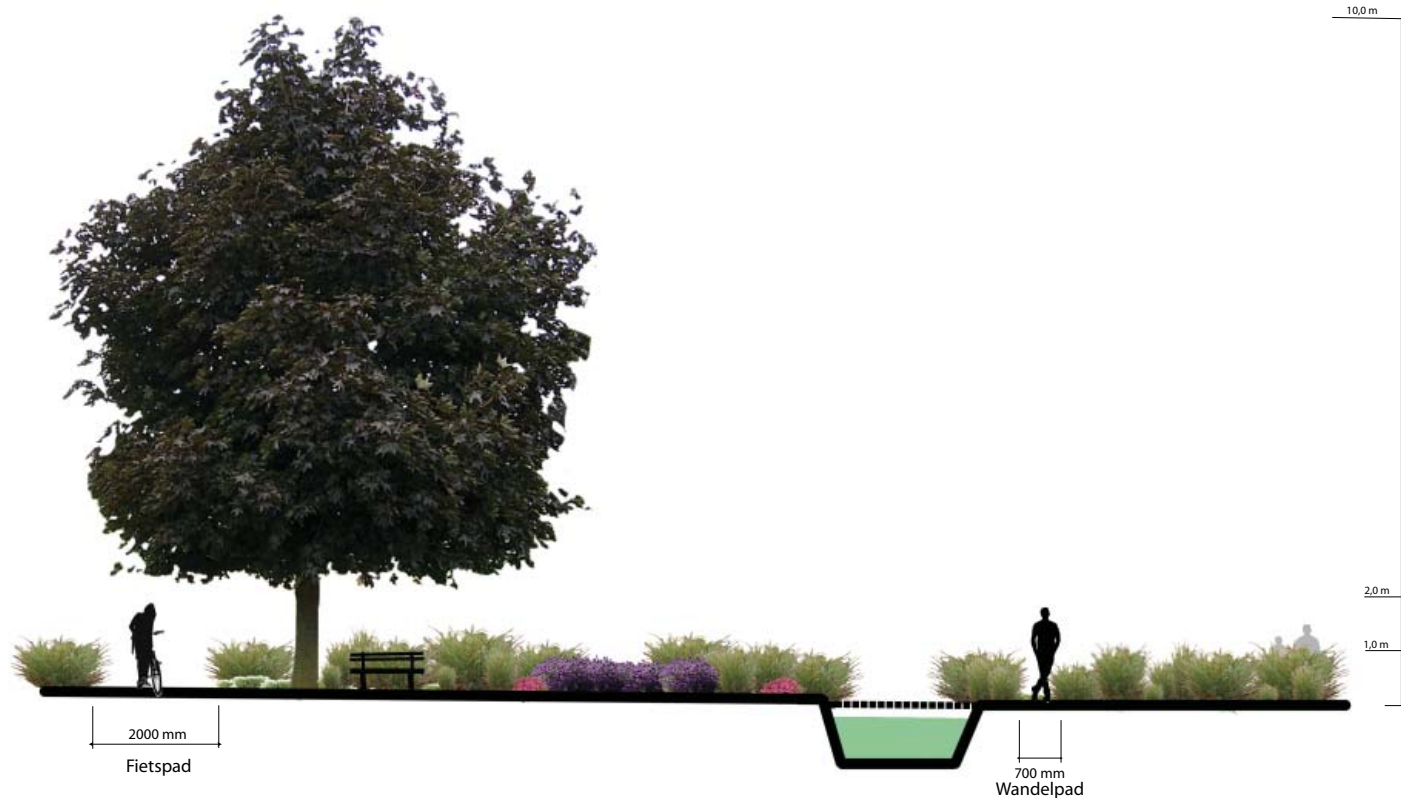




DETAIL VAN EEN VOETPAD MET UITKIJK TOREN



MATERIALEN EN
BEPLANTING



BOMEN: Platanus, Acer, Quercus.

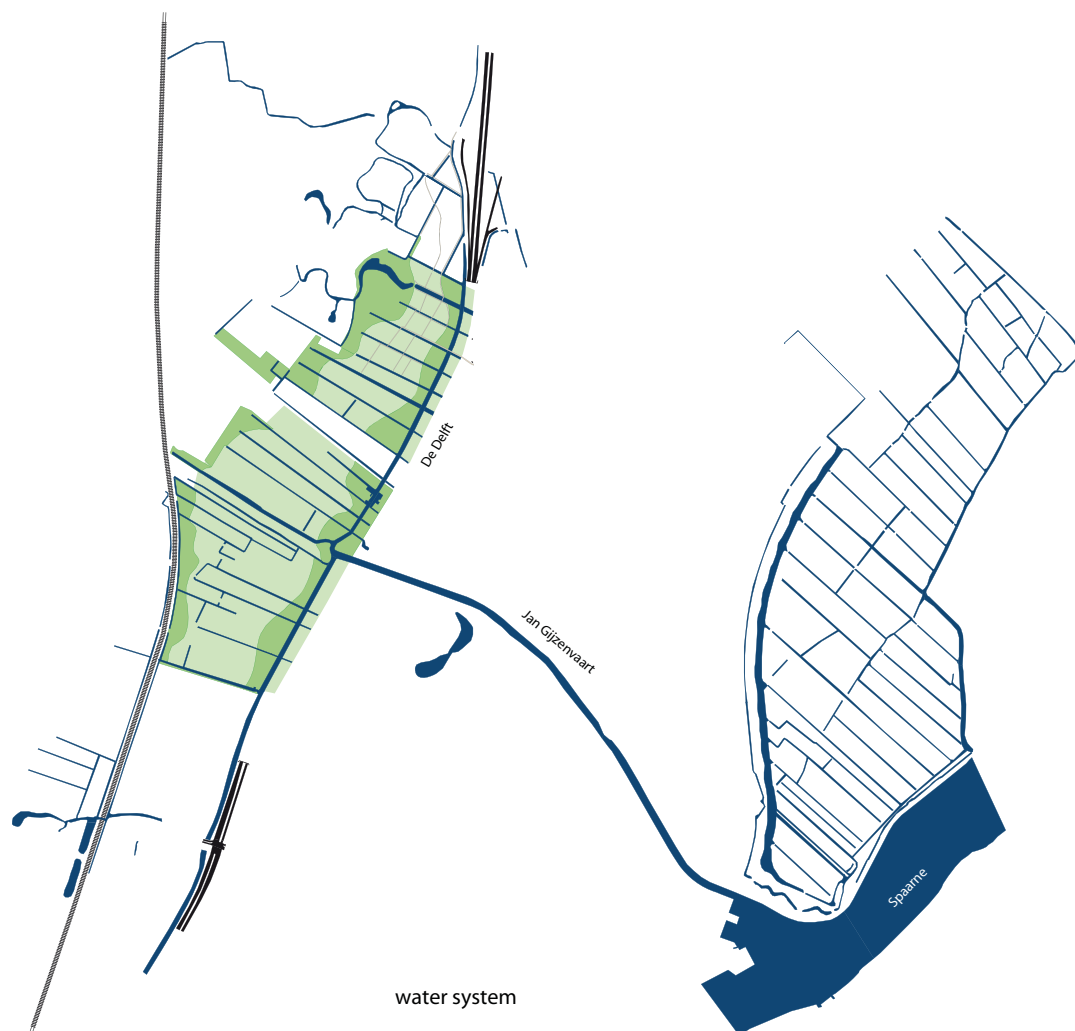
VEGETATION

PLANTEN: Krokus, Winterheide, Grotte dotter, Judaspenning, Skimmia, Ribes, Berberis, Dwergmispel, Lavendel, Campanula, Salvia, Bernagie (Borago officinalis), Bladrammanas (Raphanus sativus), Boekweit (Fagopyrum esculentum), Dille (Anethium graveolens), Gele mosterd (Sinapis alba), Karwij (Carum carvi), Klaproos (Papaver somniferum), Malva (Malva neglecta), Nigella (Sativa), Phacelia, Spurrie (Spergula arvensis), Witte klaver (Trifolium somniferum)



MATERIALEN

MATERIALS



SCHEMA'S VAN DE OPLOSSINGEN IN HET NIEUWE PLAN

“FINISHING THE CITY”





FINISHING THE CITY

Finishing the City

Ligging

Het woongebied de Krim ligt nu ingesloten tussen het spoor en de Westelijke Randweg. De Westelijke Randweg veroorzaakt met name aan de kant van de Bomenbuurt een hoop overlast omdat de weg daar vlak langs de bebouwing loopt. Ook is de Westelijke Randweg duidelijk te horen vanuit het hele gebied.

Om het geluid terug te dringen en de Krim weer primair met Haarlem te verbinden, wordt de Westelijke Randweg hier met een halve laag verlaagd. Er wordt over de Westelijke Randweg heen gebouwd. Hierdoor ontstaat veel ruimte om op te bouwen en de verbindingen terug te brengen. Het groen en het water wat op dit gedeelte van de weg aan de westrand ligt blijft bestaan zodat er prettig kan worden gewoond in een groen en rustig milieu.

Ontwerp

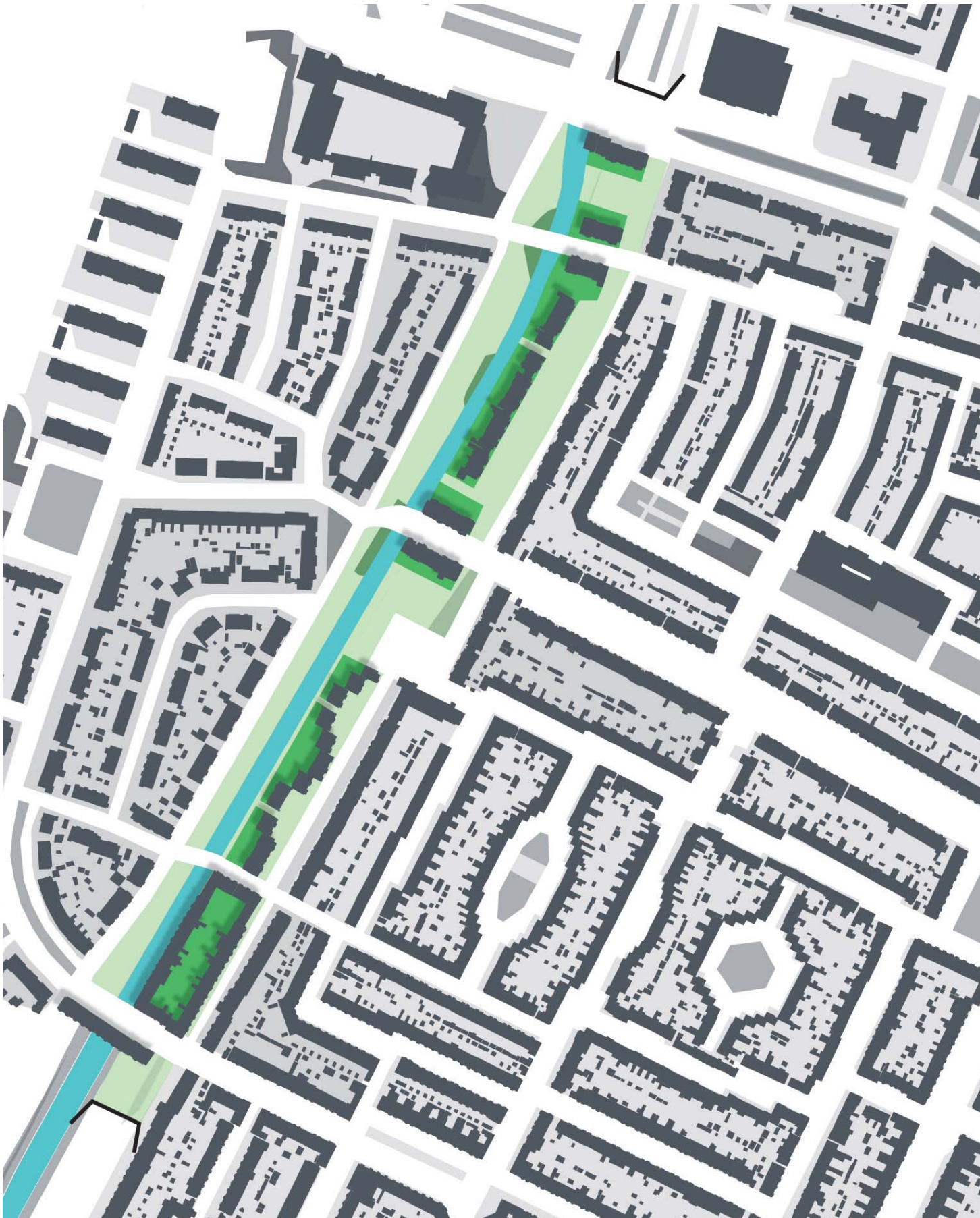
De Overbouwing

De Overbouwing die over de verlaagde weg heen komt te liggen, wordt doorspekt met gaten. Deze gaten geven de automobilist een sneakpreview van de omgeving. Door in de gaten gekleurd glas te plaatsen ontstaat er een schouwspel van gekleurd licht en wordt tevens het geluid van de auto's ingesloten. De weg is zichtbaar in het stedelijke landschap maar niet hoorbaar aanwezig. Ook de vervuiling zal in de omgeving aanzienlijk afnemen. Daarnaast zorgen de gaten ervoor dat de licht overgang van buiten naar binnen de tunnel in zeer klein is.

Verkeersstructuur

De verkeersstructuur wordt nu telkens onderbroken zodra één van de oost-west





georiënteerde wegen de Westelijke Randweg bereikt. Hierdoor worden beiden buurten afhankelijk van de smalle parallelwegen. Door de Westelijke Randweg te verlagen ontstaat er ruimte om de oorspronkelijke verbindingen weer in ere te herstellen. Niet elke verbinding speelt hierin een zelfde rol. De verbindingen tussen de Van Stuyvesantstraat en de van Riebeecklaan, de Zaanenlaan en de Cornelis van der Lijnlaan en de Orionweg en de Pim Mulierlaan zullen ook verbonden worden voor gemotoriseerd verkeer.

Naast deze gemotoriseerde autowegen komen er nog twee langzame verkeersverbindingen.

Bebouwing op de Westelijke Randweg

De bebouwing op de weg sluit aan op de bestaande bebouwing van de Bomenbuurt en de Krim. Het worden kleinschalige eengezinswoningen met een tuin in een kind vriendelijke en avontuurlijke omgeving. Met de opbrengsten van de woningen kan een gedeelte van de kosten van de verlaging en de Overbouwing worden vergoed. Om de wegen vanuit beide buurten goed te kunnen ervaren en deze begrijpelijk te maken vanuit de ruimtelijke omgeving worden er langs alle nieuwe verbindingen die gemotoriseerd verkeer door laten bebouwingswanden toegevoegd. Door massa aan de zijkant van de weg te plaatsen zal de voorbijganger begrijpen dat de wijk verder gaat. Tevens zorgen deze massa's ervoor dat er tussen de straten subblokken ontstaan.

Typologieën

De verschillende subblokken krijgen ieder een eigen uitstraling. Het gebied begint met een gesloten bouwblok met een hogere dichtheid. Dit bouwblok staat aan de ene kant aan het water en aan de andere kant in het groen. Parkeren wordt opgelost door in



FINISHING THE CITY

de kern van het blok een garage te maken onder de algemene binnentuin die daardoor met één laag wordt verhoogd. De hoogte van dit bouwblok is maximaal drielagen met een kap.

Het volgende blokje zijn geschakelde en steeds verspringende woningen met een voor- en achtertuin. Parkeren kan op eigen terrein en de bijbehorende garage. Achter de achtertuinen langs loopt een smal wandelpad die ook het water bereikbaar houdt voor de buurtbewoners.

Het gebied ter hoogte van de Wilgenstraat wordt volledig kind vriendelijk ingericht. Hierdoor hebben de kinderen van de basisschool een mooie grote speelruimte. Na deze meer open ruimte, volgt een gebied met rijtjes woningen met een hoogte van twee lagen en een kap. Hier wordt parkeren op de straat opgelost. De achtertuinen liggen hier dicht tegen het water aan waardoor er ruimte is voor terrassen en een aanlegplaats voor een bootje. Het gebied wordt afgesloten met een kleiner woonblok wat alleen aan weerszijde van de auto straten woningen bevat.

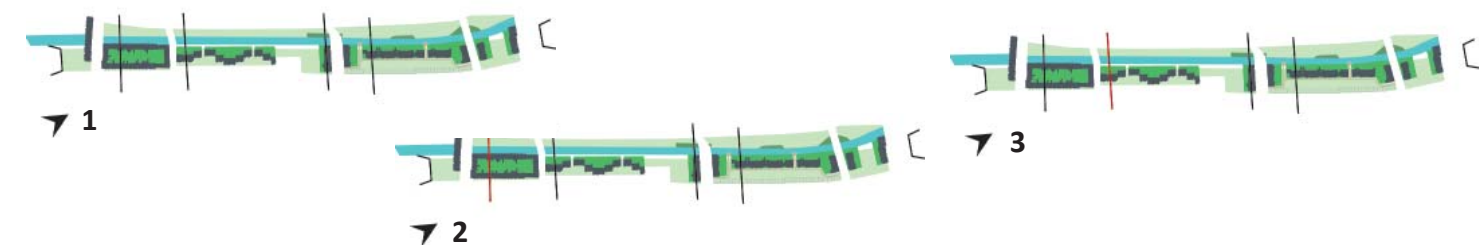
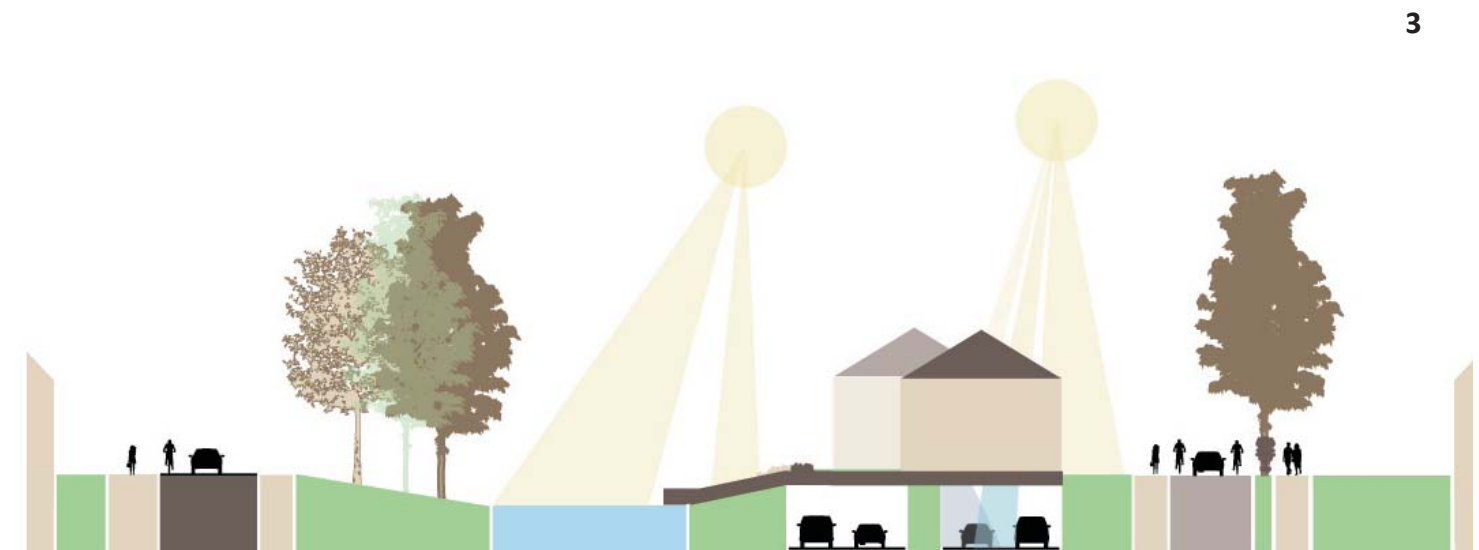
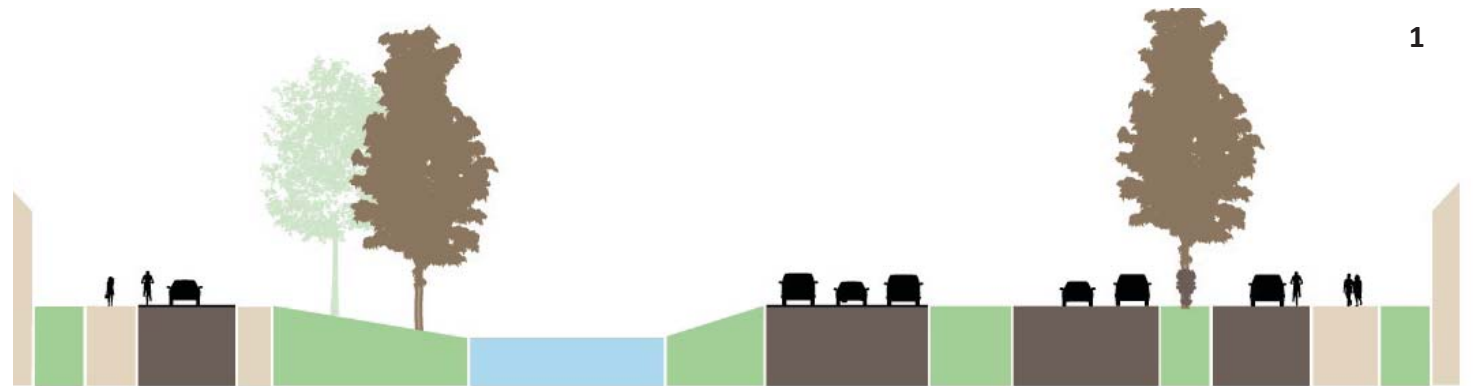
Parallelweg

De Parallelweg zal zijn profiel behouden, maar worden omgezet naar een fietsstraat waarin de auto te gast is. Ook zal deze een éénrichtingsweg zijn. Dit voorkomt sluipverkeer en maakt de weg en de buurt veiliger voor kinderen om in te spelen.

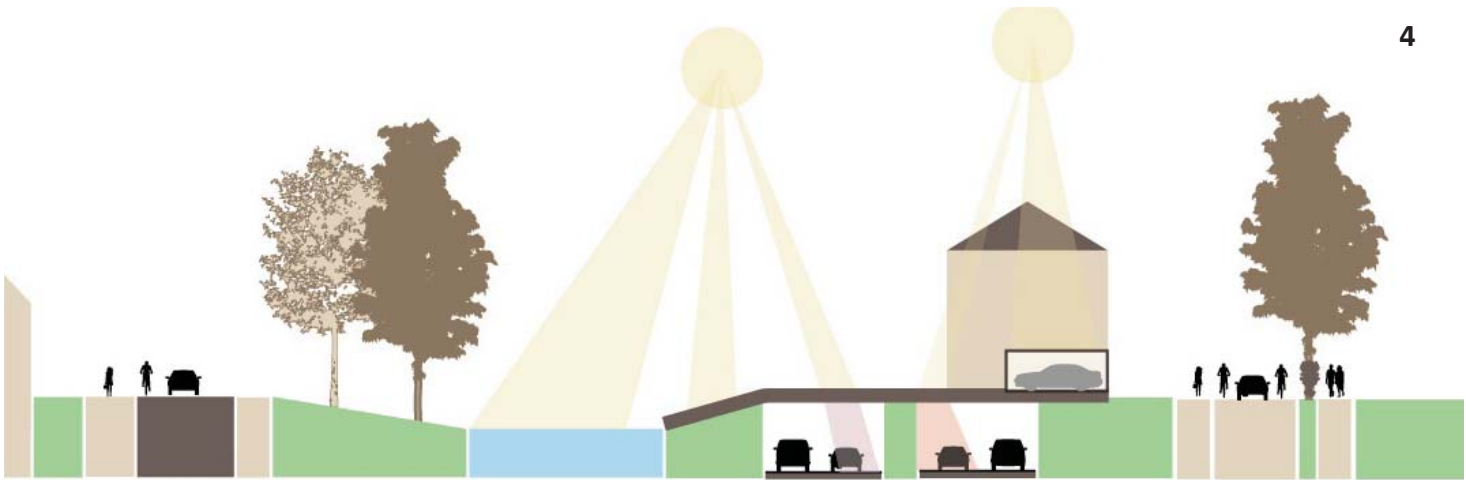
Een groen speelgebied

Het groen rondom de woning zal bestaan uit lage beplanting en grasveldjes, zodat het overzicht wordt behouden.

Door in het hele gebied te kiezen voor een kleinschalige oplossing die de geluidhinder tegengaat en meer groen aan de buurt toevoegt, wordt een plan in harmonie met de buurt nagestreefd. De kansen en moge-



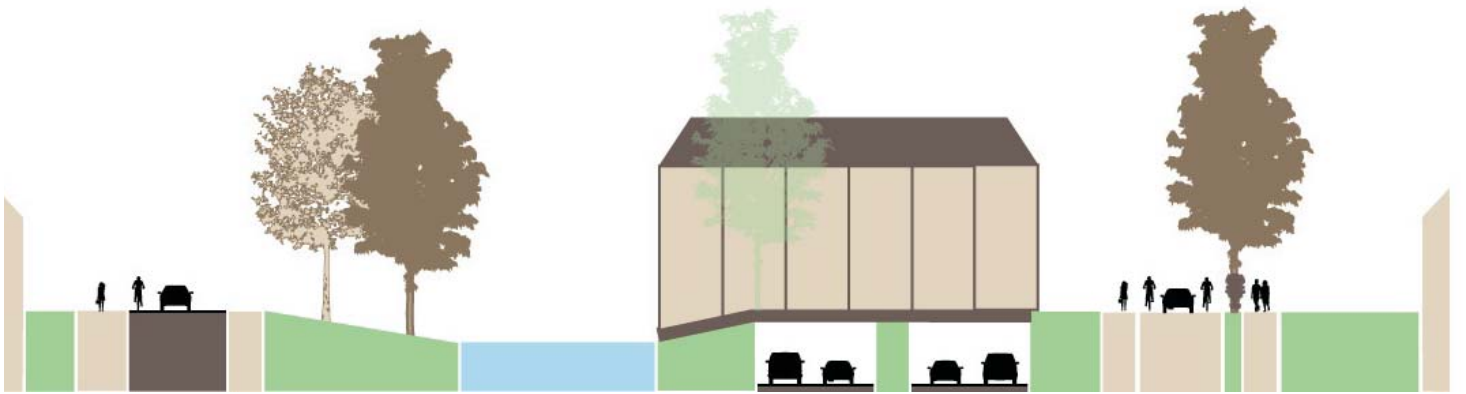
FINISHING THE CITY



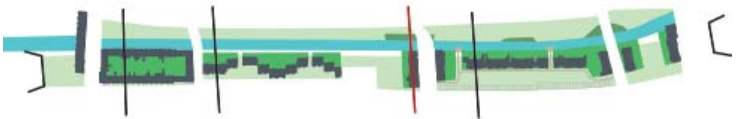
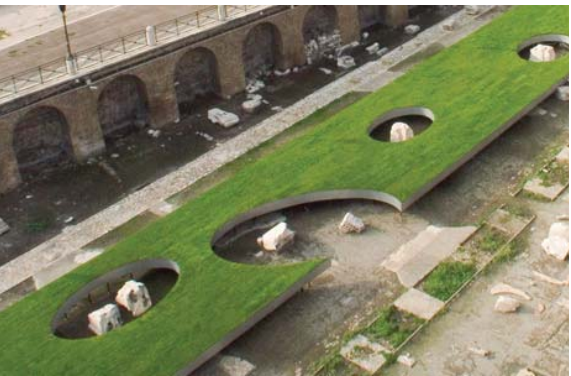
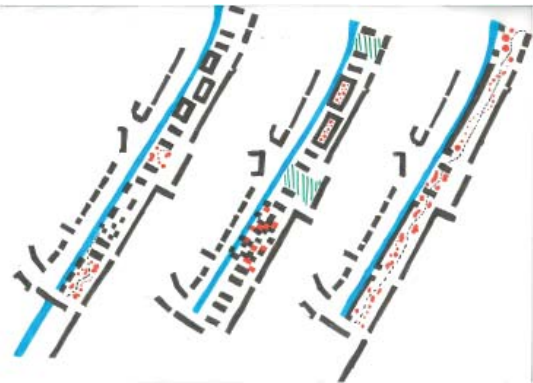
4

lijkheden in de buurt, het water, het groen en de lage bebouwing, worden behouden en versterkt. Het zwakke punt, de Westelijke Randweg, wordt omgevormd naar een veilig, geluids- en vervuilingarme omgeving.

Hierdoor gaat de hele buurt vooruit en de kosten die voortkomen uit het verlagen van de weg kunnen worden vergoed vanuit de te realiseren bebouwing boven op de weg.



5



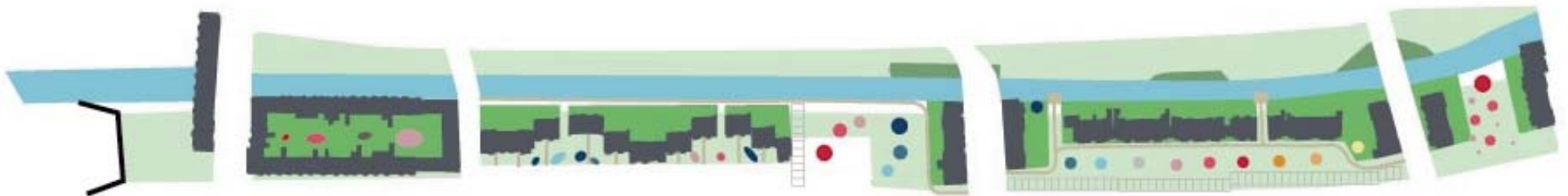
4



5



FINISHING THE CITY





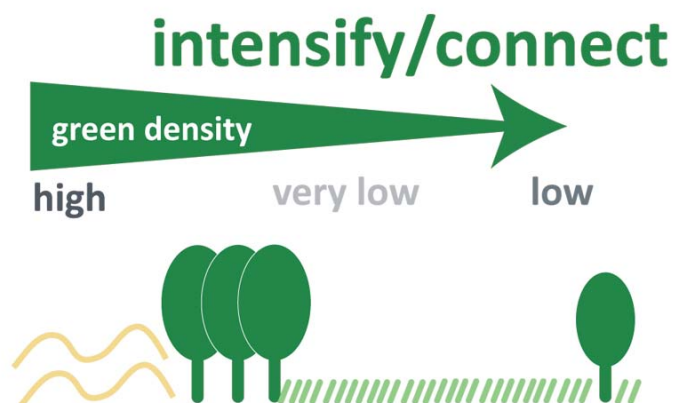
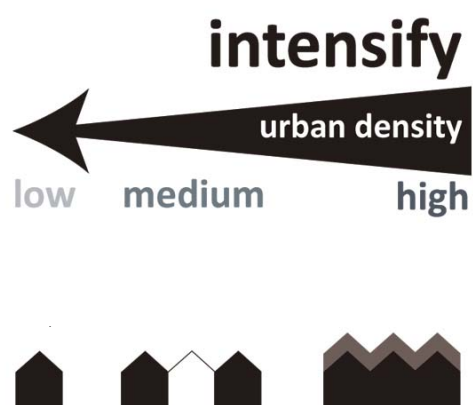
THE MERRY HILL



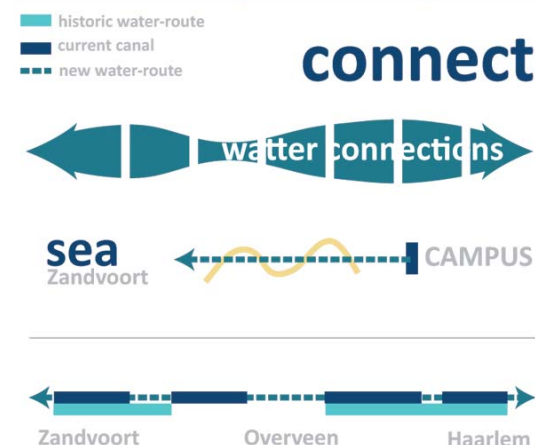
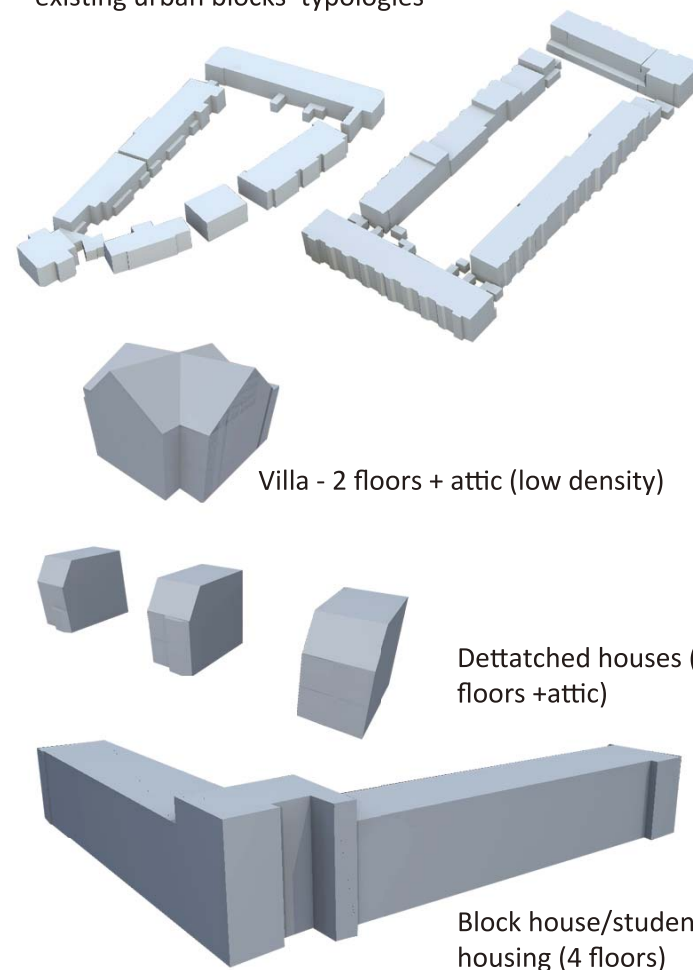


GEBIEDSANALYSE

Sociale voorzieningen en voorzieningen op het gebied van verkeer, hebben geleid naar de wens om het Campusgebied langs de Westelijke Randweg verder te ontwikkelen. De studenten van het Nova College kunnen het school moeilijk bereiken omdat ze vanuit het station Overveen de drukke kruising van de Westelijke Randweg met de Zijlweg moeten oversteken. Ten tweede is er een vraag om de toegankelijkheid van de natuur door het gebied van “begeleid wonen jeugd/ Het Spalier” te verbeteren waardoor ook in de overige buurten de leefkwaliteit wordt verbeterd. Vanuit de verkeersanalyse komt naar voren dat de intensiteit van de Westelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. Dit wordt veroorzaakt door algemene toename van verkeer in Nederland en doordat de Westelijke Randweg onderdeel gaat uitmaken van de ringweg rondom Haarlem. Daarnaast neemt het verkeer met name in de zomer toe vanwege het verkeer naar het strand.



existing urban blocks' typologies





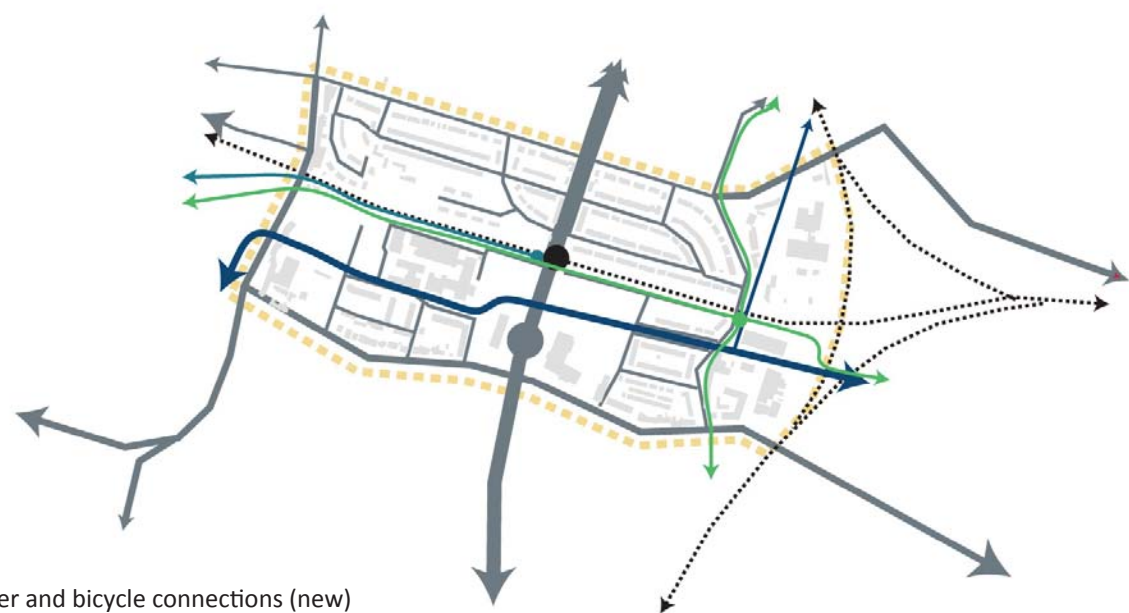
SCHEMA NIEUWE PLAN



Traffic connections in the area (current)



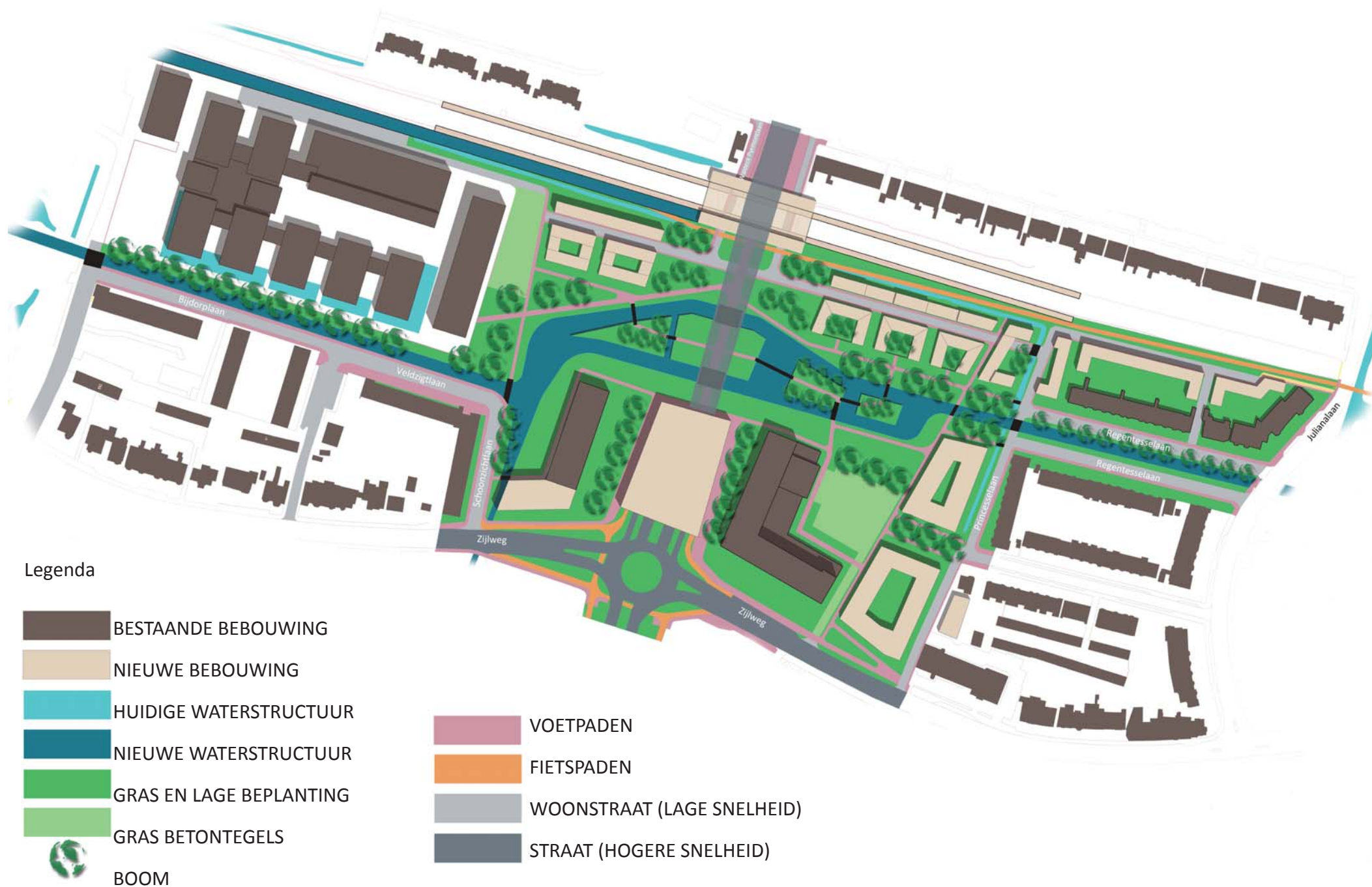
Traffic connections in the area (new)



Water and bicycle connections (new)



THE MERRY HILL PLAN





THE MERRY HILL PLAN

Het gebied gelegen naast een belangrijke verkeersader en langs het spoor biedt naast de vele problemen ook veel kansen voor ontwikkeling. Het Merry Hill concept integreert verschillende oplossingen op gebied sociale en economische voorzieningen, natuur en verkeer. Het grotere groene gebied Zuid-Kennemerland wordt verbonden door middel van een groene corridor met het Kenaupark in het centrum van Haarlem. Dit wordt bereikt door het realiseren van een viaduct “The Merry Hill”. Deze zal komen in de doorsnede tussen de Zijlweg en het bestaande viaduct in het Overveen gedeelte (zie ook de tabel met de voor- en nadelen van een viaduct en een tunnel). De verkeersvrije ruimte die hierdoor wordt gerealiseerd verhoogt de waarde van de omliggende gebieden. Daarnaast zorgt het voor een betere verbinding tussen de verschillende sociale groepen.

SAMENWERKING

Een groeiend aantal bezoekers in het gebied zorgt ook voor een toenemende vraag aan bedrijvigheid. Hier kunnen de onderwijsinstellingen, de gemeente en bedrijven een win-win situatie creëren door het aanmoedigen en faciliteren van kleine startende bedrijfjes. Er kan een nieuw treinstation worden toegevoegd door een het toenemende aantal mensen in het gebied vanwege betere verbindingen tussen de onderwijsinstellingen, nieuwe functies en woongebieden in het Campusgebied.

VERBINDING

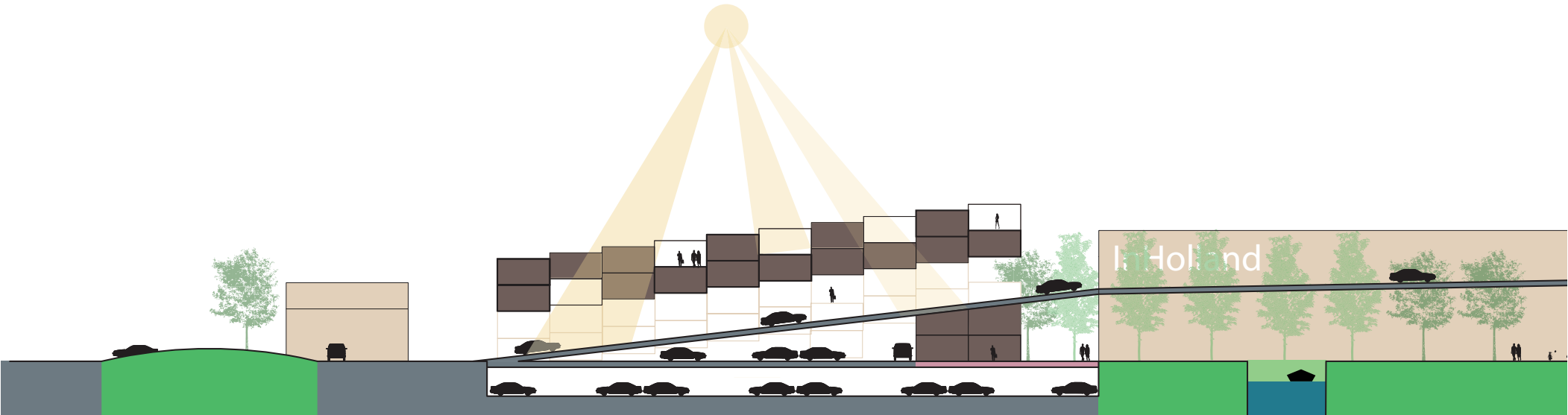
Door het verbinden van een aantal oude waterlijnen ontstaat er een centrale as van water waardoor het centrum van Haarlem met het Brouwerskolkpark wat de verbindingen tussen oost en west versterkt. Deze verbinding is toegankelijk voor boten. De waterroute die hierdoor ontstaat kan worden doorgetrokken.

De toegankelijkheid van het strand met de fiets zal verder toenemen door het aanleggen van een fietssnelweg tussen Amsterdam, Haarlem en het strand (Structuurplan 2020). De fiets snelweg komt langs het spoor dwars door het Campusgebied te lopen. In het Campusgebied komen verschillende types verkeer samen die ook het “Merry Hill” concept symboliseren.

Stedelijk Karakter

Het huidige karakter van het gebied reageert beter op het meer bebouwde stedelijke weefsel dan de villa wijken in het westen. Er is echter een gebrek aan stedelijke dichtheid en structuur. Het zuidelijk gedeelte van het gebied heeft een commerciële en publieke functie. Omdat dit gedeelte goed zichtbaar is vanaf de weg is het uitermate geschikt voor kleinschalige bedrijvigheid. Geluid en vervuiling langs het kruispunt zijn de reden dat in dit gedeelte van het plan is gekozen voor een grotere gebouwen. Aan de noord en west zijde heeft bebouwing een kleiner schaal omdat dit een nieuw woongebied wordt. Dit gebied is hier geschikt voor vanwege de ligging in het park en de noodzaak om nieuwe woningen toe te voegen volgens de Woonvisie Haarlem 2020.





TATA GEBOUW CONCEPT VISUALISATIE



“PARKEREN, PARK EN COMMERCIEELE FUNCTIES”
(E. Ramanauskaite)



SNELWEG DOOR BEBOUWING,
JAPAN



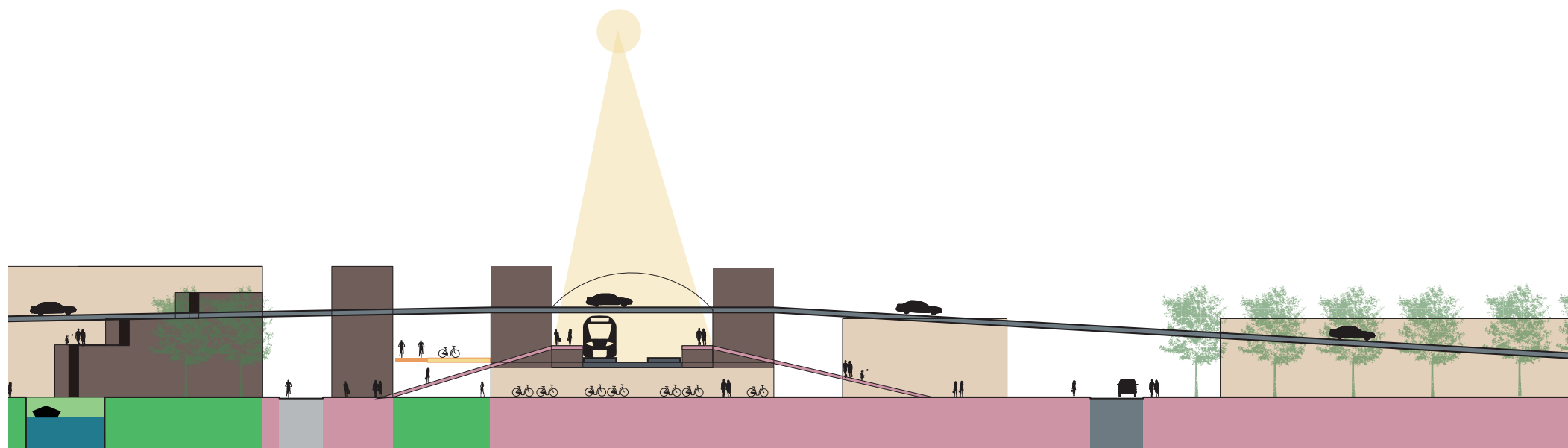
Westelijke Randweg met NOVA college



“Merry building” met NOVA college



THE MERRY HILL



"MERRY HILL" DOORSNEDE VAN DE WESTELIJKE RANDWEG EN HET VIADUCT



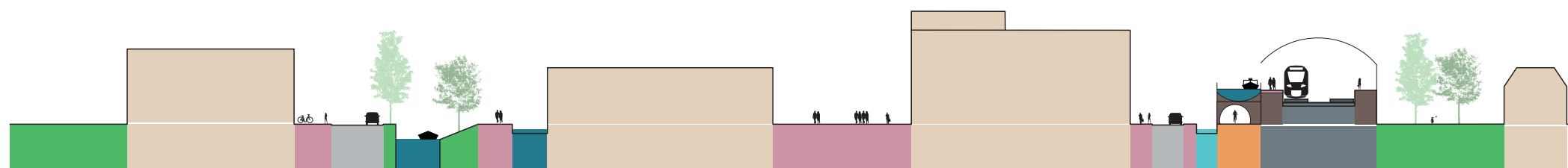
FIETS EN VOETGANGERS BRUG



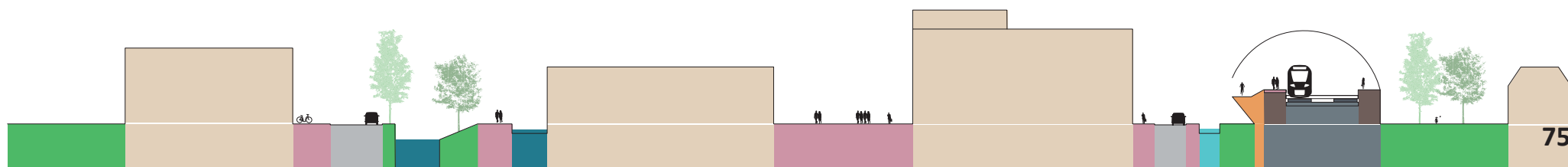
AVON AQUADUCT, REF VOOR DE WATER WEG DOOR DE DUINEN



FIETSBRUG NAAST HET SPOOR, NIJMEGEN



2 opties voor de fietssnelweg BOVEN - onder het aquaduct, ONDER- naast het spoor zonder waterweg





THE MERRY HILL

WONINGEN

Er zijn vier verschillende typologieën woningen in het gebied te vinden:

H1 Barrière woningen- Studenten en sociale huisvesting

De grote bouwblokken langs de spoorlijn beschermen de omgeving tegen het geluid van het spoor. Deze bebouwing is ook geschikt voor tijdelijke woningen.

H2 Senioren appartementen

Pensioen faciliteiten naast studenten woningen kunnen zorgen voor extra zorg “adopteer een oudere” (referentie naar een studenten project in Utrecht). De woningen bestaan uit kleine terrassen, nauwe blokken, met kleine gedeelde binnentuinen en dakterrassen.

H3 Hofjes woningen voor senioren

Typische Haarlem typologie met laagbouw (buiten twee en binnen één verdieping), semi-gesloten bouwblokken tegenover het park. Open overdag en 's nachts gesloten.

H4 Middenklasse appartementen

Deze bevinden zich in het oostelijke gedeelte van het gebied. Ze bestaan uit drie verdiepingen met een gedeelde binnentuin en een ondergrondse parkeergarage voor de bewoners.

ONTWERP EN SPECIFIEKE DETAILS

THE MERRY BUILDING

Het begin van het viaduct wordt gekenmerkt door een complexe integratie van de weg, parkeren en bureautjes voor kleine bedrijvigheid. Het begin van de fly-over is in het gebouw om de maximale ruimte in het gebied te behouden en om de situatie voor de automobilist overzichtelijk te houden. Het gebouw staat symbool voor de ingang van het gebied. Vanwege de goed bereikbaarheid met auto is het ook interessant voor bedrijven zich in het gebouw te vestigen. Dit is ook de reden dat er hier een parkeergarage in de kern van het gebouw wordt gemaakt waardoor bezoekers van de onderwijsinstellingen hun auto hier kunnen parkeren. De parkeergarage dient tevens als transferium voor bezoekers naar het strand die hier kunnen wisselen van vervoerssoort. Parkeren onder het viaduct en ondergrondse zorgt voor een levendige circulaties van voetgangers die de aantrekkelijkheid van kantoorruimtes stimuleert. Het gebouw wordt zo ontworpen dat de schaal van het gebouw binnen de context van het gebied past. Dit kan worden gerealiseerd door gebruik te maken van kleine individuele ruimtes met de flexibiliteit om ze later weer om te vormen.

WATERWEG/ AQUADUCT

Een speciaal ontworpen waterweg is een andere mogelijkheid voor transport naar de duinen en het strand. Omdat de duinen verschillende hoogtes hebben wordt er voor gekozen de waterweg aan te leggen langs het spoor. De waterweg voegt een extra recreatieve functie toe en kan worden gezien als een langzame attractie naar het strand, één uur naar Zandvoort met de boot. Er kan ook gekozen worden voor een snelle variant door gebruik te maken van een Maglev systeem, een op magneet gebaseerde monorail maakt het mogelijk om de snelheid van de boten te reguleren, daarnaast is het een geautomatiseerd proces.



THE MERRY HILL

FIETSSNELWEG

De fietssnelweg verbindt Amsterdam met Haarlem en het strand waarbij de fietssnelweg het campus gebied passeert. Om ervoor te zorgen dat het fietspad niet doorbroken wordt gaat het fietspad omhoog ter hoogte van de Garenkokerskade aan de rechterkant waardoor het de Julianaweg kruist ter hoogte van de sporen. Op dit punt kan een helling of trap worden gemaakt zodat de fietssnelweg wordt verbonden met het NS fietspad. De fietssnelweg blijft op dezelfde hoogte tot het nieuwe station wordt bereikt. Vandaar zijn er twee opties, het fietspad gaat omlaag en loopt verder onder het waterviaduct of het fietspad blijft op hetzelfde niveau.

KANAALSYSTEEM

Aan de zuidzijde van het spoor zijn er smalle watergangen aanwezig. In het voorgestelde plan worden deze behouden. Een nieuw kanaal wordt aangelegd om de Brouwerskolk met het centrum van Haarlem te verbinden. Dit kanaal loopt door het park en is bevaarbaar voor boten. Ter hoogte van het park loopt het water uiteen in een grote vijver met eilandjes.

GROENE RUIMTE

Het nieuwe park is het grootste groene gedeelte in het plan. Bezoekers kunnen het park vanaf alle kanten betreden, dit is wel afhankelijk van de omliggende functies. De ruimtes rond het water en naast de gebouwen zijn speciaal voor de transitie van mensen, door gebruik te maken van brede paden die leiden tot verschillende punten, waaronder grote grasgebieden waar gezeten kan worden. De eilandjes zijn een verwijzing naar de Hofjes en staan symbool voor een ontspannen oase. De eilandjes zijn ingericht met verschillende architectuurelementen (zoals bankjes, paviljoens etc.).

De voortuinen van de onderwijsinstellingen worden ingericht met speciale grastegels wat ze geschikt maakt voor schoolevenementen en parkeren.

Het nieuw straatprofiel is gecreëerd met de toevoeging van de watergangen. De Blijdorp-laan en de Veldtzigtlaan zijn recht en gescheiden van het InHolland terrein door het water. De noordelijke waterrand is hellend en groen, terwijl de zuidelijke kant steil is met een geplaveid trottoir. Aan de oostelijke kant van het plan is de Princesselaan verlengd tot de Zijlweg en het spoor. In het midden van de Regentesslaan komt een nieuw waterkanaal met groene zijkanten.

OVERVEENZIJDE VAN HET VIADUCT

Als de Westelijke Randweg wordt verhoogd boven het spoor veranderd er visueel niet veel aan de kant van Overveen. Dit omdat de Westelijke Randweg op dit punt al verhoogd is. Door ruimte te winnen onder het viaduct kan de Prins Hendriklaan weer worden samengevoegd wat de circulatie in het gebied ten goede komt. Daarnaast wordt de Waldeck Pyrmontlaan vernauwd. Dit geeft tevens de mogelijkheid de luchtvervuiling en het geluid terug te dringen. Een andere mogelijkheid is om de ruimte onder het viaduct te gebruiken voor kleine winkeltjes of ateliers. Door de parallelwegen te versmalle ontstaat hier ruimte voor. De ruimte onder het viaduct kan ook gebruikt worden voor parkeren zoals nu ook al gebeurt op een gedeelte.



huidig Overveen viaduct



impressie van het nieuwe Overveen viaduct, met bebouwing onder de bebouwing en het station



Folly-fora tijdelijk theater onder flyover bij Assemble

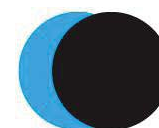
COLOFON

OPDRACHTGEVER:

Gemeente Haarlem



Academie van Bouwkunst



PROJECTEAM:

Lina Bulovaite

Egle Ramanauskaite

Rolinde de Smidt