

A photograph of a canal in Haarlem Oost en Waarderpolder. The canal is in the foreground, with a small boat visible. The opposite bank features a row of brick buildings, some with modern architectural elements like large windows and flat roofs. Several cars are parked along the street in front of the buildings. Bare trees line the canal, and the sky is overcast.

Handboek Inrichting Openbare Ruimte Deel 1 Visie (Concept)

Haarlem Oost en Waarderpolder

*Februari 2019
Omgevingsbeleid*

INHOUDSOPGAVE DEEL I: VISIE

1: Inleiding	3	5: Uitwerking structuur	39
1.1 Aanleiding en doel	3	5.1. Inleiding	39
1.2 Doelgroep	4	5.2. Lijnen	39
1.3 Status en reikwijdte	4	5.3. Vlakken: Haarlem Oost	48
1.4 Opzet en leeswijzer	5	5.4. Vlakken: Waarderpolder	58
1.5 Looptijd en actualisering	6	5.5. Vlakken: groengebieden	61
		5.6. Punten	62
2: Analyse	7	Bronnen	63
2.1. Uitgangspunten	7		
2.2. Terugblik	7		
2.3. Opgaven	10		
2.4. Kansen	13		
2.5. Knelpunten	14		
2.6. Beheer	15		
2.7. Kernkwaliteiten	15		
2.8 Duurzaamheid	17		
3: Keuzes	20		
3.1. Inleiding	20		
3.2. Hoofdstructuur	20		
3.3. Materiaalkeuze Vloer	21		
3.4. Maatvoering en Ruimte	25		
3.5. Toegankelijkheid	29		
3.6. Groen en water	29		
3.7. Straatmeubilair	34		
3.8. Spelen	35		
3.9. Klimaatadaptatie	35		
4: Financiën	37		

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1. Aanleiding en Doel

Het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) Oost en Waarderpolder beschrijft vanuit een overkoepelende visie op de openbare ruimte de keuzes voor de inrichting van de straten, pleinen, plantsoenen en parken (de openbare ruimte) in Haarlem Oost en Waarderpolder

De inrichting van de openbare ruimte vindt meestal projectgewijs per straat of plein plaats. Plaatselijke overwegingen staan dan aan de basis van de inrichtingskeuzes. Het ontbreekt daarbij aan een visie en een afweging op het niveau van de hele wijk. Het gevolg is dat vergelijkbare buurten verschillende oplossingen en dus inrichting krijgen. Daardoor komt de kwaliteit van de openbare ruimte onder druk en ontstaat een onsamenhangend beeld. De gemeente Haarlem heeft de ambitie om de samenhang en eenduidigheid in de aanpak en inrichting van de openbare ruimte te vergroten.

Er is daarom behoefte aan een beter te bewaken kwaliteit van de openbare ruimte, gebaseerd op een stadsdeelvisie die is uitgewerkt in concrete richtlijnen voor de inrichting.

Daarbij vraagt het nieuwe werken 'in regie' om heldere uitgangspunten voor inrichting van de openbare ruimte: externe partijen kunnen met dit document inrichtingsplannen leveren die

voldoen aan de Haarlemse standaard. Doel van het Handboek is richtlijnen te geven voor een uniform ontwerp van de openbare ruimte, zodat de kwaliteit verbetert.

Aan dit HIOR liggen twee belangrijke beleidsdocumenten ten grondslag:

- *Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR)*

De SOR (2017) vormt een leidraad hoe om te gaan met de ruimte in de stad en geeft richting aan keuzes ten behoeve van mobiliteit, groen, klimaatadaptatie, enz.

- *Nota Ruimtelijke Kwaliteit (Nota RK)*

Nota RK (2012) is een toetsingskader voor alle ruimtelijke en fysieke ingrepen die in de stad plaatsvinden en maakt onderscheid tussen verschillende regieniveaus (voorheen welstandsniveaus).

In navolging van het in 2007 vastgestelde handboek voor de binnenstad en de in 2016 vastgestelde handboeken voor Noord en Schalkwijk presenteren wij hierbij het handboek voor Oost en Waarderpolder. De handboeken zijn mede bepalend voor het efficiënt en toekomstgericht kunnen onderhouden en inrichten van de openbare ruimte.



Afbeelding 1.1.1.: Fraaie openbare ruimte Oost

Gouden Regels Nota RK:

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

1.2. Doelgroep

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

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

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

1.3. Status en reikwijdte

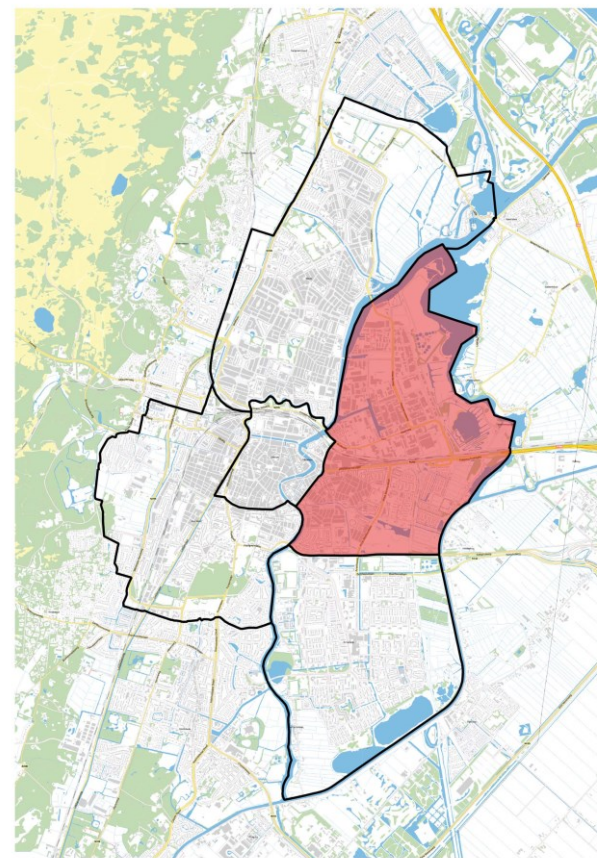
De inrichting van de openbare ruimte wordt voor de ontwerper, de beheerder, de bewoner, de insprekende belanghebbende en de bestuurder, zowel op hoofdlijnen als in principedetails vastgelegd in het Handboek. Hiervan kan niet vrijblijvend worden afgeweken: elke eventuele afwijking zal – gemotiveerd – aan het bestuur ter goedkeuring moeten worden voorgelegd en worden voorzien van een advies van de ARK ³

De reikwijdte van het Handboek is de gehele openbare ruimte in Oost en Waarderpolder op het gebied van profielindeling, detaillering, verharding, groen, water en straatmeubilair. Uitzondering vormen de "Bijzondere plekken". Dat zijn in het Handboek aangewezen gebieden die als afzonderlijke ontwerp-opgave kunnen worden benaderd. Voor de inrichting van bijzondere plekken (zie Nota Ruimtelijke Kwaliteit en afb. 3.2.1) geeft het Handboek wel uitgangspunten mee, maar kan op basis van de specifieke omstandigheden worden afgeweken en houdt de ontwerper speelruimte om de inrichting op deze situatie toe te spitsen. Grofweg kan worden gesteld dat het Handboek voor circa 80% van de openbare ruimte in Oost volledig van toepassing is, en voor de overige 20% op onderdelen voorschriften meegeeft.

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

Gebiedsbegrenzing

Het HIOR voor Haarlem Oost heeft betrekking op het gemeentelijk grondgebied ten oosten van het Spaarne, ten westen van de ringvaart en ten noorden van de Schipholweg. Op bijgaande kaart is de gebiedsbegrenzing aangegeven.



Afbeelding 1.3.1.: Gebiedsbegrenzing HIOR Haarlem Oost en Waarderpolder

Het gebied bestaat zowel uit het woongebied Haarlem Oost als het bedrijventerrein de Waarderpolder. Beide delen zullen op de relevante onderdelen apart behandeld en besproken worden.

Relatie met bestaand en overig beleid

Zoals in de inleiding al genoemd vormen de SOR en de Nota RK de belangrijkste basis voor dit HIOR. Daarnaast is er veel stadsbreed sectoraal beleid, zoals het Ecologisch Beleidsplan, het Bomenbeleidsplan, de Kadernota Haarlem Duurzaam, Economische Agenda, Detailhandelsvisie, enz.

Het Handboek Inrichting Openbare Ruimte vertaalt deze stukken op stadsdeelniveau, om zo de integrale kwaliteit van de inrichting te versterken. Het Handboek heeft daarmee een belangrijke eigen positie in de planontwikkeling. Hoe moet hier in de praktijk mee worden omgegaan? In de praktijk dient het Handboek altijd naast het relevante beleid te worden geraadpleegd. Het Handboek is veelal in overeenstemming met bestaand beleid. Soms is het aanvullend op bestaand beleid, in het geval van 'witte vlekken'. Deze aanvullingen zijn in de geest van bestaand beleid en betreffen niet-controversiële onderwerpen. In die laatste gevallen is de nota Ruimtelijke Kwaliteit leidend. Wanneer nodig wordt een gemotiveerd advies aan het bestuur voorgelegd.

Kwaliteitsambities

Ruimtelijke kwaliteit kan worden omschreven als de balans tussen gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde. Gebruikswaarde gaat over de functionele

kwaliteiten van een ruimtelijk initiatief: de geschiktheid van een functie op een plek, een doelmatig gebruik, een doelmatige aanleg en doelmatig beheer, bereikbaarheid en efficiëntie. Belevingswaarde gaat over wat de gebruiker aangenaam en vertrouwd vindt, de beeldkwaliteit, en omvat begrippen als diversiteit, vorm, compositie, herkenbaarheid, attractiviteit en schoonheid. Toekomstwaarde gaat over duurzaamheid, tijd, uitbreidbaarheid, aanpasbaarheid en flexibiliteit. Met andere woorden: een ruimtelijk initiatief dat bestand is tegen de tand des tijds. Voor ruimtelijke kwaliteit gelden geen algemene objectieve regels of oplossingen. De ambitie in de Nota Ruimtelijke kwaliteit is: "voorbeeldige kwaliteit van de openbare ruimte".

Er zijn daarom in de nota Ruimtelijke kwaliteit gouden regels opgesteld (zie kader op bladzijde 3). Het handboek geeft hier per stadsdeel voor de inrichtingskwaliteit van de openbare ruimte invulling. Het handboek geeft geen richtlijnen voor het onderhoudsniveau. Dat is in andere beleidsstukken, zoals de Nota Visie en Strategie beheer en onderhoud, vastgelegd.

1.5. Opzet en leeswijzer

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

Dit HIOR behandelt zowel het woongebied Haarlem Oost (het gebied tussen de

Amsterdamse Vaart en de Schipholweg) als het bedrijventerrein de Waarderpolder.

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

Allereerst wordt in hoofdstuk 1 inleiding de status, reikwijdte en doelgroep van het Handboek besproken. Vervolgens is beschreven hoe en door wie het Handboek actueel gehouden wordt.

In hoofdstuk 2 Analyse wordt een aantal uitgangspunten benoemd die gelden voor de inrichting van de openbare ruimte.

Na een terugblik op de historische ontwikkeling van het gehele gebied worden in dit hoofdstuk opgaven gedefinieerd waarbij een onderscheid wordt gemaakt in het woongebied (te noemen) Haarlem-oost en het bedrijventerrein Waarderpolder.

In hoofdstuk 3 zijn de uitgangspunten nader uitgewerkt in keuzes voor Haarlem-oost en de Waarderpolder. In paragraaf 'Vloer' wordt het gewenste bestratingsmateriaal uiteengezet. Door middel van een vloerkaart wordt beschreven waar welk bestratingsmateriaal toegepast dient te worden. Vervolgens worden de ambities t.a.v. het groen toegelicht. Daarna wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de financiële gevolgen.

In hoofdstuk 5 worden de beide gebieden Haarlem-oost en Waarderpolder nader ingedeeld in stedenbouwkundige eenheden/buurtten (vlakken) en worden de

belangrijkste lijnen in het gebied behandeld.

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

geval elke 10 jaar) moeten worden verwerkt. Het Deel 2 Richtlijnen is in dat opzicht dus een groeidocument. Voorstellen tot uitbreidingen, wijzigingen en actualisering worden verzameld door de ambtelijk verantwoordelijke voor het HIOR. Periodiek worden deze - na afweging door de ARK 3 - aan B&W ter vaststelling voorgelegd. Na vaststelling worden de wijzigingen en uitbreidingen verwerkt en richting alle gebruikers van het Handboek verspreid.

1.6. Looptijd en actualisering

Openbare ruimte wordt aangelegd voor vele jaren. Aangezien de vervanging en vernieuwing van de openbare ruimte een zaak van lange adem is, zet het Handboek een toekomstig wensbeeld voor de inrichting neer, waar met iedere herinrichting of wegverbetering steeds verder naar toe wordt gewerkt. De snelheid van realisatie is afhankelijk van de meerjaren-programmering en bestuurlijke afwegingen rond de gemeentebegroting. Het Handboek doet daarover geen uitspraken. Het visiedeel van het Handboek kent daarom een verre planhorizon van zeker 15 tot 20 jaar.

Om veroudering van het Deel 2 Richtlijnen van het Handboek te voorkomen, zullen nieuwe (technische) inzichten en ontwikkelingen, maar ook nieuwe wensen en ervaringen in de praktijk, met een periodieke actualisering (in elk

HOOFDSTUK 2: ANALYSE

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

2.1. Uitgangspunten

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

Ingetogen inrichting

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

Weloverwogen plaatsing

Door terughoudend en afgewogen om te gaan met het plaatsen van objecten in de openbare ruimte, zal de ruimtelijke kwaliteit van Oost

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



Afbeelding 2.1.1.: Zomervaat heringericht

Eenheid, samenhang en continuïteit

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

Drie-eenheid ontwerp, uitvoering en beheer.

Indien een goed ontwerp niet deskundig wordt uitgevoerd met bijvoorbeeld een gebrekkige detaillering, valt dit niet te beheren en dat leidt mogelijk tot verloedering bij het intensieve gebruik van de openbare ruimte in Oost. Een

echt goed ontwerp is dus goed uit te voeren en goed te beheren.

2.2. Terugblik

Oud veengebied

Het aaneengesloten veengebied ten oosten van Haarlem waartoe onder andere de Waarderpolder en de Veerpolder behoren wordt al eeuwenlang geoccupeerd en gebruikt. Delen van het gebied, het veengrondgebied tussen de Zomervaat en de Amsterdamse Trekvaart, wordt al ver voor onze jaartelling bewoond. Het gebied werd ontgonnen, verkaveld en ontwaterd waardoor de bodem zakte.

Amsterdamse Trekvaart

Het gebied wordt de laatste drie eeuwen steeds intensiever gebruikt als woon- en werkgebied. Een belangrijk moment in de ontwikkeling van het gebied is de voltooiing en in gebruikname van de Amsterdamse Trekvaart in 1632.



Afbeelding 2.2.1: De trekvaart

Het poldergebied wordt hierdoor verdeeld in de noordelijke Veerpolder en de Zuiderpolder; de grens ertussen is de strakke lijn van de Amsterdamse Trekvaart, die bij de opening in 1632 geldt als een uitzonderlijk nieuw type infrastructuur die landelijk en internationaal veel belangstelling oproept.

De polders bleven lange tijd agrarisch gebied, voorzien van ontwateringssloten, molens en boerderijen. Dicht bij de oude stadsgrenzen bevinden zich van oudsher functies die meer met de stad te maken hadden, zoals siertuinen, scheepswerven en bleekvelden, kalkovens en hout- of verfmolens.

19^e eeuw: spoorlijn en industriële bloei

In de industriële 19de eeuw brengen fabriekscomplexen, zoals Droste, de groei van Haarlem weer op gang en doet de spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem zijn intrede, met een omvangrijke spoorwegwerkplaats. De tweedeling van het gebied wordt hiermee versterkt.

Illustratief voor de industriële bloei van Haarlem zijn de bouw van de Gemeente Lichtfabrieken, de Koepelgevangenis en het zuidelijker gelegen Slachthuisterrein, dat vanaf de eerste jaren van de 20ste eeuw betere hygiëne en controle op de kwaliteit van het vlees mogelijk maakte.



Afbeelding 2.2.2: Het Zegepralant Kennemerlant, 18e eeuw

De bloei van industrie trekt in toenemende mate arbeiders naar de stad wat een groeiende woningbehoefte met zich meebrengt. Na de woningwet (1901) en een uitbreidingsplan van Dumont (1905) wordt Haarlem Oost vanaf het Spaarne gefaseerd in oostwaartse richting ontwikkeld. Dit is een trendbreuk in de stadsontwikkeling van Haarlem – die tot dan toe volledig geënt was op de ligging van de langgerekte zandrug.

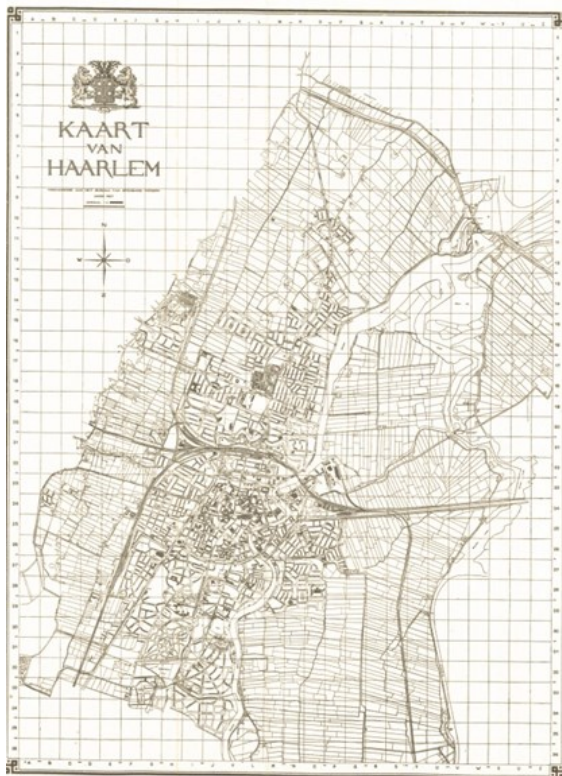
20^{ste} eeuw: woningbouw oostwaarts ten zuiden van Amsterdamse Trekvaart

De eerste stadsuitbreiding van Oost aan het begin van de 20ste eeuw, de Oude Amsterdamse buurt en de Potgietersbuurt werd gemaakt in het veengrondgebied tussen de lange oude lijnen Zomervaat en de Amsterdamse trekvaart en de Oude weg. In de eeuw die daarop volgde is Haarlem Oost in drie fases uitgegroeid in het gebied tussen de Amsterdamse vaart aan de noordzijde en de Schipholweg aan de zuidzijde.



Afbeelding 2.2.3: Haarlem breidt uit in het veengebied

Rond 1927 – het jaar waarin annexatie van onder andere de Waarderpolder en de Veerpolder plaatsvindt – is het gebied van de huidige Oude Amsterdamse buurt en Potgieterbuurt op enkele restpercelen na volgebouwd.



Afbeelding 2.2.4: Haarlem in 1927.

Oostelijke uitbreiding in drie bouwperiodes

De wijken van Oost verschillen qua structuur en uitstraling. Er zijn grofweg drie periodes waarin ze tot stand kwamen; 1880-1920, de eerste uitbreidingsschil; wijken uit de jaren '30, de tweede, en naoorlogse wijken, de derde. De in noord-zuid richting gelegen Prins Bernhardlaan markeert de oostgrens van de uitbreidingen van voor de 2e wereldoorlog.

De oostelijke polders zijn in de loop der jaren steeds verder bestemd als industrie- en

uitbreidingsgebied. Parkwijk, gebouwd tussen 1957 en 1968 is formeel de laatste fase van het uitbreidingsplan Haarlem-Oost uit 1937. In de jaren '70 van de vorige eeuw is onder invloed van de stadsvernieuwing veel van deze oude bebouwing vervangen of gerenoveerd. De Zuiderpolder, gebouwd tussen 1986 en 1992, is Haarlems laatste substantiële stadsuitbreiding.

De oude ontwikkelingslijnen zijn nu nog steeds belangrijke bereikbaarheidsassen of dragers van groen-recreatieve structuren. De Zomervaart vormt een belangrijke oostwest recreatieve verbinding tussen het Spaarne en de ringvaart. Een bijzonder gebied in oost vormt het Slachthuisterrein dat aanvankelijk van wege onder andere hinder ver buiten de stad is aangelegd, maar in verloop van tijd is ingehaald en ingekapseld door de uitdijende stad.



Afbeelding 2.2.2. Slachthuisbuurt

Waarderpolder wordt ontwikkeld tot bedrijventerrein

De al vrij vroeg in het gebied aanwezige industriële activiteit, onder andere molens, beperkt zich tot halverwege de 20ste eeuw tot de westrand aan het Spaarne. Aan vrijwel de gehele westrand van de Waarderpolder zijn bedrijven gevestigd.

Om verdere industrialisering mogelijk te maken werd in 1933 een Uitbreidingsplan vastgesteld waarbij de gronden in de Waarderpolder werden aangewezen voor de aanleg van havens en industrieterreinen. Het ging daarbij in eerste instantie om het gebied tussen het Spaarne en de huidige Waarderweg. Vanaf 1939 werd hier de Industriehaven met de bijbehorende terreinen aangelegd. Overigens is maar een deel van het oorspronkelijke havenplan hier uitgevoerd, want de Industriehaven zou volgens de oorspronkelijke opzet tweemaal zo lang worden. Bovendien was er voorzien in een tweede haven parallel hier aan, die evenals de verlengde Industriehaven zou aantakken op het Noorder Buiten Spaarne bij de huidige Waarderhaven.

Oostelijk van de Waarderweg blijft de polderverkaveling na 1945 voorlopig gehandhaafd. Vanaf het eind van de 60-er jaren van de twintigste eeuw is ook dit deel van de Waarderpolder tot industriegebied ingericht. Het oude verkavelingspatroon verdwijnt. Van het oorspronkelijke agrarische gebruik van de polder zijn nog slechts twee boerderijen bewaard gebleven.



Afbeelding 2.2.5: 1966: Bedrijventerrein breidt uit vanaf Oude Weg in de Waarderpolder



Afbeelding 2.2.6.: Waarderpolder tegenwoordig

2.3. Opgaven

HIOR Oost bestaat uit een aantal deelgebieden. De belangrijkste indeling van Haarlem Oost is die in het werkgebied Waarderpolder ten noorden van de Amsterdamsevaart en het woongebied ten zuiden van de Amsterdamsevaart. De opgaven voor beide delen zijn verschillend al zijn er ook overeenkomsten.

2.3.1 Opgaven Haarlem Oost en Waarderpolder

Eenduidigheid en samenhang

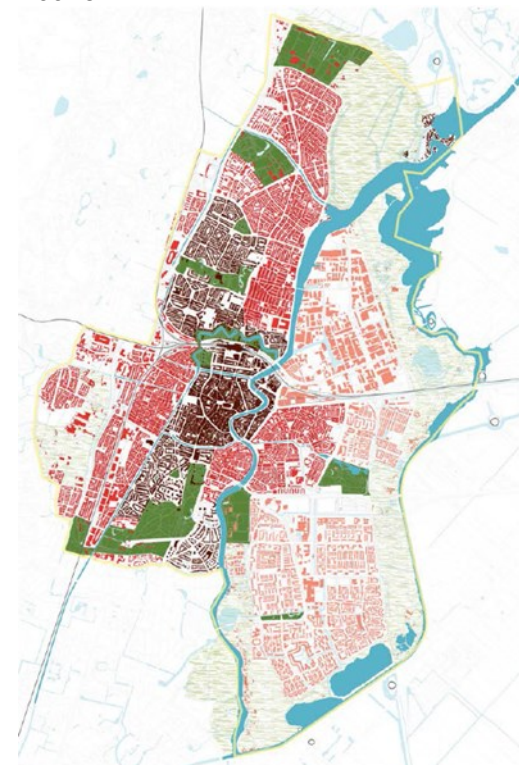
De primaire opgave voor zowel de Waarderpolder als Haarlem Oost is het aansturen op eenduidigheid en samenhang in de inrichting van de openbare ruimte. Hiermee wordt ruimtelijke kwaliteit bereikt maar ook goede beheerbaarheid. Samenhang en eenduidigheid worden bereikt door het bewaken van de continuïteit in de verkeerskundige functie van wegen en straten, het lengteprofiel, het dwarsprofiel en de materialisatie.

Stad in transformatie

De gefaseerde ontwikkeling in de 20ste eeuw van Haarlem Oost is in de stedenbouwkundige structuur en in de openbare ruimte nog goed af te lezen. Het sterkst zie je dit aan weerszijden van de Prins Bernhardlaan, de overgang van vooroorlogse naar naoorlogse woonwijken. In de Nota Ruimtelijke Kwaliteit vormt de Prins Bernhardlaan de grens tussen de te consolideren stad (west, vooroorlogs) en de

stad in transformatie (oost, naoorlogs). In de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) worden de vooroorlogse wijken ten westen van de Prins Bernhardlaan onderdeel van het Centraal Stedelijk Gebied.

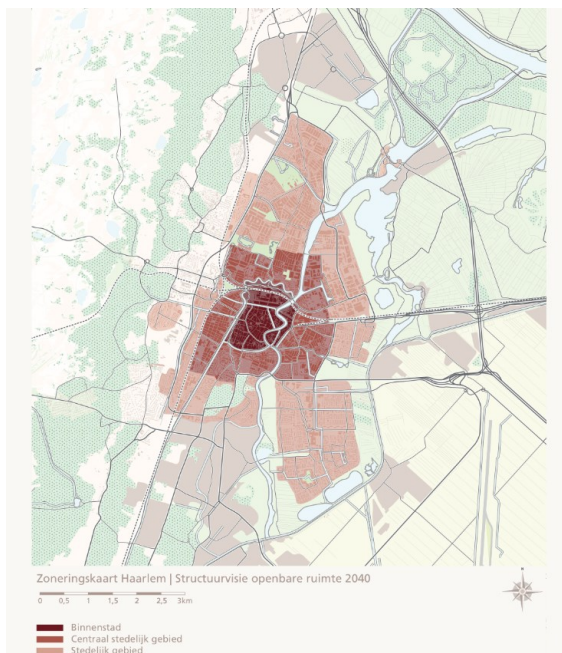
De stad in transformatie is het gedeelte van Haarlem waar in de toekomst de meeste veranderingen plaatsvinden, dit deel van de stad biedt kansen voor een nieuw stedelijk milieu dat kan afwijken van de westzijde van Haarlem.



Afbeelding 2.3.1: Het karakter van Haarlem (nota RK)

2.3.2 Specifieke opgaven Haarlem Oost

Haarlem Oost bestaat uit een aantal woonbuurten die in verschillende tijdperiodes en met verschillende stedenbouwkundige signatuur zijn ontwikkeld. Dit gegeven zorgt voor een aantal specifieke opgaven in de openbare ruimte.



Afbeelding 2.3.2.: SOR, het centraal Stedelijk Gebied

Centraal Stedelijk Gebied (SOR)

Het vooroorlogse gedeelte van Haarlem Oost valt onder het door de SOR benoemde 'Centraal Stedelijk Gebied' (Oude Amsterdamsebuurt, Potgietersbuurt, Slachthuisbuurt, Van Zeggelenbuurt). Het omvat buurten op loopafstand van de binnenstad. Hier vindt onder druk van de

populariteit van de binnenstad een transformatie plaats. Het Centraal Stedelijk Gebied zal hoofdzakelijk een voetgangers- en fietsersgebied worden waar andere verkeersdeelnemers te gast zijn. Dit heeft invloed op de ruimteverdeling bij herinrichting.

Bijzondere plekken

In de Nota Ruimtelijke Kwaliteit en Structuurvisie Openbare Ruimte zijn de bijzondere plekken aangegeven. Het zijn vaak de plekken die dienen als wijkambassadeur en deze verlenen identiteit aan de buurt. Het zijn plekken die een afwijkende inrichting met een eigen signatuur mogen hebben, voor zover het voldoet aan de visie van het HIOR.

Gefaseerde uitbreiding, verschillende buurten

Haarlem Oost kent vele buurten, elk met een sterke eigen stedenbouwkundig karakter, die bij het groeiende Haarlem in oostelijke richting elkaar chronologisch opvolgen in de tijd vanaf de eerste uitleg buiten het oude centrum (eind 19^e eeuw) tot aan de Zuiderpolder (jaren '80/'90). Het karakter van een buurt wordt mede bepaald door de manier waarop bebouwing en openbare ruimte samenhang vertonen, in elkaar overgaan en met elkaar verbonden zijn. De opgave voor het HIOR Oost is het verkrijgen van eenduidigheid in de openbare ruimte per buurt waarbij de buurtspecifieke samenhang tussen bebouwing en openbare ruimte behouden blijft.

Barrières opheffen

Haarlem Oost is gegroeid tussen een aantal (historische) structuurlijnen (richting oost-west). Deze lijnen vormen tegenwoordig nog steeds de begrenzing van de buurten. Door de

verkeerstoename zijn het brede verkeersaders geworden die als een barrière werken. Daarnaast is er met de Prins Bernhardlaan een nieuwe verkeersbarrière bijgekomen.

De opgave voor het HIOR is het verbeteren van de oversteekbaarheid van deze wegen en het verlagen van de barrièrewerking.

Het vraagt ook om groen-recreatieve verbindingen tussen de versteende groen-arme wijken en het buitengebied. Die moeten worden behouden en waar mogelijk verbeterd.



Afbeelding 2.3.3.: NRK: stad in transformatie, naaorlogs Oost en Waarderpolder

Behoud oorspronkelijkheid, en buurt typische kenmerken (materialisering en details)

Een kenmerk van de openbare ruimte ten westen van de Prins Bernhardlaan is een (deels nog oorspronkelijke) eenduidige wegingdeling in een straat van gebakken materiaal en een trottoir in klinkers. De opgave hier is het versterken van de eenduidigheid en rust in de inrichting waarbij de kleine stijlverschillen tussen de verschillende buurten het behouden waard zijn. Waar rechte banden en het ontbreken van neuzen nog bestaat moet dit bewaard blijven. Aanpassingen die de eenduidigheid versterken zitten dikwijls in de details; boomspiegels, drempels, kruisingsvlakken.

Smalle profielen, eenduidige oplossingen

Kenmerkend voor de openbare ruimte in de woonbuurten is de hoge parkeerdruk en de veelal beperkte ruimte. De profielen in de woonstraten in met name de oudste buurten zijn smal. Er is minimale ruimte voor trottoir, een parkeerstrook en de rijbaan. De ruimte voor parkeren concurreert vaak met andere 'ruimtegebruikers' zoals bomen. Dit heeft tot tal van oplossingen geleid. De opgave is om hier eenduidigheid in te vinden.

Groen in Haarlem Oost

De groen-recreatieve verbindingen van de buurten met de centrale groenzone van oost, de Zomervaarzone moeten behouden en waar mogelijk uitgebreid en versterkt worden. De versteende vooroorlogse buurten in Haarlem Oost hebben over het algemeen weinig groengebieden. Waar mogelijk, bijvoorbeeld bij parkeerterreinen inzetten op vergroenen.

In de naoorlogse transformatiebuurten is juist veel groen aanwezig. De opgave hier is om als onderdeel van de transformatie de kwaliteit van het groen te verhogen en de samenhang tussen bebouwing en groen te vergroten.

2.3.3 Specifieke opgaven Waarderpolder

Vergroenen in het profiel

Opgave voor het HIOR is het waar mogelijk standaardiseren van vergroening en ontharding van de straatprofielen waarbij ruimte in het profiel wordt gereserveerd voor groene bermen en een goede standplaats voor straatbomen.



Afbeelding 2.3.4.: Opgave: vergroenen ontharden van stenige profielen

Vergroten klimaatadaptatie Waarderpolder

De opgave is het verlagen van hittestress door te ontharden en het verkrijgen van een openbare ruimte met een hoger waterbergend vermogen.

Ecologische waarden en biodiversiteit

in samenhang met bovenstaande kunnen de nu

lage ecologisch waarden in de Waarderpolder worden verhoogd.

Langzaam verkeersroutes en recreatieve verbindingen naar stadsrand

De opgave is het creëren van ruimte in de straatprofielen voor (groene) voet- en fietspaden. Hiermee wordt de bereikbaarheid en het recreatieve gebruik van de oostelijke stadsrand vanuit de stad vergroot.

Overgang privaat-openbaar

Deze overgang is momenteel vaak onhelder, een rommelig beeld. De overgang moet helder in het standaardprofiel worden opgenomen ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit

Standaardiseren maatvoering en materialisatie in het profiel

Eenduidigheid in de materialisatie in het profiel en een terughoudend vormgegeven eenduidige openbare ruimte vergroot de ruimtelijke kwaliteit

Standaardiseren kabels en leiding tracé

Voor een goed beheer is het belangrijk dat kabel- en leidingentracés op vaste plekken onder het wegprofiel zijn te vinden. De bestrating is er dan ook beter op voor te bereiden.

Station Oost (Spaarnwoude) beter inpassen

Het treinstation Haarlem Spaarnwoude moet goed worden ingebed in de stad. De stationsomgeving moet hoogwaardig en sociaal veilig worden ingericht. De potentie van het gebied is groot.

2.4. Kansen

2.4.1 Haarlem Oost: kansen in de openbare ruimte

Vooroorlogs Haarlem Oost is in de SOR aangeduid als Centraal Stedelijk Gebied.

Dit biedt kansen :

- De ambitie om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren: meer verblijfskwaliteit, minder auto's, een hogere inrichtingskwaliteit (materialisatie, straatmeubilair);
- uitbreiding/introductie "auto te gast", intensiteiten en snelheden worden beperkt;
- afname behoefte straatparkeren door efficiënter gebruik parkeerplaatsen (meerdere doelgroepen), beperken aantal vergunningen per adres, bezoekersregeling gemaximaliseerd, vestiging minder van de auto afhankelijke bewoners, fietsen en ov aantrekkelijker;
- ruimte maken voor en kwaliteit geven aan de looproutes van de wijk naar de groengebieden en de binnenstad
- Prioritering ruimteverdeling: voetganger en fietser hoofdgebruiker, daarna openbaar vervoer, auto als laatste;
- Leefbaarheid neemt toe: Haarlem heeft de ambitie om in dit centraal stedelijk gebied richting 2040 het autogebruik met 15 % te laten afnemen.



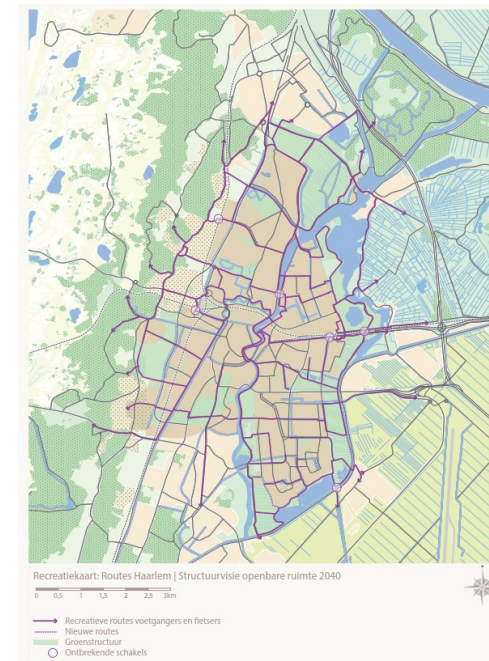
Afbeelding 2.4.1.: Rechte banden, geen neuzen; parkeren half op het trottoir 'rabatparkeren' in Oost . Weinig of geen bomen

Naoorlogs Haarlem Oost is niet 'af', mogelijkheden voor transformatie

Er is ruimte of er zijn mogelijkheden om delen van het gebied te transformeren en te verbeteren, om soms te kiezen voor andere vormen van woningbouw, sloop-nieuwbouw, en het gebied verder te ontwikkelen als een stuk Haarlem met stedelijke kwaliteit

Naoorlogs Haarlem Oost kent een overmaat aan openbare ruimte

Dit deel van Oost bevat wijde profielen met ruimte voor een fraai uitgegroeid bomenbestand. Dit biedt kansen om naar een openbare ruimte met hogere kwaliteit te transformeren.



Afbeelding 2.4.2.: recreatiekaart met routes



Afbeelding 2.4.3: Gouwwatering: fraai groenprofiel, groene geleding in Oost.

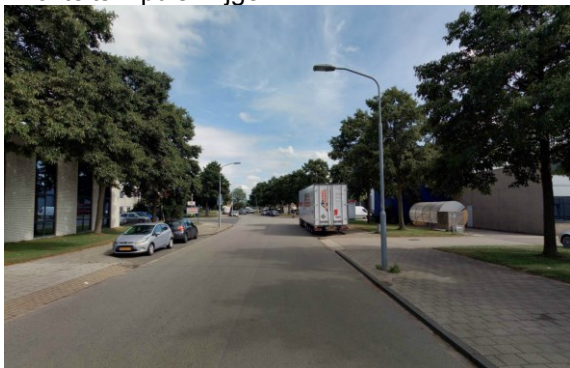
2.4.2 Waarderpolder: kansen in de openbare ruimte

Mogelijkheden voor klimaatadaptatie, ontharding en vergroening

Waarderpolder heeft de potentie om door ruimtereservering in het profiel voor vergroening en ontharding klimaatadaptief te worden en de hittestress te verlagen.

Haalbare verhoging ruimtelijke kwaliteit door eenduidigheid

Door middel van het eenduidig maken en vergroten van de samenhang in de openbare ruimte kan de openbare ruimte van Waarderpolder – sober en robuust – een forse kwaliteitsimpuls krijgen



2.4.4. Afbeelding: Bingerweg, ruimte voor bomen, groen in het profiel

Straatbomen in het profiel

Samenhangend met bovenstaande kan een volwaardige groen- en straatboomstructuur worden verkregen door eenduidig ruimte in het profiel voor straatbomen op te nemen

Langzaam verkeersroutes vergroot

bereikbaarheid en gebruik oostelijke recreatiegebieden

De SOR geeft een aantal nieuw te ontwikkelen recreatieve routes door de Waarderpolder om de verbinding tussen de stad en de oostelijke recreatieve gebieden te vergroten.

Daarnaast geeft het HIOR een standaardprofiel voor de Waarderpolder met een ruimtereservering Standaardprofiel met daarin opgenomen een eenduidige maat trottoir in het straatprofiel kan de bereikbaarheid voor voetgangers in de Waarderpolder en het recreatief uitloophoofgebied Veerpolder vergroten

Verhoging ruimtelijke kwaliteit door heldere overgang privaat-openbaar

Door een heldere overgang openbaar en privaat in het standaardprofiel wordt de ruimtelijke kwaliteit verhoogd.

Ecologische waarden en biodiversiteit

Benut het potentieel forse gedeelte van de openbare ruimte dat een groene inrichting kan krijgen voor het verkrijgen van hogere ecologische waarden en een verhoogde biodiversiteit. Zoveel mogelijk inheemse of ecologisch waardevolle beplanting toepassen. Ook in de boomsoorten kan een grotere variatie zorgen voor een verhoogde ecologische waarde. Diversiteit, afwisseling, bloei, kleur is aantrekkelijk voor mens en dier en verhoogd tevens de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.

2.5. Knelpunten

2.5.1 Haarlem Oost: problemen in de openbare ruimte

- Grote parkeerdruk (vaak half op de stoep parkeren en veelvuldig gebruik van kunstgrepen, neuzen, paaltjes);
- Oudste buurten hebben zeer weinig (groene) verblijfsruimte en bomenbestand door beperkte ruimte in het profiel van wisselende kwaliteit;
- Ondergrondse leidingen belemmeren bovengrondse inrichting met bomen en afvalcontainers;
- Onderhoudsachterstand openbare ruimte;
- Lappendeken aan materialen, bijvoorbeeld soorten 30x30 tegels en straatmeubilair;
- Grote oppervlaktes anoniem groen in Parkwijk met stagnerende wisselende verblijfskwaliteit hetgeen onder meer inwerkt op het gevoel van veiligheid;
- De Prins Bernhardlaan vormt een fysieke en sociaal-economische barrière tussen vooroorlogs en naoorlogs Haarlem Oost;
- De Amsterdamse Vaart vormt samen met de spoorlijn en de stationsomgeving een fysieke barrière tussen Haarlem Oost en de Waarderpolder.

2.5.2 Waarderpolder: problemen in de openbare ruimte

- Parkeerdruk. Huidige parkeersituatie in de openbare ruimte maakt het niet overal mogelijk om het profiel te wijzigen of te vergroenen;
- Recreatief gebruik en bereikbaarheid van de oostelijke recreatiegebieden is door Waarderpolder met huidige weinig uitnodigende inrichting van de openbare ruimte niet optimaal;
- Onduidelijke overgang/ grens openbaar en eigen terrein. In de huidige eigendoms- en parkeersituatie is het niet altijd mogelijk om deze overgang te verhelderen in het profiel;
- Spaarne alleen beleefbaar vanaf het Drosteterrein, nauwelijks beleefbaar vanuit grote delen van Waarderpolder;
- Ruimte voor voetganger niet consequent aanwezig;
- Lappendeken aan materialen .



Afbeelding 2.5.1: Waarderpolder: Haaksparkeren gaat ten kosten van trottoirruimte, onduidelijke overgang openbaar-eigen terrein. Wel straatbomen in het profiel

Niet al deze problemen zijn oplosbaar met de inrichting van de openbare ruimte. Waar mogelijk wordt met inrichtingskeuzes een oplossing geboden.

2.6. Beheer

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

Voor een goede openbare ruimte mag er weinig sprake zijn van achterstallig onderhoud. Bovendien moeten er geen fysiek onveilige verharding, beplanting, meubilair of andere voorzieningen te vinden zijn. De wijk is schoon, heel en veilig te houden. Dit is mede bepalend voor de ontwerpkeuzes. Kortom: beheerbewust ontwerpen!

Beheer bewust ontwerpen en ontwerpbewust beheren

Het HIOR is bij uitstek het document waarin de gekozen standaardprofielen, oplossingen en richtlijnen zijn afgestemd op een optimale beheerbaarheid. Een optimale beheerbaarheid draagt immers voor een groot deel bij aan de ruimtelijke kwaliteit; het schoon houden van de openbare ruimte, het in stand houden van de eenduidigheid door het kunnen vervangen van het juiste bij het ontwerp passende element etc. Tegelijk geldt: goed beheer houdt rekening met

de in het ontwerp gemaakte keuzes. Straatprofielen en materiaalkeuzes voor verharding en objecten mogen in de beheerfase niet “verrommelen” door verkeerde onderhoudsmaatregelen, zoals het vervangen en repareren met afwijkende materialen.

2.7. Kernkwaliteiten

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

- Lange lijnen waartussen de buurten zijn ontwikkeld;
- Afwisselende buurten in een sterk raamwerk van lange (historische, water- en groen) lijnen;
- Haarlem Oost vormt een coherent geheel van buurten waarbinnen de buurten veelal een eigen stedenbouwkundig karakter hebben en waarin nog veel woonstraten met een authentieke indeling/uitstraling;
- Zorgvuldig totaal-ontworpen buurten, zorgvuldige stedenbouw, samenhang tussen bebouwing en openbare ruimte;
- Heldere structuur van de openbare ruimte: de indeling in woonstraten en ontsluitingswegen is in Oost meestal helder;



Afbeelding 2.7.1.: Meerspoorpad; groene scheg tussen Parkwijk en Zuiderpolder

- Ligging van Oude Amsterdamsebuurt ten opzichten van het centrum biedt kans om centrummilieu/ invloedssfeer in oostelijke richting uit te breiden en de kwaliteit van de openbare ruimte hiermee op hoger niveau te tillen;
- Het groene raamwerk van Haarlem Oost. De buurten zijn ingebed in dit raamwerk. De groene-recreatieve routes zijn snel en direct te bereiken vanuit de wijken en buurten. De Zomervaat- Reinaldapark is een doorgaande groen-recreatieve verbinding tussen het Spaarne/centrum en de Ringvaart;
- Menselijke maat in de stedenbouw en de profielen: de meeste straatprofielen in Oost zijn weliswaar krap, maar de kwaliteit van de veelal authentieke klinkers, de heldere wegstructuur en de samenhang in architectuur van de bebouwing geeft een gevoel van geborgenheid en kwaliteit. Kleine plantsoenen versterken die kwaliteit nog verder;



Afbeelding 2.7.2.: Rand van de stad wordt bereikt via verbinding Zomervaat - Reinaldapark

- Voor Oost en Waarderpolder geldt dat de langgerekte vorm ervoor zorgt dat de groene oostrand van Haarlem dichtbij is en direct te benaderen;
- Ligging t.o.v. Oostpoort en station Spaarnwoude en A200/A9 zorgt voor een perfecte (ov-)ontsluiting van de woonwijken Zuiderpolder en werkgebied Waarderpolder;
- De ontwikkelingspotentie van Waarderpolder, Oostpoort en na-oorlogs oost is groot als toekomstig transformatiegebied;
- ligging t.o.v. Spaarneoevers en oostelijke groen-recreatieve zoom 'Liedepark' van Haarlem;
- Ligging t.o.v. recreatiegebied Spaarnwoude als stedelijke uitloopgebied;
- Fietssnelweg Haarlem-Amsterdam biedt kansen voor fietsverkeer in Haarlem-Oost.



Afbeelding 2.7.3.: De Zomervaat als een van de kernkwaliteiten van Oost.

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



Afbeelding 2.7.4.: Veerplas/ Liedepark

2.8. Duurzaamheid

Ambities in de openbare ruimte:

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

Ten behoeve van het vastleggen van duurzaamheids ambities voor de openbare ruimte is aansluiting gezocht bij de aanpak en instrumenten van “Duurzaam GWW”. De Aanpak Duurzaam GWW is een door zowel marktpartijen, overheidsopdrachtgevers als kennisinstituten ontwikkelde procesaanpak waarbij duurzaamheid, het liefst zo vroeg mogelijk, geïntegreerd wordt in het proces van analyseren, afwegen, ontwerpen en specificeren. Om duurzaamheid op uniforme wijze te toetsen, is er een set instrumenten gekozen, zodat duurzaamheid op een consistente wijze getoetst en geborgd wordt.

De Aanpak maakt gebruik van het gezamenlijk instrumentarium bestaande uit Omgevingswijzer, Ambitiweb, CO₂-Prestatieladder en DuboCalc. Door met de Aanpak te werken wordt er winst behaald op de drie P's; People, Planet en Profit. De Aanpak sluit goed aan op andere sectorontwikkelingen, zoals innovatiegericht inkopen, gunnen op

waarde, risicobeheersing en functioneel specificeren.

Omgevingswijzer

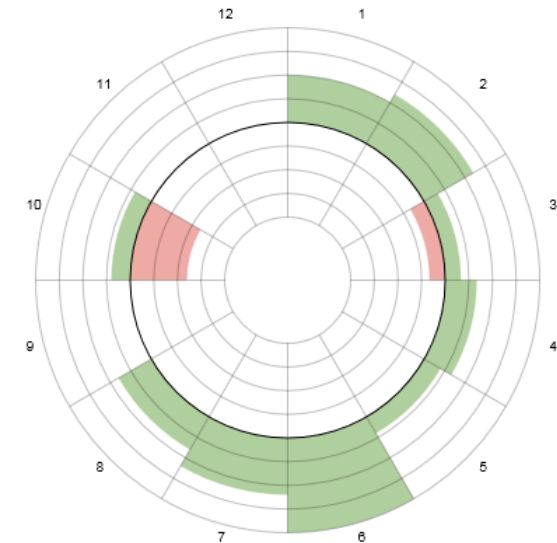
Het eerste instrument is de Omgevingswijzer. De Omgevingswijzer is een methodiek om gebieden te analyseren op duurzaamheid en duurzaamheidskansen. Dit gebeurt aan de hand van verschillende pijlers op gebied van People, Profit en Planet. Doel van dit instrument is het bevorderen van het bewustzijn, de discussie en communicatie rondom duurzaamheid. Dit instrument bestaat uit twaalf duurzaamheidsthema's en geeft inzicht in de kansen en mogelijkheden op het gebied van sociale, ecologische en economische duurzaamheid.

Pijlers:

1. Energie en materialen
2. Water
3. Bodem en Ondergrond
4. Ecologie en biodiversiteit
5. Ruimtegebruik (wat en waar)
6. Ruimtelijke kwaliteit (hoe)
7. Welzijn en gezondheid
8. Sociale relevantie
9. Bereikbaarheid
10. Investerings
11. Vestigingsklimaat voor de bedrijvigheid
12. Vestigingsklimaat voor de bevolking

In een gezamenlijke sessie met experts op het gebied van duurzaamheid, beheer openbare ruimte, stedenbouwkunde, flora en fauna en inkoop, is voor Haarlem de Omgevingswijzer aan de hand van de 12 thema's ingevuld. Uit deze sessie bleek dat van alle twaalf thema's het vooral thema 1, 2, 6 en 7 zijn die binnen de

openbare ruimte van Haarlem kansen bieden voor verduurzaming. Deze thema's komen expliciet aan bod in dit Handboek.



Afbeelding 2.8.1: Uitkomsten Omgevingswijzer

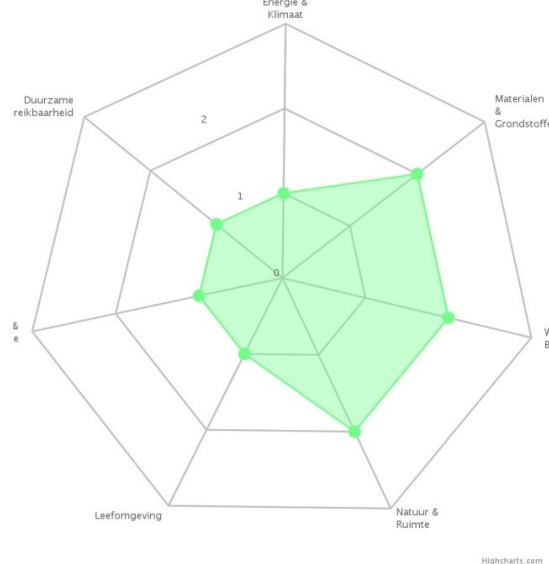
De overige 8 thema's uit de Omgevingswijzer zijn ook in Haarlem erg belangrijk en derhalve vaak in andere beleidsstukken vastgelegd en geregeld.

Ambitiweb

Het tweede instrument uit de Aanpak Duurzaam GWW is het Ambitiweb en borduurt verder op de Omgevingswijzer. Het Ambitiweb is een visuele weergave van de duurzaamheidsthema's en de daaraan gekoppelde beleidsambities. Het brede begrip duurzaamheid is uitgesplitst in zeven thema's. Deze thema's geven een concrete invulling aan

de 3P's; People, Planet en Profit. Toepassing van het Ambitiweb leent zich voor naast het inventariseren van ambities ook zeker voor het vasthouden aan deze ambities gedurende het proces. Hiermee worden ambities gedurende geborgd en wordt ambitieerosie voorkomen.

In de sessie met experts is voor Haarlem ook het Ambitiweb gevuld. De uitkomsten van dit instrument hebben voor alle projecten in de openbare ruimte geleid tot startambities (ondergrens) op het gebied van mee voor de thema's materiaal & grondstof, natuur & ruimte en water. De overige onderwerpen uit het Ambitiweb zijn ook belangrijk en dienen later per project te worden uitgewerkt of in relevant beleid te worden opgepakt.



Afbeelding 2.8.2: Uitkomsten Ambitiweb

Uitwerking keuzes

De uitkomsten van zowel het invullen van de Omgevingswijzer als het Ambitiweb zijn hebben in dit HIOR tot een aantal keuzes geleid.

N.a.v. Omgevingswijzer

Thema Energie en materialen:

- projecten in de openbare ruimte dienen te worden gerealiseerd door middel van hergebruik van materialen, mits het te hergebruiken materiaal op het werk gehouden kan worden. De benodigde transportbewegingen worden beperkt en het benodigd materiaal van dichtbij wordt gehaald;
- Voorgeschreven materialen kennen geen ernstige negatieve gevolgen bekend bij winning, productie en/of hergebruik. Denk hier bijvoorbeeld aan uitputting, arbeidsomstandigheden, sociale omstandigheden en bodemvervuiling. Een voorbeeld is het voorgeschreven gebruik van FSC gekeurd hout.

Thema Ruimtelijke kwaliteit:

Het HIOR zorgt voor balans tussen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Een integraal ontwerp, waarbij bestaande en geplande functies in samenhang zijn met elkaar, maakt het mogelijk deze balans te vinden en versterken.

- Gebruikswaarde gaat onder meer over de connectiviteit van gebieden, economische kansen en sociale veiligheid.;

- Belevingswaarde uit zich bijvoorbeeld in de herkenbaarheid van het landschap en de vormgevingskwaliteit van objecten;
- Toekomstwaarde heeft te maken met het bieden van flexibiliteit om in de toekomst aan te kunnen blijven sluiten op veranderde eisen.

Thema Welzijn en gezondheid:

Door de openbare ruimte zo in te richten dat een positieve bijdrage geleverd kan worden aan het welzijn en de gezondheid van bewoners, gebruikers en bezoekers, ontwikkelen we een duurzame en veilige leefomgeving. Zo zorgt herkenbaarheid in de openbare ruimte voor verkeersveiligheid.

N.a.v. Ambitiweb

Ambities m.b.t. Materiaal & Grondstof:

Het HIOR is (naast de projectspecifieke technische Programma's van Eisen) het document om voorschriften mee te geven voor het toe te passen materiaal.

Dit HIOR streeft duurzaam materiaalgebruik na, zo kenmerken de materialen en profielen in het richtlijnendeel (deel II) zich door:

- Een beperkte onderhoudsbehoefte (lage LCC, life cycle costs);
- Hergebruik materiaal (streven naar circulaire economie/ C2C));
- Beperken hoeveelheden te gebruiken schaarse materialen, minder materiaalgebruik, hergebruik.



Afbeelding 2.8.3.: Mooie her te gebruiken materialen

Tevens streeft het HIOR duurzame productie en aanleg na. Dit wordt bereikt door:

- het beperken CO₂-uitstoot bij productie en aanvoer van materialen;
- het toepassen van gebiedseigen materialen toepassen (minder transport).

Ambities m.b.t. Natuur & Ruimte:

Ecologie & ecosystemen (biodiversiteit, ontsnippering)

- Voorkomen versnippering, instandhouden EHS;
- In stand houden of vergroten biodiversiteit
- Beperken van overlast voor flora en fauna (licht, trillingen, hinder).

In het HIOR pakken we dit op met laanbeplanting, waar mogelijk diversiteit van beplanting en toegesneden verlichting.

Ruimte- en landgebruik

- Beperken ruimtebeslag (bijvoorbeeld door multifunctioneel ruimtegebruik);
- Beperken beslag op natuurwaarden (bijvoorbeeld voorkomen van kappen oude bomen).

Het HIOR is gericht op multifunctionele

openbare ruimte en het inpassen van bestaand groen.

Inpassing en landschap

- Zorg dragen voor landschappelijke inpassing;
 - Instandhouden cultuurhistorische kwaliteit.
- Behoud cultuurhistorische kwaliteit en landschappelijke inpassing zijn belangrijke drijfveren in het HIOR.

Robuust/ klimaatbestendig ontwerp

- Zorgen voor aanpassingsvermogen van de (landschappelijke) inpassing van het systeem.

Het HIOR gaat uit van robuuste, flexibele toekomstvaste oplossingen.

Ambities m.b.t. Water

Waterkwaliteit:

- Beperken van verontreiniging van oppervlakte- en grondwater

De materiaalkeuzes in het HIOR zijn hierop gericht.

Bodemkwaliteit en duurzaam bodemsysteem:

- Beperken van bodemvervuiling of (bestaande) bodemvervuiling saneren
- In stand houden balans van bodemsysteem, zo min mogelijk aantasten van bodem- en grondwatersysteem

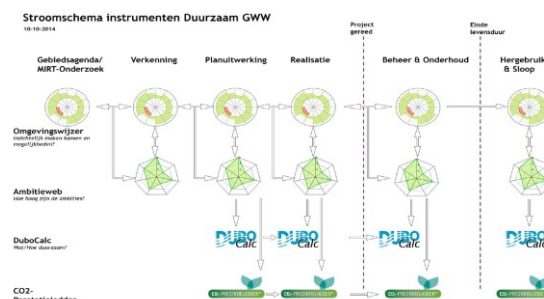
Het HIOR gaat niet uit van grootschalige grondverplaatsingen.

Vervolgproces toepassing van de Aanpak Duurzaam GWW in ruimtelijke projecten

Waar van toepassing binnen de scope van de

HIORs, zijn de instrumenten uit de Aanpak Duurzaam GWW toegepast. Hiermee wordt een voorzet gegeven voor de toepassing van de Aanpak bij de uitwerking van ruimtelijke projecten.

Bij uitwerking en realisatie van toekomstige projecten blijft de gemeente Haarlem werken conform de Aanpak Duurzaam GWW. De Omgevingswijzer wordt daarbij vooral benut in de pre-project en planfasen en het Ambitieweb in de concept- en planfase om de ambities voor het project mee vast te leggen. De instrumenten Dubocalc en de CO₂ prestatieladder worden ingezet bij de ontwikkel-/ontwerpfase en in de realisatie. De kansen, mogelijkheden en ambities op het gebied van duurzaamheid in de openbare ruimte die in dit hoofdstuk zijn vastgelegd dienen daarbij als startpunt. Meer waar mogelijk is graag, minder alleen goed onderbouwd en besloten door het gemeentebestuur.



Afbeelding 2.8.4: Stroomschema Duurzaam GWW

HOOFDSTUK 3: KEUZES

3.1. Inleiding

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

3.2. Hoofdstructuur

Ruimtelijke kwaliteit door eenduidigheid
Openbare ruimte hoeft niet op te vallen, laat staan om aandacht vragen. Juist door terughoudendheid bij inrichting komt het ruimtelijk en stedenbouwkundig karakter van een plek het meest tot zijn recht en is de openbare ruimte beheerbaar met beperkte onderhoudskosten. Het accent moet daarom liggen op het bereiken van meer samenhang, eenduidigheid, terughoudendheid en helderheid en daarmee Ruimtelijke Kwaliteit. Dit kan worden bereikt door maatregelen binnen de

straatprofielen en materialen enerzijds en door het behoud van buurtspecifieke kenmerken anderzijds.

Bestaande kwaliteiten behouden en versterken

- Bestaande kwaliteiten behouden en versterken (denk aan de eenvoudige en authentieke wegingdelingen in woonstraten);
- Nieuwe inrichting hierop aansluiten.

Eenduidigheid bij de straatinrichting: buurtbrede standaardoplossingen

Het HIOR zet nadrukkelijk in op het halen van ruimtelijke kwaliteit uit eenduidigheid, beheerbaarheid en op het behouden van buurtkarakteristieke kenmerken in de inrichting van de openbare ruimte.

In de buurten (van Zeggelenbuurt/ Slachthuisbuurt) waar nog een oorspronkelijke inrichting met rechte bandenlijn en niet verder ingedeeld straatprofiel aanwezig is moet deze zo min mogelijk wijzigen door bijvoorbeeld het toepassen van neuzen (boomspiegels) en oren. Veiligheid zoals een veilige oversteekbaarheid van de straat moet altijd als inrichtingsaspect worden meegenomen en in eenduidige buurtbrede oplossingen worden vertaald.

Het toepassen van neuzen en oren alleen buurtbreed toepassen in de buurten waar de geringe straatbreedte c.q. de positie van bestaande bomen geen keus laat. Deze buurten zijn: Oude Amsterdamse buurt, Potgietersbuurt.

Voor alle buurten geldt dat er gekozen moet worden voor (buurt)standaard bescherming van de bomen.

Eenduidige verkeerskundige maatregelen

- Parkeren helder, doch terughoudend regelen (onderscheid van parkeerstroken met rijweg in de vorm van een ander verband, niet door lijnmarkering, andere kleur klinkers o.i.d.);
- Bij snelheidsremmende maatregelen: vanuit ruimtelijk oogpunt hebben losse drempels de voorkeur. Vanuit verkeersopzicht heeft juist het verhoogde kruisingsvlak vaak de voorkeur omdat daar op de kruisingen de ongevalskans het kleinst is. De keuze voor drempels of verhoogde kruisingsvlakken blijft situatie-afhankelijk, maar dient zoveel in samenhang met de gehele buurt of wijk te worden gemaakt. Het streven is zo min mogelijk remmers toe te passen. De uiteindelijke keuze wordt gemaakt naar aanleiding van een afweging tussen ruimtelijke kwaliteit en verkeer;
- Drempels en kruisingsvlakken goed detailleren en uitvoeren in het materiaal van het omringende straatwerk; dat betekent doorstraten in gebakken materiaal met daarin witte markeringssteentjes meestraten in het verband conform een standaarddetail;
- Drempels spaarzaam toepassen op busroutes;
- Vervolgens bij snelheidsremmende maatregelen de volgende voorkeursvolgorde van maatregelen toepassen: eerst de rijbaan versmallen, dan drempels of verhoogde kruisingsvlakken toepassen. Asverspringingen dienen geheel vermeden te worden.

Eenduidigheid in materiaal

- Voorraad oude gebakken klinkers behouden/ hergebruiken. Niet mengen met nieuw maar gebruiken in doorgaande oppervlakte in het lengteprofiel, al naar gelang hoeveelheid in parkeerstrook dan wel rijbaan;
- Weer een Haarlemse 30x30 betontegel (met toplaag) invoeren;
- Aandacht voor het behoud van de eenduidigheid bij ad hoc beheervervangingen van elementen zoals (hoek)bandstukken, tegels en klinkers.

Eenduidige buurtbrede oplossingen voor bomen boven en onder de grond

- Plant- en groeiplaatsomstandigheden voor bomen verbeteren en beter borgen; In de Oude Amsterdamsebuurt en de Potgietersbuurt worden gezien het ruimtegebrek boomspiegels standaard in de parkeerstrook gelegd. Voordeel hiervan is een eenduidig beeld waarin niet met tal van neuzen voor bomen hoeft te worden gewerkt. Boombescherming zoveel mogelijk standaardiseren per buurt.;
- Optimale groeiomstandigheden. Een ruim plantgat en een ruime boomspiegel is van groot belang.

Geleding/opbouw van het gebied

Naast het feit dat er in dit handboek gestreefd wordt naar meer eenheid en samenhang in de openbare ruimte is het belangrijk de verschillende onderdelen waaruit Oost bestaat te bekijken op eigenzinnige of unieke karaktertrekken, dan wel op overeenkomsten met andere gebieden of elementen. Daartoe is

Haarlem Oost onderverdeeld in vlakken (buurten en groengebieden), lijnen (belangrijke wegen en waterlopen) en punten (bijzondere plekken). Dit is in hoofdstuk 5 nader onderbouwd en uitgewerkt.



Structuurtypen

Bijzondere regie omvat verschillende structuurtypen. Hieronder zijn de essenties per structuurtype aangegeven.

Waterlopen

De waterlopen zijn essentieel voor de waterhuishouding in de stad. Vaak vanuit de historie ontstaan als functionele waterverbinding (de vaarten) maar altijd gerelateerd aan de ligging van Haarlem op de overgang van duinen naar polder.

Landschappelijk groen

Waterlopen en historische wegen zijn structuurbepalend in samenhang met de ondergrond. Het gebied heeft een groen, open karakter, met daarin boerderijen, arbeiderswoningen, forten en bunkers. Restant van het tuinstadgebied aan de westelijke stadsrand. Open gebied met spaarzame, vrijstaande bebouwing: woonhuizen, kassen, schuren en enkele (restanten van) buitenplaatsen.

Historische routes

Het netwerk van historische lange lijnen bevat oude topografische routes en oude toegangswegen tot de stad die nu opgenomen in het stedelijk netwerk de ontstaansgeschiedenis van de stad vertolken. Vaak samenvallend met de verschillende functionele lijnen door de stad zijn het de routes die door de stadsbewoners (ook nu nog) het meest intensief worden gebruikt.

Nieuwe routes

De nieuwe lange lijnen zijn van recentere datum. Ontworpen en gedimensioneerd op de verkeersfunctie en vaak gekoppeld aan brede groenstructuren. De nieuwe lijnen liggen veelal in transformatiegebieden en zijn daarmee zelf ook (stedenbouwkundig) aan verandering onderhevig.

Bijzondere plekken en pleinen

De bijzondere plekken en pleinen vormen stedelijke ruimtes die plek kunnen geven aan ontmoeting, aan sport en spel een verblijf in zijn algemeenheid. Ze vormen ruimtelijke oriëntatiepunten in het stedelijk weefsel en zijn ook vaak functionele knooppunten in het netwerk van routes. Het samenspel tussen bebouwing en ruimte is alles bepalend voor de uiteindelijke beleving en gebruik van de ruimte. Dit alles bij elkaar vormt de gecompliceerde ontwerpogave die een integrale benadering vanuit alle disciplines vergt.

Afbeelding 3.2.1: Bijzondere regiekaart uit Nota RK

3.3. Materiaalkeuze Vloer

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

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

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

de rijbaan een stabiel materiaal als asfalt toe te passen.



vloerkaart: rijbaan - trottoir

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

Afbeelding en legenda 3.3.1.: Vloerkaart uit Nota RK

Belangrijk onderwerp bij de vloer is en blijft de detaillering: aansluitingen en hoekoplossingen moeten kwalitatief goed worden opgelost.

Daarvoor is de uitwerking van standaard details en een goede uitvoering nodig. Bovendien moeten materiaalkeuzes voor de vloer meer uniformiteit teweeg brengen. Dan zijn lastige materiaalscheidingen of aansluitingen minder aan de orde.

In Oost is behoefte aan robuuste, goed te onderhouden bestratingsmaterialen, universeel toepasbaar en passend in de stedelijke context. Gekozen wordt voor gebakken klinkers (veelal authentiek), asfalt en betontegels met toplaag.



Afbeelding 3.3.2.: Voorbeeld gebrekkige detaillering.

(Gebakken) klinkers

Klinkers zijn in Oost een goed bestratingsmateriaal voor de rijweg van de meeste woonstraten. Het materiaal is duurzaam (zowel qua levensduur als qua hergebruik), goed te onderhouden en behoudt gedurende zijn levensduur voldoende kwaliteit. Het past bij het karakter van woongebieden en is goed plaatselijk te repareren. Klinkers in Oost zijn standaard gemêleerd rood-bruin, in dik- of

keiformaat. Er liggen echter in veel woonstraten nog authentieke klinkers van een ander formaat, deze worden indien mogelijk hergebruikt. In veel gevallen kan dit ook, omdat er door het verkeersluwe karakter van de woonstraten relatief weinig beschadigingen zijn. Houd her te gebruiken klinkers zoveel mogelijk in het zicht en in zo groot mogelijke aaneengesloten oppervlakten. Hergebruik moet hierbij niet leiden tot een druk/bont profiel van kleuren en formaten van de oude en nieuwe klinkers.

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



Afbeelding 3.3.3: Voorbeeld gebakken klinkers in een woonstraat in Oost

Van beton naar gebakken materiaal

In de transformatiegebieden Zuiderpolder, Parkwijk en Waarderpolder is betonstraatsteen nu nog in een aantal straten het materiaal van de rijbaan en in veel straten het materiaal van de parkeerstroken. Er wordt nadrukkelijk voor gekozen om de woonbuurten van geheel Oost een eenduidigheid in materiaal te geven en ook

in deze transformatiegebieden de overstap naar gebakken klinkers in rijbaan en parkeerstrook te maken.

Voor de Zuiderpolder betekent dit dat de nu veelal voorkomende asfaltstraten mettertijd naar gebakken klinkerstraten zullen worden getransformeerd.

Asfalt

De toepassing van asfalt is vooral ingegeven door de verkeersfunctie. Asfalt is comfortabel, vlak en stevig voor het verkeer, daardoor veroorzaakt het verkeer minder geluid en trillingen. Ook de logica van het verkeersbeeld en de herkenbaarheid voor de weggebruiker pleiten er voor om op de doorgaande wegen asfalt verharding toe te passen. Nadeel ervan is dat verkeer hierdoor 'wordt uitgenodigd' harder te rijden. Afgewogen toegepast is het materiaal acceptabel. Asfalt dient daarom te worden toegepast op het 50 km/u netwerk (Stads- en wijkontsluitingswegen). Door het gebruik van dit materiaal te koppelen aan deze functionele en verkeerskundige structuren zorgt het voor een herkenbare afwikkeling van het autoverkeer met zo min mogelijk geluidsoverlast.

Fietspaden en fietsstroken

Ten behoeve van het rijcomfort, de veiligheid en de herkenbaarheid worden de vrijliggende fietspaden langs stadsontsluitingswegen (50 km/ uur straten) in asfalt uitgevoerd.

Voor wijkontsluitingswegen wordt eveneens uitgegaan van fietsstroken in asfalt. Een fietsstraatprofiel toepassen op 'woonstraat met fietsroute smal' waarbij de fiets zichtbaar prioriteit heeft (mits de verkeersveiligheid en de

door CROW aanbevolen gebruikers-verhoudingen tussen langzaam- en snelverkeer gehaald worden).

Indien een fietsstraatprofiel niet mogelijk of wenselijk is, is een verharding van strengpersklinkers wenselijk voor een 'woonstraat met fietsroute smal'.



Afbeelding 3.3.4: asfaltstraat in Oost (Teding van Berkhoutstraat)

Recreatieve fiets/voetpaden in parken en buiten de bebouwde kom kunnen in zwart asfalt worden uitgevoerd. Voor fietsstroken en vrijliggende fietspaden buiten de bebouwde kom en buiten de recreatieve routes is bijpassende kleurtoevoeging (rood) aan het asfalt wel wenselijk.

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

buitenwegen in Haarlem Oost. Hier blijft de mogelijkheid om dit karakter te bewaren.



Afbeelding 3.3.5.: Landelijke weg in asfalt

Betontegels en betonstraatstenen

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

In de oudste buurten zuidelijk van de Amsterdamsevaart en westelijk van de Prins Bernhardlaan vormen gebakken klinkers het dominante materiaal. Betonstraatstenen komen hier nauwelijks voor.

(Verkeerskundige) elementen

Specifieke maar constant toegepaste verkeerskundige elementen in de openbare ruimte zoals drempels, verhoogde kruisingsvlakken en overige kunstwerken zijn als ze uitgevoerd zijn in overwegend beton detonerend in de voornamelijk met gebakken materiaal ingerichte openbare ruimte in de vooroorlogse woonwijken van Oost. Het HIOR geeft de standaarddetails om deze elementen qua materiaal zoveel in te passen in de context.



Afbeelding 3.3.6. Het HIOR stuurt aan op qua materiaal op de omgeving aansluitende elementen

In de Waarderpolder en de buurten oostelijk van de Prins Bernhardlaan zijn veel betonnen klinkers in de straten en parkeervakken te vinden. Betonklinkers hebben de afgelopen decennia overal bewezen weinig duurzaam te zijn. Ze verweren en verkleuren relatief snel en hebben geen of zelfs een negatieve restwaarde aan het einde van hun levensduur. De keuze is in de toekomst betonstraatstenen in principe niet toe te passen in de woonbuurten van Oost. Hooguit is hergebruik aan de orde op plaatsen waar de betonsteen nog voldoet. In de vorm van (gebakken) klinkers is er een alternatief dat mooier, duurzamer en passender is.

Waarderpolder: betonsteen en asfalt

In grote delen van de Waarderpolder is het materiaal afgestemd op het gebruik als werkgebied en industrieterrein met veel (zwaar) verkeer. De straten zijn ingericht met betonstraatsteen in de margestroken en asfalt op de rijbaan. Het HIOR zet erop in om deze

materialisatie in de Waarderpolder voort te zetten en te standaardiseren. Ruimtelijke kwaliteit wordt behaald met een eenduidige inrichting, profielindeling, standaarddetails en een heldere overgang tussen openbaar en eigen terrein. Daarnaast wordt ingezet op het inpassen van voldoende groeiplaats in het profiel voor straatbomen.

Bijzonder materiaal

Specifieke gebruikseisen en specifieke ruimtelijke voorwaarden vragen om bijzonder materiaal en/of bestrating gelegd in een eigen patroon. Bijzondere pleinen en plekken in Oost hebben hun eigen sfeer, karakter en gebruik.. Hier mogen afwijkende materialen worden toegepast. Uitgangspunt is behoud en versterking van deze bijzondere inrichting, geënt op de specifieke plek en het gebruik van de plek. Met het oog op klimaatadaptatie is het op bepaalde plekken raadzaam om terughoudend te zijn met verharding of goed waterdoorlatende verharding toe te passen. Ook verharding die minder warmte afgeeft is aan te bevelen.



Afbeelding 3.3.5.: Bijzonder: keitjes bij Nieuwe Energie.

Markeringen

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

Schampstroken, middengeleiders e.d.

Met het oog op klimaatverandering, het verminderen van hittestress (o.a. door het creëren van een bedekking van de bodem met een hoog albedo (weerkaatsingsvermogen), een hoger vermogen om regenwater snel af te voeren en het verminderen van de beheeropgave van onkruidbestrijding en groenbeleving in versteende wijken is het zoveel mogelijk groen en onverhard laten van middengeleiders en verkeerseilanden uitgangspunt. Om de middengeleider (deels) onverhard te kunnen uitvoeren moet deze voldoende breedte in het profiel hebben om verkeersveilig en zonder verkeersopstopping te kunnen beheren. Is dit te smal dan is in principe een zo onkruidvrij mogelijke verharding gewenst. De middengeleider wordt dan uitgevoerd in betonklinkers (normale situatie, zwaar verkeer, Waarderpolder), in gebakken klinkers waar het beeld daar om vraagt of afgestrooid asfalt (bij grotere kans op onkruid).

Ontharden en vergroenen

Een compacte stad als Haarlem heeft veel versteende gebieden. In de toekomst worden de temperaturen hoger en de luchtvochtigheid neemt toe. Dit leidt tot een verhoogde kans op oververhitting bij kwetsbare groepen. Om dit probleem aan te pakken wordt de openbare ruimte zo ingericht dat een natuurlijke vorm van koeling ontstaat. Dat kan door groen of water toe te voegen of door meer schaduw te creëren. Versteende plekken die geen specifieke functie hebben worden vergroend als dat bijdraagt aan de leefbaarheid van de stad.

Het HIOR stuurt nadrukkelijk aan op ontharden van profielen waar mogelijk.

Ontharden is letterlijk het verwijderen van de verharding in de openbare ruimte ten gunste van groen. Ontharden kan een gunstig effect hebben op de ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, duurzaamheid en biodiversiteit en kan bijdragen aan klimaatadaptatie. Denk hierbij aan aspecten als een betere afwatering en regenwaterinfiltratie, een gunstiger waterhuishouding van de openbare ruimte (voor zowel drogere als natte periodes in het jaar), tegengaan van hitte in de stad en verhoging van de biodiversiteit in een gebied.

Een voorbeeld van ontharden is 'Operatie Steenbreek'. Met een weloverwogen handhaving van minimale verharding voor toegankelijkheid van de voetganger en de mindervalide kan een onnodige overmaat in het trottoir worden onthard, ontdaan van de verharding. Belangrijk hierbij is dat kwaliteit van vergroende openbare ruimte gaat boven de kwantiteit.

Een voorwaarde is dat een straatprofiel over de volledige lengte wordt bekeken en dat het te ontharden gedeelte een goed beheerbare maat en omvang heeft. Ontharden moet niet leiden tot het ontstaan van losse, (te kleine en onsamenhangende) snippers groen. Versnippering is zowel vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit als beheerbaarheid niet gewenst.

Daarnaast is het essentieel dat er een beheerbare situatie wordt teruggebracht in het geval van een profiel met bomen. Bij verwijderen van verharding onder bomen van een zekere omvang zal gras op den duur niet meer willen groeien en zal een schaduw minnende heester of bodembedekker moeten worden teruggebracht. Hiermee is tevens de kringloop van de voedselvoorziening voor de boom gediend.

Geen standaard, minimaal gedimensioneerde boomspiegels toepassen maar ruime, groene boomkranen, of liever nog brede plantstroken inpassen en dimensioneren op basis van de beschikbare ruimte in het profiel.

In alle planvorming moet worden afgewogen waar meer groen en minder verharding past.



Afbeelding 3.3. 6.: Ontharden in geval van een overmaat aan verharding

3.4. Maatvoering en Ruimte

Algemeen

Zoals aangegeven in paragraaf 3.2 stuur het HIOR aan op kwaliteit in de openbare ruimte door eenduidigheid. Er wordt onderscheid gemaakt in vooroorlogs Oost met de compacte woonbuurten waar de ruimte in het profiel beperkt is, en de naoorlogse woongebieden en de Waarderpolder waar de profielruimte doorgaans groter is.

De verschillende delen van Haarlem Oost, vooroorlogs en naoorlogs, hebben een verschillende parkeer situatie. Haarlem Oost ter westerszijde van de Prins Bernhardlaan (vooroorlogs) is te typeren als: weinig groen en een hoge parkeerdruk waar de ruimte beperkt is. Ter oosterszijde (naoorlogs) een overdaad aan groen en een wat lagere parkeerdruk waar er voldoende ruimte is.

Beleid

De verkeerskundige beleidskeuzes die aan het HIOR ten grondslag liggen, worden of zijn gemaakt in het verkeersbeleid als het HVVP.

Daarnaast biedt de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) handvatten bij het maken van keuzes, onder andere verwoord in een ontwikkelrichting voor het Centraal Stedelijk Gebied: de centrale positie van dit gebied en de ontwikkeling naar een meer stedelijk woonmilieu bieden ook kansen om de mobiliteit anders te organiseren; meer lopen, meer fietsen, meer ov-gebruik en een lager autobezit en -gebruik. Het centraal stedelijk gebied zal een gebied worden voor voetgangers- en fietsers, waar de andere verkeersdeelnemers te gast zijn. De fietser is maatgevend voor de snelheid. Bij een lage maximale snelheid kunnen fietsers en andere verkeersdeelnemers makkelijker mengen, met uitzondering van de HOV-assen en gebiedsontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer. De overige buslijnen rijden mee met het autoverkeer.

Vooroorlogs woongebied Haarlem Oost (Centraal Stedelijk Gebied):

In lijn met de SOR stelt het HIOR de positie van de voetganger in het profiel centraal in vooroorlogs oost, het (toekomstig) Centraal Stedelijk gebied.

Als is voldaan aan de minimale maten die nodig zijn voor een bruikbaar trottoir en rijweg, moet in smalle(re) woonstraten een afweging worden gemaakt tussen het toedelen van de beschikbare overruimte aan trottoir, groen of

parkeren.

Bij het toedelen van ruimte aan verschillende functies, zoals verblijf, autoverkeer, parkeren en fietsverkeer moeten dus telkens afwegingen en keuzes worden gemaakt. In de toch al beperkte ruimte moeten ruimte voor spelen en straatmeubilair worden ingepast. Kwaliteit; eenduidigheid en continuïteit moet bij de ruimtetoedeling bovenaan staan.

In het Centraal Stedelijk Gebied (uit de SOR) ligt de prioriteit bij verblijfsruimte, dus trottoir en groen. Daarbuiten kan parkeren meer prioriteit houden of krijgen.

Een en ander wordt in de profieltekeningen nader uitgewerkt.

In vooroorlogs Haarlem oost is vaak nog een oorspronkelijke straatinrichting aanwezig met rechte banden. Maar in de buurten met zeer smalle profielen (tussen de 10 en 12 meter breed), de Oude Amsterdamsebuurt en Potgietersbuurt) is noodgedwongen gekozen voor een nieuw standaardprofiel met middels neuzen aangeduide parkeerstroken. In deze stroken is er ruimte voor een 2^e of 3^e grootte straatboom. De standaardoplossingen uit het Woonomgevingsplan (WOP) Oude Amsterdamsebuurt voor boomspiegels in de parkeerstrook in zijn in het HIOR overgenomen om een eenduidige buurtbrede inrichting te bereiken.

In de Slachthuisbuurt en Van Zeggelenbuurt waar oorspronkelijke indelingen met rechte banden nog meer voorkomen is er in geval van te smalle profielen wel sprake van rabatparkeren om de rijbaan vrij te houden. Dit

gaat ten koste van de trottoirruimte en is daarmee bepalend voor de positie van de straatboom in het profiel. Het voordeel is dat het trottoir, als de parkeerdruk lager is (meestal overdag), weer beschikbaar is voor verblijven en spelen. Dit 'rabatparkeren' is geen goede structurele oplossing, omdat niet goed duidelijk wordt gemaakt hoe ver auto's op de stoep mogen staan. Er ontstaan hierdoor rommelige verschillen per individuele auto. Bovendien is deze wijze van parkeren formeel ook onjuist. Het versmallen van trottoirs is vaak geen optie, omdat er dan onvoldoende ruimte over blijft voor voetgangers, bomen en vuilcontainers. Het verbieden van parkeren aan een zijde van de straat zal op veel weerstand stuiten door de hoge parkeerdruk.

Voor woonstraten in de wijken met karakteristieke rechte banden (van Zeggelenbuurt en Slachthuisbuurt) geldt:

- Uitgangspunt behoud rechte banden, geen neuzen,
- Waar nodig (nieuwe) bomen meer naar de zijkant van het profiel aanbrengen en waar dat niet past op ronde boomspiegels binnen de banden (rijweg), klinker van band tot band (goed voorbeeld Zwaardstraat)
- Bestaande profielen: rabatparkeren gedogen, omdat anders trottoirs moeten worden versmald, bomen moeten worden gekapt etc. om voldoende parkeerruimte op de rijweg te realiseren versus de wens tot meer straatbomen.

Voor woonstraten waar een nieuw profiel noodzakelijk is (bij herprofileringen dus): inrichten met parkeerstroken op de rijweg (naast de rijloper). Trottoirs verhoogd uitvoeren,

parkeren in de parkeerstroken en niet meer deels op het trottoir; oorspronkelijke trottoirbreedte zoveel mogelijk behouden, waar noodzakelijk licht versmallen (maar breder dan 1,5 m houden).

In woonstraten breder dan 12 meter is doorgaans voldoende ruimte aanwezig om alle functies goed in te passen. In straten smaller dan 10 meter zal doorgaans geen ruimte beschikbaar zijn voor parkeren aan twee zijden.

Naoorlogs woongebied

Dit betreft de buurten Parkwijk en Zuiderpolder. Voor dit deel van Haarlem Oost geldt dat er door middel van de standaard profielen (zie deel II) gestreefd wordt naar een kwaliteitsslag door meer eenduidigheid in de inrichting. Ruimtegebrek in het profiel speelt in deze buurten en gebieden niet of minder.

Met name het autoparkeren is van belangrijke invloed op het dwarsprofiel. Gezien de ruime maat is in Parkwijk in veel gevallen een profiel met dubbelzijdig haaks parkeren aanwezig. Dit geeft een forse ruimteclaim met een voor het parkeren voldoende brede straat. Hier kan worden overwogen om meer ruimte toe te delen naar de voetganger, ruimte voor straatbomen of andere vergroening in het profiel.



Afbeelding 3.4.1 Foto: rabatparkeren Van Zeggelenstraat: ivm de rijbreedte kunnen de auto's niet volledig op straat.

Waarderpolder

De openbare ruimte van het bedrijvengebied Waarderpolder focust zich op de functionaliteit en bedrijfsmatigheid. De verkeersfunctie claimt een zeer groot deel van de beschikbare profielruimte. Daarnaast weegt hier de bereikbaarheid van de terreinen, inritten, parkeren, trottoirruimte, ruimte voor groen. De wens is ook hier vergroten van de eenduidigheid. Daarnaast het robuust vergroenen van de profielen, een robuuste boomstructuur en het garanderen van een voldoende breed trottoir.

Dwarsprofiel

Algemeen geldt dat de inrichting van een straat de situatie verkeersveilig moet zijn. Is de ruimte echt beperkt, dan kan alleen voetgangers-verkeer worden ingepast. Bij meer ruimte is plaats voor ander verkeersgebruik.

In het Deel 2 Richtlijnen van het Handboek zal

de toedeling van de ruimte aan verschillende (verkeers)functies per straatbreedte worden vastgelegd, door middel van profieltekeningen. Bovendien geldt dat nood- en hulpdiensten en huisvuilinzameling eisen stellen aan de bereikbaarheid en vrije ruimte. Met deze eisen moet bij elke profielkeuze rekening worden gehouden.

Lengteprofiel

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

Belangrijk bij afwegingen in het lengteprofiel is het streven naar continuïteit: vanwege de ruimtelijke kwaliteit en de herkenbaarheid dient een straatprofiel niet zomaar te verspringen, maar alleen dan als er stedenbouwkundig aanleiding voor is. Dat wil zeggen dat gekeken in de zichtas van de straat alleen een profielsprong plaats vindt als de architectuur (ligging rooilijn, hoogte bebouwing) ook verspringt. Asverspringingen ten behoeve van het remmen van de verkeerssnelheid zijn niet (meer) aan de orde.

Fietsoversteekplaatsen

Uitgangspunt is dat fietsoversteekplaatsen langs stads- en wijkontsluitingen over uitritconstructies worden geleid. Wanneer een fietsoversteekplaats een stadsontsluiting kruist dan ligt deze bij voorkeur op een 50km/uur drempel met een middeneiland of wordt er een 50km/uur drempel voor de oversteekplaats aangebracht.

Oren en neuzen

Toepassing van oren en neuzen is uitgangspunt wanneer ze bijdragen aan:

- ordentelijk parkeren;
- de begaanbaarheid van voetpaden en oversteekbaarheid van kruispunten onder meer minder validen;
- verkeersveiligheid door een aantoonbare snelheidsremmende werking;
- een betere toegankelijkheid van straten voor nood- en hulpdiensten;
- plaatsing van bomen of containers, mits de neuzen fraai worden uitgedetailleerd met doorlopende band achterlangs;

Eventueel zijn hiervoor enkele paaltjes op hoeken denkbaar.



Afbeelding 3.4.2.: Gebrekkige inpassing ondergrondse vuilcontainers. Aandacht voor detailuitwerking in het lengteprofiel is nodig

Ondergrondse vuilcontainers

in de straten met smalle profielen invoegen in de parkeerstrook conform een uitgedetailleerd standaardprofiel.

Het HIOR geeft per buurt principeoplossingen voor een optimale inpassing.

Hoogteprofiel

Hoogteverschillen in een straat zijn soms nodig uit oogpunt van verkeerseisen, maar verkleinen de visuele ruimte. Omdat sommige straatprofielen krap zijn, is het zaak de ruimte visuele zo min mogelijk op te delen. Voor Oost geldt dat elke straat in principe een geleiding van trottoir – rijweg – trottoir heeft. Streven is ook om zo dicht mogelijk bij dit prototype te blijven en hoogteverschillen te beperken tot twee. Uitzondering geldt voor de brede hoofdwegen, die gelet op het breedte profiel meerdere hoogte verschillen kennen voor vrij liggende fietspaden.

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

Keuze:

- Snelheid in principe remmen met smalle rijlopers;
- drempels voorkeur boven verhoogd kruisingsvlak;

- materialisatie drempels en verhoogd kruisingsvlak gelijk aan aansluitende straten.

Het hoogteprofiel van een straat is in toenemende mate van belang voor de waterberging. Profielen dienen geschikt te zijn voor het bergen van piekregenbuien, om overlast in gebouwen en woningen te voorkomen. Daarom rekening houden met het toevoegen van hoogteverschil als tijdelijke hemelwater opvang in straten bij extreme neerslag (zie richtlijnen).

Ondergrondse ruimte

De ondergrondse openbare ruimte wordt aangelegd om 60-80 jaar mee te gaan. Tussentijdse aanpassingen zijn buitengewoon kostbaar. Houd hiermee dus rekening bij het ontwerpen van het bovengrondse profiel. Nieuwe leidingen moeten in een afgebakend tracé worden aangelegd op een locatie die bovengronds eenvoudig opnieuw kan worden aangelegd. Dus niet door de groeiplaats van bomen (zie richtlijnen).

3.5. Toegankelijkheid

Een toegankelijke inrichting voor iedereen. Aandacht voor toegankelijkheid is niet alleen prettig voor mensen met een beperking die de openbare ruimte willen gebruiken, maar het is ook een wettelijke verplichting. In april 2016 ratificeerde de Eerste Kamer het Verdrag van de Verenigde Naties over de rechten van mensen met een beperking. Dat wettelijke kader schept verplichtingen om inclusie en toegankelijkheid actief op te pakken.

Uitgangspunt bij de (her)inrichting van de openbare ruimte is dat die door iedereen te bereiken en te gebruiken is. Dat betekent dat de openbare ruimte ook voor mensen met een lichamelijke beperking toegankelijk moet zijn. Bij het ontwerp, uitvoering en beheer moet nadrukkelijk aandacht worden geschonken aan deze doelgroep door na te denken over licht, verlichting, kleur, contrast, materiaalgebruik, hoogteverschillen, reflecties en routing. Consistentie en logica zijn daarbij essentieel. Liggen de rolstoel- en afdalingen en geleidelijnen op logische plekken? Zit er consistentie in het gebruik van (mechanische) rateltickers bij VRI's? Is shared space hier een handige keuze? Is de inrichting voldoende voelbaar?

Een ontwerp van de openbare ruimte moet daarom voldoen aan de Richtlijn Toegankelijkheid Openbare Ruimte (CROW publicatie 237, 2015) en - indien dit in de toekomst wordt opgesteld - voldoen aan het Haarlams beleid op het gebied van toegankelijkheid van de openbare ruimte.

3.6. Groen en water

Groenstructuur

Bomenstructuur

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

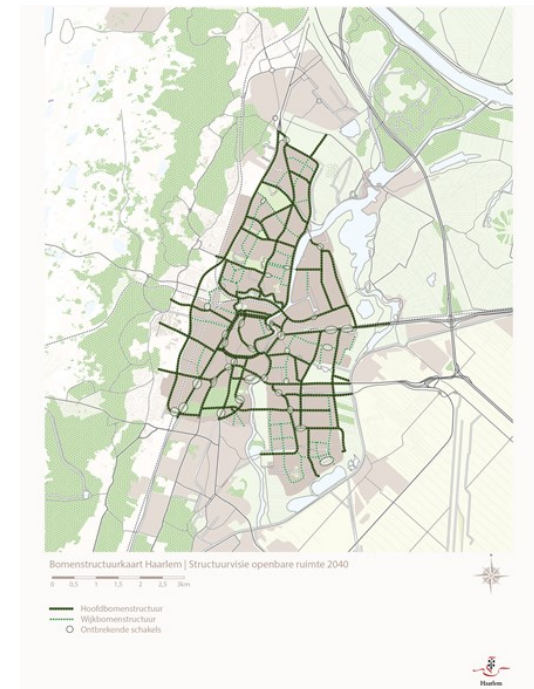
Soorten mengen

Het mengen van soorten van dezelfde grootte in woonstraten is belangrijk uit oogpunt van biodiversiteit en een robuust ziektebestendig bomenbestand. Mengen kan op verschillende manieren: individuele bomen om en om, maar ook groepsgewijs of per straat.

In de hoofdstructuur is eenduidigheid in het beeld en herkenbaarheid en leesbaarheid van de structuur belangrijk.

Bij het kiezen van soorten streven naar:

- verhogen biodiversiteit
- afwegen ziektebestendigheid
- beeldkwaliteit (eenduidigheid, leesbaarheid en continuïteit) bewaken/versterken



Afbeelding 3.6.1: Hoofdbomenstructuur

In de wijken en in de woonstraten is de bomenstructuur afhankelijk van de stedenbouw. Smalle woonstraten vragen om kleinere bomen dan brede woonstraten. In smalle woonstraten wordt daarbij gekozen voor de kwalitatieve benadering: bomen op tactische plaatsen planten waar er voldoende groeiruimte is zoals bij plaatselijke verbredingen, tegen blinde gevels of op hoeken, in plaats van een bomenrij in een te krappe ruimte waar ze niet kunnen uitgroeien. Ook kan hier gekozen worden voor een ander soort groen zoals verticaal groen. Eveneens is gezien de ondergrondse situatie in een woonstraat soms het weloverwogen

plaatsen van minder bomen te verkiezen boven een continue boomstructuur.

Betere groeiplaats omstandigheden voor bomen komt ook ten goede aan de kwaliteit van het wegdek (voorkomen van wortelopdruk). Parkgebieden vragen om losgeplaatste solitaire bomen. Inzet is dat er voldoende groeiruimte (bovengronds en ondergronds) is om de bomen tot volle wasdom te laten uitgroeien. De waardevolle solitaire bomen in Haarlem Oost worden gekoesterd en er wordt geïnvesteerd in behoud.

Parken

De stadsparken in Haarlem zijn verschillend in maat, sfeer en (historische) betekenis. Het is van belang dat deze karaktertrekken worden gerespecteerd en tot uitdrukking komen bij herinrichting van het park. Het stadspark in oost is het Reinaldapark. Behalve behoud van een eigen signatuur is hier van belang dat het park optimaal bereikbaar is vanuit de divers wijken en buurten. Het park is daarom onderdeel van een groter groen-recreatief raamwerk in Haarlem-oost. Ook moet het park middels voorzieningen plaats bieden aan een breed scala van gebruik waaronder evenementen.

Plantsoenen

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

(hitte, hemelwater). In de versteende wijken geldt: meer groen en minder verharding draagt bij aan de klimaatbestendigheid van de stad en zorgt voor informele speelruimte.



Afbeelding 3.6.2.: Ecologische bermen en oevers

Bermen en gazons

Bermen en gazons kunnen bestaan uit gazon (wordt vaak gemaaid) en ruw gras (wordt weinig gemaaid). Beide verschijningsvormen roepen hun eigen beeld en gebruik op. Het is van belang dat er vanuit beeldoogpunt bewust wordt gekozen voor een bepaald type. In dichte woonbuurten met weinig groen heeft een goed

onderhouden gazon meer gebruikswaarde dan ruw gras. Ruw gras kan op ecologisch waardevolle plekken juist een goede aanvulling zijn.

Groene parels

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

Groen: samenhang met kabels en leidingen

De plaatsing van groen en vooral bomen in een straatprofiel wordt bepaald door de ligging van kabels en leidingen, en omgekeerd. Een minimale afstand van een meter tussen een leiding en hart van de boom moet worden aangehouden, in combinatie met het toepassen van een worteldoek/-scherm.



Afbeelding 3.5.2 : Groene plek: Drilsmapplein

Groen-arm vooroorlogs Haarlem Oost: Groen Raamwerk

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

Dat geldt in het bijzonder voor de vier vooroorlogse buurten van Haarlem Oost.

Groene plekken

Het groen bestaat binnen deze wijken uit kleine groene plekken; groenpleinen en plantsoenen en straatbomen. Hoewel de maat en het aantal

gering is, is er onmiskenbaar kwaliteit in de manier waarop er op stedenbouwkundig niveau samenhang bestaat tussen de bebouwing, de straat en de groenplek. Gezien de geringe maat is het van wezenlijk belang dat de inrichtingskwaliteit van deze plekken hoog is. Daarnaast kan er, zoals aangegeven in het WOP Oude Amsterdamsebuurt worden gekeken naar manieren om de wijken extra te vergroenen door bijvoorbeeld het vergroenen van parkeerterreinen.

Groen-recreatieve verbindingen cruciaal

Voor deze buurten zijn - meer dan het (weinig) groen in de buurt - de grotere groenstructuren buiten de wijken van belang. Een goede directe en veilige bereikbaarheid van de ze groengebieden vanuit de buurt is daarom cruciaal. Deze buurten grenzen aan de noord- en zuidzijde van de landschappelijke oost-west structuur Fuikvaart/Zomervaat die vanuit het buitengebied diep de stad indringt tot aan het Spaarne.

Een belangrijk onderdeel van deze groene scheg is het Reinaldapark. Dit in 2014 gesaneerde park van 24 hectare vormt een belangrijke recreatieve (water en langzaam verkeer) en ecologische schakel tussen de stad en het buitengebied. De groene scheg is vanuit de buurten direct te bereiken. Een aantal groene noord-zuid structuurlijnen sluiten aan op de groene scheg en vormen recreatieve verbindingen tussen de buurten en de Zomervaat. Parkwijk en Zuiderpolder zijn verknoopt met de Fuikvaart via de Beatrix Dreef en het Meerspoorpad.

De Slachthuisbuurt heeft het Slachthuisterrein/

Gouwwetering. De Herensingel kan beschouwd worden als de groen-recreatieve verbinding van de Oude Amsterdamsebuurt met de Zomervaat. Opvallend is dat een groene 'tak' aan de noordzijde tussen de Herensingel en de Prins Bernhardlaan ontbreekt. De groene scheg met de 'takken' kan in z'n geheel worden beschouwd als een groen raamwerk.



Afbeelding 3.6.3 : Groen raamwerk buurten van oost

In hoofdstuk 5 zullen de afzonderlijke lijnen en vlakken die tot dit raamwerk behoren nader worden besproken.

Groen in de naoorlogse buurten

Parkwijk

Parkwijk is een naoorlogse wijk. Een klein gedeelte (ten noorden van de Berlage laan) bestaat uit grondgeboden woningen met voortuintjes en deels straatbomen. Voor het overgrote (zuidelijke en oostelijke) deel is Parkwijk een tuinstad: middelhoge 'gestempelde' flats met rondom veel ruimte, een 'doorgaande groene vloer'. Zeer wijd

opgezette groene verkeersprofielen met brede grasvakken met bomen, hagen en heestervakken. Inrichting en beheer is zeer sober. De bomen krijgen in deze profielen de ruimte en dat is te zien: de wijk kent een groot aantal bomen ouder dan 30 jaar van de 1^e grootte met een breed uitgroeiende kroon.

Zuiderpolder

De Zuiderpolder bestaat vrijwel volledig uit grondgebonden woningen. De wijk is opvallend stenig van karakter.



Afbeelding 3.6.4 : Wijd profiel in Parkwijk: Staalstraat

Het groen in de wijk bestaat behalve uit zeer ondiepe voortuintjes en (vrij onregelmatig voorkomende) straatbomen uit een aantal oost-west georiënteerde groenzones die dwars door de wijk een groen-recreatieve verbinding leggen tussen het buitengebied aan de oostzijde en de groene scheg Meerspoorpad (onderdeel van het groene raamwerk van Oost).

Er zijn in deze buurt kansen voor het groen door de overmaat aan verharding plaatselijk om te zetten in groen.



Afbeelding 3.6.5: oost-west groenzone dwars door Zuiderpolder

Groen in de Waarderpolder

De Waarderpolder is een hoofdzakelijk verhard gebied, ingericht als robuust en functioneel werkgebied en bedrijventerrein. Bedrijven hebben veelal grote verharde terreinen rondom de panden met aan de brede verkeersprofielen vaak brede inritten (vrachtwagens) en parkeerterreinen.



Afbeelding 3.6.6 : Heringa Plein: groene plek in de Waarderpolder

Het groen beperkt zich in de Waarderpolder

hoofdzakelijk tot straatbomen en een aantal wijde groene verkeersprofielen van de grote verkeersaders en de grotere wijkontsluitingswegen die de bedrijven ontsluiten.

De vele verharding in het gebied heeft hittestress tot gevolg. Bovendien kan met de verwachte klimaatverandering het afvoeren van grote hoeveelheden neerslag een toenemend probleem worden. Inzet van het HIOR is om groeiplaats voor straatbomen te standaardiseren in de profielen van de Waarderpolder. In aansluiting op de brede groene profielen van de hoofdwegen met bloeiende bermen in de Waarderpolder zet het HIOR in op vergroening van de aanliggende straten. Het doel is om tot een robuuste groenstructuur in de Waarderpolder te komen met een verbeterde klimaatadaptatie, een hoge biodiversiteit en ecologische waarde.

Buitengebied

In Haarlem Oost zijn nog enkele groene polders te vinden: de Veerpolder en Zuiderpolder.

Beide polders zijn in gebruik als recreatiegebied met een beperkt agrarisch karakter en recreatief toegankelijk. Het voormalige open veengebied is deels verdicht door beplanting. In de open delen ademen de polders nog de open, authentieke, agrarische sfeer en beide polders zijn niet tot beperkt toegankelijk. Een betere toegankelijkheid zou vanuit recreatief oogpunt zeer welkom zijn.

Water en oevers

Oevers zijn er in drie categorieën: de strakke harde oever; de groene, verzorgde oever (talud) en de ruige, natuurvriendelijke oever. Strakke oevers worden toegepast waar de ruimte en het beeld hierom vragen, bijvoorbeeld in dichte stedelijke gebieden met weinig ruimte, formele profielen (bijvoorbeeld Jaren '30).

Groene, verzorgde oevers worden toegepast waar ruimte en beeld hierom vragen. Dit is een oever met een flauw tot steil groen talud, maar met een strakke oeverlijn (beschoeiing). Dit kan zowel in een dichte stedelijke omgeving waar de maten royaal genoeg zijn als meer daarbuiten en in parken. Oevers als de Zomervaat, de Gouwwetering, een gedeelte van de Fuikplas in het Reinaldapark behoren tot deze categorie.



Afbeelding 3.6.7.: Zomervaat strakke grastaluds

Een ruige, natuurvriendelijke oever wordt toegepast op doorgaande structuren die onderdeel zijn van de ecologische hoofdstructuur. De Fuikvaart behoort tot deze

categorie. Maar ook de oevers van de Fuikplas (zolang de belijning van de oevers strak blijft). De gegraven vaarten, zoals de Zomervaat hebben namelijk van oorsprong een strakke oeverlijn zonder inkepingen.

Ecologische hoofdstructuur oevers

De "officiële" ecologische hoofdstructuur ligt buiten het plangebied Haarlem Oost. Wel heeft de gemeente Haarlem zelf ook een visie op ecologie in de stad. Deze visie benadrukt vooral dat ecologie overal is. De stad dient in zijn geheel ecologisch benaderd en behandeld te worden. Denk aan het afschaffen van chemische onkruidbestrijding of het toepassen van inheemse soorten, niet alleen in bepaalde aangewezen gebieden maar in al het openbare groen. Wel worden er bepaalde waardevolle gebieden onderscheiden. Het gaat in Haarlem Oost om gebieden met natte en/of droge ecologische (verbindings)waarde. Belangrijk hier is dat onverhard gebied (groengebieden, water) op een ecologische manier wordt ingericht en beheerd en zo mogelijk in verbinding staat met andere ecologisch waardevolle gebieden.

Keuzes voor verbetering groen en water

- Bij alle activiteiten bij water en dijken zijn de Keurregels van Rijnland van toepassing
- Versterken, verbeteren van de herkenbaarheid van het groene raamwerk (Zomervaat, Gouwwetering, Herengracht, Beatrixdreef, Meerspoorpad (en mogelijk uitbreiden met de te vergroenen Nagtzaamstraat / Pladellastraat). Verbeteren van de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid, en aanleggen en optimaliseren van langzaam

verkeersroutes;

- Bereikbaarheid van het buitengebied verbeteren;
- Meer groen en minder verharding in versteende gebieden;
- Optimale afstemming tussen ontwerp en beheer van stedelijk groen (parken, plantsoenen, groene plekken) om grote gebruiksdruk te ondervangen;
- De leefbaarheid in groenarme buurten verbeteren door toepassing van boombehoud en meer groene elementen (zoals verticaal groen) ;
- Betere toegankelijkheid polders;
- Bomen in smalle straten op tactische plaatsen toepassen waar boven- en ondergrondse ruimte beschikbaar is;
- Meer aandacht voor boven- en ondergrondse groeiplaatsvoorzieningen conform HIOR deel Richtlijnen;
- Watergangen die voor pleziervaart zijn aangewezen dienen een geschikte breedte en diepte te hebben (de standaard beheerdiepte die Rijnland hanteert is 1.2 m). De doorvaarhoogte bij bruggen dient hoog genoeg te zijn voor pleziervaart

3.7. Straatmeubilair

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

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

Ingetogen inrichting

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

Weloverwogen plaatsing

Het straatmeubilair moet een onderdeel zijn van de totale openbare ruimte. Het moet zodanig geplaatst zijn dat het lijkt alsof het altijd al een deel van de ruimte heeft uitgemaakt. Straatmeubilair moet alleen in de openbare ruimte worden neergezet, als het daar ook daadwerkelijk een functie kan vervullen. Ook de plaatsing van de objecten in het profiel (de situering) is belangrijk. Daarbij is het van belang zichtlijnen en looplijnen zo min mogelijk te blokkeren. Dat betekent het zoveel mogelijk

plaatsen van objecten in één lijn met elkaar en met bomen óf geclusterde plaatsing. Combineren van mastgebruik en plaatsing op, of aan gevels verdient de voorkeur. Speciale aandacht verdient het foutparkeren. In het verleden is steeds meer straatmeubilair in het straatbeeld verschenen om foutparkeren fysiek tegen te gaan (paaltjes, banden, ruggen etc.). De keuze is in plaats hiervan in te zetten op een helder straatbeeld, heldere regels en goede handhaving.

Eenheid, samenhang, continuïteit

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



Afbeelding 3.6.1.: Ondoordacht geplaatst meubilair

Afstemming ontwerp, uitvoering en beheer

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

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

Uitwerking: familie straatmeubilair

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

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

Deze familievoorschriften worden in het Deel 2 Richtlijnen nader uitgewerkt.

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

- Woongebieden: standaard zitbank (model 1960) Groengebieden / parken: canapé zitbank met antraciet afvalbak;
- Paaltjes (waar strikt nodig): model standaard Haarlem.

3.8. Spelen

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

- Het openbaar toegankelijk maken van sportvelden, schoolpleinen en speeltuinen;
- Bij de inrichting van de openbare ruimte de informele speelruimte mee-ontwerpen; brede stoepen, pleintjes, parken en groenvoorzieningen zo inrichten dat het kinderen uitdaagt om in te spelen;
- Braakliggende terreinen 'inrichten' als tijdelijke speelruimte;

- Het speelweefsel verbeteren: Bij de inrichting van de openbare ruimte rekening houden met de routing tussen speelvoorzieningen;
- Wijkgerichte aanpak in de prioriteitwijken; in deze wijken waar de speelruimte onvoldoende aansluit op de doelgroep, samen met de buurt een verbeterplan opstellen. En hieraan gekoppeld een uitwerkingsplan;
- De plekken waarvan uit de analyse blijkt dat deze overbodig zijn, in overleg met de doelgroep heroverwegen. Dit betekent mogelijk verwijderen van het toestel en de vrijgevalen plek omvormen naar groen of een informele speelplek. De speelplek omvormen naar een speelplek voor een andere doelgroep door bv toestellen uit te wisselen met een andere speelplek of in te richten voor 'spel en ontmoeting';
- Het creëren van nog een paar voorzieningen voor oudere jongeren zoals voetbalkooien;
- Het natuurlijk spelen stimuleren; struinen, hutten bouwen, bloemen plukken, vies worden, planten en dieren leren kennen, spelen met lossen materialen en klimmen in klimbomen in het Reinaldapark en andere grotere groene locaties langs de Ringvaart en de Veerplas.

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

3.9. Klimaatadaptatie

De gemeente werkt aan een duurzame en klimaatneutrale stad. Deze is niet automatisch ook klimaatbestendig en kan dus nog steeds last hebben van regenwateroverlast, droogte en hittestress.

Haarlem wil de bestaande stad beter voorbereiden op de klimaatveranderingen, en ook bij toekomstige beleidsontwikkelingen daar zo goed mogelijk rekening mee houden. In 2016 is de stresstest klimaatadaptatie uitgevoerd. In 2017 is er een Klimaatadaptatie-agenda opgesteld met een voorstel voor een aanpak, prioritering en maatregelen om de risico's op overlast en schade door klimaatextremen te beperken en Haarlem klimaatbestendig te maken. Ruimtelijke adaptatie in verband met klimaatverandering vergt een integrale benadering over een lange termijn en geschiedt bij voorkeur op regionaal niveau.

Regenwateroverlast, de aanpak van hittestress en grondwater over- en onderlast zijn drie belangrijke thema's binnen klimaatadaptatie. Met de juiste ingrepen in de openbare ruimte kunnen effecten van klimaatverandering worden tegengegaan of worden verminderd.

Hittestress

Om hittestress te verminderen is het vooral van belang om te zorgen voor schaduw. Bijvoorbeeld door het planten van bomen, ervoor te zorgen dat bomen groot worden. Het HIOR zorgt dat hiervoor de goede

plantomstandigheden boven- en ondergronds worden gehanteerd in de richtlijnen.

Regenwateroverlast

Regenwateroverlast kan worden verminderd door:

- berging op straat en het vergroten van de infiltreerbaarheid van de ondergrond (minder verharding, meer groen, grotere boomspiegels, waterdoorlatende verharding). Hierdoor vindt het water een weg naar de ondergrond of wordt de afvoer via het reguliere rioolstelsel vertraagd;
- maken van stroombanen (gereguleerd afvoeren). Bepaalde straten kunnen door hoogteverschillen zo worden aangelegd dat het water goed wordt weggeleid.

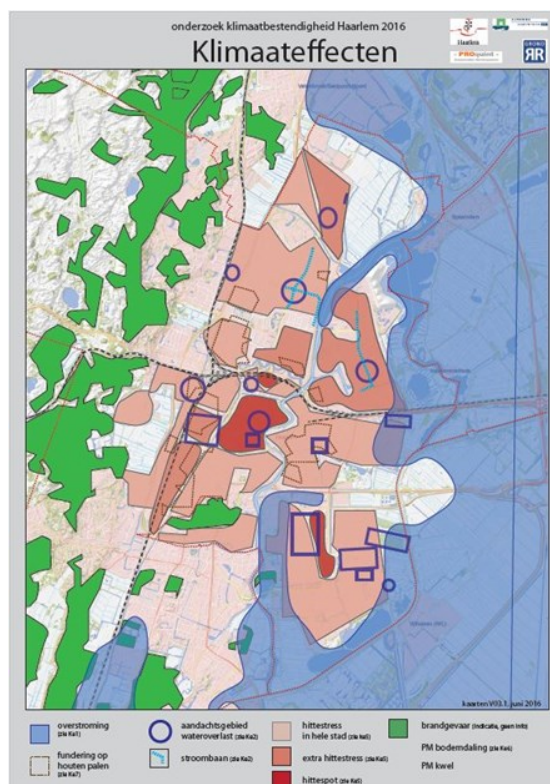
Het anticiperen op extreme neerslag betekent nadenken over wat er bij een zeer extreme bui gebeurt en daar bewuste keuzes in maken. Het betekent niet zonder meer alle mogelijke wateroverlast voorkomen. Hiervoor worden uitwerkingsplannen klimaatadaptatie opgesteld.

Uit studies bij verschillende gemeenten blijkt dat wateroverlast in veel gevallen pragmatisch en tegen relatief lage kosten kan worden voorkomen. Door het maaiveld handig in te richten kan voorkomen worden dat het water zich op verkeerde plekken ophoopt en kan bereikt worden dat water wordt afgeleid naar plaatsen waar het minder tot geen kwaad kan doen.

Denk voor het vinden van ruimte voor waterberging of afvoer aan watergangen, parken, groenstroken, pleinen en straten. Dit is vele malen goedkoper dan het vergroten van de

berging- en afvoercapaciteit in de riolering, die bovendien bij dergelijke buien toch altijd te beperkt zal zijn. De aanpak van klimaatadaptatie en de bijbehorende maatregelen zijn gericht op het voorkomen van overlast bij zeer extreme buien door het toepassen van bovengrondse maatregelen.

In het Richtlijndeel staan uitwerkingen die als handvat dienen om de stad klimaatadaptief te maken.



Afbeelding 3.9.1.: klimaat effecten uit: 'Haarlem en het Klimaat' (2016)

HOOFDSTUK 4: FINANCIËN

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

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

Verhardingskeuzes:

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

Wegindeling / profielindeling:

- De voorgestelde profielen zijn qua grootte / materiaalgebruik vergelijkbaar met de huidige wegprofielen. Omwille van klimaatadaptatie wordt verharding deels omgezet in groen. Dit is goedkoper in aanleg, maar vergt meer onderhoud. Het toepassen ervan zal daardoor budgetneutraal uitwerken;
- Het standaardiseren van profielen zal bij toekomstige projecten leiden tot snellere

voorbereiding en minder maatschappelijke discussie. Dit zal gunstig uitwerken op de projectkosten. Bovendien is door beperking van het assortiment een besparing in het onderhoud te voorzien.

Groenkeuzes:

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

Straatmeubilair:

- Het standaardiseren van het assortiment straatmeubilair betekent op een aantal onderdelen het vervangen en omvormen van het huidige areaal. Voorstel is dit geleidelijk te doen, per project en als

straatmeubilair aan vervanging toe is. Op deze wijze is hiermee geen extra budget gemoeid. Projectgewijze vervangingen zijn wel aan de orde (zoals bij straatnaamborden), maar dan zal daarvoor projectgewijs een financieel onderbouwd voorstel worden gedaan;

- Voorts zal het standaardiseren op termijn leiden tot een versmald assortiment, wat licht gunstig uit zal werken op de onderhoudskosten van straatmeubilair.

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

HOOFDSTUK 5: UITWERKING STRUCTUUR

5.1. Inleiding

In hoofdstuk 3 (paragraaf 2) is de hoofdstructuur voor de openbare ruimte van Haarlem Oost en Waarderpolder beschreven. In dit hoofdstuk wordt deze hoofdstructuur nader beschreven en onderbouwd. Daartoe zijn Haarlem Oost en Waarderpolder onderverdeeld in lijnen (belangrijke wegen en waterlopen), vlakken (buurten en groengebieden) en punten (bijzondere plekken).

5.2. Lijnen

Allereerst worden de lange lijnen uit de Nota Ruimtelijke Kwaliteit behandeld die voor Oost en Waarderpolder van toepassing zijn.

Ten tweede wordt de belangrijkste groenstructuur van Haarlem-oost beschreven als een netwerk van lijnen, het groen-blauwe netwerk. De lijnen die dit netwerk vormen overlappen deels met de lange lijnen. De overige lijnen worden per stuk besproken.

Ten derde worden er in het HIOR nog een aantal belangrijke of karakteristiek lijnen in het stadsdeel besproken.

De lange lijnen

De lange lijnen in de stad zijn gebied overschrijdend. Ze hebben een gecompliceerd karakter: ze verbinden, begrenzen woonwijken of snijden stukken stad voor het oog af. Maar het zijn altijd routes of gebieden die oriëntatie bieden en waaraan je denkt als je van A naar B moet. Voor de openbare ruimte langs de lange lijnen geldt dat bij (her)inrichting van een klein stukje van de lijn altijd vanuit het grote geheel wordt bekeken. De opgave is voldoende samenhang te bereiken in het lengteprofiel (door bomen, verlichting en margestroken) zodat afwisseling in het breedteprofiel mogelijk is.

De lange lijnen die hieronder beschreven staan zijn uitgewerkt in deel 2 van dit HIOR (Richtlijnen).

Deze lange lijnen zijn in Oost gelegen ten zuiden van de Amsterdamsevaart de (historische) structuurlijnen waartussen de verschillende buurten van Oost zijn ontwikkeld.



Lange Lijnen

-  Waterlopen
De waterlopen zijn essentieel voor de waterhuishouding in de stad. Vaak vanuit de historie ontstaan als functionele waterverbinding (de vaarten) maar altijd gerelateerd aan de ligging van Haarlem op de overgang van duinen naar polder.
-  Historische lange lijnen
Het netwerk van historische lange lijnen bevat oude topografische routes en oude toegangswegen tot de stad die nu opgenomen in het stedelijk netwerk de ontstaansgeschiedenis van de stad verbeelden. Vaak samenvallend met de verschillende functionele lijnen door de stad zijn het de routes die door de stadsbewoners (ook nu nog) het meest intensief worden gebruikt.
-  Nieuwe lange Lijnen
De nieuwe lange lijnen zijn van recentere datum. Ontworpen en gedimensioneerd op de verkeersfunctie en vaak gekoppeld aan brede groenstructuren. De nieuwe lijnen liggen veelal in transformatiegebieden en zijn daarmee zelf ook (stedenbouwkundig) aan verandering onderhevig.

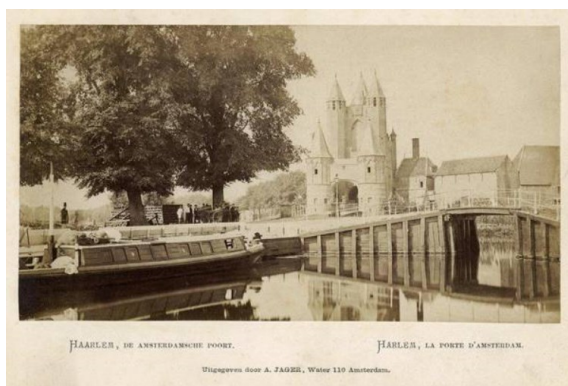
Afbeelding 5.2.1: Lange lijnen in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit



Afbeelding 5.2.2: de lange lijnen in Oost

Amsterdamsevaart

Historische lange lijn. De trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem (Haarlemmerpoort-Amsterdamsepoort).



Afbeelding 5.2.3: Trekvaart naar Amsterdam



Afbeelding 5.2.4: Huidige situatie

Huidige situatie: Herkenbaar profiel over de gehele lengte, maar in de breedte in extreme mate opgedeeld in heel veel verschillende stroken: trottoir (tegels), fietspad (rood asfalt), uitstapstrook (gele klinkers), parkeerstrook (allerlei klinkers/betonstraatstenen), rijweg (zwart asfalt). Momenteel nog een deels al afgewaardeerde verkeersader in het verlengde van de A200. In de Gebiedsvisie Oostradiaal zal de verkeersader volledig worden afgewaardeerd en zal door het terugbrengen van water in het profiel een grachtenprofiel ontstaan met een nieuwe bebouwingsschil ten zuiden van de spoorzone.

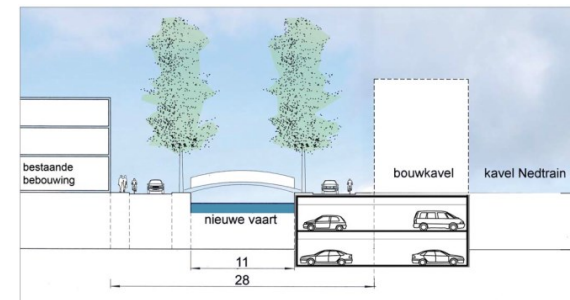
In de tijdelijke situatie tussen 2017 en de beoogde eindsituatie zal de verkeersfunctie verder worden uitgebouwd. Voor de ruimte die hierdoor ontstaat in het profiel wordt ingezet op vergroening en verblijfsruimte.



Afbeelding 5.2.5: situatie voor afwaardering

Kansen:

- Gebiedsvisie: toevoegen woningen;
- Kwaliteitssprong openbare ruimte in nieuwe profiel, aansluiting bij binnenstadskwaliteit;
- Drager in Centraal stedelijk gebied (SOR);
- Grachtenprofiel> Heldere boomstructuur.
-



Afbeelding 5.2.6 : beoogde nieuwe profiel Amsterdamsevaart

Schipholweg

Belangrijke structuurlijn in Haarlem-oost vormt de zuidelijke begrenzing van de vooroorlogse uitbreidingswijk Slachthuisbuurt. De Schipholweg wordt aangeduid als nieuwe lange lijn in de NRK. Brede verkeersader, belangrijke auto ontsluitingsweg vanaf de A9. De Schipholweg vormt momenteel een brede barrière tussen Haarlem Oost en Schalkwijk. De weg wordt gefaseerd omgevormd tot een stadsstraat. Nieuwe stedelijke wanden aan noord en zuidzijde worden ontwikkeld. Beoogd onderdeel regionale ring, ondertunneling Spaarne



Afbeelding 5.2.7 Schipholweg oude situatie



Afbeelding 5.2.8.: Schipholweg transformeert: stedelijke wanden aan weerszijden

Kansen:

- Ondertunneling en aanpassing profiel naar stadstraat biedt ruimte voor meer verblijfsruimte, ruimte voor bomenstructuur 1^e grootte en kansen voor de kwaliteit van de openbare ruimte in het profiel;
- Vergroten veilige oversteekbaarheid, verlagen barrièrewerking in samenhang met omvorming naar stadstraat

Oude weg

Historische structuurlijn op de grens van twee polders: Waarderpolder aan de noordzijde, Veerpolder aan de zuidzijde.



Afbeelding 5.2.9.: Oudeweg naar Penningsveer

De Oudeweg is de oorspronkelijke verbindingsweg tussen Amsterdam en Haarlem (via Penningsveer) en is van middeleeuwse oorsprong. Met het graven van de Amsterdamsevaart werd de route naar Amsterdam verkort. De weg is een lange lijn in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit. Met het afwaarderen van de Amsterdamsevaart is de Oudeweg als vanouds weer onderdeel van de route Haarlem-Amsterdam.

De weg heeft een breed groen profiel met brede bermen waarin veel bomen staan in een losse structuur en een gemengde haag aan de zuidzijde, vrijliggende fietspaden en asfalt rijbanen.

In de SOR: De verdere bundeling van het autoverkeer heeft gevolgen voor de entreeroute

vanaf de A9. De route via de A200 naar de fly-over en de Oudeweg wordt de hoofdroute voor het verkeer naar de stad. Van en naar Haarlem Noord rijdt het verkeer dan verder via de Oudeweg en de Waarderweg. Aan de entree-route liggen alle parkeervoorzieningen. De verdeling tussen het verkeer over de Amsterdamsevaart en Oudeweg verandert zo volledig. De Amsterdamsevaart verliest zijn betekenis voor het doorgaand gemotoriseerd verkeer. De fly-over en Oudeweg worden dan drukker. Mogelijkerwijs kan dit betekenen dat de capaciteit van de Oudeweg en Prinsenbrug moet worden uitgebreid.



Afbeelding 5.2.10: Oude Weg

Kansen

- Bomenstructuur aanhelen
- Vergroening in het profiel (kleur, bloei, biodiversiteit);
- Mogelijkheden onderzoeken verdere capaciteitsuitbreiding, rijbaan erbij. Op grotere schaal is dit een kans om de verkeersdruk op de Amsterdamsevaart verder te verlagen;

- Verder ontwikkelen tot brede groene (hoofd)entreeweg.

Prins Bernhardlaan

Brede verkeersverbinding van 2x2 rijstroken tussen Schipholweg en Amsterdamsevaart in het verlengde van de Amerikaweg. Vrijliggende fietspaden, brede groenstroken. Aan de Parkwijkzijde zijn de nodige ontwikkelingen, de weg wordt meer en meer geflankeerd door stedelijke wanden. Aan de vooroorlogse/Van Zeggelenbuurtzijde zorgt de ontwikkeling bij DSK voor een stedelijke wand.

De Prins Bernhardlaan vormt de fysieke scheiding tussen vooroorlogs en naoorlogs Haarlem-Oost. De weg is uitwerkingsgebied in de SOR. De weg wordt door veel verschillende bomen met diverse groottes begeleid maar van een continue stevige bomenstructuur is geen sprake.

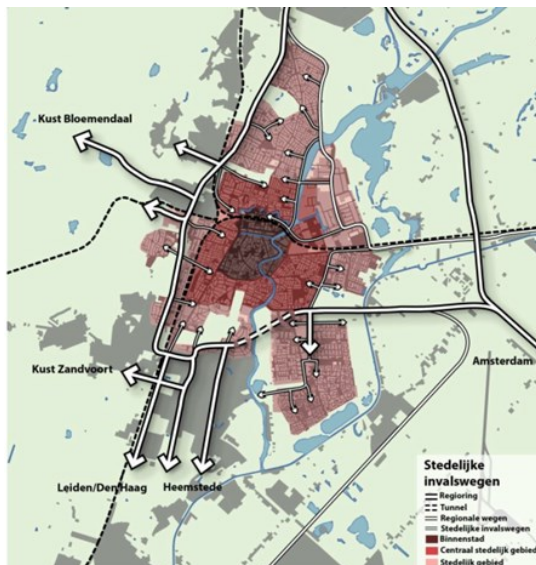
In het Duurzaam Ontwikkelingsmodel wordt beschreven dat vanaf de Regioring de wijken van Haarlem en de binnenstad door middel van stedelijke invalswegen bereikbaar zijn.



Afbeelding 5.2.11: Prins Bernhardlaan



Afbeelding 5.2.12.: Nieuwe ontwikkelingen aan de Prins Bernhardlaan. De weg wordt meer en meer geflankeerd door stedelijke wanden en verandert van gedaante.



Afbeelding 5.2.13: Duurzaam Ontwikkelings Model :Vanaf de Regioring zijn de wijken van Haarlem en de centraal stedelijk gebied door middel van stedelijke invalswegen bereikbaar. Voor Haarlem-Oost is dit de Prins Bernhardlaan. De weg moet in de te toekomstige verkeersstructuur zijn huidige capaciteit behouden.

Kansen:

- ontwikkelen tot een groene stadsontsluiting met een eigen bijzondere identiteit.;
- Versterken boomstructuur;
- Vergroening van het profiel;
- barrièrewerking oost-west verminderen (fysiek, sociaal-economisch);
- Meer oversteekplaatsen maken voor langzaam verkeer; wijken en bereikbaarheid Reinaldapark.

In het Richtlijndeel wordt een principeprofiel voor de Prins Bernhardlaan voorgesteld.

Middenberm



- Bijzondere beplanting koppelen aan oversteken
- Beplanting middenberm relatie met buurt
- bomen aan buitenzijde



Afbeelding 5.2.14.: denkbeelden voor de Prins Bernhardlaan: brede middenberm in het profiel met bijzondere beplanting

Schalkwijkerstraat/Spaarne

Lange lijn, oostelijke begeleiding en onderdeel van de lange lijn het Spaarne. Belangrijke verkeersverbinding vormt de schakel tussen Schipholweg en het centrum (tangenten-systeem rond de binnenstad).

Verkeerstechnische inrichting van de weg is onvermijdelijk i.v.m. de verkeersintensiteit. Zicht op het water wordt belemmerd door woonboten. Het profiel wordt aan de oostzijde begrensd door de westelijke bebouwingsrand van de Slachthuisbuurt.

De bomen die het Spaarne begeleiden

(Hoofdbomenstructuur) zijn plaatselijk mooi en stevig maar ontbreken op andere plekken vanwege een gebrek aan ruimte in het profiel. Dit geeft een mager beeld.



Afbeelding 5.2.15.: Schalkwijkerstraat in de SOR aangewezen als onderdeel van een recreatief fietsnetwerk. Aangewezen als op te waarderen voetgangersroute

Kansen:

- Spaarneplan> inzetten op goede oversteken naar het water vanuit Slachthuisbuurt;
- Materiaal en kleur openbare ruimte samenhang met Slachthuisbuurt;
- Toegankelijke en prettige verblijfsruimte creëren;
- Doorgaande wandelroute langs het water;
- Recreatieve kansen benutten;
- Hoofdbomenstructuur bovengronds ruimte bieden om volwassen te worden en aanhelen met 1e grootte bomen;
- Bomen toevoegen in profiel;
- Ambitie: aantrekkelijke wandel-fietskade.

Liewegje/ Ringvaart/Buitenliede

Oude Noordzuid structuurlijn (lint) in het gebied Zuiderpolder aan de westzijde van de ringvaart. In de vorige eeuw heeft het Liewegje zich ontwikkeld tot een landweg met agrarische bebouwing en akkers. Langs de oevers van de Buitenliede is er een gemeenschap van woonboten ontstaan.

In de laatste decennia heeft de agrarische functie in het gebied langzamerhand plaatsgemaakt voor een zuivere woonfunctie. Dit proces is versneld door de bouw van de Zuiderpolder op een groot deel van het agrarisch achterland. De weg is geasfalteerd en het profiel is niet opgedeeld, hetgeen het landelijke karakter benadrukt.

De Ringvaart van de Haarlemmermeer vormt een doorgaande lijnstructuur op regionaal niveau. Het begrenst gemeente Haarlem en is onderdeel van de ecologische verbinding (oeverzoom) langs de gehele oostrand van Haarlem.



Afbeelding 5.2.16: Ringvaart

Kansen:

- Lineaire karakter (smalle landweg in asfalt met continue breedte) kan versterkt worden door het toepassen van eenduidige oplossingen in de margestrook voor een heldere overgang tussen rijweg en erven.



Afbeelding 5.2.17: Liewegje

Waarderweg

Waarderweg centrale GOW-A
In de SOR aangewezen als stedelijke invalsweg. Onderdeel van de hoofdbomenstructuur. Bovendien onderdeel van het integraal waterplan: in de middenberm is een wadi gemaakt. Er ligt een DO voor een watergang in het profiel.



Afbeelding 5.2.18.: Waarderweg

Kansen:

- Breed profiel vraagt om een stevige boomstructuur. De weg is ook aangewezen als hoofdbomenstructuur. Momenteel wordt ten noorden van het MSD-terrein een aaneengesloten doorgaande boomstructuur belemmerd door kabels en leidingen;
- Toe te voegen watergang zal het profiel verzachten, watercompensatie bieden aan bebouwing van open kavels, bluswater in het gebied brengen en waar mogelijk ecologisch leefgebied vormen.

Het Groen-blauwe-raamwerk

In paragraaf 3.5 is de hoofdgroenstructuur van Haarlem oost, het Groen-blauwe **raamwerk** besproken. Dit raamwerk bestaat uit het centrale groengebied Zomervaat-Reinaldapark en een aantal noord-zuid dwarsverbindingen met de wijken. De lijnen en vlakken die onderdeel zijn van dit raamwerk zullen hier apart worden besproken.



Afbeelding 5.2.19: Groen-Blauw raamwerk

Zomervaart-Reinaldapark-Fuikvaart(pad)

De landschappelijke structuur Fuikvaart / Zomervaart die vanuit het buitengebied als groene scheg tot diep in de stad doordringt, tot aan het Spaarne. De Zomervaart en het Reinaldapark vormen hierin een cruciale schakel.

De oostkant van het park sluit aan op de groene zoom die van Spaarnwoude (in het noorden) tot Heemstede (in het zuiden) langs Haarlem ligt.

Kansen

- Verder uitbouwen van de ecologische waarde voor watervogels, insecten en vissen.

Meerspoorpad/Fuikvaartweg

Brede groene noord-zuid 'wig' tussen Parkwijk en Zuiderpolder. Route van de oude spoorlijn naar Haarlemmermeer. Dijklichaam (voormalige spoorweg). Deze structuurlijn markeerde voor Parkwijk de oostgrens. Bij het inpassen van de wijk Zuiderpolder werd de structuurlijn als groene wig tussen twee wijken nog meer benadrukt.

Nu een groen-recreatieve noord-zuid fiets-voetverbinding voor Zuiderpolder en Parkwijk tussen Amsterdamsevaart en Reinaldapark. Meerspoorpad dubbelzijdig fietspad rood asfalt. De Fuikvaartweg is een opvallend geklinkerde weg (keiformaat gekeperd rood geel blauw) in het buitengebied.

De gehele lijn is onderdeel van de hoofdbomenstructuur; een smal abelenlaantje aan de noordzijde bij de Amsterdamsevaart, zuidelijker een 'gestrooide' structuur van elzen en populieren, monumentale populierensingel aan de Fuikvaartweg.

Momenteel loopt de route dood tegen het grondlichaam van de Schipholweg.

Ecologisch waardevolle noord-zuidverbinding met het Reinaldapark/
Zomervaart/Fuikvaart/buitengebied.



Afbeelding 5.2.20: Meerspoorpad



Afbeelding 5.2.21: Fuikvaartweg

Kansen

- Een tunnel onder de Schipholweg zou een doorgaande fiets/voetgangers verbinding met Schalkwijk tot stand brengen. Daarmee verbetering bereikbaarheid groengebieden;
- Verbetering van de ecologische waarde voor vogels, kleine zoogdieren en insecten : oever inzaaien met pollen en nectar bloemenmengsel voor insecten en vlinders;

- Historie van de spoorlijn laten terugkomen (bijv. informatieborden);
- Ruimte voor de voetganger, verblijfskwaliteit toevoegen: meer dan een fietspad.

Gouwwetering

Fraai waterprofiel met noord-zuidligging vormt structurerende lijn in de Slachthuisbuurt. De watergang vormt onderdeel van een boezemwatersysteem ten noorden van de Schipholweg (Zomervaat-Fuikplas-Gouwwetering) dat in delen wordt geoptimaliseerd.

Brede groene taluds met hoge monumentale poplieren die de watergang begeleiden (hoofdbomenstructuur op wijkniveau). Betonnen opsluiting geeft de watergang een strak/formeel voorkomen waarmee de watergang wordt verbijzonderd ten opzichte van een vaart. De watergang wordt aan de oostzijde begeleid door de Richard Holkade.

Kansen

- Richard Holkade eenduidig inrichten, doortrekken qua materiaal en kleur in samenhang met vergroenen van de Componistenbuurt
- Hoofdbomenstructuur bovengronds ruimte bieden om volwassen te worden vraagt om versmallen van het verkeersprofiel met een eenduidige parkeeroplossing
- Kleur geven aan groene oevers in samenspraak met de bewoners over de gehele lengte door aan weerszijden in te zaaien met kleurrijk bermenmengsel

- Mogelijkheden voor de wandelaar aan de waterzijde creëren, onderzoeken mogelijkheden onverhard pad



Afbeelding 5.2.22: Gouwwetering

Reinaldapad/ Willem Pijperstraat

Nieuwe structuurlijn met oost-west richting in het Reinaldapark wordt aan de westzijde van de Prins Bernhardlaan via de nieuwe Willem Pijperslaan verbonden met de Richard Holkade/ Gouwwetering waardoor een verbeterde langzaamverkeersverbinding ontstaat tussen de Slachthuisbuurt via de Hannie Schaftstraat, Richard Holkade en het Reinaldapark/buitengebied.

Kansen

- Verbeteren en veilig maken van de oversteek over de Prins Bernhardlaan naar het park.



Afbeelding 5.2.23.:Reinaldapad

Herensingel

Onderdeel van de Lange Herenvest. Hoofdbomenstructuur.

Grachtenprofiel met fietsstraat-inrichting > onderdeel van fietsnetwerk aansluitend op Amsterdamsevaart.



Afbeelding 5.2.24: Herensingel

Kansen

- Noordelijke aansluiting fietspad bij Teylerstraat aansluiten op Herensingel > rood asfalt, klinkers;
- Als water van Lange Herenvest weer in een open verbinding staat met Oostersingelgracht wordt de oorspronkelijke waterstructuur hersteld. Kansen voor (water)recreatie, uitgebreid centrummilieu, watersituatie zorgt voor een beter op klimaatomstandigheden toegeruste stad;
- SOR: onderdeel centrumring/ fietsring.

Beatrixdreef

Brede wandellaan (8 meter asfalt) met een monumentale Kastanjelaan. Centraal groengebied in Parkwijk. Verbindt het Beatrixplein met het Reinaldapark. In de herinrichting van het park is de kastanjelaan verlengd.



Afbeelding 5.2.25.: Beatrixdreef

Kansen

- Opknappen verharding > strakke lijn asfalt-gras;
- Verlichting: Armatuur uit Reinaldapark
- Eén structuurlijn vanaf parkplein tot Beatrixplein;
- Hoofdbomenstructuur bovengronds ruimte bieden om volwassen te worden en aanhelen met 1e grootte bomen;
- Met de ontwikkeling van Beatrix plein neemt de Dreef toe in betekenis als route tussen twee bijzondere plekken en verbinding tussen de wijk en het park;
- De ontwikkeling van bouwblokken aan de Prins Bernhardlaan ten noorden van het Reinaldahuis met een op de Dreef gerichte bebouwing (winkels en wonen) maakt dat de Dreef aan de westzijde weer een heldere begrenzing heeft waardoor de parkstrook als ruimte tussen de blokken helder gedefinieerd is. Dit verhoogd de ruimtelijke kwaliteit.

Nagtzaamstraat, Kruistochtstraat, Pladellastraat

Om de buurten Slachthuisbuurt en Oude Amsterdamsebuurt nog beter met het recreatieve raamwerk te verbinden zou het traject Nagtzaamstraat/ Kruistochtstraat/ Pladellastraat ingericht kunnen worden als groen-recreatieve verbinding.

Aan deze noord-zuidroute tussen de Amsterdamsevaart en de Schipholweg liggen een aantal groene plekken en plantsoenen waarlangs een recreatieve verbinding met de

Zomer zou kunnen ontstaan die een extra 'tak' aan het groene raamwerk kan vormen.

Kansen:

- Kansen om het groene (recreatieve) raamwerk uit te breiden te versterken.

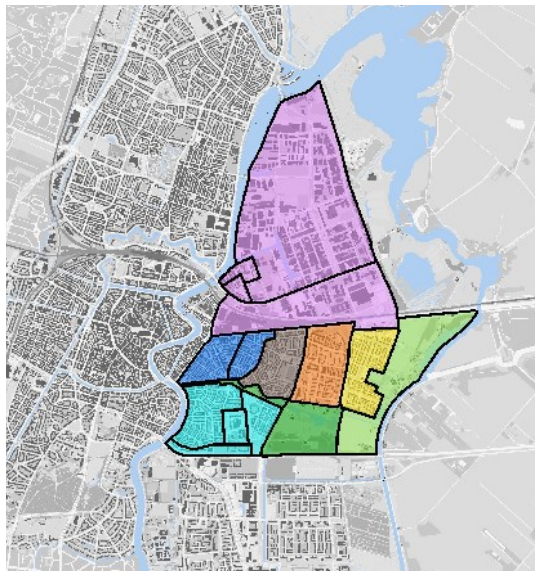


Afbeelding 5.2.26.: Nagtzaamplein: groene plek



Afbeelding 5.2.27. Kruistochtstraat: nieuwe recreatieve route in groen-blauw raamwerk?

5.3. Vlakken: buurten of stedenbouwkundige eenheden Haarlem Oost



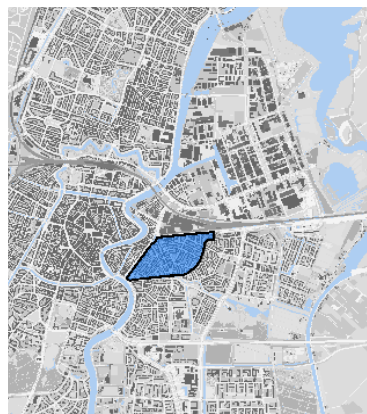
Afbeelding 5.3.1.: Vlakken: buurten of stedenbouwkundige eenheden in Haarlem Oost en Waarderpolder

Oude Amsterdamsebuurt en de Potgietersbuurt

Ruimtelijke structuur

Deze buurten vallen onder de consoliderende regie. Bepalend voor de structuur van het oudste deel van de Oude Amsterdamsebuurt, zijn de Herensingel, Amsterdamsevaart en Amsterdamstraat. De smalle straten in deze buurt vormen met elkaar een rechthoekig, roostervormig patroon waarbij de straten evenwijdig aangelegd werden aan Herensingel en Amsterdamsevaart. Die eerste aanzet zou

bepalend zijn voor het latere stedenbouwkundig plan van Dumont.



Afbeelding 5.3.2.: ligging Oude Amsterdamsebuurt en Potgietersbuurt

Wanneer de uitbreidingsplannen van Dumont na 1927 daadwerkelijk gestalte krijgen, worden de eerder gerealiseerde delen van de Amsterdamse buurt daarin opgenomen. Dumont voegt daar de zuidelijke strook bebouwing tegen de Zomervaart aan toe en realiseert verder het gebied oostelijk van de Nagtzaamstraat. De waaivormige aanleg daarvan sluit eerst nog aan op het al bestaande patroon, maar tegelijkertijd vormt met name de Hofdijkstraat met in het verlengde daarvan de Dr. Schaepmanstraat de introductie van een nieuw element dat de daaraan grenzende straten en huizenblokken een meer besloten karakter geeft. De Oude Amsterdamsebuurt en Potgietersbuurt bestaan vooral uit grondgebonden woningen die gegroepeerd staan in gesloten bouwblokken, wat een veel voorkomende bebouwingsvorm is in de oude

buurten. Het karakter van de beide wijken is steenachtig door het bijna overal ontbreken van voortuinen en schaarse boombeplanting. Op sommige plekken zijn de woonstraten verbijzonderd tot hofje of plein.

Deze twee buurten vormen de meest dichtbebouwde en groenarme buurten. De openbare ruimte heeft een geringe maat, er zijn weinig groene plekken, opvallend zijn de volledig versteende parkeerterreinen.



Afbeelding 5.3.3.: Groene plekken in de Oude Amsterdamsebuurt

De buurten zijn op zo'n manier ingebed in een raamwerk van water en groen dat de groenqualiteit met name in de rand van de buurten te vinden is.



Afbeelding 5.3.4.: Mooie groene plek Drilsmalein in de Potietersbuurt

Aan de inrichting van de openbare ruimte is af te lezen dat het gewoener met de ruimte in verschillende tijdsperiodes heeft geleid tot een keur aan oplossingen. Er is een constante concurrentie om ruimte: plek voor bomen, parkeren bijna uitsluitend langsparkeren in vakken of half op trottoir, plek voor vuilcontainers. Dit heeft geresulteerd in tal van kunstgrepen; neuzen, oren, paaltjes, ballen, snelheidsremmende maatregelen. Een rommelig geheel is het resultaat.

Om hier eenduidigheid in te krijgen zijn in 2007 in het Woonomgevingsplan (WOP) principeprofielen en standaardoplossingen opgesteld die inmiddels in een deel van de wijk zijn ingevoerd.



Afbeelding 5.3.5: Vooruitgangstraat conform WOP ingericht met (bomen in de) parkeerstroken

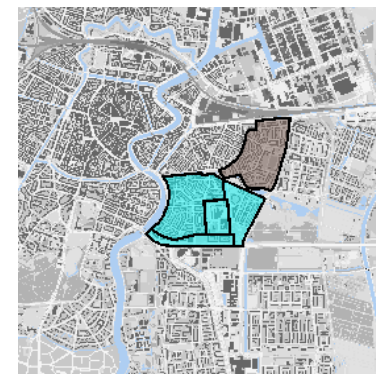
Nieuw geïntroduceerd zijn fietsstraten met centraal in het profiel brede strook rood asfalt. Straatbomen zijn in deze groenarme buurten gewenst. Om een goede standplaats voor bomen te verkrijgen in het smalle profiel worden in deze buurten boomspiegels in de parkeerstrook gelegd. De belangrijkste opgave in deze buurten is het consequent doorvoeren van eenduidige oplossingen

Kansen

- De openbare ruimte rustiger en eenduidiger inrichten door het consequent toepassen van HIOR profielen en oplossingen aansluitend op het Woonomgevingsplan (WOP) Oude Amsterdamsebuurt;
- Uitstekende Langzaamverkeers-verbindingen naar de groene randen van de wijk (=het raamwerk) zijn essentieel; Nagtzaamstraat kan hiertoe ontwikkeld worden;

- In aanvulling op het WOP in het HIOR een plan voor bomenaanplant (groene boomspiegels) en groeiplaats-verbetering maken;
- Meer groen op strategische plekken draagt bij aan de klimaatbestendigheid van de stad en zorgt voor informele speelruimte.

Van Zeggelenbuurt en de Slachthuisbuurt



Afbeelding 5.3.3.:Ligging Van Zeggelenbuurt en Slachthuisbuurt

Ruimtelijke structuur Van Zeggelenbuurt

Deze buurten vallen onder de consoliderende regio. De van Zeggelenbuurt vormt een voortzetting van de uitbreiding van Haarlem in oostelijke richting. Aanvankelijk is de Van Zeggelenbuurt een stedenbouwkundige voortzetting van de Oude Amsterdamsebuurt /Potgieterbuurt maar gaandeweg de jaren '30 verandert het stedenbouwkundig patroon in de van Zeggelenbuurt steeds meer. Straten worden breder en qua loop gevarieerder. Met pleintjes, rechte straten, maar ook halfronde en

kronkelende straten. Kleine groenplekken en plantsoenen zijn mee ontworpen in de stedenbouwkundige structuur, de samenhang tussen bebouwing en openbare ruimte is groot.



Afbeelding 5.3.7.: Sterke samenhang tussen bebouwing en openbare ruimte; straten en kleine plantsoenen

De woonstraten bestaan ook hier uit gebakken klinkers, de trottoirs uit 30 x 30 tegels. Straatbomen staan veelal op het trottoir. De groeiplaatsomstandigheden zijn gezien de vaak geringe maat niet optimaal.

Oostelijk van de van Zeggelenstraat staan straten haaks op het stratenpatroon dat er tot dan toe lag.

Zowel de Slachthuisbuurt als de Van Zeggelenbuurt kennen bijzondere stedenbouwkundige eenheden of herontwikkelingslocaties waar (deels) wordt gebroken met de oude kenmerkende stedenbouwkundige structuur. In het HIOR worden deze apart besproken als er ook voor wat betreft de openbare ruimte sprake is van een eenheid.



Afbeelding 5.3.8.: groene plek Emostraat



Afbeelding 5.3.9.: Dr Schaepmanstraat: fietsstraatinrichting vraagt om indeling van het profiel. Bomen in de parkeerstrook goede standplaats



Afbeelding 5.3.10.: Minimaal ingedeelde 'ontspannen' woonstraat met rechte banden. Straatboom heeft op het trottoir weinig kans> indien er bomen in het profiel worden toegevoegd dan standaard positie boom binnen de band met ronde boomspiegel. Positie van eventuele toe te voegen bomen in het lengteprofiel niet kwantitatief benaderen maar 'slim' bepalen in samenhang met de parkeersituatie.



Afbeelding 5.3.11.: Breder profiel> bomen met groeiruimte op het trottoir

DSK terrein

Een recente herinrichting de Van Zeggelenbuurt is de stedenbouwkundige eenheid DSK bestaande uit rond de voetbalvelden van DSK gesitueerde nieuwe bouwblokken, een school en een woonstraatje. De school aan de noordzijde van het veld is onderdeel van een nieuw blok op het Van Zeggelenplein dat is neergezet met de intentie om het grote lege plein te geleiden in twee kleinere en qua maat en schaal beter beleefbare ruimtes. Aan de vier zijden van het veldencomplex heeft stedenbouwkundige eenheid DSK een eigen samenhangende openbare ruimte.



Afbeelding 5.3.12.: DSK en Van Zeggelenplein

Kansen:

- Heldere openbare ruimte
- Krap, weinig groen, maar niet te krap
Gebied beter aansluiten op de omringende buurten
- Hekwerken rond sportvelden zijn een ruimtelijk obstakel maar functioneel nodig.

Niet uitbreiden en waar mogelijk verzachten met groen.

- Standplaatsverbetering en positie van de straatboom standaardiseren in het profiel.



Afbeelding 5.3.13.: Sportvelden



Afbeelding 5.3.14.: omgeving sportvelden



Afbeelding 5.3.15 : Schoolplein Van Zeggelenplein

Ruimtelijke structuur Slachthuisbuurt

De Slachthuisbuurt is een dichtbebouwde buurt. Voortuinen komen weinig voor. Beplanting komt hoofdzakelijk voor in de vorm van straatbomen, en in de vorm van kleine plantsoentjes op de weinige pleintjes die de buurt heeft. Ook voor de Slachthuisbuurt is het groen-blauwe netwerk essentieel als groene verblijfsruimte en als recreatieve verbinding met de grotere groengebieden en het buitengebied.

Ondanks de weinige beschikbare ruimte in de profielen is tot op heden gepoogd de indeling van de woonstraten overwegend oorspronkelijk te houden. Anders dan de Oude Amsterdamse buurt zijn hier nog straten te vinden nauwelijks aangetast door bijvoorbeeld 'oren' aan trottoirs, zijn er geen apart aangegeven parkeervakken of asfalt fietsstroken, maar enkel een trottoir van betonnen 30x30 tegels met daartussen een geklinkerde rijweg. Deze manier van inrichten

betekent dat er vaak half op de trottoirs wordt geparkeerd en ruimte voor straatbomen dikwijls ontbreekt. Om toch een plek te vinden voor straatbomen waarvoor vaak op het trottoir geen ruimte is zijn in sommige straten kleine neuzen of losstaande boomspiegels binnen de band gemaakt. Dit geeft een rustig beeld zonder overregulering. Een nadeel hiervan is dat de bomen vaak een kwijnend bestaan lijden. Een belangrijke opgave in deze buurt is dan ook een robuuste standplaats voor bomen te combineren met het oorspronkelijke beeld. Verder zijn de vele rood-wit geklinkerde betonnen drempels/ kunst opvallend afwijkend.



Afbeelding 5.3.16.: Monumentale Hof van Egmond. Stedenbouwkundige eenheid binnen Slachthuisbuurt. Karakter van de openbare ruimte sluit aan op die van de rest van buurt.

Kansen

- Oorspronkelijke straatinrichting;
- Verbeteren standplaats bomen in het profiel;
- drempels toepassen;
- Groeiplaatsomstandigheden bomen verbeteren.

Slachthuisterrein

Ruimtelijke structuur

Behorende tot de Slachthuisbuurt wordt het gebied aan weerszijden van de Gouwwetering, het Slachthuisterrein en het buurtje ten westen van de Prins Bernhardlaan als een apart stedenbouwkundig gedeelte van de Slachthuisbuurt besproken.

Aan vier zijden groen omzoomd, het voormalige Cordon Sanitair, de hinderzone rond het slachthuis. De groene zoom wordt gevormd door vier verschillende 'benen'. Een buurtparkje aan de noordzijde, een stuk van de Gouwwetering die aan de oostzijde het terrein begrenst, een nieuw te realiseren groene aankleding van nieuwbouwzone de Zuidstrook aan de zuidzijde en het wijde groene profiel van de Pladellastraat aan de westzijde.



Afbeelding 5.3.17.: Situatie Slachthuisterrein



Afbeelding 5.3.18.: Zicht op Slachthuisterrein

Vergeleken met zijn omgeving heeft het slachthuiscomplex een zeer autonome ontwikkeling gekend. Vanaf het ontstaan bezat het gebied de sfeer van een restzone waar functies konden landen die op geen andere plek in de stad gewenst waren. Op die manier zijn er allerlei functies en gebruikers in het gebied gekomen die zich als incidenten tot elkaar en tot hun omgeving verhouden. Hierdoor is een de oorspronkelijke eenheid van het gebied verloren gegaan.

Aan de Pladellastraat ligt sinds de jaren 80 een woonwagenpark, dat plaats biedt aan 12 woonwagens.

Ten zuiden van het slachthuis, aan de Gouwwetering, werd in de jaren tachtig het gebouw van de Rijksgeologische Dienst gebouwd, 'de Blauwe Wetering' dat tegenwoordig als het ICT-gebouw bekend staat. Het gebouw zal herontwikkeld worden tot woningbouw.

In de zuid-westhoek van het plangebied,

midden op een braakliggend terrein, bevindt zich het transformatorhuis van Liander. Het transformatorhuis stelt voor zover bekend geen verdere eisen aan de externe veiligheid met het oog op toekomstige ontwikkelingen. Wel ligt er ten zuiden van het transformatorhuis een leidingentracé waar rekening mee moet worden gehouden.

Op het Slachthuisterrein zelf zijn er, zonder al te veel ontzag voor het historische gebouw, in de loop der jaren nieuwe delen aan het slachthuis toegevoegd. Daarnaast is in de jaren 90 tegen de noordelijke ommuring van het terrein een rij bedrijfunits in twee lagen gebouwd. Door de ad hoc plaatsing van de gebouwen in het gebied komen ze erg fragmentarisch en rommelig over, wat zorgt voor een negatieve uitstraling.

Kansen

- Er is een stedenbouwkundige visie gemaakt voor het gebied. Conform de stedenbouwkundige visie kan het terrein in de komende jaren weer tot een eenheid worden 'gesmeed' en tegelijkertijd plaats bieden aan woningbouw;
- Inrichting van de openbare ruimte kan de eigenheid van de plek versterken;
- Het plein dat in de stedenbouwkundige visie ten zuiden van het Slachthuis is gedacht kan een bijzondere plek in de wijk worden.

Componistenbuurt

Ruimtelijke structuur

Gescheiden van de rest van de Slachthuisbuurt door het water van de Gouwwetering aan de westzijde, begrensd door de Prins Bernhardlaan en het Reinaldapark aan de oostzijde en de Zomervaartzone aan de noordzijde, vormt de (later ontworpen) Componistenbuurt een op zichzelf staand puntvormig gedeelte in Haarlem-Oost. De Componisten. Het oostelijk gedeelte bestaat uit drie woonstraatjes evenwijdig aan de Prins Bernhardlaan en kent een bebouwingspatroon dat aansluit bij de Oude Slachthuisbuurt.



Afbeelding 5.3.19.: Componistenbuurt de oostrand van vooroorlogs Haarlem, Prins Bernhardlaan is nog niet gemaakt. Schipholweg in aanleg

Het puntvormige gedeelte ten westen hiervan wordt aan de westzijde begrensd door de Gouwwetering. Dit deel kent een losse stedenbouwkundige opzet met verschillende losstaande bouwblokken, een gesloten

bouwblok en een kerk. Aan de C. van Rennesplaats is een opvallende inbreidingslocatie ingevuld met drie bouwblokken (halve cirkels) die tezamen een cirkel vormen.



Afbeelding 5.3.20: Componistenbuurt

De openbare ruimte rondom deze 'cirkel' is opvallend ingericht met grijze en rode banen, een project van kunstenaar T. Domburg. Opvallend is het zeer verharde karakter van deze openbare ruimte.

De zuidzijde van de Componistenbuurt wordt gemarkeerd door het nieuwe wijkparkje het Verzetspark.

Kansen

- Met name aan de westzijde kan de Componistenbuurt behoorlijk vergroend worden. Er kan in samenhang met het Verzetspark aan de zuidzijde een vergroot groengebied ontstaan aan weerszijden van de Gouwwetering dat een verbinding legt met het Reinaldapark;
- Uitvoeren parkje hoekkavel en Willem Pijperslaan zal ruimtelijke verbinding met Reinaldapark versterken.

Slachthuisbuurt Zuidstrook

Ruimtelijke structuur

Een recente langgerekte herontwikkeling aan de zuidelijke rand van de Slachthuisbuurt. Ook hier wordt gebroken met de oude stedenbouwkundige structuur van de Slachthuisbuurt. Na sloop van de oude woningen worden forse gesloten blokken teruggebouwd. De zuidgevels van de blokken vormen de noordelijke wand van de tot een stadsstraat te transformeren Schipholweg. De openbare ruimte rond de blokken is in z'n geheel heringericht. De drager van het plan is de Hannie Schaftstraat evenwijdig aan de Schipholweg. Korte haakse zijstraatjes.



Afbeelding 5.3.21: Hannie Schaftstraat

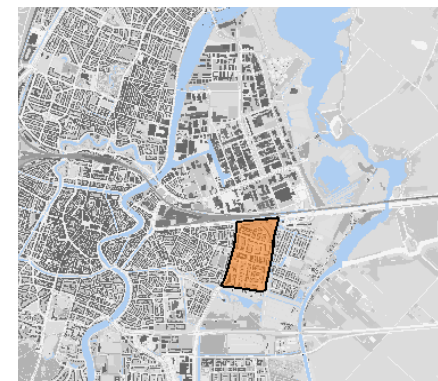


Afbeelding 5.3.22: Schipholweg

Kansen

- Uitwerken Definitief Ontwerp stedenbouwkundige structuur en Openbare ruimte> hofjesstructuur;
- Sluiproute Hannie Schaftstraat ontmoedigen;
- Toevoegen extra bomen Hannie Schaftsstraat is idee om snelheid auto's te remmen;
- Ontwikkelen Hannie Schaftstraat als groen-recreatieve verbinding (onderdeel groene raamwerk van Oost) met Reinaldapark, Richard Holkade/ Gouwwetering en Pladellastraat/ Kruistochtstraat.

Parkwijk



Afbeelding 5.3.23: Ligging Parkwijk

Ruimtelijke structuur

De Prins Bernhardlaan vormt de fysieke scheiding tussen de vooroorlogse buurten en de naoorlogse buurten. Deze weg vormt de hoofdonsluiting van Parkwijk. Met deze stadsuitbreiding kwam de eerste buurt aan de oostzijde van de stad tot stand na de Tweede Wereldoorlog. Goed herkenbaar in Parkwijk zijn de opvattingen van het Nieuwe Bouwen: het realiseren van licht, lucht en ruimte in de woonwijk. Typerend is de strokenbouw met portiekflats. Op kleine schaal had deze manier van bouwen in de van Zeggelenbuurt al z'n intrede gedaan. Het is een typische jaren '60 wijk geworden, ruim van opzet en veel (kijk)groen. Ook het winkelcentrum is een typisch product van zijn tijd. Winkels in een omloop, met flats erboven.



Afbeelding 5.2.24.: Vroege foto van Parkwijk: links de Prins Bernhardlaan, in het midden het Beatrixplein en Beatrix Dree

In tegenstelling tot de vooroorlogse buurten, lijkt de noordrand van Parkwijk met zijn bebouwing en stedenbouwkundige invulling het contact met de Amsterdamsevaart te mijden. Deels is dat in Parkwijk bepaald door de historisch gegroeide situatie met de Joodse begraafplaats. Een andere reden is het tracé van de voormalige spoorlijn naar Hoofddorp en Aalsmeer met aan de Amsterdamsevaart nog het markante voormalige stationsgebouw.

Brede, ruime vaak asymmetrische profielen, veel verschillende weginrichtingen, veel anoniem openbaar groen, ruime standplaatsen voor bomen. Zeer veel verschillende parkeeroplossingen, zelfs in dezelfde straat haaksparkeren en langsparkeren. Veel beton materiaal betonklinkers.



Afbeelding 5.2.25.: Het van Zeggelenplein met op de achtergrond de Prins Bernhardlaan en de flats van Parkwijk



Afbeelding 5.2.26.: In tegenstelling tot vooroorlogs Haarlem oost kent de openbare ruimte van Parkwijk ruime profielen met veel overmaat. Let ook op de verkeerskundige inrichting



Afbeelding 5.2.27.: Beatrix Dreef: groene verbinding tussen wijk en park

Kansen

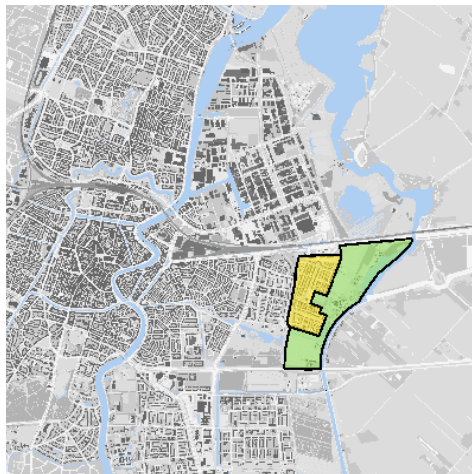
- De Prins Bernhardlaan kan ontwikkeld worden tot een groene stadsontsluitingsweg die de buitenrand markeert van het centraal stedelijk gebied (het vergrote centrum conform de SOR);
- Een herinrichting van de weg zelf alsmede ontwikkelingen aan weerszijden kunnen bewerkstelligen dat de barrierewerking in zowel sociaal-economische als fysieke zin kan worden afgezwakt.
- Dit betekent voor Parkwijk dat de samenhang met het westelijk deel van Haarlem oost versterkt kan worden;
- Parkwijk is in de NRK onderdeel van de Stad in transformatie. De stad in transformatie is het gedeelte van Haarlem waar in de toekomst nog wat te kiezen valt, dit deel van de stad is klaar voor een nieuw stedelijk milieu dat kan afwijken met de westzijde van Haarlem;

- Samenhangend met een transformatie is het uitrollen van de in het HIOR beoogde eenduidigheid in de openbare ruimte voor wat betreft weg- en straatprofielen, materialen, standaardoplossingen en details een kans om de ruimtelijke kwaliteit sterk te vergroten;
- In Parkwijk heeft zich door de overmaat in de openbare ruimte, de veelal ruime standplaatsen in de royale groene profielen een stevige bomenlaag kunnen ontwikkelen die als basis kan dienen voor ontwikkelingen;
- Stedenbouwkundig: grotere samenhang tussen bebouwing en openbare ruimte.



Afbeelding 5.2.28.: Beatrixplein, ruimte voor ontwikkeling. Fraai bomenbestand.

Zuiderpolder/buitengebied



Afbeelding 5.3.29.: Ligging Zuiderpolder/buitengebied

Ruimtelijke structuur

De opbouw van Haarlem kenmerkt zich door de specifieke noord-zuid gerichtheid. Vanaf de binnenstad tot aan de Zuiderpolder zijn achtereenvolgens de volgende buurten ontstaan: Burgwal, Oude en Nieuwe Amsterdamsebuurt en na de Tweede Wereldoorlog, Parkwijk.

Het gebied Zuiderpolder maakt deel uit van een groene randzone aan de oostkant van Haarlem, tot aan de Ringvaart en de Buitenliede. Door de Rijksweg A200 en de Schipholweg is het gebied echter gescheiden van zijn omgeving. Binnen de totale oostelijke stadsrand is de Zuiderpolder daarom een relatief klein, ruimtelijk op zichzelf staand gebied geworden.

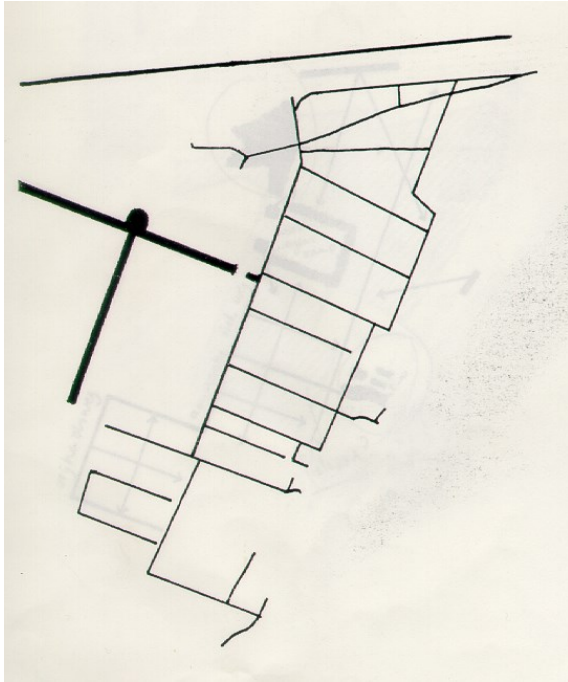
De Zuiderpolder is te karakteriseren als een restant veenweidelandschap in combinatie met clusterbebouwing (Liewegje) en beboste strandwal. De watergangen vormen de hoofdstructuur van het plangebied. Het voor het veenweidelandschap karakteristieke slotenpatroon is nog intact. Kenmerkend in dit gebied is de strandwalovergang: de contrastwerking open en dicht, en het verschil in begroeiing.

Kansen

- Onderdeel van het Liedepark: buitengebied Zuiderpolder, Veerpolder, Schoteroog. Mogelijkheden onderzoeken om dit gebied recreatief te ontwikkelen;
- Inzetten op openheid in het gebied



Afbeelding 5.3.30.: Zicht op het open buitengebied Zuiderpolder



Afbeelding 5.3.31: slotenpatroon

Zuiderpolder (woonwijk)

Ruimtelijke structuur

Ontwikkeld in de jaren '80 en '90, de laatste uitleg in Haarlem-oost. In tegenstelling tot Parkwijk volgt het stedenbouwkundig grid van Zuiderpolder wél enigszins de onderliggende structuur van het landschap, zoals we dat nog in de omgeving van het Liewegje zien. Bij het ontwerp van de Zuiderpolder viel de keus op een L-vormig model. Hierbij speelde o.a. de handhaving van bestaande landschappelijke elementen, de aansluiting op de voorzieningen van Parkwijk, de realiseerbaarheid van een

station Haarlem-Oost met toch een voldoende programma een belangrijke rol.

Er ontstond een koppeling met de context, het buitengebied (restanten veenweidegebied ter westen van Liewegje), doordat een uitloper daarvan als een groene wig tot in het centrum van de buurt doordringt. Deze verbinding met het buitengebied is niet als thema voor de openbare ruimte uitgewerkt. De wijk is zeer stenig ingericht.

De woontoren van architect Lucien Kroll vormt het architectonisch accent dat de Zuiderpolder aan de zuidrand afsluit. De kantoor- en bedrijfsbebouwing bij het nieuwe station Spaarnwoude heeft weinig relatie met de rest van Zuiderpolder. Dit gebied wordt in dit HIOR bij de Waarderpolder besproken.



Afbeelding 5.3.31.: Richting centrale watergang geënt op de verkavelingsrichting van de oorspronkelijke veenpolder. Zeer stenig. Onderzoeken of dit profiel vergroend kan worden



Afbeelding 5.3.32.: Asymmetrische profielen, rijbaan vaak asfalt, soms gebakken klinkers, parkeren haaks en langs op betonklinkers, bij smallere profielen half op trottoir 30x30 tegels.



Afbeelding 5.3.33.: Enorme steenvlakte aan de rand van Zuiderpolder. Zielige boompjes. Waarom niet juist ligging in en aan het buitengebied versterken door zoveel mogelijk groen onverhard de wijk in te 'trekken'?

Kansen

- Eigenheid van de wijk in stand houden en versterken> ligging, structuur ontleend aan landschappelijke drager Zuiderpolder> gebruik dit als thema voor openbare ruimte;

- Openbare ruimte is onnodig hard en stenig. Benadrukken van de ligging aan het open veenweidegebied> vergroenen;
- Centrale watergang kan vergroend worden;
- uitrollen van de in het HIOR beoogde eenduidigheid in de openbare ruimte voor wat betreft weg- en straatprofielen, materialen, standaardoplossingen en details een kans om de ruimtelijke kwaliteit sterk te vergroten;
- Eigenheid Zuiderpolder> asfalt in de straat.

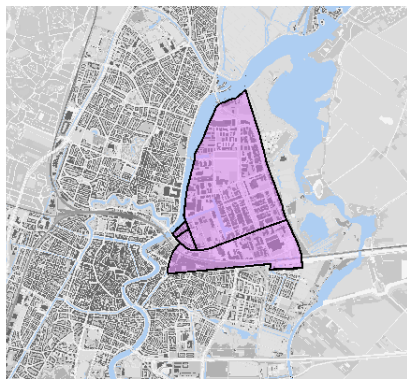


Figuur 6.4, Vergroening 1 Charta-77

Afbeelding 5.3.34.: Impressie Centrale watergang die is vergroend

5.4. Vlakken: buurten of stedenbouwkundige eenheden Waarderpolder

Waarderpolder



Afbeelding 5.4.1: Ligging Waarderpolder

Ruimtelijke structuur

Ontwikkeld van veengebied met al vroeg industriële activiteit naar 20^{ste} eeuws monofunctioneel bedrijventerrein waarbij het oorspronkelijke landschap is verdwenen. Een zeer sobere, doelmatige en robuuste bedrijventerrein inrichting kwam ervoor in de plaats.

Een belangrijke ontwikkeling voor de Waarderpolder is de aanleg van de spoorlijn Haarlem-Amsterdam ten zuiden van de Oudeweg. Het hier aan gerelateerde bedrijfscomplex van de NS wordt ingeklemd tussen de Amsterdamsevaart, de Oudeweg en

de Gedempte Oostersingelgracht..

Fasering in de tijd, verschil in functie en doorsnijding door de spoorzone maakt dat de Waarderpolder nu in 4 deelgebieden te omschrijven is. Tot de Waarderpolder wordt in het HIOR het gebouwde gebied tussen het Spaarne en de oostelijke groenzoom gerekend.

Nieuwe Energie/EBH/ Stroom

Ruimtelijke structuur

Allereerst het oude industriegedeelte. Oude industriële sfeer door panden, hierop is gereageerd middels een totaalontwerp voor de openbare ruimte; een stoer industrieel zeer verhard en stenig kademilieu rond het Drosteterrein.



Afbeelding 5.4.2 : industriële sfeer, stoere openbare ruimte



Afbeelding 5.4.3 : industriële sfeer, stoere openbare ruimte nog deels braak

Kansen

- Mooie oude industriepanden bieden volop kansen tot functieverandering en ontwikkeling
- Ontwikkelaars industriepanden richten OR rondom mee in. HIOR biedt hier de minimale kaders voor.
- Voortborduren industri rondom mee in, sfeer in de OR: stoer
- Als bijzondere plek in de visie
- Bedrijven vergroenen de kavelgrens

Sportheldenbuurt

Ruimtelijke structuur

De als geheel ingerichte woonbuurt Sportheldenbuurt met een eenduidige inrichting van straat, parkeren en trottoir (gebakken materiaal, opvallend detonerende beton geklinkerde drempels) en het bedrijventerrein Waarderpolder.



Afbeelding 5.4.4: straatbeeld Sportheldenbuurt

Kansen

- Meer gebruik maken van Spaarne-oever. Kademilieu als woontypologie versterken. Consequent doorvoeren in openbare ruimte.;
- (langzaam verkeer)verbinding met centrum verbeterd met herinrichting fietsstraat Harmenjansweg.

Bedrijventerrein Waarderpolder

Ruimtelijke structuur

Waarderweg centrale GOW-A
Wijde wegprofielen, asfalt rijbanen, parkeren betonklinkers, betonnen 30 x30 tegels. Een belangrijke opgave is hier meer eenduidigheid in het profiel krijgen; asfaltwegen, 30 x 30 betontegels trottoirs met bomen. De Spaarnezijde/Spaarneoevers is een onderdeel van deze zone.



Afbeelding 5.4.5.: profiel bedrijventerrein, asfalt, betonklinkers, wel bomen in het profiel

Kansen

- Bij een toekomstige ontwikkeling aan de Spaarneoevers kan hier een bijzonder kademilieu worden ontwikkeld dat aansluit bij Nieuwe Energie aan de zuidzijde;
- Door een eenduidigheid in de profielen door te voeren kan er een grote ruimtelijke kwaliteitsslag gemaakt worden;
- Verbeteren routes/aansluitingen recreatieve uitloopzone Penningsveer/Schoterog.

Oostpoort/Spoorzone

Ruimtelijke structuur

Het gebied Oostpoort ligt aan de oostrand van Haarlem, grofweg ten zuiden van de Oude Weg en aan weerszijden van de Amsterdamsevaart. Aan de oostzijde wordt het gemarkeerd door de fly-over. De kantoorblokken aan de zuidzijde vormt de grens met de wijk Zuiderpolder. Het vormt het entreegebied van Haarlem komende vanaf de A200. Er is in de huidige situatie sprake van een rommelig beeld met

veel infravoorzieningen (de fly-over, auto- en voetgangersbruggen, toe- en afritten, parkeerplaatsen), braakliggende terreinen en enkele leegstaande kantoren. Het gebied vormt een stevige barrière tussen noord en zuid. De ligging bij één van de hoofdtoegangswegen tot de stad en een station maken dat hier een fraaie entree en duidelijke (toegangs)-poortwerking wenselijk is.



Afbeelding 5.4.6: verkeersstromen rondom station

Tegelijkertijd zijn er goedlopende bedrijven gevestigd en is het gebied goed ontsloten, zowel voor autoverkeer als per openbaar vervoer. Ontwikkeling (poort) van dit gebied tezamen met de beoogde ontwikkelingen van de Amsterdamsevaart tot een smalle stadsgracht kan de huidige barrière verkleinen.



Afbeelding 5.4.7: zicht op parkeerterreinstation

Kansen

- Aansluiten bij Ontwikkelingsstrategie Haarlem Oost.

5.5. Vlakken: groengebieden

Reinaldapark/Zomervaat



Afbeelding 5.5.1.: Welkomsbord park

Ruimtelijke structuur

Onderdeel van het raamwerk maar ook een op zichzelf staand park. Opgezet rond een centrale waterpartij de Fuikplas. Deze plas vormt het oosteinde van de waterstructuur Zomervaat. Ruimtelijk vormt de openheid van het water een vizier op het buitengebied. T-vormige hoofdstructuur paden. Slingerpad leidt door alle delen van het park. Met verlengde Beatrixdreef verbonden met Parkwijk. Park is aan zuidzijde opgehoogd, oriëntatie op centrale waterpartij. Contrast dichte bosdelen, parkzones bomen op gras, centraal open deel bij water.

In het Reinaldapark is alleen het evenementen terrein qua structuur geschikt gemaakt voor kleinschalige evenementen. Omdat dit terrein ook een belangrijke verblijfsplek in het park is

zijn er bomen geplant. Door de bomen kan het evenementen niet optimaal worden benut voor grotere evenementen! Niet alle paden zijn geschikt om te berijden met zware wagens.



Afbeelding 5.5.2.: Verlengde Beatrixdreef



Afbeelding 5.5.3.: Zomervaat parkzone

Kansen

- Beheeradviescommissie (oa. Spaarnelande, wijkraad, bomenwacht, gemeente) begeleidt het beheerproces om te komen tot een beheerbare situatie voor het park;
- Aanplant 2 jaar oud. Park beheren, beplanting moet groeien;
- Verbeteren aansluiting op de wijk aan de Prins Bernhardlaan.

Waarderpolder Buitengebied

De Veerpolder en Schoteroog worden in dit HIOR buiten beschouwing gelaten omdat ze in beheer zijn bij Recreatieschap Spaarnwoude.

5.6. Punten

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



Afbeelding 5.6.1: Bijzondere plekken kaart nota RK

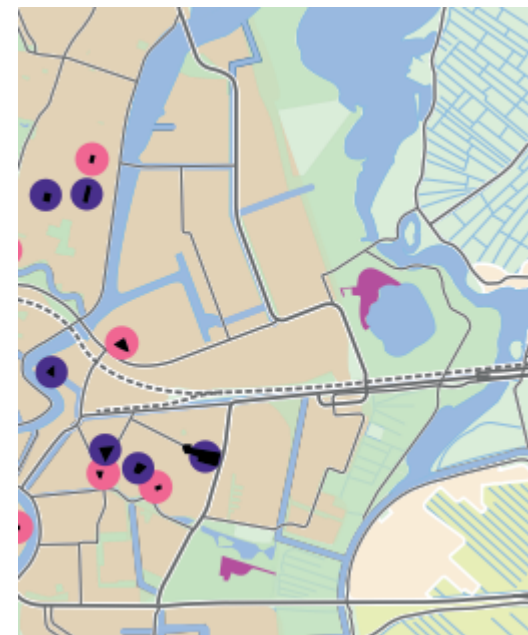
De openbare ruimte van bijzondere pleinen en plekken kan zich onderscheiden van zijn

omgeving door materiaal, verlichting, beplanting en objecten. De opgave is een integraal ontwerp van alle objecten, functies tot en met bebouwing. Aandacht voor het beheer en de aansluiting op de omgeving (bijvoorbeeld concrete materiaalovergangen) is noodzakelijk.

In de SOR zijn de ambassadeursplekken en evenementenlocaties aangegeven. Ambassadeursplekken dragen bij aan de identiteit van wijken. Evenementenlocaties dienen om evenementen te spreiden over de stad. De ambassadeursplekken zijn open ruimtes in de wijken die door hun centrale ligging een wijk karakteriseren. Denk aan de betekenis van de Grote Markt voor heel Haarlem. Een goede ambassadeursplek heeft een robuuste inrichting en kan gemakkelijk van gebruiksfunctie wisselen. Zo is de Grote Markt een ruim plein, maar ook de plek waar de markt staat of een evenement plaatsvindt.

Ambassadeursplekken met een opknopbehoefte

Op de kaart staan ook ambassadeursplekken die toe zijn aan een opknopbeurt. Sommige ambassadeursplekken zijn verrommeld; ze zijn als het ware bedolven onder lukraak geplaatste objecten. Andere ambassadeursplekken waren oorspronkelijk plantsoentjes waar in de loop van de tijd het groen is verdwenen. Denk aan verharding voor parkeren, containers of speeltoestellen.



- Ambassadeursplekken
- Ambassadeursplekken met opknopbehoefte
- Evenementenlocaties in parken en buitengebied
- Groenstructuur

Afbeelding 5.6.2.: SOR: Ambassadeursplekken

Bijzondere plekken (ambassadeursplekken) in Oost zijn: Nagtzaamplein Van Zeggelenplein/ Beatrixplein, Teylerplein, Drilsmplein. Bijzondere plek (ambassadeursplek) in de Waarderpolder is het Thorbeckeplantsoen.

BRONNEN

Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) (2017)
Haarlem en het Klimaat, onderzoek naar
klimaatbestendigheid (2016)
Klimaatadaptatie-agenda (2017)
Duurzaamheidsprogramma Haarlem 2015-2019
Structuurplan Haarlem 2020 (2005)
Plan van aanpak extra onderhoudsbudget
(2006)
Haarlems Verkeer- en Vervoer Plan (2003)
Algemeen Programma van Eisen (2004)
Haarlemse Monumentale Bomenlijst (2009)
Dossier Groen in Haarlem (2007)
Reclame in de openbare ruimte (2007)
Architectuurgids Haarlem Schuyt&Co. (2005)
Basiskwaliteit openbare ruimte (2005)
Nota Ruimtelijke Kwaliteit, deel 1. visie en deel
2. beoordelingskaders, juli 2012
Gemeente Haarlem, Ecologisch Beleidsplan
2013-2030, 2013
Bomenbeleidsplan Haarlem 2009 – 2019,
december 2009
Haarlemse Monumentale Bomenlijst 2009, april
2009
Speelruimtebeleid Haarlem 2013 – 2020,
februari 2013
Evaluatie Speelruimteplan, juni 2009
Handboek Inrichting Openbare Ruimte Haarlem
Binnenstad, deel 1. Visie en deel 2. Richtlijnen,
december 2007
Openbare Verlichting Haarlem, kaart en
omschrijving armaturen, november 2012
Integraal Waterplan Haarlem, geactualiseerd in
2014
Kansenkaart Watertoerisme Haarlem, maart
2008

Kadernota Duurzaamheid, Haarlem, augustus
2011
Plan van aanpak Kansenkaart Watertoerisme
2013-2016, december 2013
Collegebesluit Vaststellen Plan van Aanpak
Kansenkaart Watertoerisme 2013-2016
Kaart ontwikkelingen watertoerisme 2013
Spaarneplan, juni 2000
Nota van B&W, beantwoording motie “Fiets ‘m
erin”, nr 17, juli 2007
Nota Visie en Strategie, Haarlem, december
2012
Raadstuk 2014/340726 actualisatie Visie en
Strategie beheer en onderhoud’
Vaststelling Groenstructuurplan 2020, juni 2009
vGRP (verbreed Gemeentelijk RioleringsPlan),
2014
BRP's (BasisRioleringsPlannen), 4 maal
Economische agenda
Detailhandelsvisie Haarlem Winkelstad



Februari 2019

Werkgroep HIOR gemeente Haarlem:

Maaïke Sillmann, Roald van Splunter, Eugene Toma en
Ans Kippersluis.

Cronenberg Advies BV (begeleiding en advies):

Geertjan Cronenberg en Chantal Entius