

HAARLEM OOSTPOORT

DE NIEUWE STADSENTREE VAN HAARLEM

ONTWIKKELVISIE VOOR
GEBIEDSONTWIKKELING

SEPTEMBER 2019

OOSTPOORT

BESTUURLIJKE OPDRACHTGEVERS



SAMENWERKINGSPARTNERS



OPDRACHTNEMER



DEELNEMERS AAN DE ALLIANITE HAARLEM OOSTPOORT

ABC Architectuurcentrum
Hans van der Straaten

ABI
Jolanda de Bie

Actieplatform Bus-Kruit
Menno Maas

AM
Peter Heuvelink
Tom Meulenbeld

AIVM
Jan Jaap van Kampen

Amvest
Margo van Aarle
Robert Jongsma
Erik Woerde

Atelier Oostwaarts
Thijs Asselbergs
Arjan Karssen
Anniek Roosenschoon

bewoner
Ray Aronds

BPD Ontwikkeling
Coen-Martijn Hofland

Bridges Real Estate
Jacinta Akerboom
Martijn Bremmer

Bureau Spoorbouwmeester
Liesbeth Boeter

Cheops
Lex Beumer

Connexion
Remmelt-Jan Oosting

Decathlon
Rogier van der Hulst

**Dorpsvereniging Penningsveer/
Spaarnwoude**
Frans Olyhoek

Dura Vermeer
Joop Dijkmans

Ecoalitie
Henk Smit

Elan Wonen
Peter Jobsen

Fietzersbond
Mark Hunting
Rob Stuip

Gemeente Haarlemmermeer
Joop Slangen

HBB Groep
Janne Kraak
Gren Molenkamp
Martijn van de Poll

IKEA
Annemiek Beckers
Arjan Neuteboom
Robert Tankink

Industrie Kring Haarlem (IKH)
Robert Bloemers
Bruno Giebels
Mikkél Lévelt
Ad Liefing

Jumbo Supermarkten
Peter Blaauw
Niels Ophof

Koninklijke Johan Enschedé
Gelmer Leibbrandt

MeyeReal ESTATE
Andries Meyer

NOVA College
Talitha van den Elst
René Zaal

NS
Wendy van Dijk
Niels Herber
Daan Klaase
Wim Oosterwijk
Joris Veldboer

PdW Beheer
Paul de Winter

Peak
Dennis van Westerop

Praxis
Marcel van Bruggen

Pré Wonen
Niço Broers
Ronald Camstra
Anke Huntjes

ProRail
Luna Heringa-Taglioni
Alexandre Vanhoutte
Marije Wijga

Recreatie Noord-Holland
Miriam Brouwer
Paul Kotvis
Rik Rolleman

Rover
Nico van Nijendaal
Léon Tebbens

Staatsbosbeheer
Robert Graat

Stichting ClimateMatters
Ton Belderok

**Stichting tot behoud groene
zoom Zuiderpolder**
Mida Koelman

Studentenhuisvesting
Pieter Teeuwen

Synchroon
Hans Bootsma
Peter Bart
Marnix van Delft

Tauw
Hein Veldmaat

TEVA
Trinette Stolle

Urban Developers
Christiaan Reijman Hinze

Veerkwartier
Frank van Baaren

voormalig Stadsbouwmeester
Max van Aerschot

VORM
Sander Breider
Pieter van Fulpen
Fransje Sprunken
Meltem Tamer

Wibaut
Ernest van der Meijde

Wijkraad Amsterdamse Buurten
Jan Appel
Irene Helmond

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder
Bernard Felix
Ronald Fukken
Edwin Hein
Wim Kleist

Ymere
Gerrie Blok
Maartje Brand
Monique Kwaak

Gemeente Haarlem
Karin Bodewes
Mirjam Boxhoorn
Sandra Buisman
Ruben Daniels
Martijn Dekker
Marieke Geerts
Edlith van Gelder
Jon Groen
Eline Hin
Paul van der Houven
Cecile Hubers
Bart Kessels
Pau Tjioe Kho
Henk Lelieveld
Michel Lems
Lexie Lommerse
Ruud Meijer
Simon Metselaar
Laura Meuleman
Bella Pover
Marten Reinstra
Monique Selten
Margo Slot
Alexander Smal
Roald van Splunter
Maaïke Stoop
Michel Termônd
Hermine Teeuwen
Femke Tol
Cor Weel

Provincie Noord-Holland
Maaïke Alles
Paul Chorus
Robert Cornfield
Jelle Hengstmengel
Corine Meijer
Michel van Wijk
Jan Wijkhuizen

DOET U MEE?

Dit is de strategische visie voor de duurzame gebiedsontwikkeling van Haarlem Oostpoort, het gebied rond het station Haarlem Spaarnwoude. De inzet: Haarlem Oostpoort ontwikkelen als de nieuwe stadsentree van Haarlem. Aantrekkelijk, duurzaam en toekomstgericht.

Dit is de gedeelde ambitie van een brede groep publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen – verzameld onder de vlag van de Alliantie Haarlem Oostpoort. Gemeente en provincie hebben deze gezamenlijke ambitie vertaald in een richtinggevend toekomstperspectief voor de lange termijn: een aantrekkelijk, compact en gemengd stedelijk woon- en werkgebied met diverse voorzieningen, met een uitstekende bereikbaarheid in een recreatief groene leefomgeving. Een hoogwaardige stadsentree als het visitekaartje van Haarlem.

Deze Ontwikkelvisie is een open uitnodiging van gemeente en provincie om het gedeelde perspectief en de samenwerking te omarmen en te ondersteunen. Samen met alle alliantiepartners willen de overheden samenwerken aan de uitvoering en realisatie waarvoor eerst bestuurlijke besluitvorming nodig is. Graag vragen we u en andere partijen om samen met ons stappen te zetten naar de uitvoering om onze gezamenlijke ambities te verzilveren. Doet u ook mee?

NAAR EEN NIEUWE VOLWAARDIGE STADSENTREE!

U ziet het. We zien het allemaal. Degene die via spoor of de N200 Haarlem binnenrijdt, krijgt niet het gevoel een bruisende, innovatieve stad binnen te komen. Rond het station Haarlem Spaarnwoude ligt een soort niemandsland dat wacht op ontwikkeling. Een 'slapend' gebied dat wacht om wakker gemaakt te worden...

Met deze Ontwikkelvisie willen we het gebied Haarlem Oostpoort laten ontwaken. Onze ambitie: van Haarlem Oostpoort het nieuwe visitekaartje van de stad maken. Groen, duurzaam, aantrekkelijk en toekomstgericht. Hier presenteert het historische Haarlem zich op een 21^e eeuwse manier.

De gunstige ligging biedt Haarlem Oostpoort veel kansen als mobiliteitsknooppunt en als stedelijk ontwikkelingsgebied. De Oostpoort is goed bereikbaar binnen de metropoolregio Amsterdam met station Spaarnwoude, diverse busverbindingen en via de snelweg A9. Naast bereikbaarheid vraagt Haarlem Oostpoort ook ruimtelijk alle aandacht: er liggen grote kansen om kwaliteit toe te voegen en meer samenhang in het gebied te realiseren. Het gebied kent grote potenties om uit te groeien tot een bijzondere, aantrekkelijke 'stadsentree' voor Haarlem. Met een duurzaam perspectief voor de bestaande werkfuncties en voor nieuwe stedelijke woonvormen en voorzieningen in het gebied.

Deze ambitie is niet alleen van de gemeente, maar wordt breed gedragen door vele stakeholders binnen de Alliantie Haarlem Oostpoort. Wat in 2017 begon als een verkennend Alliantiegesprek over kwesties en kansen, is inmiddels uitgegroeid tot een brede groep betrokken partners binnen en buiten het gebied. Zo heeft deze brede Alliantie een Propositie gelanceerd – 'Samenwerken aan de nieuwe stadsentree van Haarlem' – die het gemeentebestuur warm heeft onthaald in haar coalitieakkoord.

Met deze Ontwikkelvisie neemt de gemeente het initiatief – samen met alle directe partners in de zogenoemde Cockpitgroep – om de duurzame gebiedsontwikkeling van Haarlem Oostpoort handen en voeten te geven. Om de ambities concreet te vertalen in een visie (daarbij gezegd dat de partners uit de Cockpitgroep de gedeelde ambitie ondersteunen, maar niet alle onderdelen uit de visie onderschrijven). En deze visie ter besluitvorming voor te leggen aan gemeente en provincie. Dit geeft deze visie ook formeel status als hét kompas voor verdere planvorming en uitvoering. De samenwerkingspartners brengen hierbij hun deskundigheid in om het vervolg van de visie vorm te geven.

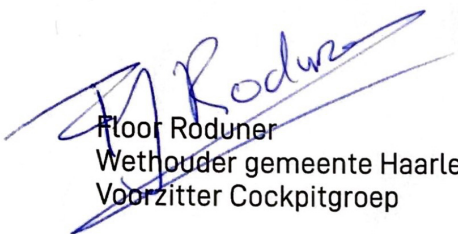


Deze Ontwikkelvisie is het resultaat van de inzet van vele, vele betrokken partijen. Met brede Alliantiebijeenkomsten, twee rondes van thematische Tafelgesprekken, specifieke werksessies, excursies en brede bewonersbijeenkomsten hebben we samen vorm en inhoud gegeven aan onze gezamenlijke visie. Daar zijn we bijzonder trots op, en we hopen u ook!

Haarlem Oostpoort heeft nu momentum. De urgentie is groot. Aan de slag!

De Cockpitgroep van de Alliantie Haarlem Oostpoort,

BESTUURLIJKE OPDRACHTGEVERS



Floor Roduner
Wethouder gemeente Haarlem
Voorzitter Cockpitgroep



Joke Geldhof
Gedeputeerde Provincie Noord-Holland

SAMENWERKINGSPARTNERS



Kees Rutten
Directeur Regio Randstad Noord ProRail



Jos Gilliam
Directeur Recreatie Noord-Holland



Bruno Giebels
Voorzitter bestuur Industriekring Haarlem



Chris Schaapman
Directeur corporatie Etan Wonen
Namens Bouwend Haarlem



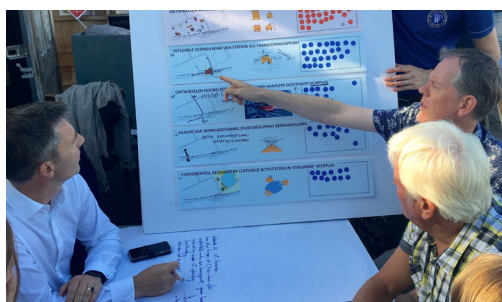
Bernard Felix
Voorzitter wijkraad Parkwijk
Namens Wijkraden Haarlem Oost





INHOUD

Samenvatting	8
1. Oostpoort in ontwikkeling!	10
1.1 Aanleiding: waarom deze visie?	
1.2 Beleidscontext: groei van Haarlem	
1.3 Ontwikkelvisie: doelen en aanpak	
1.4 Samenwerking: proces en besluitvorming	
2. Ambitie: nieuwe stadsentree	20
2.1 Historische ontwikkeling	
2.2 Oostpoort in de metropoolregio	
2.3 Identiteit: nu en in de toekomst	
3. Visie op hoofdlijnen	38
3.1 Strategische visie: ambitieus én realistisch	
3.2 Robuuste raamwerken en flexibele invulling	
3.3 Essenties van deze visie	
4. Raamwerk voor mobiliteit	50
4.1 Langzaam verkeer	
4.2 Openbaar vervoer	
4.3 Weginfrastructuur en ontsluiting	
4.4 Parkeren	
5. Casco van groen, water en landschap	60
5.1 Groene verbindingen met veenweidegebied	
5.2 Water en ecologie	
5.3 Natuurinclusief bouwen	
5.4 Station als buitenpoort	
6. Duurzame stedelijke ontwikkeling	70
6.1 Stedelijke structuur	
6.2 Programmatische invulling	
6.3 Leefbaarheid en openbare ruimte	
6.4 Duurzaamheid	
7. Perspectief op uitvoering	82
7.1 Naar een uitvoeringsstrategie	
7.2 Onderzoeken naar milieu, verkeer en impact op Stelling van Amsterdam	
7.3 Specifieke uitwerkingen met partijen	
7.4 Bestemmingsplan en financiële uitwerking	
7.5 Samenwerking en besluitvorming	
Colofon	94



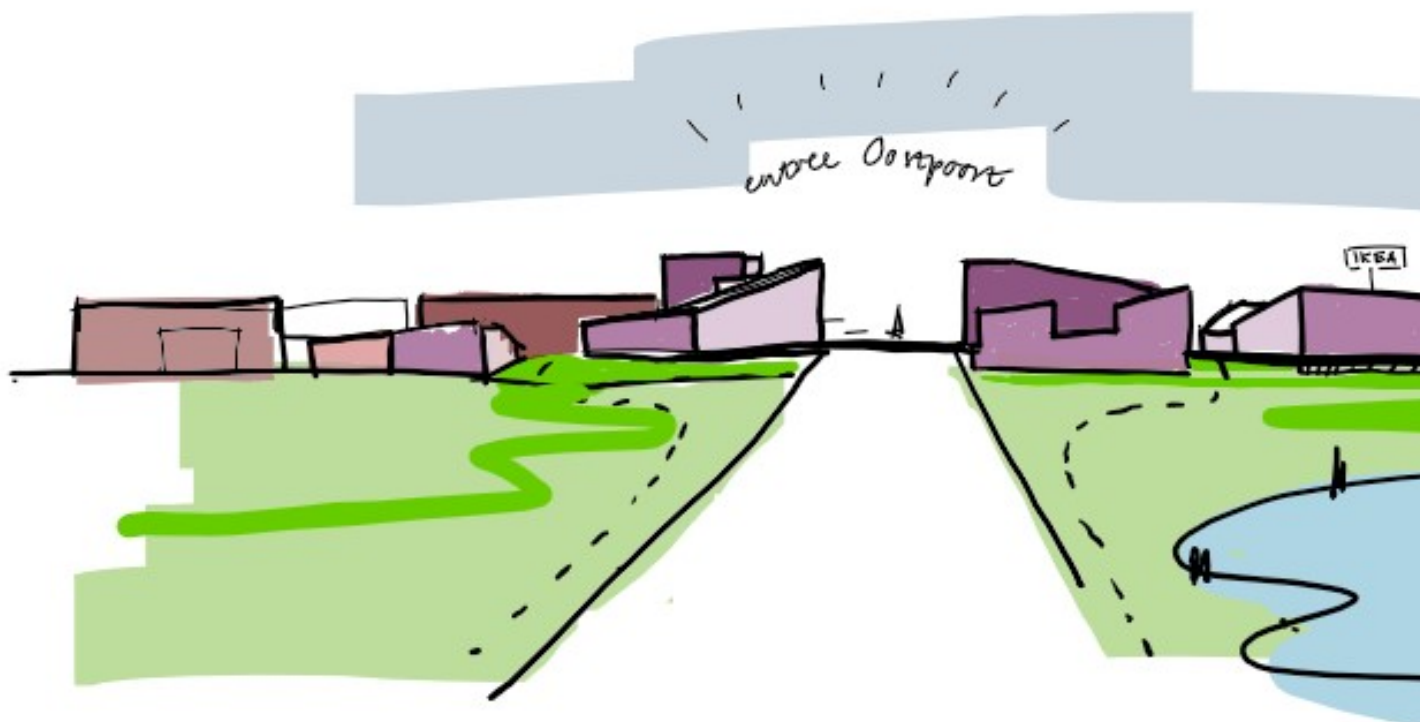
De Ontwikkelvisie Haarlem Oostpoort is een open uitnodiging van de gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland: een uitnodiging om samen aan de slag te gaan en Haarlem Oostpoort te ontwikkelen tot een hoogwaardige stadsentree. De ambitie is hier een aantrekkelijk, compact en gemengd stedelijk woon- en werkgebied te maken, met diverse voorzieningen, en met een uitstekende bereikbaarheid in een recreatief groene en duurzame leefomgeving. Het gebied heeft een gunstige ligging aan de westflank van de metropoolregio Amsterdam. Met station Spaarnwoude en buslijnen in het hart van het gebied met een directe verbinding naar de A9, liggen de kansen als mobiliteitsknooppunt en als stedelijk ontwikkelgebied voor het oprapen.

Dit is de gedeelde opvatting van een brede groep publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen – verzameld onder de vlag van de Alliantie Haarlem Oostpoort. Gemeente en provincie hebben deze gezamenlijke ambitie vertaald in een ambitieus en

realistisch toekomstperspectief voor de lange termijn, als kompas voor verdere planvorming en uitvoering. Dit vraagt om een heldere gebiedsaanpak en een voortzetting van de goede samenwerking met bewoners en private en maatschappelijke partijen in de Alliantie Haarlem Oostpoort.

De combinatie van de goede bereikbaarheid en bijzondere ligging op de rand van stad en landschap, maakt het mogelijk om Oostpoort met een stevige identiteit te ontwikkelen. Het gebied biedt kansen voor verdichten, hoger bouwen, functiemenging, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid. Hier is een kans voor de ontwikkeling van een regionale 'stadspoort' met uitstraling, met smaakmakers, met lef.

De Ontwikkelvisie heeft in de basis twee robuuste raamwerken (mobiliteit en landschap) die ruimte geven aan een open en flexibele invulling met een divers programma voor stedelijke ontwikkeling. Het raamwerk



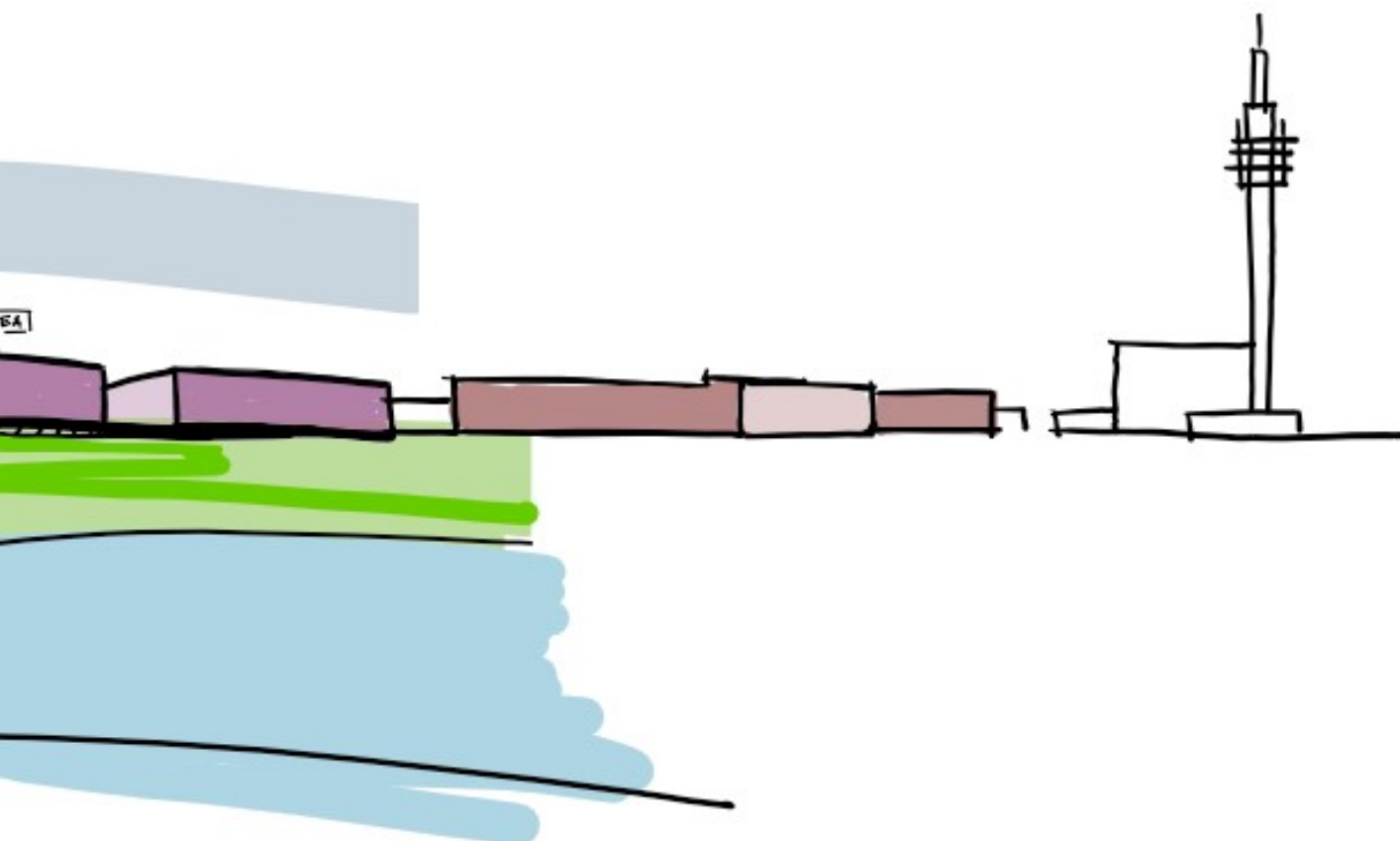
SAMENVATTING

voor mobiliteit sluit als vanzelfsprekend aan op lange lijnen in de directe omgeving en op de infrastructuur van stad en regio. Het gebied komt hiermee uit zijn isolement en wordt volwaardig onderdeel van de stad. Het raamwerk van groen, water en landschap wordt de andere drager van het gebied. Dit krijgt vorm door een robuuste water- en groenstructuur zowel in het gebied ten noorden als ten zuiden van het spoor. Deze groenstructuur hecht Oostpoort als nieuwe buitenpoort aan het buitengebied: het Liedelandchap, Spaarnwoude en de Stelling van Amsterdam. Het voorziet Oostpoort van een krachtige identiteit en de karakteristieke landschappelijke sfeer vormt een sterke basis voor een aantrekkelijk woonmilieu.

In de Oostpoort presenteert Haarlem zich op een vernieuwende manier door een hoge dichtheid en een interessante mix van functies. Naast woningbouw wordt hier ruimte geboden aan een gemengd programma met

bedrijven, kantoren, enkele gemakswinkels en andere (onderwijs)voorzieningen. Intensief ruimtegebruik geldt hierbij als voorwaarde voor een hoge kwaliteit in gebiedsontwikkeling. Daarom worden de verschillende functies op een slimme manier met elkaar gecombineerd, zowel naast elkaar als boven elkaar. Flexibiliteit is hierbij uitgangspunt.

De Ontwikkelvisie toont het duurzame toekomstperspectief voor de lange termijn. Het is een strategische visie en derhalve nog globaal van karakter. De volgende stap wordt een Strategienota, gericht op de spelregels voor bouwen en kwaliteit, fasering, met participatie met omwonenden en belanghebbenden en duurzame inpassing van omliggende bedrijven. Deze Ontwikkelvisie en de uitwerking hiervan in de Strategienota zijn samen de basis voor verdere stappen naar de uitvoering.

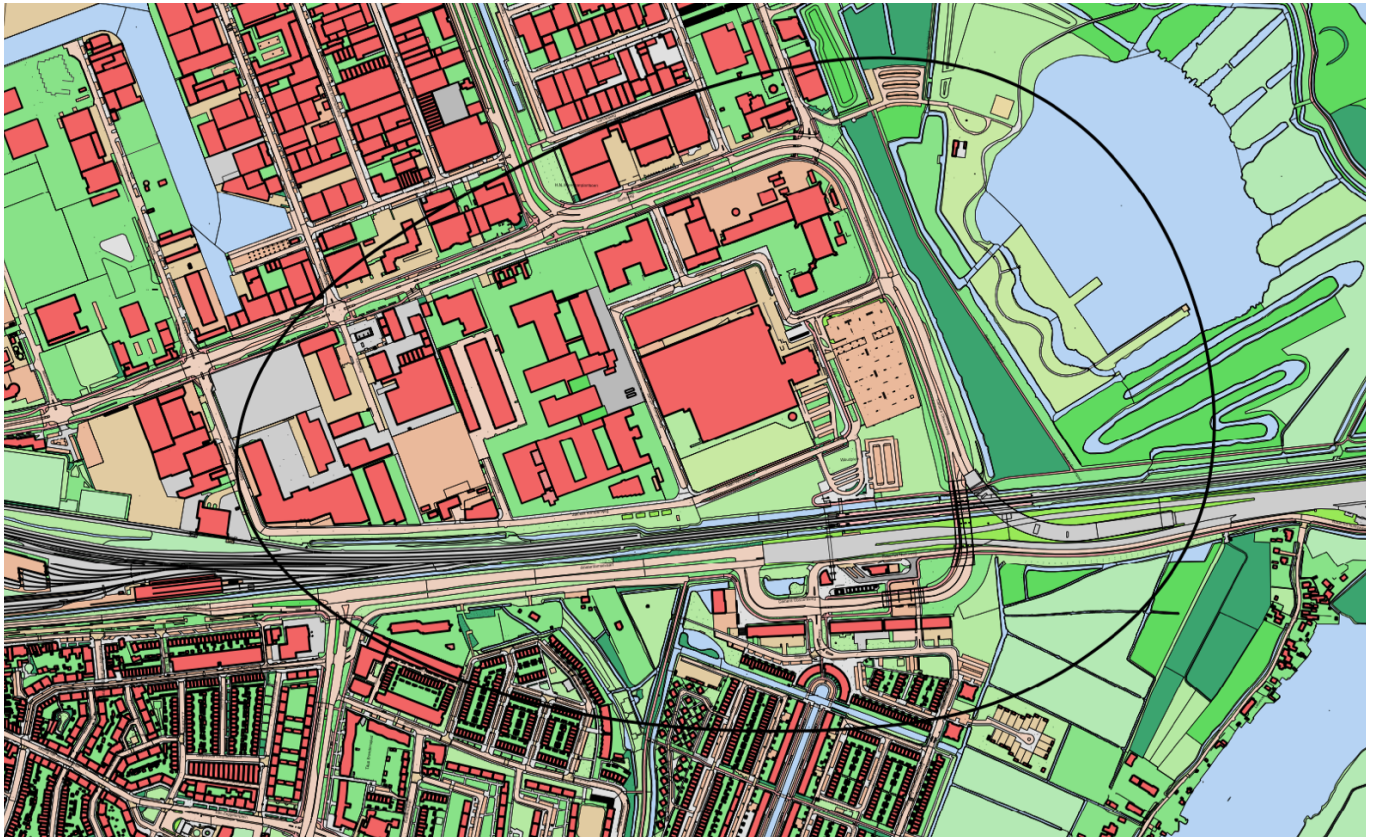




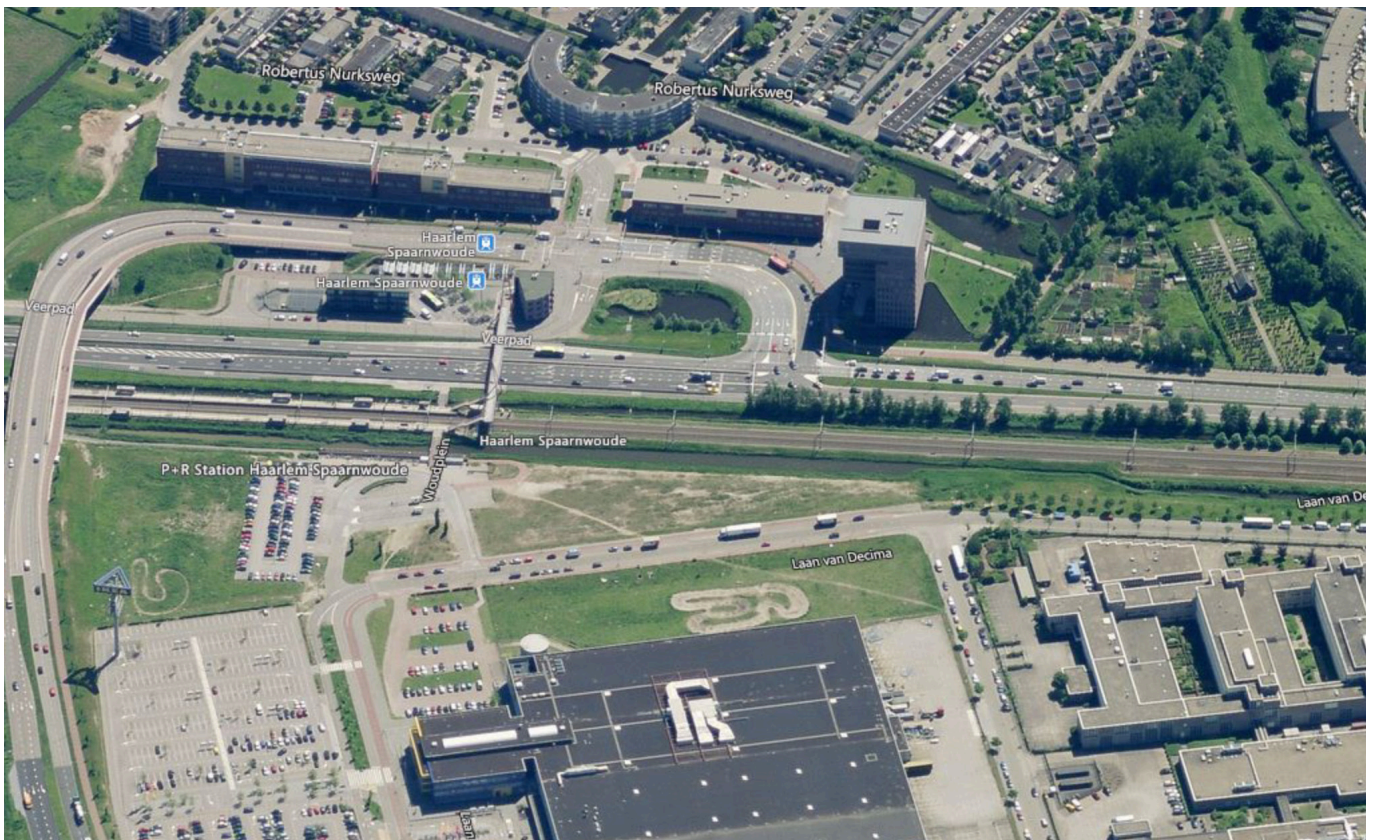


1. OOSTPOORT IN ONTWIKKELING!

Haarlem Oostpoort gaat een nieuwe toekomst tegemoet: van rommelige stadsrand naar nieuwe entree van de stad. Haarlem Oostpoort is één van de acht ontwikkelzones van Haarlem, waarvoor de gemeente stevige ambities koestert. Dit vraagt om een heldere gebiedsaanpak en een goede samenwerking met bewoners en private en maatschappelijke partijen in de Alliantie Oostpoort.



Studiegebied Oostpoort - ten noorden en ten zuiden van het spoor



Plangebied in vogelvlucht, kijkend richting Zuiderpolder en Parkwijk

1.1 Aanleiding: waarom deze visie?

Waar ligt Haarlem Oostpoort?

Inzet van deze Ontwikkelvisie is de duurzame gebiedsontwikkeling van het gebied rond het station Haarlem Spaarnwoude. We kijken hierbij 360 graden rondom het station: het gaat zowel om de herontwikkeling van het gebied ten noorden van het spoor, grenzend aan bedrijventerrein Waarderpolder, als de zuidzijde van het spoor, grenzend aan de woonwijk Zuiderpolder. Het plangebied omvat het gebied tussen de Oudeweg en het spoor en ten zuiden van het spoor tot aan de Diakenhuisweg. De Veerplas en het Joh. Enschedé complex begrenzen de oost- en westzijde van de gebiedsontwikkeling. Het gebied ligt op de overgang tussen bedrijventerrein de Waarderpolder en de woonwijken Zuiderpolder en Parkwijk aan de oostzijde van Haarlem.

Gebiedsurgentie: verrommeld, doorsneden, geïsoleerd

In de huidige situatie laat de kwaliteit en beleving van het gebied veel te wensen over. In de loop der jaren is het stationsgebied sterk verrommeld geraakt. Ten noorden van het station wordt het gebied gedomineerd door de overmaat aan asfalt, het autoparkeren en grote bedrijven zoals IKEA en Teva. In de directe omgeving van het station bevinden zich braakliggende kavels die al lange tijd wachten op ontwikkeling. Rond het station zijn los van elkaar steeds nieuwe reisvoorzieningen toegevoegd, waardoor de omgeving een rommelige indruk geeft. Routes, fietsenstallingen, bushaltes, P+R; het heeft geleid tot een onoverzichtelijk geheel. Ten zuiden van het station overheerst de brede Amsterdamsevaart en het Kegge-Stastokviaduct. Dit viaduct vormt een fysiek en ruimtelijk obstakel om de gebieden aan weerszijden van het station goed met elkaar te kunnen verbinden. Door de huidige invulling zijn er onveilige ruimtes zonder toezicht onder het viaduct, en is sprake van een onderbenutting door de breedte van het viaduct en de hoeveelheid asfalt. Dit leidt tot een onsamenhangend gebied met geïsoleerd gelegen bebouwing en veel barrières voor de voetganger en de fietser. Maar bovenal: het gebied is bepaald niet het visitekaartje van Haarlem, als je hier de stad binnenrijdt.

Een flinke kwaliteitsimpuls voor Oostpoort

Haarlem Oostpoort vraagt om een forse kwaliteitsimpuls voor de toekomst. Dat is de aanleiding voor deze Ontwikkelvisie in combinatie met de ambitie van Haarlem om in woningaantal te groeien. Met deze visie wil de gemeente Haarlem haar eigen gemeentelijke kavels tot ontwikkeling (laten) brengen, maar ook kansen creëren voor een kwaliteitsimpuls op aangrenzende kavels. Dit alles in het licht van de ambities voor stedelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en duurzaamheid.

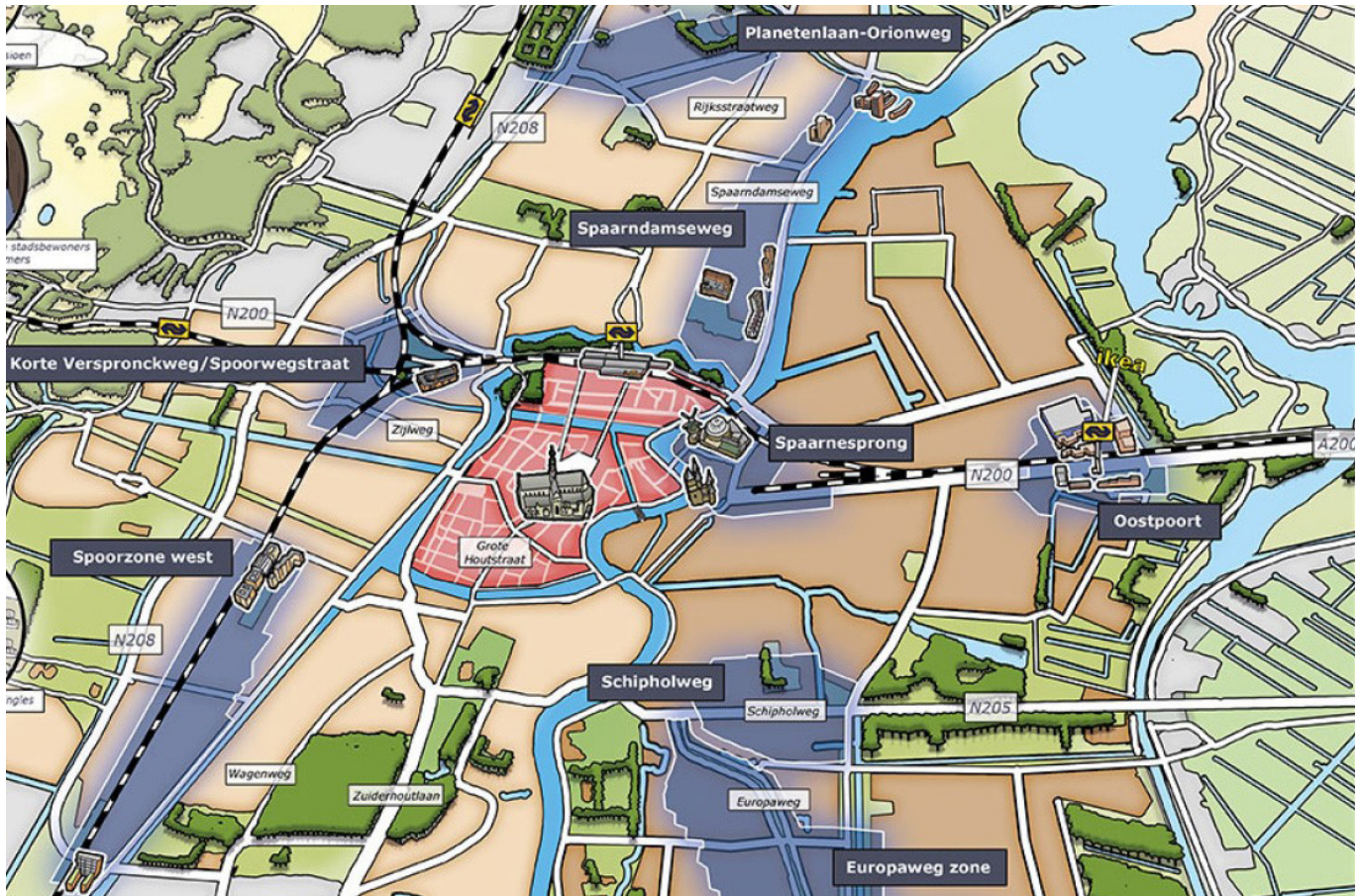
1.2 Beleidscontext: groei van Haarlem

Een rijke geschiedenis van plannen...

Deze Ontwikkelvisie is niet het eerste plandocument voor de gebiedsontwikkeling van het gebied Haarlem Oostpoort. In de afgelopen jaren hebben diverse plannen het licht gezien. Zo is er in 2003 al een Masterplan Spoorzone ontwikkeld onder leiding van stedenbouwkundige Riek Bakker. Daarna volgden diverse stedenbouwkundige studies van toenmalige stadsbouwmeesters. In 2009 heeft de zogenoemde Taskforce Ruimtelijke winst van de provincie Noord-Holland een 'assist' uitgevoerd met voorstellen om Haarlem Oostpoort om te bouwen naar een grootschalige transferium met diverse functies, samengebracht in één gebouw. Dit heeft de gemeente in 2010 vertaald in een 'Gebiedsvisie Oostradiaal', waarin de gehele spoorzone tussen binnenstad en Oostpoort in beeld kwam. In deze Gebiedsvisie werden al maatregelen voor bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling gecombineerd. Ook vanuit het provinciale programma OV-knooppunten zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd, zoals 'Maak Plaats' en een belevingsonderzoek, die informatie en kennis over het knooppunt Haarlem Spaarnwoude leveren. Tenslotte heeft de wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder vanuit haar betrokkenheid bij de Oostpoort een visie ontwikkeld waarbij wordt uitgegaan van een stedelijk knooppunt met wonen, werken en een grootschalige park & ride.

Een aantal plandocumenten, zoals het Masterplan en de Gebiedsvisie, is weliswaar bestuurlijk vastgesteld, maar bleken in praktijk weinig beleidsmatige of bestuurlijke prioriteit te krijgen. Tot op heden ontbeerden plannen





De acht ontwikkelzones in Haarlem



Huidige situatie van Haarlem Oostpoort

de werking en kracht om als kompas te dienen voor gebiedsontwikkeling van het gehele gebied. Nu ook private initiatieven in het gebied plaatsvinden, en investeerders en ontwikkelaars actief zijn, ontstaat er momentum om de ontwikkeling van Haarlem Oostpoort van de grond te krijgen. De Ontwikkelvisie is nodig om kader en structuur te geven aan marktinitiatieven.

Groeiende urgentie in beleid en bestuur

Deze Ontwikkelvisie wil en kan wel die richtinggevende ontwikkelkracht bieden. Aan de basis van deze visie ligt een breed gedeeld gevoel van urgentie. Ten eerste groeit de urgentie van partijen in en om het gebied zelf. In de brede Alliantie van overheden, eigenaren, vervoerders, bedrijven, investeerders, ontwikkelaars, bewonersgroepen en maatschappelijke partijen groeit er momentum om nu écht werk te maken van de gebiedsontwikkeling, en die herontwikkeling ook te starten. Binnen de Alliantie is men erin geslaagd om belangentegenstellingen tussen werken en wonen te overbruggen, en hiermee de weg vrij te maken voor de gebiedsontwikkeling van Oostpoort.

Tevens is de urgentie in beleid en politiek sterk gegroeid. Met het lanceren van de zogenoemde 'Propositie' van de Alliantie Haarlem Oostpoort is de duurzame gebiedsontwikkeling hoog op de bestuurlijke agenda komen te staan. In het coalitieakkoord van het gemeentebestuur is deze Propositie omarmd en is ingestemd met de ontwikkeling van een gemengd stedelijk gebied.

Beleidscontext: Groei van Haarlem en OV-knooppunten

De ontwikkeling van Haarlem Oostpoort is onderdeel van het brede gemeentelijke programma 'Groeit van Haarlem'. Met dit programma heeft de gemeente zich ten doel gesteld om 10.000 woningen te realiseren tot 2025. Een groot deel van deze bouwopgave moet worden gerealiseerd in de acht aangewezen ontwikkelzones binnen de gemeente Haarlem. Oostpoort is één van deze ontwikkelzones waar relatief in korte tijd een substantieel aantal woningen gerealiseerd kan worden. De provincie Noord-Holland ondersteunt de ontwikkeling van Haarlem Oostpoort mede vanuit het programma OV-knooppunten. Vanuit dit programma wordt ingezet

op bundeling van stedelijke ontwikkelingen rondom knooppunten van openbaar vervoer. Bovendien is Haarlem Oostpoort één van de regionale sleutelprojecten binnen de metropoolregio Amsterdam (MRA) voor de verstedelijkingsopgave op regionaal niveau.

1.3 Ontwikkelvisie: doelen en aanpak

Inhoudelijk doel: richtinggevend toekomstperspectief

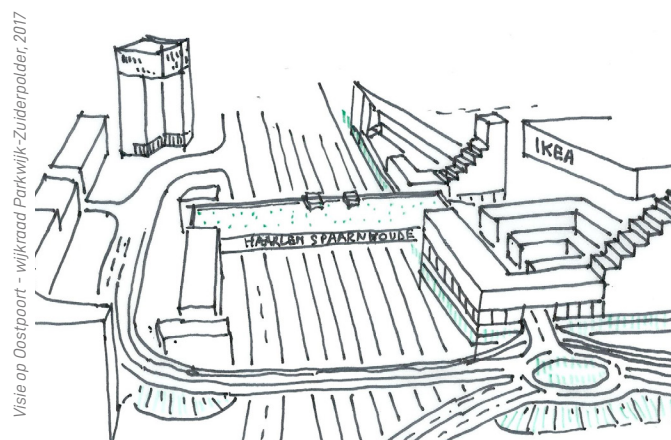
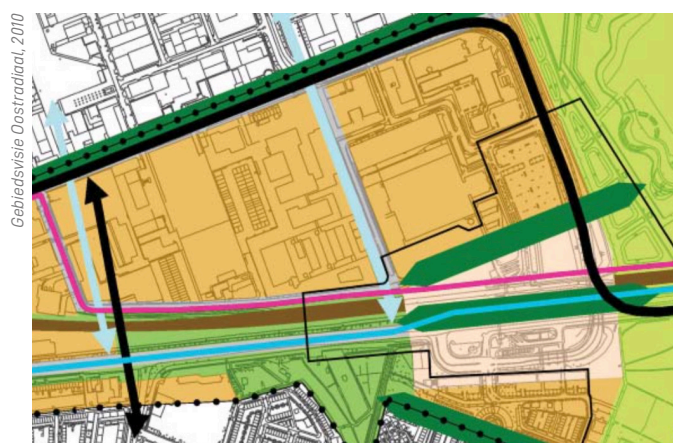
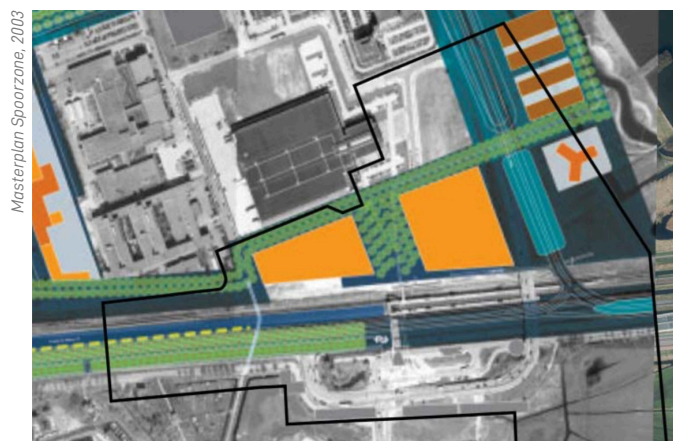
Het doel van de Ontwikkelvisie is het schetsen van het richtinggevende toekomstperspectief voor de duurzame gebiedsontwikkeling van Haarlem Oostpoort. Een toekomstperspectief gericht op het realiseren van een nieuw compact, stedelijk woon- en werkgebied, divers en gemengd met een gevarieerd aanbod van maatschappelijke en recreatieve voorzieningen, in een goed bereikbare en aantrekkelijke, groene leefomgeving. Ambitie is om van Haarlem Oostpoort een aantrekkelijke en volwaardige entree van de stad te maken. Haarlem presenteert zich hier op een 21^e eeuwse manier.

De Alliantie Haarlem Oostpoort ziet grote kansen voor de ontwikkeling van Haarlem Oostpoort als multimodaal OV-knooppunt én als aantrekkelijke entree voor de stad. De betrokken publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen delen met elkaar het perspectief van de 'Poort' tussen Haarlem en metropoolregio, tussen stedelijk gebied en landschap. Op regionaal niveau wordt Oostpoort gezien als een belangrijk OV-knooppunt en stedelijk ontwikkelingsgebied op lange termijn, als brandpunt binnen de metropoolregio Amsterdam. En ook op stadsniveau zijn partijen het erover eens dat Oostpoort grote kansen biedt voor de ontwikkeling van woningbouw en andere stedelijke functies, met volle aandacht voor de gevestigde bedrijven in en om het gebied. Het concept 'nieuwe 'stadspoort' biedt grondslag voor partijen om tot deze breed gedragen Ontwikkelvisie te komen.

Procesdoel: verankeren van samenwerking als Alliantie

Met deze Ontwikkelvisie markeren we ook procesmatig het resultaat van het samenwerking van een breed en divers gezelschap van partijen in en rond het gebied. Wat medio 2017 begon met een verkennend 'Alliantiegesprek', is gevolgd door een sterk interactief traject van





Eerdere stedenbouwkundige plannen voor de Oostpoort

participatie en samenwerking met alle relevante partijen. Dat maakt deze Ontwikkelvisie niet alleen van en voor de gemeente. Integendeel, het is de breed gedragen Ontwikkelvisie van de Alliantie Haarlem Oostpoort. Als inhoudelijk resultaat van vele, vele partijen die vanuit hun ideeën en belangen, vanuit kennis en ervaringen hebben bijgedragen aan de totstandkoming van deze visie. Dat betekent zeker niet dat alle partijen het overal over eens zijn: een zorgvuldig gebiedsgericht participatieproces toont ook de verschillen in belang en positie. Dan gaat het vaak om bescherming van eigen belangen in relatie tot de collectieve ambities als geheel. Over de hoofdlijnen van deze Ontwikkelvisie is naar schatting 80 tot 90% van de betrokken partijen het eens. Resterende kwesties vragen om specifiek maatwerk op locatie, met de direct betrokken partijen. Met deze Ontwikkelvisie is het fundament gelegd.

Aanpak: twee sporen voor korte én lange termijn

Afgelopen jaar hebben we intensief gewerkt aan de duurzame gebiedsontwikkeling langs twee sporen van ontwikkeling. Het gemeenschappelijke perspectief uit de Propositie van de Alliantie hebben we vertaald naar twee ontwikkelingsporen: één gericht op de korte termijn en de andere voor de lange termijn. Beide sporen lopen parallel, maar verschillen in realisatietermijn.

Korte termijn perspectief: Placemaking (< 2025)

In gang zetten van concrete, tijdelijke uitvoeringsmaatregelen om het gebied te veraangename en aantrekkelijk te maken: placemaking. En hiermee Oostpoort op de kaart zetten voor bewoners en bedrijven, maar ook voor andere overheden, ontwikkelaars en investeerders om de potenties zichtbaar te maken. Vooruitlopend op de verdere gebiedsontwikkeling.

Product: Actieprogramma voor placemaking met de inhoudelijke uitwerking van tijdelijke maatregelen, betrokken partijen, randvoorwaarden als basis voor besluitvorming.

Lange termijn perspectief: Ontwikkelvisie (> 2030)

Het maatregelenpakket (14 maatregelen) uit de Propositie van de Alliantie uitwerken tot een samenhangende visie

op de duurzame gebiedsontwikkeling van het gebied. Opstellen van een strategische Ontwikkelvisie als richtinggevend toekomstperspectief voor 2030. Dit als grondslag voor een concreet ontwikkelingskader voor de aanbesteding van gemeentelijke gronden.

Product: Ontwikkelingsvisie voor gebiedsontwikkeling met hoofdlijnen van de infrastructuur, groenstructuur, functieprogramma, kwaliteitsbeelden als basis voor publieke besluitvorming en voor een nieuw bestemmingsplan en een toetsingskader voor projecten van private partijen.

Dit voorliggende product is de Ontwikkelvisie waarin het lange termijn perspectief wordt geschetst. Parallel hebben we een separate rapportage opgesteld voor de placemaking op korte termijn. De beide producten samen moeten leiden tot besluiten over inzet, uitvoering, aanbestedingen, in ontwikkeling brengen van (gemeentelijke)gronden en de benodigde bestemmingswijzigingen.

1.4 Samenwerking: proces en besluitvorming

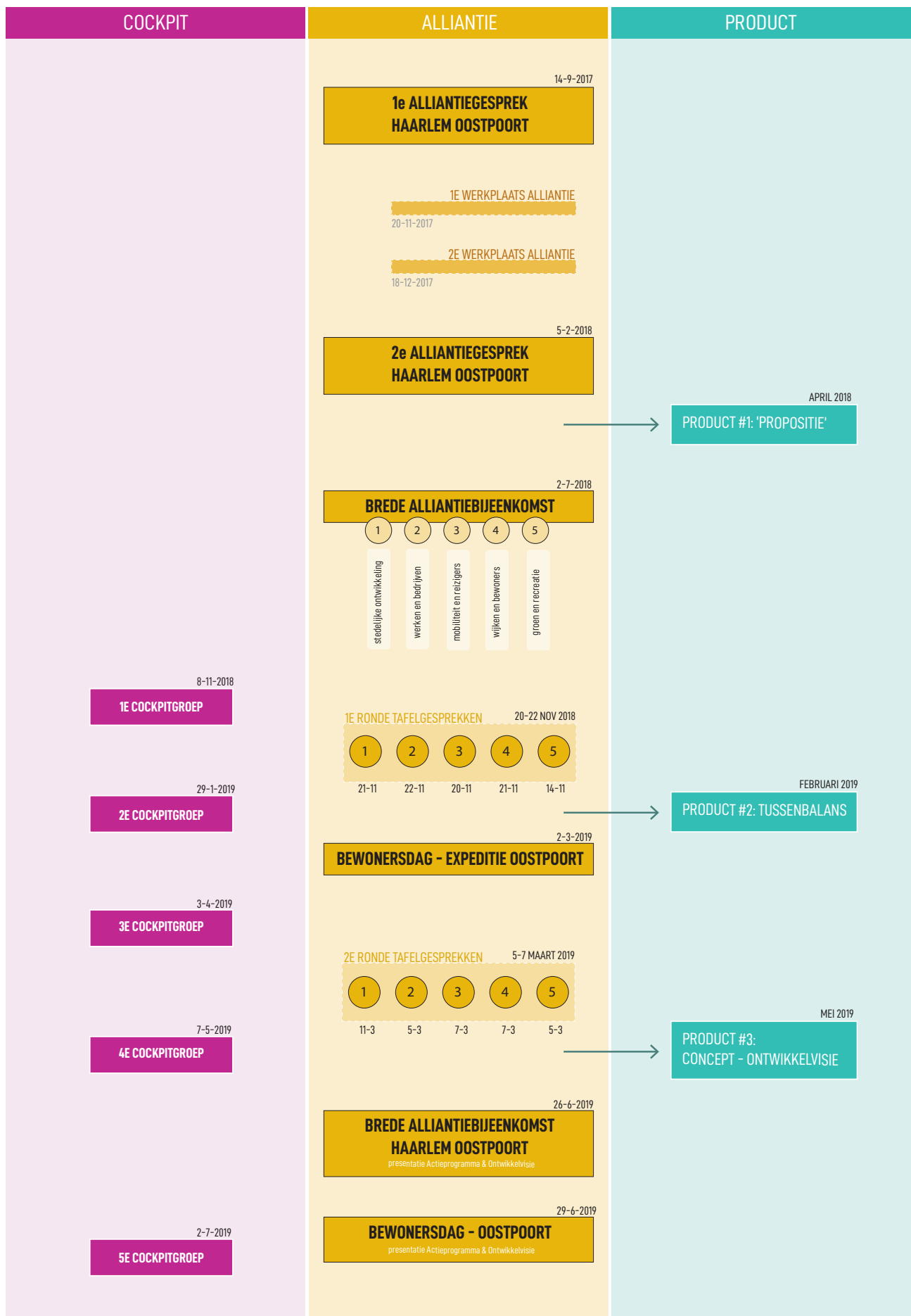
Een brede Alliantie voor Haarlem Oostpoort

Sinds de start van het zogenoemde 'Alliantiegesprek' in september 2017 zijn er grote stappen gezet naar een brede alliantie van publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen. Een breed en divers samengesteld groep stakeholders in en om het gebied: naast de gemeente en provincie, NS, ProRail, mobiliteitsorganisaties, bedrijfsleven en Industriekring Haarlem, ontwikkelaars, corporaties en investeerders, grote vastgoed- en grondeigenaren, maar ook bewonersorganisaties, wijkraden, recreatie- en natuurorganisaties, belangengroepen, onderwijsinstellingen, maatschappelijke instellingen en zorgorganisaties. Een groep geallieerd op het gedeelde toekomstperspectief voor Haarlem Oostpoort.

Propositie en Alliantiepakket voor Oostpoort

Partijen zijn actief met elkaar de dialoog aangegaan over de toekomstige ontwikkeling van Haarlem Oostpoort. In de eerste fase heeft dit geleid tot een gedeelde perceptie over de urgentie kwesties en kansen voor het gebied. In





Samenwerkingsproces van de Alliantie Haarlem Oostpoort

twee Werkplaatsen zijn deze ontwerpverkenning naar een aantal oplossingsrichtingen. Dit heeft geleid tot een zelfverkozen prioriteitsstelling van 14 maatregelen die zijn vastgelegd in een Propositie en een informeel 'Alliantiepakket' begin 2018. Met dit Alliantiepakket is een doorbraak bereikt in de gevestigde (bedrijfs)belangen, waardoor ruimte is gekomen om andere functies in Oostpoort te ontwikkelen. Dit maakt de weg vrij voor de integrale gebiedsontwikkeling van een gemengd stedelijk gebied. En dit is overgenomen in het huidige coalitieakkoord van het gemeentebestuur, en verankerd geraakt in de beleidsontwikkeling voor Haarlem Oostpoort.

Twee Tafelronden met vijf thematische tafels

Het afgelopen jaar hebben we alle deelnemers aan de Alliantie opnieuw breed betrokken bij de totstandkoming van deze visie. Inmiddels was het aantal betrokkenen over de 100 personen, waardoor we de Alliantie hebben opgedeeld in vijf thematische Tafels (stedelijke ontwikkeling, werken en bedrijven, mobiliteit en reizigers, wijken en bewoners, en groen en recreatie). In november 2018 hebben we een 1^e Tafelronde van deze vijf tafels georganiseerd over de toekomstige identiteit van Oostpoort en de vertaling hiervan in functies en programma's. Dit hebben we gedaan aan de hand van een interactieve 3D-LEGO maquette van 5 x 5 meter van het gebied. Tijdens de 2^e Tafelronde van de vijf tafels in maart 2019 hebben we de hoofdlijnen van de Ontwikkelvisie gepresenteerd en via een tentoonstelling de feedback van steunbetuigingen en kritische noten op een interactieve manier opgehaald. Naast deelname van bewonersgroepen aan de Tafelronden, hebben we een brede bewonersdag – Expeditie Oostpoort – georganiseerd met fietsexcursies en deelname van meer dan 100 bezoekers. Dit alles ligt aan de basis van deze Ontwikkelvisie.

Cockpitgroep met de directe Alliantiepartners

Het afgelopen jaar hebben we de samenwerking ook meer geformaliseerd en verder verstevigd door oprichting van een zogenoemde '*Cockpitgroep*' van de Alliantie. Primair hebben gemeente en provincie hiermee directe samenwerking gevonden met alliantiepartners die met hun achterbannen het verschil kunnen maken. De Cockpitgroep is ondersteund door een slagvaardig, jong kernteam en door een serie intern gemeentelijke Werkplaatsen, waarin de beleidsambities en expertise van verschillende gemeentelijke afdelingen zijn samengebracht in de totstandkoming van deze visie. Bovendien hebben we adviezen gekregen, gericht op ontwerp en kwaliteit van een zeer ervaren *Intervisie team*, bestaande uit Spoorbouwmeester Eric Luiten, Marlies van Diest en Thijs Asselbergs. En ook de *Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit* (ARK) heeft het kernteam geadviseerd over de hoofdlijnen van deze Ontwikkelvisie.

Status en besluitvorming van de Ontwikkelvisie

Deze Ontwikkelvisie is opgesteld onder begeleiding van de Cockpitgroep van de Alliantie, onder voorzitterschap van wethouder Floor Roduner. Het doel is deze Ontwikkelvisie ter besluitvorming voor te leggen aan het College van B&W en de gemeenteraad van de gemeente Haarlem, en tevens ter besluitvorming aan te bieden aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland. Na vaststelling door het College van B&W wordt deze Ontwikkelvisie formeel voorgelegd voor inspraak. In een periode van 6 weken is er ruimte voor discussie, reacties en indiening van zienswijzen. Na de inspraakperiode worden alle ingebrachte zienswijzen verwerkt in de definitieve Ontwikkelvisie die in het najaar formeel door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De definitieve Ontwikkelvisie zal ook ter besluitvorming worden aangeboden aan het College van Gedeputeerde Staten. Dit geeft de Ontwikkelvisie bestuurlijke status en formeel rechtskracht als basis voor het nieuwe bestemmingsplan en de uitvoeringsstrategie.







2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

De strategische ligging en de bereikbaarheid, met kwaliteiten als buitenpoort en entree van Haarlem, maakt het mogelijk om Oostpoort met een stevige identiteit te ontwikkelen. Het gebied biedt kansen voor verdichten en hoger bouwen, met kwaliteit en duurzaamheid. De gewenste identiteit in de toekomst: een regionale 'stadspoort' met een duidelijke economische functie in de metropoolregio Amsterdam. Met ruimte voor smaakmakers. Een gebied waar lef wordt getoond.



Oude Amsterdamsevaart richting Haarlem



1930 Amsterdamsevaart richting Amsterdam

blauwefram.nl



Tramlijn Amsterdam-Haarlem bij halte Spaarnwoude

FASEN VAN BEBOUWING IN OOSTPOORT

gemeente-archief



Onbebouwde Veerpolder

gemeente-archief



1987 Kegge-Stastokviaduct

gemeente-archief



1994 Veerplas

gemeente-archief



1998 IKEA en station Spaarnwoude

2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

2.1 Historische ontwikkeling

Haarlem Oostpoort is sinds de aanleg van de trekvaart onderdeel geweest van een belangrijke transportcorridor en entreegebied van Haarlem 'avant la lettre'. Het gebied fungeerde lange tijd als doorvoerplek maar sinds de aanleg van de viaducten Stastok en Kegge, vestiging van enkele grote bedrijven (waaronder IKEA) en de aanleg van het station, ook steeds meer als eindbestemming.

Van veenontginning tot elektrische tram

De verkavelingsstructuur van het veenlandschap is gericht op oudere pré-stedelijke elementen in het landschap, zoals de Oude Haarlemmerweg (Oudeweg) en watergang het Vuilrak richting Penningsveer. Deze zijn in de 20e eeuw aangepast om plaats te maken voor de bedrijventerreinen. Ten behoeve van waterberging en recreatie is de Veerplas aangelegd, waardoor het overgebleven veenlandschap met de kenmerkende radiale waaierverkaveling alleen nog langs de rand en aan de overzijde van de Binnenliede waarneembaar is. De aanleg van de Stelling van Amsterdam heeft ook invloed gehad op de cultivering van het open landschap vanaf de oostzijde van het water.

Het gebied kent twee sterk structurerende elementen die parallel lopen in het landschap: de Amsterdamsevaart (sinds 1631) en de spoorlijn (sinds 1832). Tezamen met de uitbreiding van de weg hierlangs en tussen 1904 en 1957 ook een elektrische tram, werd deze oostwestelijke lijn in het landschap een steeds bredere grens tussen noord en zuid. Een aftakking van het tramspoor langs de Amsterdamsevaart liep tussen 1900 en 1940 naar het zuiden, langs de Joodse begraafplaats, en bepaalde mede de structuur en opzet van de Parkwijk en de Zuiderpolder.

Van de ontwikkelingen in de afgelopen tien eeuwen zijn nog vele structuren en elementen in Oostpoort en omgeving zichtbaar. Delen hiervan kunnen geïntegreerd of opgewaardeerd worden in de gebiedsontwikkeling. In de tabel zijn de ontwikkelingen benoemd die plaats vonden in en rondom het Oostpoortgebied in het (toen nog) open veenweidegebied. Op de kaart met de situatie van 1950 zijn nagenoeg nog alle genoemde elementen te vinden.

10e - 13e eeuw: ontginning veengronden, resulterend in kenmerkend slagenlandschap (thans veenweidegebieden), zoals de Veerpolder.

1521: aanleg vaste verbinding ter plaatse van het huidige Penningsveer over rivier de Liede. Tot die tijd was ter plaatse een veer. De route tussen Haarlem en Amsterdam via Penningsveer, Spaarnwoude, Halfweg en Sloterdijk was de kortste verbinding over land met Amsterdam. De Oudeweg (toen "Oude Haarlemmerweg") was de verbinding naar Haarlem.

1631: start dienst trekschuiten tussen Haarlem en Amsterdam (eerste trekvaart in Holland).

1762: Jaagpad langs de trekvaart krijgt wegverharding: ontstaan van de Haarlemmerweg. De trekschuit was de meest comfortabele en regelmatige vorm van transport in de 17e en 18e eeuw.

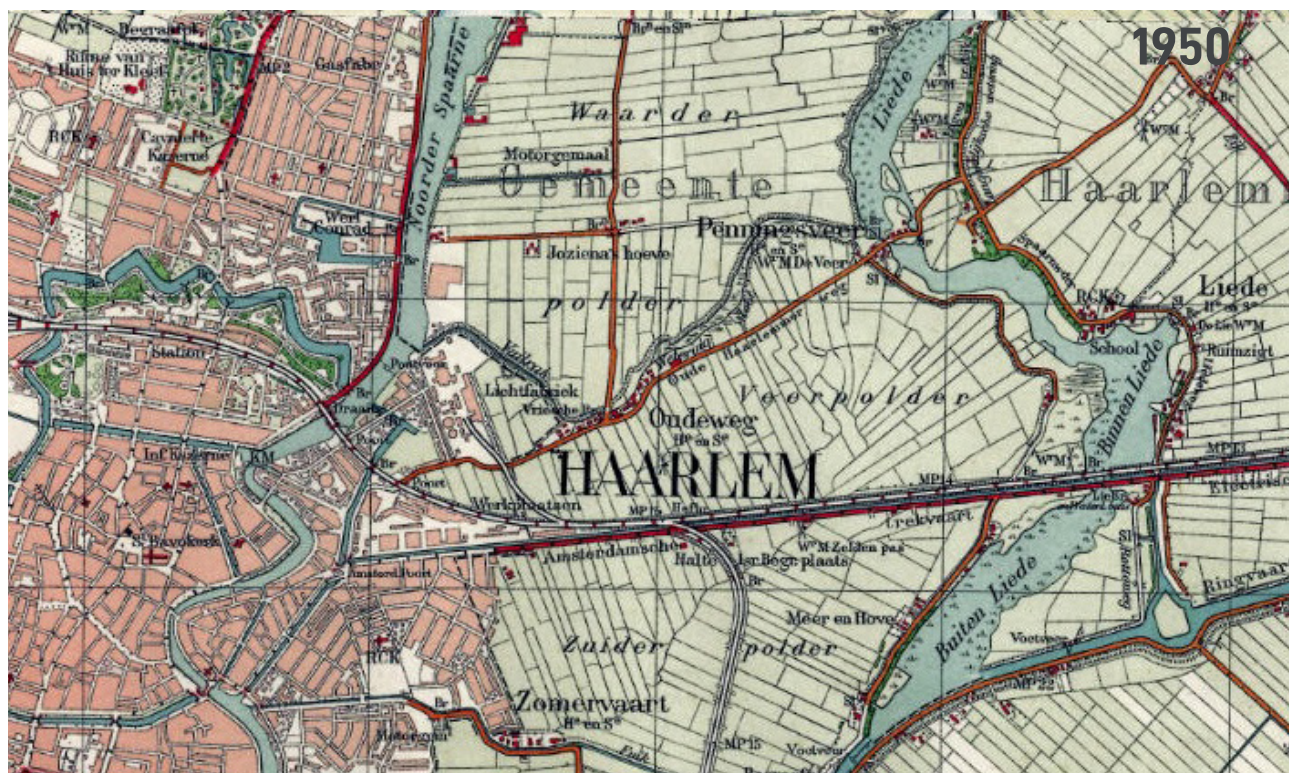
1839: start treindienst Amsterdam en Haarlem (eerste Nederlandse spoorlijn). De trekschuit legde het af tegen de snellere trein. Regelmatig scheepvaartverkeer eindigde in 1883.

1901: in gebruik name Fort bij Penningsveer en Fort bij de Liebrug (Stelling van Amsterdam). Oostpoort ligt binnen de schootcirkels en inundatiegebieden van deze forten.

1904 - 1957: elektrische tramlijn Amsterdam (Spui) - Haarlem (Tempeliersstraat) - Zandvoort. De lijn liep tussen trekvaart en Haarlemmerweg en behoorde tot de belangrijkste en drukste interlokale tramlijnen van Nederland. Vanaf 1957 is dit buslijn 80 geworden.

1912 - 1935: stoomtreindienst Aalsmeer - Haarlem over huidige Meerspoorpad. Deze lijn kruiste de elektrische tram gelijkvloers bij het nog bestaande Station Rijksweg (westzijde Oostpoort). De lijn loopt langs de toen al aanwezige Joodse begraafplaats (1877).





Op de kaart 1950 zijn alle belangrijke structuren vanaf de 10e eeuw tot WOII nog te vinden.



Op de kaart 1970 staat de planmatige verstedelijking van Haarlem in oostelijke richting (Waarder polder en Parkwijk).

2. AMBITIE: EEN NIEUWE STADSENTREE

Kadaster



Op de kaart 1990 is de Oudeweg verbonden aan de N200 en ter plaatse van Oostpoort het zandpakket voor verdere verstedelijking, de beginbebouwing van Zuiderpolder is zichtbaar.

Kadaster



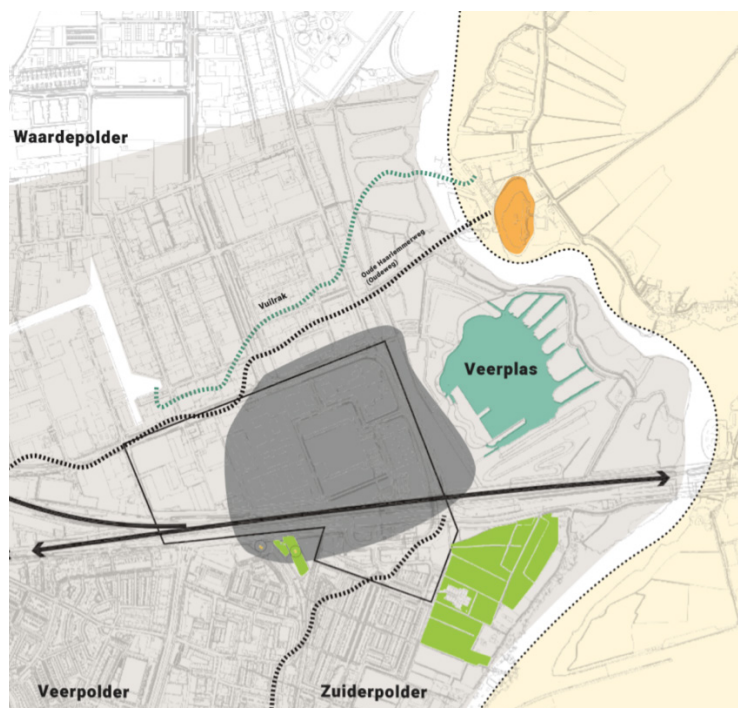
Op de kaart 2010 zijn gebouwen van Ikea en Teva en het station Spaarnwoude zichtbaar, woonwijk Zuiderpolder is gebouwd. De Veerplas is aangelegd in lijn van oude waaierverkeveling.



Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) start in het groengebied ten oosten van de strook langs de Oudeweg



De grens van het cultuurlandschap de Stelling van Amsterdam, beschermd UNESCO werelderfgoed, ligt ten oosten van de Oudeweg



Archeologische kenmerken in Oostpoort

- Ruimtelijk / historisch waardevolle hoofdstructuren
- Ruimtelijk / historisch waardevolle hoofdstructuren uit het verleden
- Archeologisch monumenten
- Beeldbepalende panden (deels aangewezen als orde 2)
- Archeologische beleidskaart cat 2 : Bij bodenverstorende activiteiten van meer dan 500 m2 en dieper dan 30 cm maaiveld dient een waardestellend archeologisch rapport te worden overlegd
- Archeologische beleidskaart cat 4: Bij bodenverstorende activiteiten van meer dan 2500 m2 en dieper dan 30 cm maaiveld dient een waardestellend archeologisch rapport te worden overlegd



Een deel van Oostpoort valt onder de schootskringen van de forten van de Stelling van Amsterdam

2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

Snelle groei van de stad richting oosten

De Oostpoort ligt op het grensvlak van stad en veenweidegebieden. In feite ligt Oostpoort ook in het veenweidegebied, echter op een opgespoten zandlaag van 2 en deels 3 meter dik (zie hoofdstuk 5). De huidige situatie is een resultaat van snelle verstedelijking in de periode na 1955. In de periode tot 1975 is uitvoering gegeven aan een planmatige, oostwaartse aanleg en uitbreiding van het industrieterrein Waarderpolder, vanaf het gebied van de Lichtfabriek. In 1968 verschijnt het opvallendste gebouw: de 150 meter hoge PTT-zendmast.

Aan de zuidkant van de Oostpoort ontwikkelt zich de stad verder onder invloed van de stedelijke uitbreidingsplannen van onder andere L.C. Dumont met woonwijken die in verschillende periodes van de 20ste eeuw ontstaan. Het Meerspoorpad vormde tot de jaren negentig de nieuwe oostgrens van de stad (bouw Parkwijk). Later werd ten oosten daarvan de Zuiderpolder gebouwd. Deze woonwijk met circa duizend woningen heeft een stedenbouwkundige opzet waarbij de auto buitenom rijdt en de voetganger en fietser centraal door de wijk kunnen bewegen. Er zijn veel eengezinswoningen, waarvan een gedeelte is gerealiseerd met experimentele woningbouw. Pas toen de woonwijk klaar was zijn de kantoren en het station opgeleverd.

De uitbreiding van infrastructurele werken (verbreden N200, aanleg N205 en snelweg A9) leidt tot steeds meer verknoping van Haarlem in de regio, maar ook tot een toenemende barrièrewerking van infrastructuur. Het gebied Oostpoort kreeg daar een belangrijke plek in, als verbingszone van de (op een nieuw tracé aangelegde) Oudeweg naar de N200 en A9. Het sluitstuk van het gebied is het hoge verkeerstalud met fly-over tussen de Waarderpolder en het veenweidegebied. De huidige structuur van en gebruiksfuncties in de Oostpoort zijn gevormd in de periode 1985-2010. In die periode vestigen zich grote bedrijven als IKEA en Teva, en wordt in 1998 het station Haarlem Spaarnwoude aangelegd.

Archeologie in beeld

Oostpoort ligt binnen de strandvlakte tussen de strandwal van Spaarnwoude en de Haarlemse strandwal. Er zijn

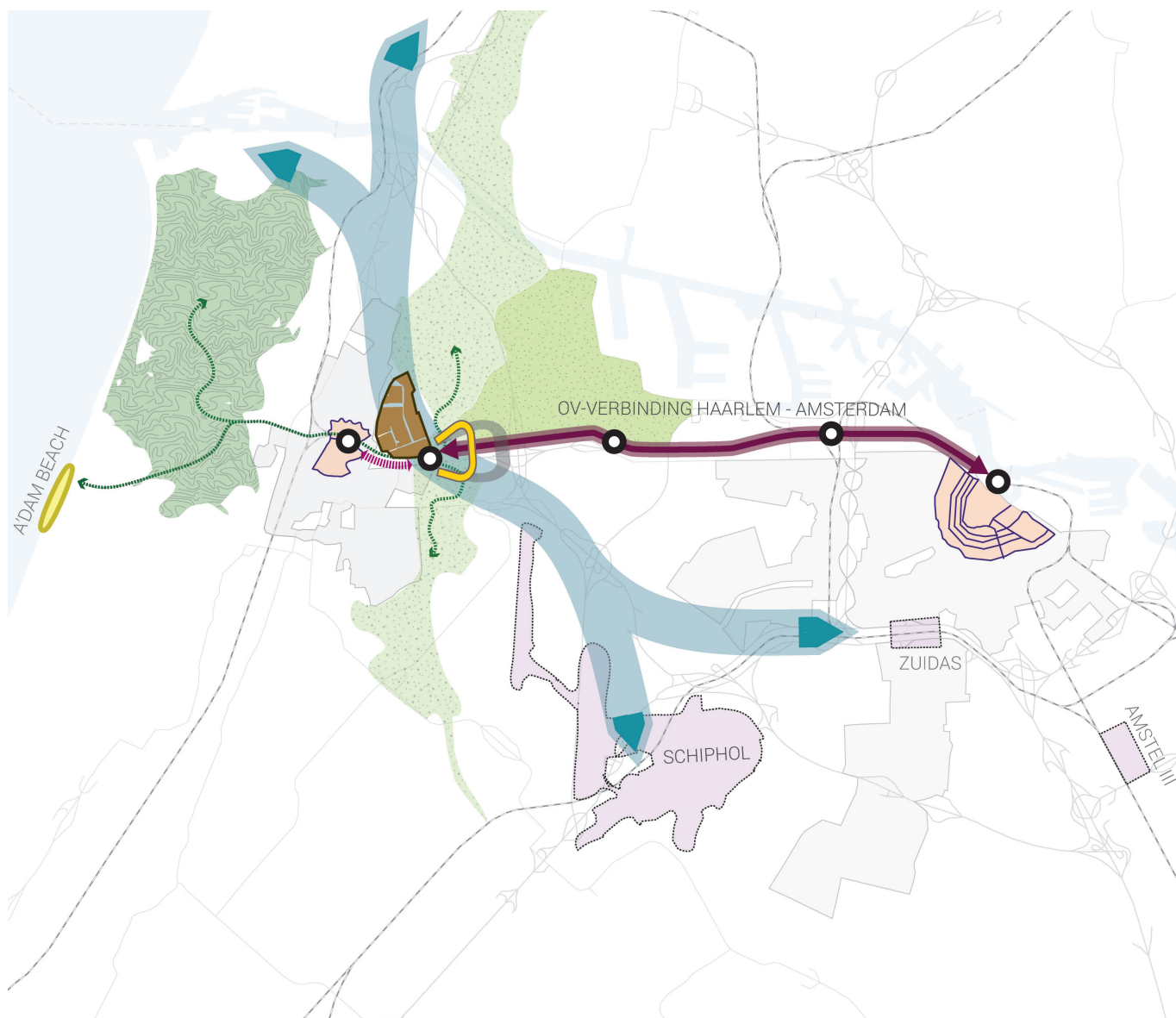
aanwijzingen dat tussen de strandwallen kleinere strandwallen en zandopduikingen (Oude duinafzettingen) hebben gelegen die voor menselijk gebruik geschikt waren vanaf circa 5200 jaar geleden. Bij onderzoek aan de Swensweg, ten westen van de IKEA, werd in de strandvlakte enig reliëf aangetroffen (Oude duinafzetting met potentieel archeologisch niveau).

In het noordelijk deel van de Zuiderpolder zijn aanwijzingen gevonden voor het gebruik van het veengebied op de strandvlakte (Bronstijd). Ook bewoningssporen uit de late middeleeuwen zijn daar aangetroffen, zoals resten van een 12e eeuwse boerderij. In de Veerpolder, ter hoogte van de kruising Bohnweg en Camera Obscuraweg, zijn ook resten van een boerderij uit de 12e eeuw gevonden. De sporen van de boerderijen bevonden zich direct op het veen en zijn verlaten na overstromingen aan het einde van de 12e eeuw.

Het uiterste zuidoostelijke deel van de Oostpoort grenst aan/valt binnen een Archeologisch Rijksmonument (532446). Hier worden bewoningssporen verwacht uit het middenneolithicum tot en met de midden ijzertijd (5200 tot 2250 jaar geleden). Bodemverstorende werkzaamheden dieper dan 30 cm beneden maaiveld zijn hier zonder een monumentenvergunning, verboden.

Binnen Oostpoort gelden twee beschermingscategorieën (zie Archeologische Beleidskaart). Het grootste gedeelte van de zone behoort tot categorie 2 (middelhoge archeologische verwachting), vanwege de verwachte kleine strandwallen en zandopduikingen, de bewoningssporen uit de prehistorie op het veen en bewoningssporen en huisplaatsen uit de late middeleeuwen. In deze zone kunnen ook resten, zoals beschoeiingen en kadewerken, verwacht worden die verband houden met de in 1631 tussen Haarlem en Amsterdam aangelegde trekvaart. Een klein gedeelte in het zuiden en het zuidoosten van de ontwikkelzone behoort tot de lagere categorie 4. Hier zijn geen aanwijzingen voor middeleeuwse huisplaatsen gevonden. De afdeling Omgevingsbeleid / Erfgoed van de gemeente heeft nadere gegevens, waaronder verkennend booronderzoek.





Strategische positie van Oostpoort in de Metropoolregio Amsterdam

2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

Cultuurhistorische waarden integreren

De overgang van Waarderpolder en Oostpoort naar het veenweidegebied is nu door de Oudeweg een rigide, rechte lijn in noord-zuid richting. Het is van belang dat bij ontwikkelingen in de stadsrand goed wordt beoordeeld hoe stad en landschap in elkaar overgaan. De beleving van de overgebleven verkavelingsstructuren in het veenlandschap is van waarde. Ook de zichtbare beleving van de stad vanuit het omringende landschap is van waarde. In het ontstane silhouet van de stad vanaf het open gebied ten oosten van de Waarderpolder beheerst een aantal hoge elementen het beeld; de toren Oostpoort Centre bij station Spaarnwoude, de IKEA reclamemast en de zendmast als veruit hoogste element in de omgeving. Tussen de laatste twee is in de verte nog de toren van de St. Bavo waarneembaar. Dit klassieke silhouet en beeldmerk van Haarlem is van waarde, maar is al enige tijd niet meer het hoogste oriëntatiepunt in de omgeving.

Ook wordt ook een overgang ontworpen naar de grootschalige stedelijke ontwikkeling uit de jaren 1985-2000. Het veenweidelandschap wordt als 'groene vingers' naar binnen gehaald. Separaat is een door de provincie en MRA ondersteund onderzoek gestart naar haalbaarheid van herstel van de trekvaart.

Het gebied ten oosten van de Oudeweg en de waterloop langs de Zuiderpolder maakt deel uit van de Stelling van Amsterdam. Dit is aangewezen als UNESCO werelderfgoed. Er zijn hier alleen nieuwe functies toegestaan als de kernkwaliteiten van de erfgoederen met uitzonderlijke universele waarden worden behouden of versterkt. Een voorbeeld hiervan is nieuwe zakelijke, maatschappelijke en publieke functies die onlangs zijn ontwikkeld in een aantal forten van de Stelling van Amsterdam. Rondom de forten lagen inundatievelden en de buitenste schootskringen van fort Penningsveer (rood op de luchtfoto op pagina 26) en fort aan de Liebrug (geel) lopen door Oostpoort. In de openbare ruimte zou dit op enerlei wijze zichtbaar gemaakt kunnen worden. Ten aanzien van bebouwing binnen de schootskringen dient daarnaast rekening te worden gehouden met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie van de Provincie. Het voormalige tracé van de stoomtreindienst Aalsmeer -

Haarlem is in gebruik als fietspad (Meerspoorpad) en kan doorgetrokken worden door het gebied Oostpoort naar de Waarderpolder.

Behoud waardevolle bebouwing en structuren nabij het plangebied

Monumenten

- Joodse begraafplaats (gemeentelijk monument, nummer 59-0223, Amsterdamsevaart 280, aanlegjaar 1885, bouwjaar kapel met reinigingshuis 1922-23)
- Terrein met bewoningssporen uit middenneolithicum tot en met middenijzertijd (archeologisch rijksmonument, nummer 532446, zuidelijk van Robertus Nurksweg en westelijk van Liewegje)

Beeldebepalende panden

- Woning (voormalig haltegebouw HIJSM, Amsterdamsevaart 274, bouwjaar ca. 1900, chaletstijl)
- Bewaarderswoning bij Joodse begraafplaats (Amsterdamsevaart 278, bouwjaar 1936)

Waardevolle structuren en gebieden

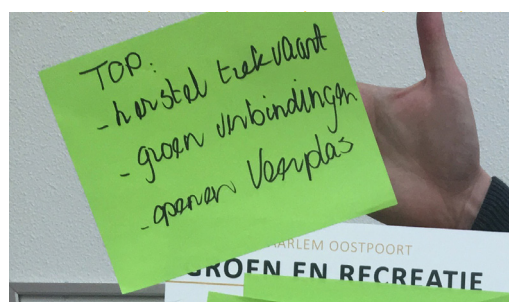
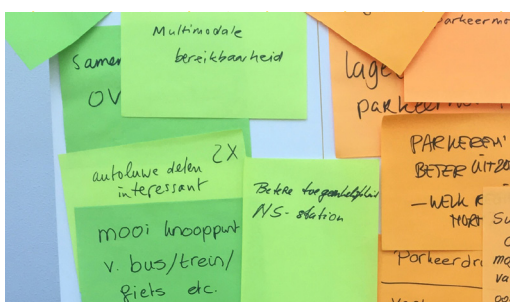
- Stelling van Amsterdam, UNESCO Werelderfgoed
- Polderlandschap met Oudeweg en Veerpolder

2.2 Oostpoort in de metropoolregio

De Oostpoort ligt - meer dan elk ander deel van Haarlem - in de directe invloedssfeer van de MRA. Haarlem als geheel is onderdeel van de westflank van de MRA, waarbij Oostpoort letterlijk het dichtst aangehaakt is op de MRA-ontwikkelingen. Het is benoemd als regionaal sleutelproject MRA, met kansen voor regionale oplossingen voor bijvoorbeeld wonen, kantoren en hotel en een metropolitane mobiliteitssprong. Als contrast tot de historische binnenstad presenteert Haarlem zich hier als innovatieve en duurzame stad, zichtbaar in de metropoolregio.

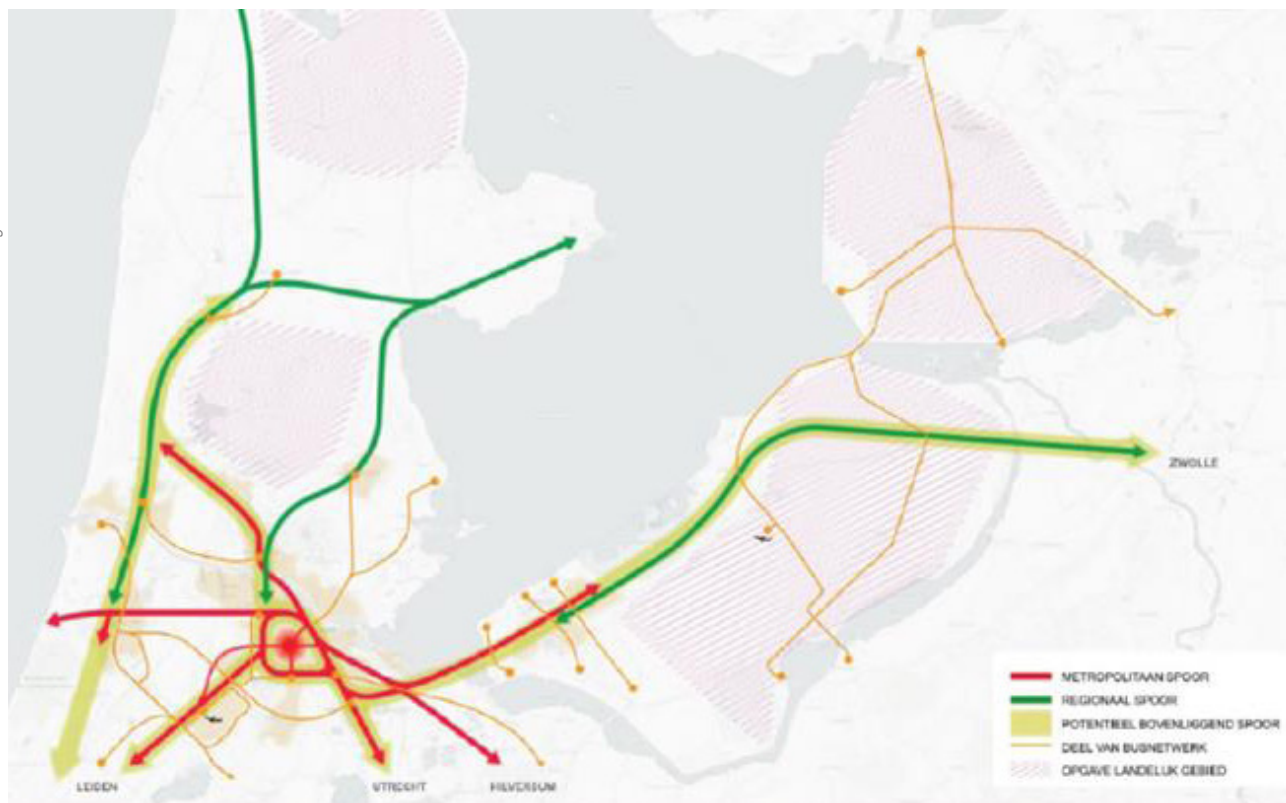
Positionering Oostpoort in metropoolregio

Uit de MRA Ontwikkelagenda Spoor (2015) blijkt dat de lijn Haarlem - Amsterdam nog is onderbenut in vervoerswaarde, bereikbaarheidskansen en



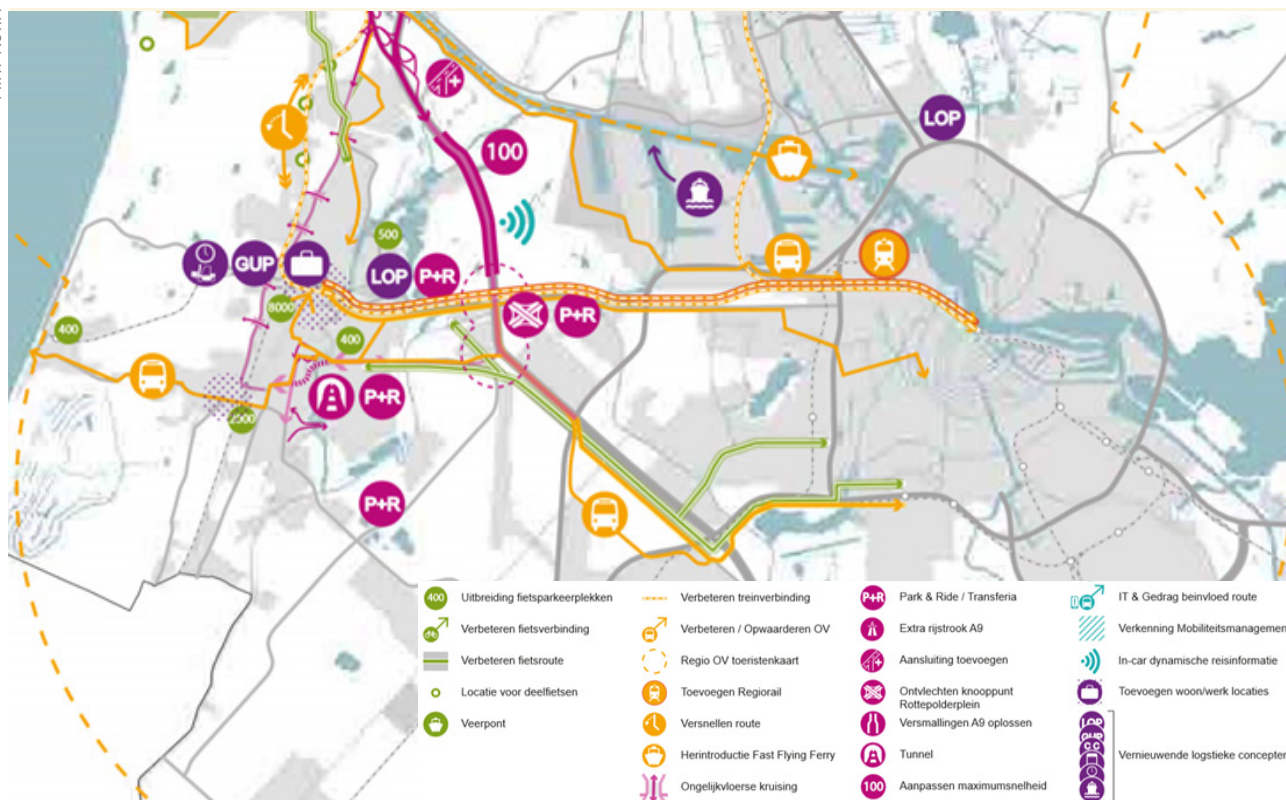
Regionale ambitie voor mobiliteit

Regionaal OV ambitiebeeld 2040



Spoor tussen Amsterdam en Haarlem, met Spaarnwoude als tussenstation, aangewezen als belangrijk metropolaan spoor in de regio

MIRT-NowA

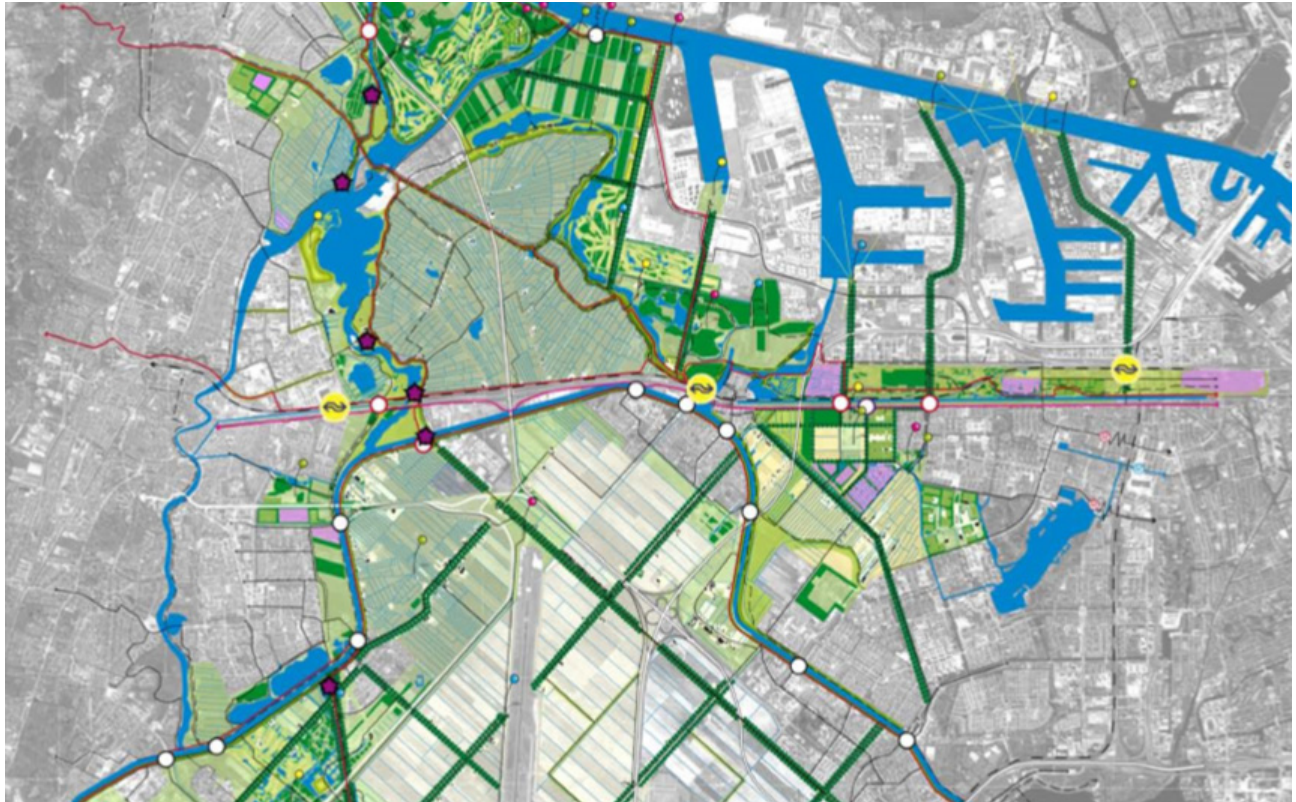


Station Spaarnwoude met belangrijke transferfunctie in de noordwestflank van de MRA

2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

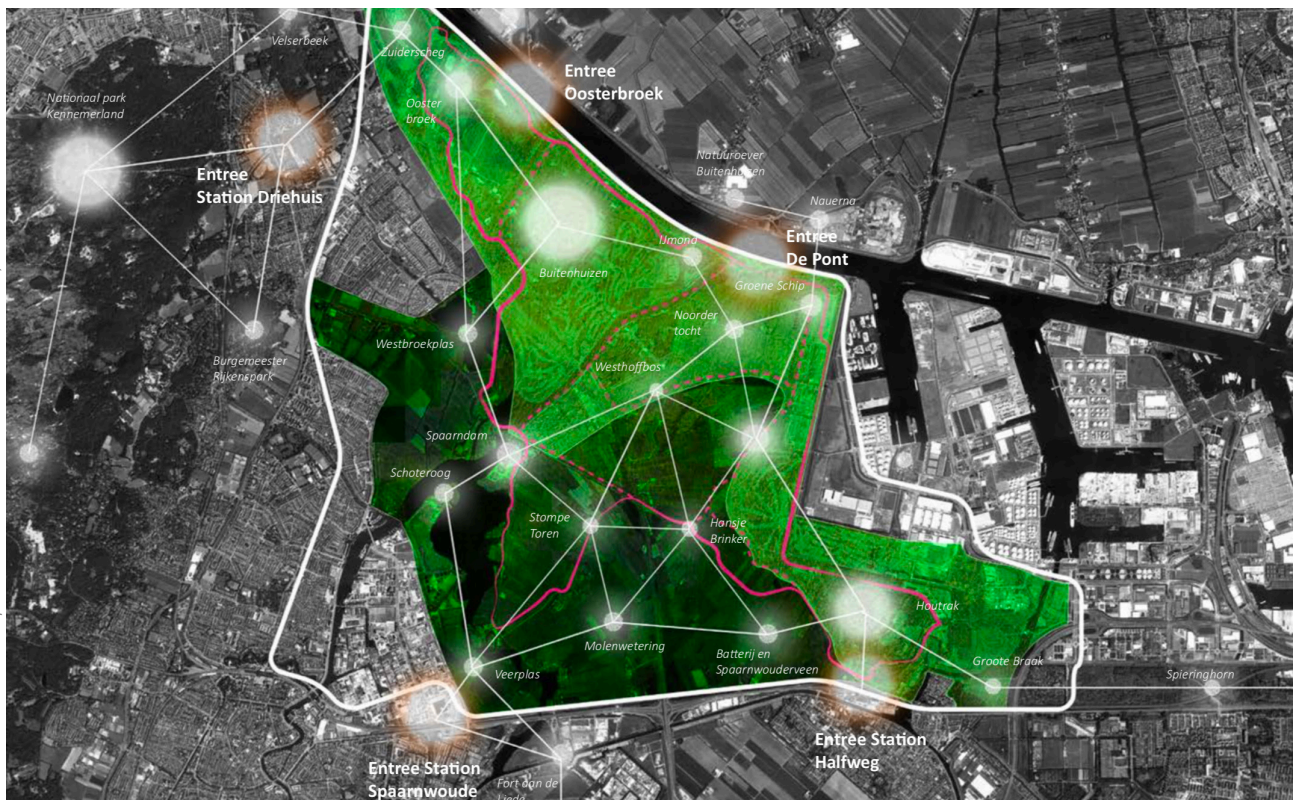
Regionale ambitie voor landschap

Groengebied Amsterdam - Haarlem visie 2040, provincie Noord-Holland

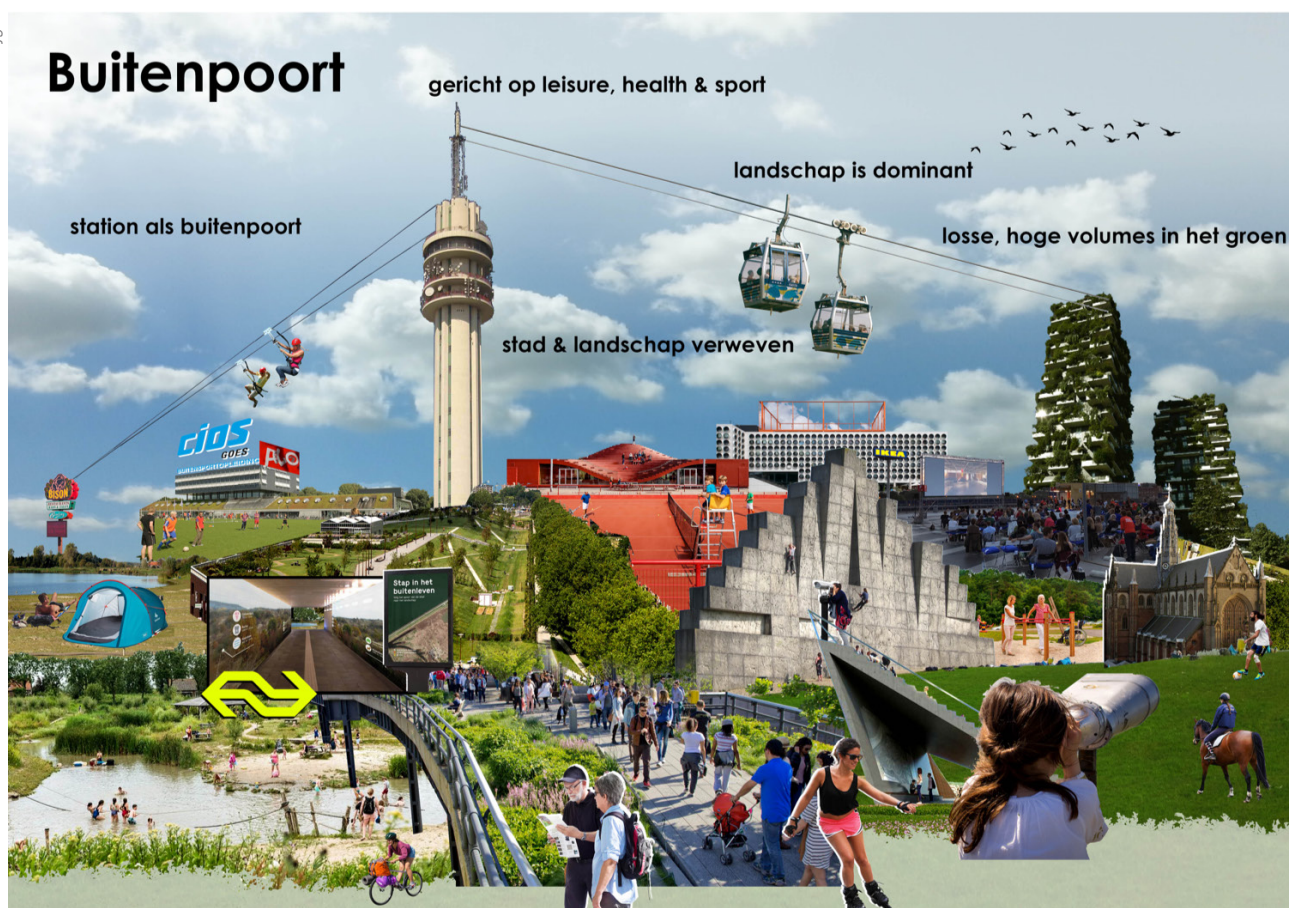


Groene ambitie Metropoolregio Amsterdam

Spaarnwoude Park - Recreatie Noord-Holland, Groundforce, Studio en UNStudio



Oostpoort als belangrijke entree tot het metropolitane Spaarnwoude Park



Impressie van mogelijke nieuwe identiteit: Oostpoort als toegangspoort naar het landschap



Impressie van mogelijke nieuwe identiteit: Oostpoort als innovatieve maakwijk

2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

corridorontwikkeling. Als ontwikkelopgave is genoemd het opwaarderen van het Hoogwaardig openbaar vervoer in de driehoek Haarlem - Hoofddorp/Schiphol - Sloterdijk. In een vervolgstudie (Regionaal OV Ambitiebeeld 2040, 2016, i.o.v. Platform Bereikbaarheid MRA) is als denkrichting beschreven de lijn op te waarderen tot een metropolitaan spoor, als een van de zes spoorradien vanuit Amsterdam de Randstad in.

Het Rijk werkt via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) samen met decentrale overheden aan investeringen in ruimtelijke projecten en programma's. Een van de deelgebieden is NowA, de Noordwestkant van Amsterdam, waaronder Haarlem valt (zie uitsnede kaartbeeld).

Hier zijn diverse bereikbaarheidsopgaven en hieraan gerelateerde ruimtelijke opgaven:

1. Afstemmen bestaande en nieuwe woon- en werklocaties met bereikbaarheidsopgaven;
2. Verbeteren ketenmobiliteit (auto-trein-OV-fiets) en stimuleren alternatieven voor auto;
3. Aanpassingen aan (weg)infrastructuur;
4. Innovatieve oplossingsrichtingen - Smart Mobility.

In het NowA-rapport (2017) is het verband tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit uitgewerkt en een analyse uitgevoerd aan de hand van drie ontwikkellocaties, waaronder Oostpoort en omgeving. Hierin is aangegeven dat Oostpoort veel kansen biedt als locatie voor verdichting rondom het station en wordt daarbij programmatisch uitgegaan (MIRT-NowA) van uitwerkingen voor P+R functies, waaronder 800 fietsparkeerplaatsen en vernieuwende logistieke concepten.

Voor Oostpoort is het van belang (aan te haken op) het onderzoek naar verbetering van de doorstroming op het Rottepolderplein en het effect daarvan op Oostpoort. Daarnaast zijn verbeteringen op de Kennemerlijn (traject Corridordialoog Kennemerlijn) en de aanpak van de Velservoog (ook A9) een uitvloeisel van MIRT-NowA en van invloed op Oostpoort.

Positionering in landschap Spaarnwoude

Voor het naastliggende veenweidegebied stelt gebiedsbeheerder recreatieschap Spaarnwoude een visie op voor 'Spaarnwoude Park 2040'. Die visie heeft als doel om nieuwe beleidsrichtingen en accenten van de Provincie Noord-Holland en MRA op gebiedsniveau tot uitdrukking te brengen en om al bestaande plannen (zoals visie Groengebied Haarlem- Amsterdam 2040) om te buigen naar een actiegericht kader. Een van de belangrijkste aandachtspunten is de recente provinciale aanwijzing van o.a. het gebied rondom de Veerplas als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Op basis van deze visie zal worden gewerkt aan een betere aanhaking op het stedelijk gebied (vooral voor langzaam verkeer) en de verdere ontwikkeling als centraal recreatiegebied binnen de groeiende MRA. Natuur- en recreatieontwikkeling lopen daarin meer samen op, afgestemd op allerlei ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid, economie, mobiliteit, cultuurhistorie en toerisme.

De plannen voor Oostpoort en Spaarnwoude Park grijpen in elkaar. Dit biedt kansen voor het samen optrekken in het project Buitenpoort (zie hoofdstuk 5), het verzachten van de harde grens tussen de gebieden, voor hoogwaardige loop- en fietsroutes vanuit Oostpoort het landschap in, mogelijkheden voor horeca, evenementen en festivals. Vanuit recreatief-landschappelijke context is Oostpoort een van de entrees naar de leisure- en gebruiksfuncties in Spaarnwoude, welke voorzien in een stedelijke en regionale behoefte. Oostpoort zit vol kansen om vorm te geven aan verbinding en een veel natuurlijker overgangsgebied tussen stad en land.

2.3 Identiteit: nu en in de toekomst

Oostpoort nu

De Oostpoort is nu nauwelijks nog een bestemming. Het is een infrastructureel gebruiksgedebied (doorstroming, parkeervlaktes, vrachtwagentrailers, transit op OV, snelfietsroute). Er zijn twee zakelijke doelbestemmingen en één grote vestiging voor perifere detailhandel. De zakelijke bestemmingen zijn het bedrijf Teva en enkele kantoorfuncties aan de zuidzijde. Ikea is een grote





Impressie: de nieuwe identiteit van Haarlem Oostpoort

2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

publiekstrekker en daarmee momenteel de enige functie - uit stedelijk en regionaal perspectief gezien - om naar het gebied toe te komen. Het gebied is puur functioneel ingericht, grotendeels verhard en niet aantrekkelijk. De openbare ruimte is gericht op de auto en er is nog ruimte op kavels die wachten op invulling of herbestemming (Joh. Enschedé). Langs het spoor liggen slecht onderhouden watergangen. De relatie met het pal ernaast gelegen, fraaie buitengebied met recreatieplas is ondermaats.

Tafelgesprekken over toekomstige identiteit

In november 2018 is tijdens een vijf 'tafelgesprekken' met Alliantiepartners (zie hoofdstuk 1) onder andere gesproken over de mogelijke toekomstige identiteit van de Oostpoort. Dit is gedaan rond vijf thema's: stedelijke ontwikkeling, werken en bedrijven, mobiliteit en reizigers, wijken en bewoners en groen en recreatie. Tijdens de bijeenkomsten is uit meer dan honderd beelden een top 5 gekozen. De 5 afbeeldingen zijn in de teksten hieronder opgenomen.

Bestemming op zich, aansluiting op de omgeving
De uitdaging is dat de Oostpoort een plek op zich wordt, waar het aantrekkelijk is heen te gaan en waar mensen graag komen wonen of werken. Een gebied met levendigheid langs routes met kleinschalige menging in 'plinten' van gebouwen en een prettige inrichting. Een nieuw stedelijk gebied waar bestaande omliggende functies en gebouwen goed in worden opgenomen (met name Ikea, Johan Enschedé en Teva) en vloeiend doorloopt naar de bestaande wijk Zuiderpolder. Waar veel aandacht komt voor verbindingen alle kanten op, voor ontmoeting, groen, mengen en stapelen. Het gebied wordt een kruispunt van 'lange lijnen' voor de fiets. Bewoners van de Zuiderpolder hebben meer en veilige routes naar het station en het groen en kunnen gebruik maken van de nieuwe voorzieningen aan weerszijde van het spoor.

Poort van Business Park Waarderpolder

Oostpoort is ook het entreegebied voor Business Park Waarderpolder. Toevoegen van nieuwe economische belangen en nieuwe energie met hoge doelstellingen in werkgelegenheid, ruimtelijke kwaliteit en op bedrijven en bewoners gerichte voorzieningen, leidt tot een stijging van de economische waarde van de Waarderpolder als geheel.

In de Oostpoort is het werken zichtbaar aanwezig en een representatieve plek voor de meer arbeidsintensieve bedrijven. Sommige bedrijven uit de Waarderpolder zullen de kans grijpen om te profiteren van de functiemenging en de goede OV-bereikbaarheid en zich hier vestigen. Oostpoort is een kansrijk gebied voor verdichting op arbeidsplaatsen en bovendien de beste plek in Haarlem om acquisitie te plegen op vestigingen van nationale allure, als onderdeel van het hoogwaardig netwerk in de MRA. Daarmee stijgt de vervoerswaarde voor een nieuwe sterke HOV-as tussen Haarlem Oost en Amsterdam Zuid.

Wonen

De bijzondere ligging van het gebied maakt dat de ontwikkeling van woningen, als onderdeel van een gemengd milieu, extra aandacht vergt. Nu is hier nog geen woonfunctie en de aansluiting op de wijk Zuiderpolder zal versterkt moeten worden, voor sociale cohesie en locaties met voorzieningen (m.n. scholen en winkels). Vanwege de aanwezige bedrijven, de spoorweg en Amsterdamsevaart vergt dat extra inspanning in ontwerp en verbinding. Dat betekent ook dat het gebied voldoende eigen kracht moet ontwikkelen om als gemixt woongebied te kunnen slagen.

In april 2019 is een concept woonstudie voor de 8 ontwikkelzones opgesteld. De basis van die studie is een leefstijlenprognose 2020-2040 van bureau ABF. In de studie zijn de wensen van allerlei doelgroepen verder uitgewerkt, op het gebied van de woning, wijk en buurt en (HOV-)mobiliteit. In de woonstudie is rekenkundig de verdeling van de doelgroepen tussen zones en per zone verder uitgesplitst. In een voorzieningenstudie die tegelijk met de woonstudie is opgesteld wordt voor elke zone specifiek aandacht gevraagd een deel van de woningen te bouwen als zorgwoningen. Dat zijn woningen die het mogelijk maken langer thuis te kunnen wonen (vergrijzing) en woonvormen met een zorg- of maatschappelijk kenmerk.

In hoofdstuk 6 wordt verder ingegaan op de programmatische invulling in Oostpoort voor werken, wonen en voorzieningen.



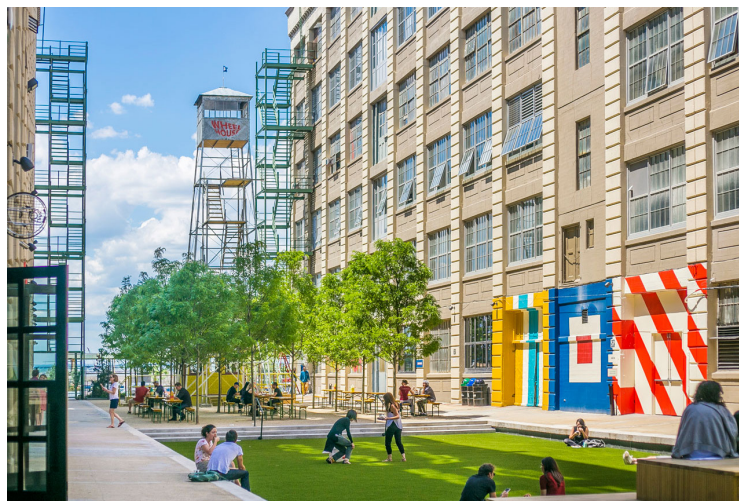
STEDELIJKE ONTWIKKELING

Oostpoort wordt een bestemming op zich door een combinatie van een interessant woonmilieu, werk en ontmoeting, gemengd met volume-shoppen (Ikea), hotel en congres, daghoreca, sport en mogelijk onderwijsfuncties (triple helix). Het gebied wordt extra bijzonder met een iconisch landmark, een markant gebouw, of ensemble, met bijzondere functies en hoogwaardige architectuur. Door de lat hoog te leggen en verbinding te leggen met Amsterdamse koplopers en iconen (hoofdkantoren, wereldmusea, hoger onderwijs) voor nevenvestigingen, kan er een vliegwiel ontstaan voor gebruikers en functies die er anders wellicht minder snel op af zouden komen.



WERKEN EN BEDRIJVEN

In de Oostpoort wordt ruimte geboden voor het doorontwikkelen als intensieve werkzone in het kader van de Groei van Haarlem. Hier kunnen 'stapelbare' werkfuncties ontstaan in een moderne campusachtige omgeving. Dit kan in zowel de Oostpoort als onderdeel van het gemengd woon-werkprogramma als langs de Oudeweg. Hoe dichterbij het station hoe meer wonen en werken op een flexibele en vanzelfsprekende manier met elkaar worden gecombineerd. Integratie van bestaande en nieuwe werkfuncties in de gebiedsontwikkeling door gebruik van de 'plinten' van hoogbouw of kleinschalige werkfuncties, verspreid tussen woningbouw. Levendigheid ontstaat langs routes met kleinschalige menging in 'plinten' van gebouwen.



WIJKEN EN BEWONERS

In Oostpoort komen woningen voor allerlei doelgroepen. De nadruk ligt op bewoners die kiezen voor een optimaal bereikbare plek, met een duurzame en hoogstedelijke sfeer met landschap dichtbij. Gezien de hoge dichtheid, ligt de nadruk op appartementen en voor een deel grondgebonden stadswoningen in de onderste lagen van grotere bouwblokken. Daarbij wordt gerekend op bewoners die bewust profiteren van de ligging naast het station. In het gebied worden aantrekkelijk groen en kleinschalige voorzieningen geïntegreerd in de nieuwe gebiedsontwikkeling, met ruimte voor ontmoeting voor bestaande en nieuwe bewoners en bezoekers van het gebied.



GROEN EN RECREATIE

De stedenbouwkundige opzet is een compact hoogstedelijk ensemble, ingepast in de skyline tussen Oostpoort Centre en KPN-toren. Tezamen versterkt dit het beeld van een entreegebied. Er komt een sterke zichtlijn naar het groene landschap, met aantrekkelijke wandel- en fietsroutes vanuit Oostpoort. De bouwblokken krijgen een onderscheidend ontwerp in blokken, korrel en hoogte en begeleiden zichtlijnen naar de Bavokerk en naar het landschap van Spaarnwoude. Natuurinclusieve architectuur is uitgangspunt. Deze opzet en een flexibele invullingen per kavel geven de mogelijkheid dit gebied in meerdere jaren evenwichtig te laten groeien tot een toplocatie voor wonen en werken.



MOBILITEIT EN REIZIGERS

In Oostpoort komen voor werknemers, bezoekers, reizigers en bewoners diverse mogelijkheden waarmee ze dagelijkse taken of wensen kunnen doen op weg naar werk, school of huis. Voorbeelden zijn gemakswinkels, kinderopvang, zorgcentrum, fitness, sport en een brasserie/meetingpoint. De voorzieningen en een nieuwe, aantrekkelijke openbare ruimte met buurtplein en speelruimte rondom het station, stimuleren informele ontmoetingen. De inwoners en werknemers in Oostpoort zorgen voor meer draagvlak voor bestaande voorzieningen in Haarlem Oost. Gezinnen in Oostpoort kunnen hun kinderen op de basisscholen in Oost aanmelden en dagelijkse levensbehoeften halen op het vernieuwde Beatrixplein. Het station wordt meer westwaarts verplaatst, aan een levendig plein met compacte, stedelijke bebouwing en met goede integratie van loop- en fietsroutes en andere OV-voorzieningen (bus en P+R).

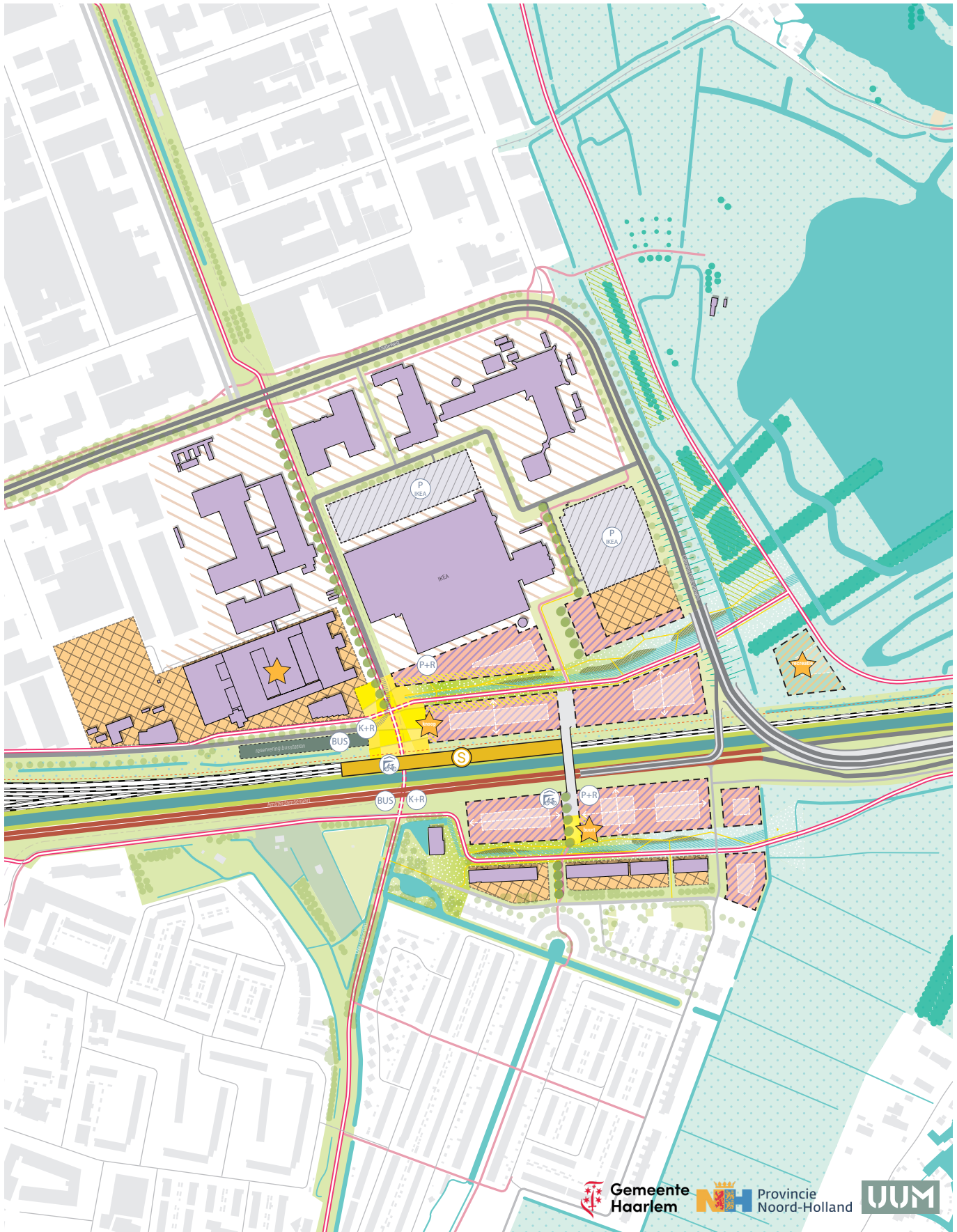






3. VISIE OP HOOFDLIJNEN

Deze Ontwikkelvisie biedt een ambitieus én realistisch perspectief op de ontwikkeling van Haarlem Oostpoort. Een strategische visie met in de basis twee robuuste raamwerken die ruimte geven aan een open en flexibele invulling met een divers programma voor stedelijke ontwikkeling. In dit hoofdstuk zetten we de essenties van de visie op een rijtje. Integraal en duurzaam.



Ontwikkelvisie voor Haarlem Oostpoort

3. VISIE OP HOOFDLIJNEN

LEGENDA

Raamwerk voor mobiliteit

-  Hoofdweg
-  Ontsluitingsweg
-  Herprofilering Amsterdamsevaart
-  Fly-over / viaduct
-  Parkeren IKEA
-  Kiss & Ride
-  Park & Ride
-  Snelfietsroute
-  Verbinding langzaam verkeer, shared space
-  Fietspad
-  Gebouwd fietsparkeren
-  Station
-  Reservering busstation
-  Mogelijke reservering lightrail
-  Reservering spoorverdubbeling

Casco van groen, water en landschap

-  Liedeland
-  Ecologische verbinding langs spoor
-  Bomen
-  Groene scheg
-  Water
-  Haarlemmertrekvaart
-  Talud
-  Stationsplein
-  Voetgangersdek
-  Langzaamverkeer routes
-  Herbestemming van bouwvlak gemengd naar groen

Duurzame stedelijke ontwikkeling

-  Ontwikkelveld
-  Zoekgebied functiemenging
-  Zoekgebied hotel/congres/sport/natuur
-  Zoekgebied intensiveren bestaande functies
-  Binnenhof
-  Informele verbinding voetganger
-  Voorzieningen
-  Publieksfuncties in 'plint'
-  Bestaande bedrijven

3.1 Strategische visie: ambitieus én realistisch

Een volwaardig stuk stad

Deze Ontwikkelvisie geeft uitdrukking aan de gedeelde ambitie om het stationsgebied Haarlem Spaarnwoude te ontwikkelen tot een aantrekkelijke, nieuwe entree van de stad. De inzet is gericht op het maken van een volwaardig nieuw stuk stad: intensief en compact bebouwd, met een rijke menging van woon- en werkfuncties, met diverse voorzieningen. Met een bijzonder goede bereikbaarheid met diverse modaliteiten en in een groene, landschappelijke setting.

Bestaande situatie als uitgangspunt

Dit gaat natuurlijk niet van vandaag op morgen. Deze strategische visie zet de lijnen uit voor de gebiedsontwikkeling op lange termijn, waarbij we ons rekenschap geven van de huidige, historisch gegroeide situatie. Dit stelt stevige randvoorwaarden aan de (on)mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling. Nu hanteren wij een brede opvatting van stedelijke ontwikkeling, dus als menging van wonen, werken en voorzieningen. Het wonen is hierin de meest kwetsbare functie, die op lang niet alle plekken markteconomisch of milieutechnisch wenselijk of bestuurlijk-juridisch haalbaar is.

Respect voor bestaande bedrijfsbelangen

Belangrijke randvoorwaarden komen voort uit het bestaande bedrijventerrein Waarderpolder aan de noordzijde van het spoor. Hier liggen belangrijke ruimtelijk-economische belangen van bestaande bedrijven, die perspectief willen houden op hun bedrijfsontwikkeling. De Waarderpolder is immers één van de grootste en belangrijkste bedrijventerreinen binnen de metropoolregio Amsterdam, met het meeste aantal arbeidsplaatsen per hectare. In Haarlem Oostpoort werken we aan goede en haalbare combinaties van woon- en werkfuncties, waarbij ook het bedrijfsleven nieuw perspectief kan krijgen in en om het knooppunt Oostpoort. Vooral voor bedrijven met een relatief hoog aantal werknemers of bezoekers, of bedrijven die zichzelf meer 'in de etalage' willen zetten van de nieuwe stadsentree.

Beperkingen door eigendom en milieucontouren

Praktische randvoorwaarden zijn er ook vanwege de eigendomsverhoudingen tussen privaat en publiek. De gemeente is niet overal privaatrechtelijk eigenaar van de gronden, en zal voor de lange termijn afhankelijk zijn van de medewerking van omringende private eigenaren en bedrijven. Met deze Ontwikkelvisie willen we ons goed verhouden tot grote bedrijven in de omgeving, zoals IKEA en Joh. Enschedé. Hetzelfde geldt voor de bestaande milieuhinderlijke bedrijven in de bredere omgeving, die



Selectie van door de Alliantiepartners gekozen kwaliteitsbeelden voor het thema mobiliteit

3. VISIE OP HOOFDLIJNEN

via juridisch vastgelegde milieucontouren restricties opleggen aan de gebiedsontwikkeling. In de praktijk zullen we naar maatwerkoplossingen zoeken om tot een goede integratie van woon- en werkfuncties. Vaak blijkt er meer mogelijk dan vermoed, zonder dat belangen geschaad worden.

Dit alles doet niets af aan de breed gedragen ambities die basis zijn voor deze Ontwikkelvisie. Deze visie is géén luchtkasteel of utopisch vergezicht. Integendeel, in de visie zetten we een ambitieus vergezicht neer voor de komende jaren, als basis voor duurzame gebiedsontwikkeling, met een gezond realisme voor de belangen en randvoorwaarden van de bestaande functies in het gebied.

3.2 Robuuste raamwerken en flexibele invulling

Flexibele visie die een tijd meekan

Deze ontwikkelingsvisie is gericht op duurzame gebiedsontwikkeling voor de lange termijn 2030. Als we kijken naar de snelheid waarop maatschappelijke, technologische en culturele ontwikkelingen zich voltrekken, is het zaak om een robuuste visie te ontwikkelen. Een strategische visie die een behoorlijke tijd meekan als richtinggevend kompas. Dit houdt in dat we in deze ontwikkelvisie niet alles gedetailleerd kunnen en willen vastleggen. Integendeel, de inzet van de visie is om de robuuste structuren te schetsen die dragend zijn voor de verdere stedelijke ontwikkeling.

Raamwerk voor mobiliteit

Deze Ontwikkelvisie vertrekt vanuit de basisgedachte om twee stevige raamwerken te ontwikkelen als drager voor verschillende stedelijke ontwikkelingen. Ten eerste gaan we uit van het raamwerk van mobiliteit en infrastructuur. Belangrijke verbindende lijnen in weg-, spoor- en fietsinfrastructuur vormen het raamwerk voor het 'snelle' gebruik in termen van mobiliteit en reizen. Dit raamwerk voor mobiliteit is de basis voor een flexibele en gefaseerde invulling van stedelijke ontwikkeling van verschillende bouwkavels in het gebied. De principes van transit oriented development (TOD) zijn leidend voor dit raamwerk: eerst ruimte voor voetgangers en fietsers,

daarna voor OV-mobiliteit en shared deelsystemen, en dan pas de auto aan bod. Deze basisprincipes bieden goede mogelijkheden om stedelijke ontwikkelingen te bundelen en te concentreren rond het station. Hierdoor wordt het knooppunt optimaal benut en ontstaat een aantrekkelijk stedelijk gebied rondom het station.

Casco van groen en landschap

Het tweede raamwerk of casco bestaat uit het netwerk van landschappelijke en groenstructuren. Dit vormt de basis voor de kwaliteit en verduurzaming van het gebied. Primair gaat het om het 'naar binnen trekken' van het waterrijke Liedelandschap en de ruimtelijke en functionele verbinding met het buitengebied van Veerplas en Spaarnwoude. Ook aan de zuidzijde van het spoor zijn er kansen om het landschap naar binnen te halen en te verbinden met de bestaande groenstructuren. Dit robuuste casco van groen en landschap biedt een ruimtelijk kader voor stedelijke ontwikkeling en voor divers 'langzaam' gebruik. De directe relatie tussen bebouwing en water, groen en landschap maakt recreatief gebruik mogelijk, biedt kansen voor verduurzaming en versterkt de aantrekkelijkheid als woonomgeving. De principes van ecologische systemen voor biodiversiteit (door eisen aan biotopen voor bepaalde fauna als gidssoorten) en principes van watersystemen (eerst vasthouden, dan bergen, tenslotte afvoeren) zijn leidend om tot een robuust casco van groen en landschap te komen.

3.3 Essenties van deze visie

Uitgaande van de beide ruimtelijke raamwerken, enerzijds voor mobiliteit en anderzijds voor groen en landschap, ontstaat een stevige drager voor de duurzame stedelijke ontwikkeling van Haarlem Oostpoort. In aanloop naar het opstellen van deze visie heeft een uitgebreide dialoog met alle Alliantiepartners en met de omringende buurten plaatsgevonden over de koers en kernpunten van de visie. Dit leidt tot een aantal basale essenties van deze visies, die breed gedragen wordt.





Selectie van door de Alliantiepartners gekozen kwaliteitsbeelden voor het thema groen en landschap

3. VISIE OP HOOFDLIJNEN

Hieronder volgt een korte opsomming van de essentiële kwaliteiten van deze visie. Gegroepeerd naar de beide ruimtelijke raamwerken en de stedelijke ontwikkeling als invulling hiervan. In de navolgende hoofdstukken worden de raamwerken en de stedelijke ontwikkeling meer in detail uitgewerkt en beargumenteerd. Essenties in overzicht:

Over het raamwerk voor mobiliteit (zie hoofdstuk 4):

1. Station westwaarts verplaatsen door 'omklappen' c.q. verlengen van de perrons; hierdoor ontstaat een meer centrale ligging (catchment area) van het station, met een nieuwe primaire toegang en kleinschalige voorzieningen.
2. Goede integratie van wandel- en fietsroutes met OV-voorzieningen (bus en P+R) in combinatie met een brede traverse voor langzaam verkeer. Sterk verbeteren van de wayfinding.
3. Betere langzaam verkeersverbindingen in noord-zuidrichting voor de omringende wijken om station en Waarderpolder te bereiken. Versterken van de regionale snelfietsroutes tussen Hoofddorp en IJmuiden (noord-zuid) en tussen Haarlem en Amsterdam (oost-west).
4. Integratie van de huidige verspreide bushaltes en reizigersvoorzieningen rond het station. Op Oostpoort meer ruimte geven voor het halteren en bufferen van bussen in plaats van op het busstation van stationsplein van Haarlem. Optimaliseren van het regionale busvervoer in noord-zuid richting tussen Waarderpolder, Parkwijk en Schalkwijk vanaf Oostpoort. Versterkt de knooppaarde.
5. Meer ruimte geven aan voetganger en fietser, en derhalve auto efficiënter inpassen. Ruimtebeslag van autoinfrastructuur beperken en optimaliseren: bijvoorbeeld door het Kegge-Stastokviaduct te versmallen en het profiel van de Amsterdamsevaart te herprofilen met minder rijbanen en een slanke oprit naar het viaduct.

6. Autoluw maken van het directe stationsgebied; auto eerder opvangen in parkeervoorzieningen. Zo mogelijk ook bestaande IKEA-parkeergarage verhogen en uitbreiden. Voetgangers en fietsers hebben het primaat in de directe woonomgeving.
7. Parkeren clusteren en zo mogelijk integreren, dubbel ruimtegebruik. Flexibel te transformeren naar woon- of werkfuncties. Een passend parkeerregime is nodig om het parkeren voor reizigers (P+R), parkeren voor bewoners, en parkeren voor bezoekers (m.n. IKEA) goed te organiseren.

Over het casco van groen en landschap (zie hoofdstuk 5):

1. Robuuste, landschappelijke scheg vanuit Veerplas naar station Spaarnwoude, met het doorbreken van het talud van de Oudeweg. Het Liedelandscap binnen halen. En behoud van de groenzones direct langs het spoor als waardevolle ecologische route de stad in.
2. Integratie van waterberging in de nieuwe ontwikkeling, zo mogelijk in combinatie met de ontwikkeling van de landschappelijke scheg. Afgraven van de eerdere ophoging van het terrein van de scheg voor vernatting en versterken van ecologische waarden. Natuurcompensatie.
3. Verbeteren van de waterhuishouding en -berging worden in relatie tot de Veerplas. Koppelen aan een goed peilbeheer voor verbeteren van de waterkwaliteit. Het watersysteem binnen de gebiedsontwikkeling inrichten op het vasthouden en bergen van water.
4. Minimaliseren van verharding in en om de groene zone, en inzet op natuurinclusief bouwen. Inzet op groene 'steppingstones' naar het groen. Rainproof maken van de bebouwing.
5. Profileren van de kwaliteiten van de 'Buitenpoort Spaarnwoude' op en rond het station, met informatie, educatie en zichtlijnen naar het landschap.





Selectie van door de Alliantiepartners gekozen kwaliteitsbeelden voor het thema duurzame stedelijke ontwikkeling

3. VISIE OP HOOFDLIJNEN

6. Benutten van de cultuurhistorische en archeologische waarden in het gebied, met name de ontginningslijnen, de historische waterstructuren en de forten van de Stelling van Amsterdam.
7. Betere verbindingen met de Veerplas en het omringende buitengebied ten behoeve van de recreatie. Terughoudend met grootschalige evenementen.

Over duurzame stedelijke ontwikkeling (zie hoofdstuk 6):

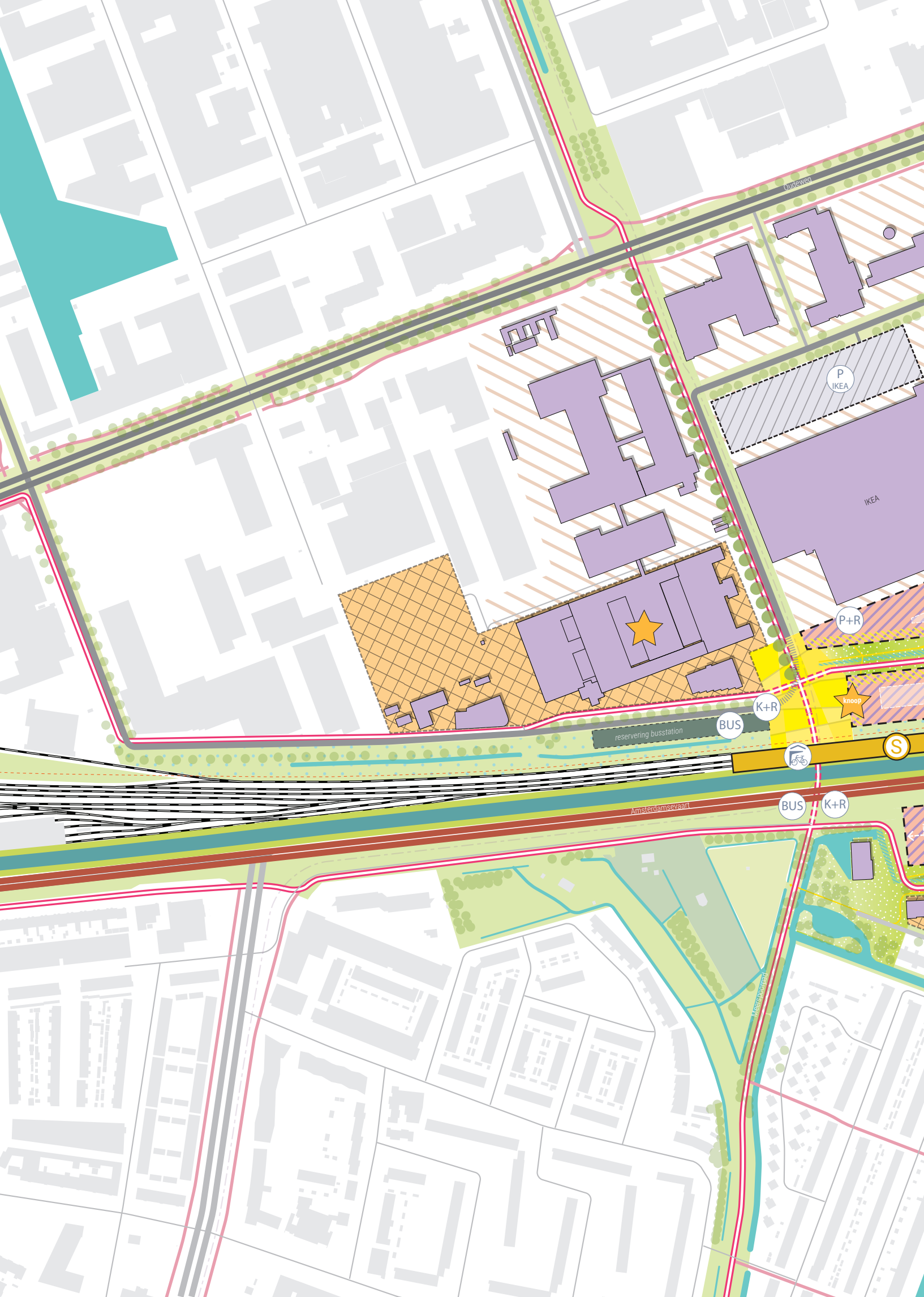
1. Inzet op compacte, stedelijke bebouwing, meer verdicht bij het station maar altijd met goede overgangen en aansluiting op de omringende bebouwing.
2. Stedelijke ontwikkeling primair aan de noord- en zuidzijde van het spoor, waarbij de zuidzijde zich goed leent voor wonen aansluitend op de omringende woonwijken. Vernieuwende werk- of leerwerkcombinaties zijn denkbaar in Joh. Enschedé, met op termijn ook woonfuncties.
3. Niet één enkel iconische landmark door een markant gebouw, maar door een ensemble of cluster van gemengde hoogbouw, met bijzondere functies (hotel?) of bijzondere architectuur. Bouwhoogte is maximaal circa 40 meter, vergelijkbaar met het gebouw Oostpoort Centre. Dit is de maximaal toegestane bouwhoogte in relatie tot het vliegverkeer van Schiphol.
4. Sterke menging van wonen met werkfuncties en voorzieningen. Levendigheid langs routes met

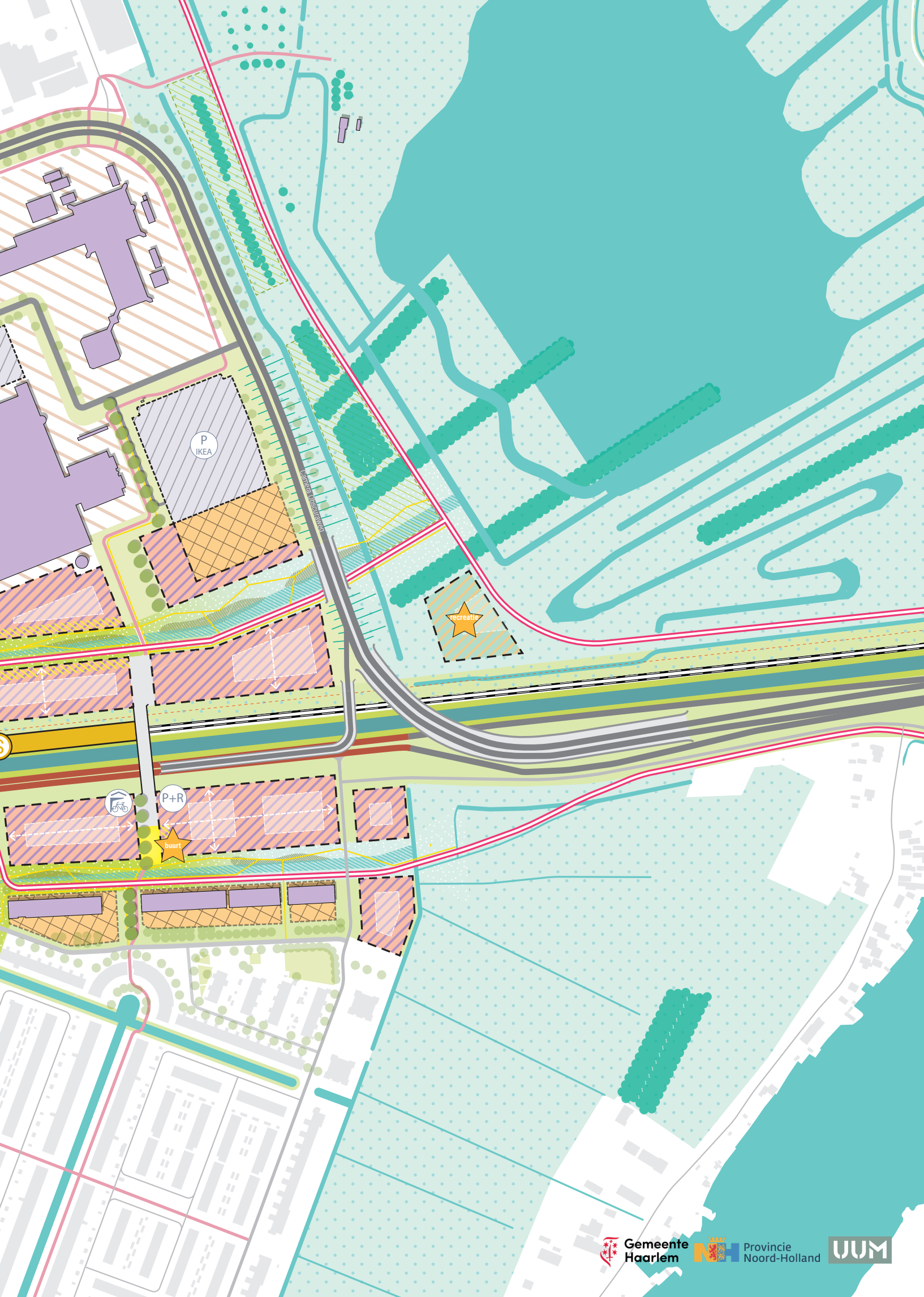
kleinschalige menging in 'plinten' (voorgevel begane grond) van gebouwen.

5. Integratie van bestaande en nieuwe werkfuncties in de gebiedsontwikkeling door slimme woon-werkcombinaties, en integratie van kleinschalige werkfuncties op de eerste verdiepingen, in de directe omgeving van het station. Mogelijk hervestiging van bestaande bedrijven van plekken elders in de Waarderpolder. Vrijkomende plekken herbenutten voor nieuwe bedrijven.
6. Circulaire en natuurinclusieve bouw, met kansen voor groen op daken en aan gevels, met bijzondere aandacht voor duurzaam waterbeheer en energie. Klimaatadaptatie is nodig in directe omgeving voor bestrijden van hittestress, en versterken van gezondheid, ontmoeten en spelen.
7. Integratie van maatschappelijke voorzieningen in de stedelijke ontwikkeling, zoals een dakpark, kleinschalige horeca of zorg- en sportvoorzieningen, voor versterking van de relatie met bewoners van omringende buurten en werknemers van bedrijven.

In de volgende hoofdstukken werken we deze voorgaande essenties uit voor achtereenvolgens het raamwerk voor mobiliteit (hoofdstuk 4), het casco voor groen en landschap (hoofdstuk 5) en de duurzame stedelijke ontwikkeling (hoofdstuk 6). De raamwerken en de stedelijke ontwikkeling kunnen feitelijk niet los van elkaar gezien worden. Het is de samenhang en wisselwerking tussen raamwerk en stedelijke invulling die de omgevingskwaliteit en de beleving van de gebiedsontwikkeling bepaalt.







Gemeente
Haarlem



Provincie
Noord-Holland







4. RAAMWERK VOOR MOBILITEIT

Het raamwerk voor mobiliteit sluit als vanzelfsprekend aan op lange lijnen in de directe omgeving en op de infrastructuur van stad en regio. Het gebied komt hiermee uit zijn isolement en wordt volwaardig onderdeel van de stad. Het samenhangende raamwerk voor mobiliteit zorgt voor een uitstekende bereikbaarheid en legt de basis voor de duurzame gebiedsontwikkeling van Oostpoort.



Ontwikkelvisie - raamwerk voor mobiliteit

4. RAAMWERK VOOR MOBILITEIT

In het gebied rondom het station wordt prioriteit gegeven aan het toevoegen en verknopen van een aantal lange fietsroutes met bestaande en nieuwe OV-verbindingen. (Deel)auto's worden op slimme plekken gestald en zijn te gast in het stationsgebied. Hiermee kan het gebied een bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie. Het raamwerk en het mobiliteitsprogramma zullen gefaseerd worden aangelegd. Hiermee wordt flexibiliteit gecreëerd en is ruimte voor onvoorziene ontwikkelingen in de toekomst. Het raamwerk voor mobiliteit bestaat uit de volgende onderdelen:

4.1 Langzaam verkeer

De voetganger centraal

In de directe stationsomgeving staat de voetganger centraal. Deze wordt zo soepel en veilig mogelijk gefaciliteerd naar de gewenste bestemming (woning, kantoor, bedrijf, winkel of station). Hierdoor is men minder geneigd de auto te nemen voor de kortere afstanden. Voor de noord-zuid-verbinding tussen Zuiderpolder en Oostpoort kan men gebruik maken van de bestaande traverse. Nu deze door ProRail wordt voorzien van liften ontstaat hier een aantrekkelijke en toegankelijke verbinding. Ook wordt gekeken naar mogelijkheden om deze te verbreden en vergroenen.

Daarnaast wordt een nieuwe verbinding voor langzaam verkeer (wandelen en fietsen) gerealiseerd in de vorm van een brug of tunnel tussen het Meerspoorpad en de nieuwe stationsentree. Het noordelijke ontvangsdomein zal gaan werken als Buitenpoort waarbij men op het perron het buitengebied al 'voelt'. Door middel van wayfinding zijn alle routes goed gemarkeerd en vormt de groene scheg een vanzelfsprekende route naar het buitengebied. Er zijn volop mogelijkheden voor een ontspannende 10.000 stappen-route, een hardlooperdijk of een wandeling met de hond. Ook wordt onderzocht of een nieuwe NS-wandeling kan worden gemaakt tussen de stations Spaarnwoude en Halfweg, zodat deze aansluit op de bestaande wandeling vanaf Sloterdijk.

De groene inrichting van de scheg nodigt uit tot verblijven, spelen, lopen en fietsen.

Aantrekkelijke fietsroutes

Bestaande en nieuwe routes worden met elkaar verknoot tot een logisch en efficiënt netwerk dat aansluit op de verbindingen naar de stad en het buitengebied. De hierboven genoemde brug of tunnel vormt een essentieel onderdeel van het raamwerk voor infrastructuur. Deze nieuwe noord-zuidverbinding tussen het Meerspoorpad en de Jan van Krimpenweg vormt een functionele verbinding tussen de verschillende wijken. Bewoners uit de Zuiderpolder kunnen makkelijk een boodschap doen in Oostpoort of bewoners van de Oostpoort brengen op een veilige manier hun kinderen naar school in de Zuiderpolder.

Daarnaast vormt het de ontbrekende schakel in de regionale snelfietsroute tussen de Haarlemmermeer en Haarlem-Noord, richting IJmuiden. Hierdoor wordt het voor werknemers uit Schalkwijk aantrekkelijker om de fiets te nemen naar hun bedrijf in de Waarderpolder. Nader onderzoek moet uitwijzen welk type verbinding het best voldoet: een brug of een tunnel.

Verbindingen oost-west

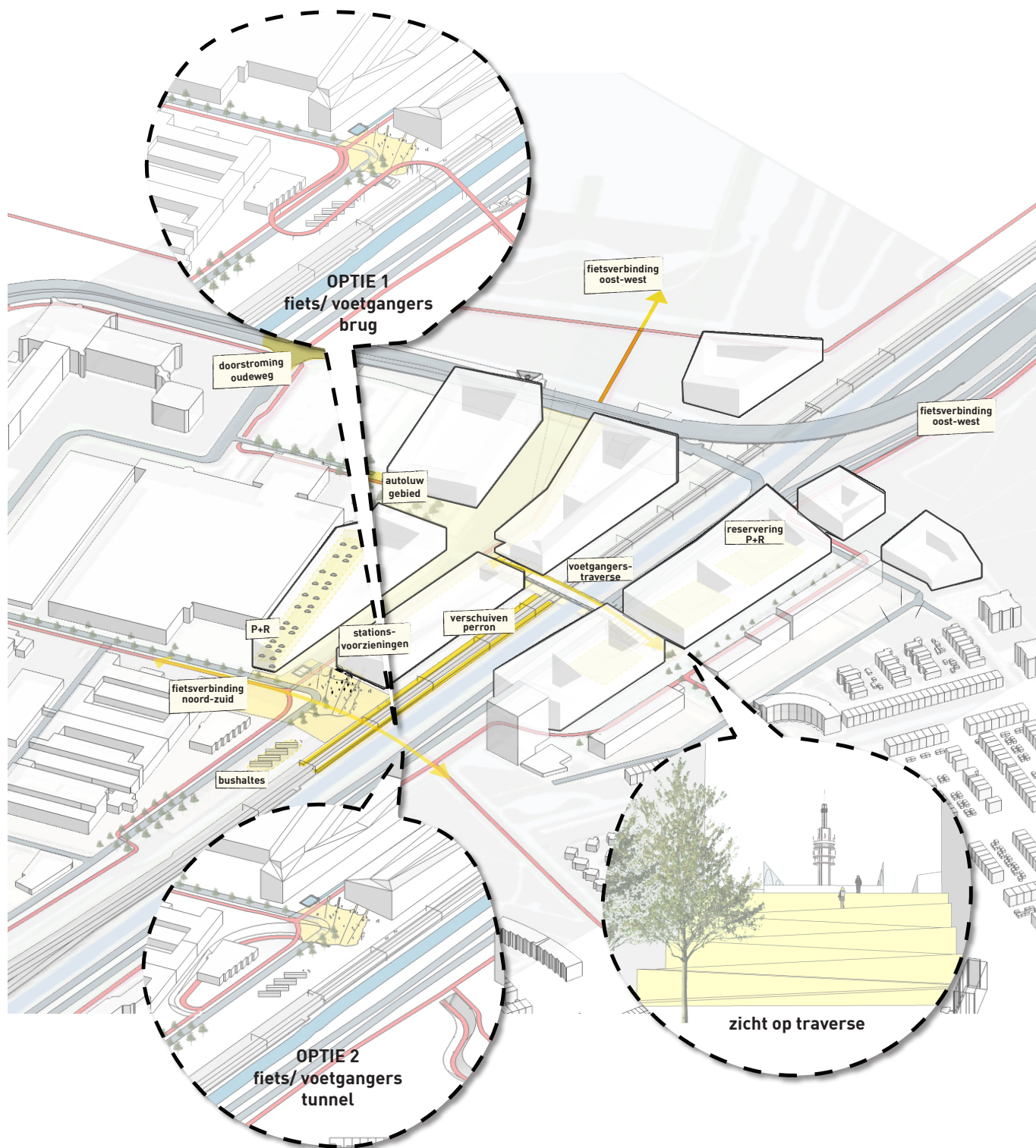
Ook de Jan van Krimpenweg krijgt meer betekenis als fietsroute tussen de stad en het buitengebied. De weg zelf aantrekkelijker ingericht voor de fietser en als fietspad doorgetrokken door de groene scheg. Hiermee ontstaat een directe relatie tussen de Oostpoort met het recreatiegebied Spaarnwoude en sluit het logisch aan op de verbinding naar Amsterdam. Het huidige fietspad langs het spoor wordt hiermee vervangen door een groene route langs voorkanten van woningen en voorzieningen.

Ook de groene scheg aan de zuidkant van het spoor kan een vergelijkbare rol spelen in de snelfietsverbinding tussen Haarlem en Amsterdam.

Fietsparkeren

De verstedelijking in de Oostpoort, het toenemende gebruik van het station en het verknopen van de fietsroutes leidt tot een toenemende vraag voor stallingsplekken voor de fiets. Door een uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken krijgt station Spaarnwoude steeds meer een knooppuntfunctie. Hierdoor worden mensen





Impressie: het Liedeland in de scheggen begeleidt de fietser en voetganger het recreatiegebied in

4. RAAMWERK VOOR MOBILITEIT

verleid te kiezen voor de fiets en het openbaar vervoer boven de auto. Aan beide zijden van het station wordt – gekoppeld aan de hoofdfietsroutes – gezocht naar een uitbreiding van het aantal fietsenstallingen tot totaal circa 1.000 fietsplekken (door toevoeging van ca. 750-800 plekken). Ook wordt er ruimte gereserveerd voor deelfietsen en OV-fietsen.

4.2 Openbaar vervoer

Functie en ontwikkeling van het station

Op dit moment ligt het NS-station decentraal in het gebied; het voedingsgebied van circa 1200 meter valt voor een groot gedeelte over het recreatiegebied. Door verlenging van de perrons in westelijke richting en de aansluiting op de nieuwe fietsbrug of -tunnel krijgt het station een centrale positie in het stedelijk gebied. Vanaf een nieuw plein zijn de perrons bereikbaar. Hier ontstaat een ontvangstdomein waar alle routes samenkomen en aanleiding ontstaat voor een stedelijk cluster met verblijfsplekken, kleinschalige horeca en winkels.

Ook is het nodig dat er reizigersvoorzieningen komen, zoals fietsenstallingen, duurzame deelauto's, een P+R en oplaadplekken voor elektrisch vervoer. Deze 'slimme' mobiliteitsvoorzieningen zijn van meerwaarde voor de bedrijven en werknemers in de Waarderpolder en kunnen een bijdrage leveren aan de gewenste mobiliteitsshift. Hierbij wordt aangehaakt op het project 'beter op weg' in de Waarderpolder. Hier worden mensen gestimuleerd de spits te mijden, de auto te laten staan en met de fiets of het ov naar het werk te gaan. Werknemers in de Waarderpolder kunnen wellicht gericht worden verleid om lopend naar hun werk te gaan, aangezien een groot deel van de Waarderpolder op loopafstand van het station ligt. Hetzelfde geldt voor de nieuwe en bestaande woningen ten zuiden van het spoor.

Aan de noordkant van het spoor wordt ruimte gereserveerd voor een eventuele verdubbeling van de sporen. Dit wordt in samenhang bekeken met de verdere uitwerking van het OV-Toekomstbeeld.

Herpositionering van busvervoer Haarlem

Voor het busnetwerk biedt de Oostpoort kansen voor een belangrijkere positie in het regionale lijnennetwerk en het ontlasten van de historische binnenstad. Dit alles in samenhang met het busvervoer rond het station van Haarlem, evenals met de verdere uitwerking van het OV-toekomstbeeld.

Het streven is dat regionale bussen (naar Haarlem-Zuid en Schiphol) van de nabijgelegen remise gaan rijden via de in/uitgang van het station Oostpoort. Aan de Jan van Krimpenweg is ruimte voor haltes en oplaadpunten. Hier kunnen reizigers worden opgepikt die Haarlem centrum of de zuidelijke regio als bestemming hebben. Dit versterkt de waarde van het station Oostpoort als stedelijk en mogelijk regionaal knooppunt van trein, bus en fiets. Voor buslijn 2 aan de zuidzijde wordt bekeken of de halte hiervan kan worden gekoppeld aan de nieuwe fietstunnel, zodat er een directe verbinding met het station ontstaat.

Ten slotte is het wenselijk dat de Zuiderpolder via de bus beter wordt verbonden met Schalkwijk en de Waarderpolder. Er wordt hierbij gedacht aan doorgaande lijnen in plaats van lijnen die eindigen bij station Spaarnwoude. Ook de voorziene fietsbrug- of tunnel kan hierin eventueel een rol spelen. De haalbaarheid van deze verbinding is echter onzeker, mede door de samenhang met de uitwerking van het busvervoer rond het station van Haarlem en de verdere uitwerking van het OV-toekomstbeeld. De eventuele routing binnen Schalkwijk zal moeten worden uitgewerkt in samenhang met de ontwikkelzone Europaweg.

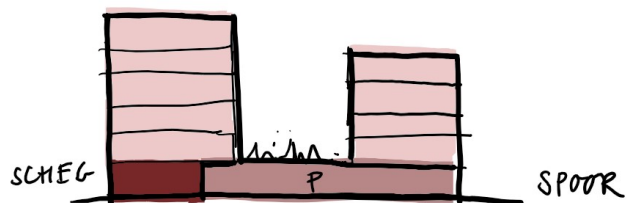
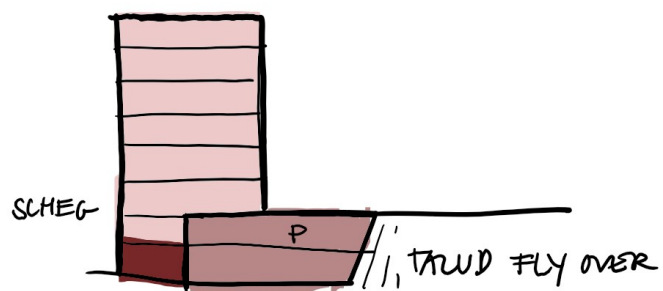
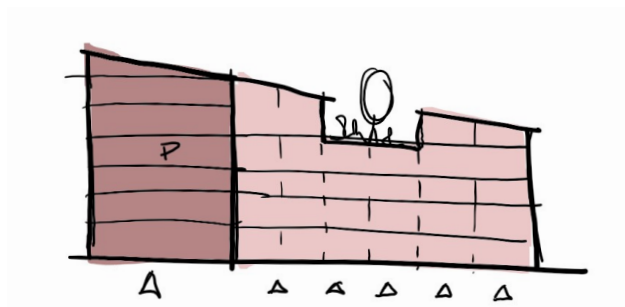
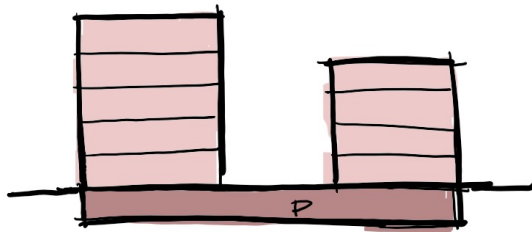
Voor de langere termijn is een reservering voor een HOV-lijn (eventueel lightrail) tussen IJmuiden en Schiphol denkbaar.

4.3 Weginfrastructuur en ontsluiting

Doorstroming van de Oudeweg

De Oudeweg is en blijft de belangrijke entree voor autoverkeer richting de stad en de Waarderpolder. Het aantal kruispunten en stoplichten zorgt echter voor belemmeringen in de doorstroming. Een goede





Verschillende ruimtelijke oplossingen voor gestapeld parkeren

4. RAAMWERK VOOR MOBILITEIT

doorstroming is hier noodzakelijk om andere delen van de (binnen)stad te kunnen ontlasten van autoverkeer. Daarmee maken we de stad als geheel meer leefbaar. Om de doorstroming te verbeteren, wordt onderzocht of het mogelijk is om de Hulswitweg af te sluiten richting het noorden, zodat hier alleen bestemmingsverkeer voor enkele bedrijven mogelijk is. Hetzelfde geldt voor de A. Hofmanweg; insteek is deze af te sluiten ten noorden van de aansluiting Penningsveer. Hierdoor ontstaat er minder druk op deze kruispunten en wordt de doorstroming op de Oudeweg verbeterd. Het ontwikkelgebied van de Oostpoort zal vooralsnog worden ontsloten vanaf de Oudeweg via het kruispunt Bohnweg en Busweg. Dit alles vergt nader onderzoek en uitwerking.

Autoluw maken van ontwikkelgebied

In het centrale gebied van de Oostpoort is de auto te gast, hierdoor ontstaat een aantrekkelijk woon- en werkgebied. Ten zuiden van IKEA wordt de Laan van Decima afgesloten, dit betekent dat deze weg eindigt ter plaatse van de nieuwe bebouwing. Het et doorlopende lokale circuit via de Busweg en de Jan van Krimpenweg blijft bestaan, hieraan worden ook de buslijnen en de P+R gekoppeld. Daarnaast worden de commerciële voorzieningen vanaf hier bevoorrad.

Herprofilering van de Amsterdamsevaart

Aan de zuidzijde van het spoor streven we naar een afwaardering van de Amsterdamsevaart (N200), zoals al is gerealiseerd ten westen van de Bernhardlaan. Door het aantal rijstroken terug te brengen tot een 2x1-structuur neemt de geluidsbelasting af en kan een prettig stedelijk milieu ontstaan. Ook ontstaat ruimte voor de verbreding van het water in de vaart en de realisatie van een stadsstraat. Deze herprofilering kan ook eerst in een tijdelijke vorm.

Binnen het profiel van de Amsterdamsevaart wordt gekeken naar een efficiëntere vormgeving van het Kegge-Stastokviaduct. Een ranke op- en afrit binnen het huidige profiel biedt ruimte voor een goede aansluiting van de woonwijk op het station. In nadere uitwerking moet blijken hoeveel rijstroken de nieuwe op- en afrit nodig heeft en met welke bochtstraal de verbinding naar de

Waarderpolder goed afgewikkeld kan worden. Vanaf de Zuiderpolder kan men met de auto naar de Waarderpolder via de Amnesty Internationalweg, de Vrijheidsweg en de Bernhardlaan, of via de Amsterdamsevaart en de Gedempte Oostersingelgracht. Omdat het hier gaat om een beperkt aantal autobewegingen per etmaal zal dit slechts een beperkt effect hebben op de drukte op deze wegen.

De Zuiderpolder wordt door middel van een T-kruising aangesloten op de N200. Voor het vrachtverkeer van en naar het PolanenPark wordt gezocht naar een oplossing, zodat de overlast hiervan in de Zuiderpolder afneemt.

4.4 Parkeren

Rondom het station ontstaat een autoluw gebied. Met minder auto's op straat en minder parkeerdruk ontstaat ruimte voor water en groen en ruimtelijke kwaliteit in de zone. We realiseren een pakket aan maatregelen dat gereguleerd parkeren mogelijk maakt en waarbij de belangen van de voetganger, fiets en openbaar vervoer voorrang krijgen boven de auto. Hiermee wordt invulling gegeven aan de hoofdkeuzes van de Structuurvisie Openbare Ruimte.

Het maatregelenpakket bestaat uit het invoeren van gereguleerd parkeren binnen deze zone, de uitbreiding van de P+R als transferium, het verlagen van de parkeernorm, en het investeren in bijvoorbeeld loop- en fietsroutes. Hiermee bevorderen we de mobiliteitstransitie.

Invoeren van gereguleerd parkeren in een nader te bepalen zone rondom het station

De invoering van gereguleerd parkeren binnen deze zone is één van de maatregelen. Hiermee wordt het oneigenlijk parkeergebruik in het gebied tegengegaan, bijvoorbeeld door het 'stallen' van vrachtwagens of campers, maar ook het parkeren van kantoormedewerkers en -bezoekers in de woonwijk.

Ook door het verlagen van de parkeernorm in combinatie met investeren in bijvoorbeeld loop- en fietsroutes en flankerend beleid als mobiliteitshubs bevorderen we de mobiliteitstransitie.





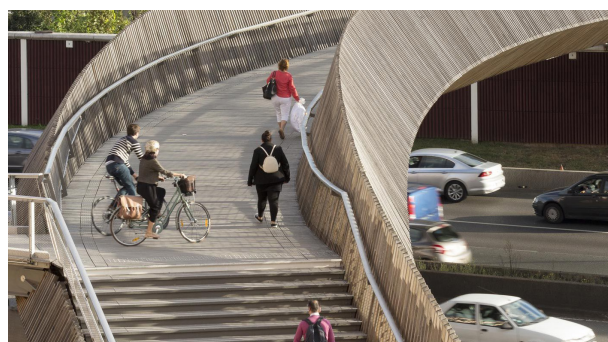
Busstation met groene aankleding



Plein met glooiende overgang naar fietstunnel



Lightrail door groenstrook



Toegankelijke en aantrekkelijke passerelle



Parkeergebouw met voorzieningen in de plint



Demontabel P+R-gebouw

4. RAAMWERK VOOR MOBILITEIT

Uitbreiden van het transferium

Op de huidige P+R zijn er circa 150 parkeerplekken. Het is noodzakelijk om dit aantal uit te breiden, om ruimte te bieden aan forenzen en bezoekers van Haarlem. Hierdoor is men eerder geneigd met de trein te gaan en de auto te laten staan. Er wordt in eerste instantie uitgegaan van een forse uitbreiding naar 400 parkeerplaatsen in een gestapeld en demontabel parkeergebouw ten zuiden van IKEA. Ook wordt gezocht naar slimme combinatiemogelijkheden met parkeerplaatsen van andere gebruikers en eigenaren in het gebied. Wanneer de uiteindelijke behoefte groter blijkt te zijn (800 plekken of zelfs meer) wordt er in een latere fase aan de zuidkant van het station nog ruimte gereserveerd voor verdere uitbreiding, gekoppeld aan het nieuwe T-kruispunt van de N200. Hierdoor ondervindt de buurt geen overlast door extra verkeersbewegingen door de buurt. Om de realisatie van de gebouwde P+R mogelijk te maken wordt ervan uitgegaan dat gebruikers hiervoor een vergoeding moeten betalen. In de nadere uitwerking van de visie wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de P+R nader onderzocht.

Hanteren van een verlaging van de parkeernorm voor bewoners en gebruikers in het gebied

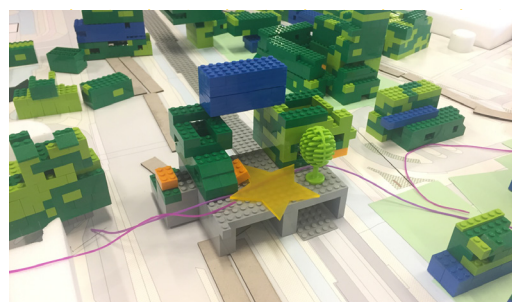
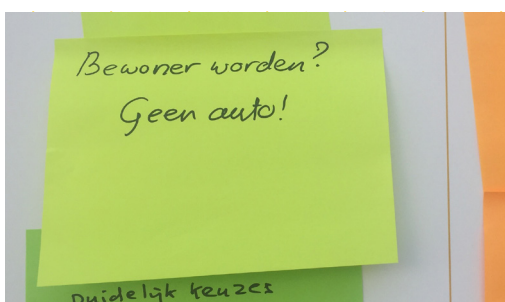
Vanwege de goede HOV-bereikbaarheid, de mogelijkheden voor andere mobiliteitsvormen en de keuze voor bepaalde doelgroepen wordt ervan uitgegaan dat het autobezit van de nieuwe bewoners lager is dan elders in de stad. Deze kenmerken en uitgangspunten maken de Oostpoort dé ideale plek om te experimenteren met een aanzienlijk lagere parkeernorm, ten behoeve van werkgelegenheid en waar mogelijk ook voorzieningen. Dat vraagt om flankerend beleid, zoals invoering van gereguleerd parkeren in de zone en mogelijk ook in de gebieden er omheen om afwenteling te voorkomen.

Afspraken met de eigenaren van kantoren aan de zuidzijde van het spoor over het gebruik van hun parkeerterreinen

Een lager aandeel parkeren is op termijn ook goed denkbaar voor de kantooreigenaren en -gebruikers aan de zuidzijde van het spoor. Deels door verschuiving van de modalshift van werknemers naar fiets en OV, en voor een andere deel door een bredere clustering van parkeren op collectieve parkeerplekken in het gebied. Dat zou de directe omgeving rond de kantoren 'blikvrij' kunnen maken, hetgeen de aantrekkelijkheid van het gebied sterk zou vergroten.

Om de parkeeropgave te kunnen realiseren wordt gekozen voor een serie van verschillende fysieke oplossingen. Gezien de verdichtingsopgave is het stapelen van parkeeroplossingen een vereiste. Dit geldt voor de nieuwe parkeerbehoefte maar ook voor de bestaande parkeerplaatsen: door dubbelgebruik en slimme combinaties binnen een gebouw kan ruimte worden vrijgespeeld voor andere functies.

Voor het bewonersparkeren wordt per bouwblok gekeken wat de beste ontsluitingsmogelijkheid en parkeeroplossing is. Hierbij wordt in principe uitgegaan van ondergrondse parkeerruimte op eigen terrein, maar zijn er ook kansen voor garages op maaiveld, bijvoorbeeld achter de plinten aan de binnenkant van een bouwblok of in enkele lagen tegen het talud van de flyover. Het autoluw maken van het gebied vraagt om een verlaging van de parkeernormen. Dit alles betekent dat niet alle bewoners kunnen beschikken over een eigen parkeerplaats. Ook zullen er één of meerdere blokken komen die zich vanwege hun ligging niet lenen voor een auto-ontsluiting en parkeren in of onder het gebouw.



GROEN EN RECREATIE

TOP

- bouwblok in groen interessant om harde muur te voorkomen.
mits goed antwoorden en met functies passie bij groene omgeving (voorzieningen)

TOP: het 'openen' van het viaduct om het landschap toegankelijker te maken.

TOP
Groen strook
ondergronds
gebruiken (parkeren)
Bovengrond's
natuur + recreatie

TOP.
Groen strook
maar verbreden
als uitruil met
"Hotel" over het
spoor.

Bebouwing (1x gebouw)
groene zone positief.
Ook brede functie
voor het gebouw.

TIP

Tip: Doe meer met het

VAARTPARK.

- hoe hangt dit park samen met de rest?

Verbinden "bouwblok"
in het groen voor
auto, wandel, fiets

functie

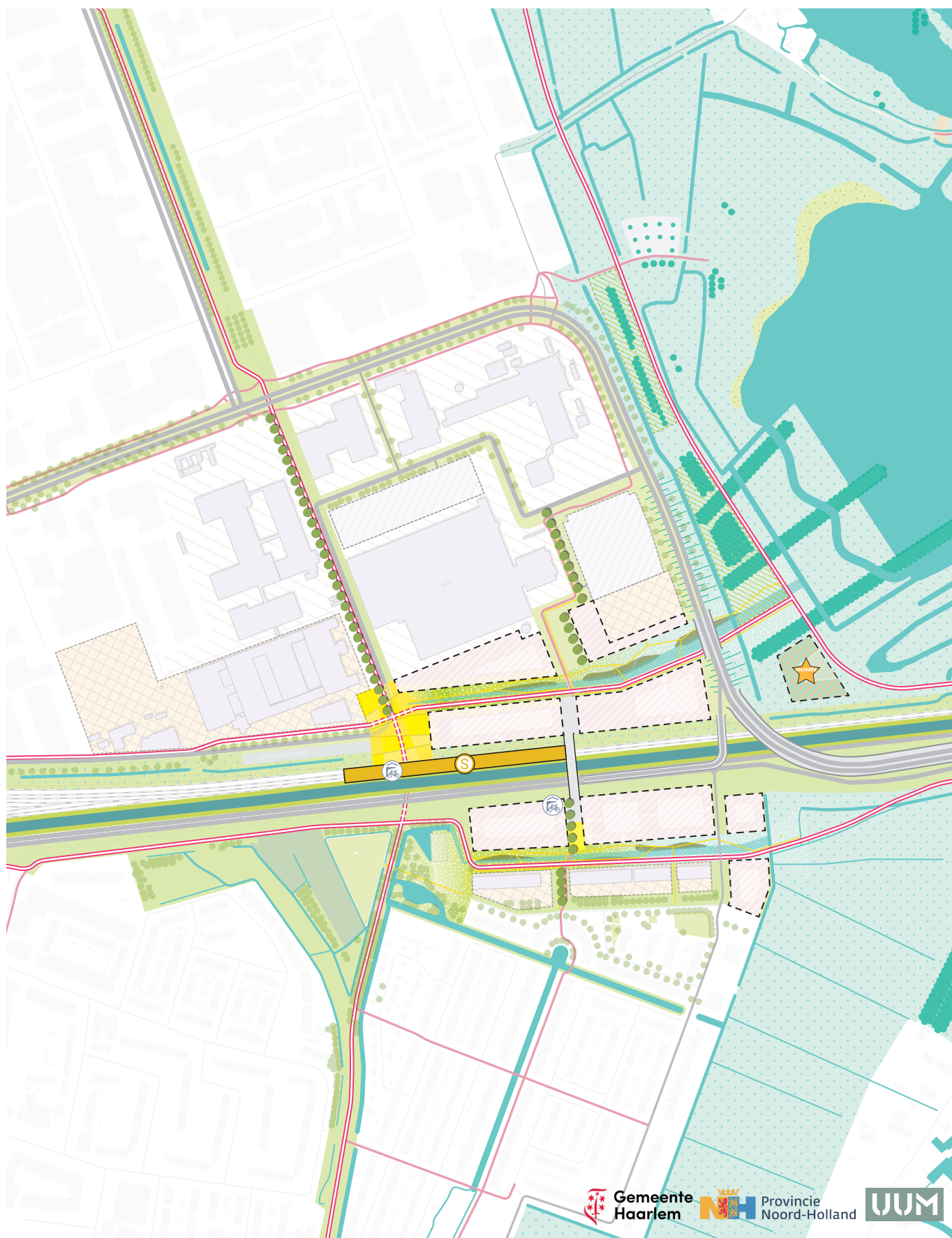
in blok bij station
voorzieningen ter
buitenpost, zoals
fietsverhuur, OV-fiets /
wenshalings
horre, informatievoorziening
etc.

Fietsverbinding N-Z
ook als ecologische
verbinding voor natuur
en leefbaarheid



5. CASCO VAN GROEN, WATER EN LANDSCHAP

Een robuuste groene verbinding fungeert zowel in het gebied ten noorden als ten zuiden van het spoor als drager voor de duurzame gebiedsontwikkeling. Deze structuur met groene 'scheggen' hechten het gebied aan het buitengebied: het Liedeland, Spaarnwoude en de Stelling van Amsterdam. Het voorziet de Oostpoort van een krachtige identiteit en de karakteristieke landschappelijke sfeer vormt een sterke basis voor een aantrekkelijk woon- en werkmilieu.



5. CASCO VAN GROEN, WATER EN LANDSCHAP

5.1 Groene verbindingen met veenweidegebied

Verbinden buitengebied aan de stadswijk: twee groene scheggen

In het deel van de Oostpoort ten noorden van het spoor wordt een ruime doorbraak gerealiseerd in het talud van de fly-over. Hierdoor ontstaat een landschappelijke scheg met een breed vizier naar het Liedeland. Door dit grote gebaar stroomt het landschap als het ware de Oostpoort in en kan men het buitengebied al ervaren vanaf het station. Door deze verbinding krijgt het station een sterke betekenis als buitenpoort (zie 5.3). Het ontvangstdomein van het knooppunt wordt ontworpen als een pleinruimte. Deze wordt zo gesitueerd dat er een visuele en functionele relatie met het buitengebied ontstaat.

De groene scheg aan de noordzijde krijgt een ruime maat en nodigt uit tot een wandeling of fietstocht naar het buitengebied. Het vizier onder het talud geeft zicht op het groen en de weidsheid. De doorgang krijgt de vorm van een 'groene passage' met een breedte uitlopend van 25 m tot circa 40 m, om de doorgang aangenaam te doorkruisen. De groene scheg maakt het landschap op deze plek weer leesbaar. Door de beide verschillende richtingen van zowel het oude veenlandschap als de Waarderpolder te benadrukken ontstaat een ruim vizier op het buitengebied. Aan de westkant sluit de groene scheg via het stationsplein aan op de brede groene zoom langs het spoor en de Jan van Krimpenweg. Deze groene zoom richting stad kan aantrekkelijker worden en gebruikt voor looprondjes vanuit Oostpoort.

De groene scheg aan de zuidzijde wordt ook royaal en heeft een ongestoorde ecologische en recreatieve verbinding van het weidse buitengebied tot aan het Meerspoorpad en het Vaartpark.

Door dit als één geheel te ontwerpen, uitgaande van bestaande waarden als het talud van de voormalige spoorlijn en de Joodse begraafplaats, komt er een betere aansluiting op de omgeving.

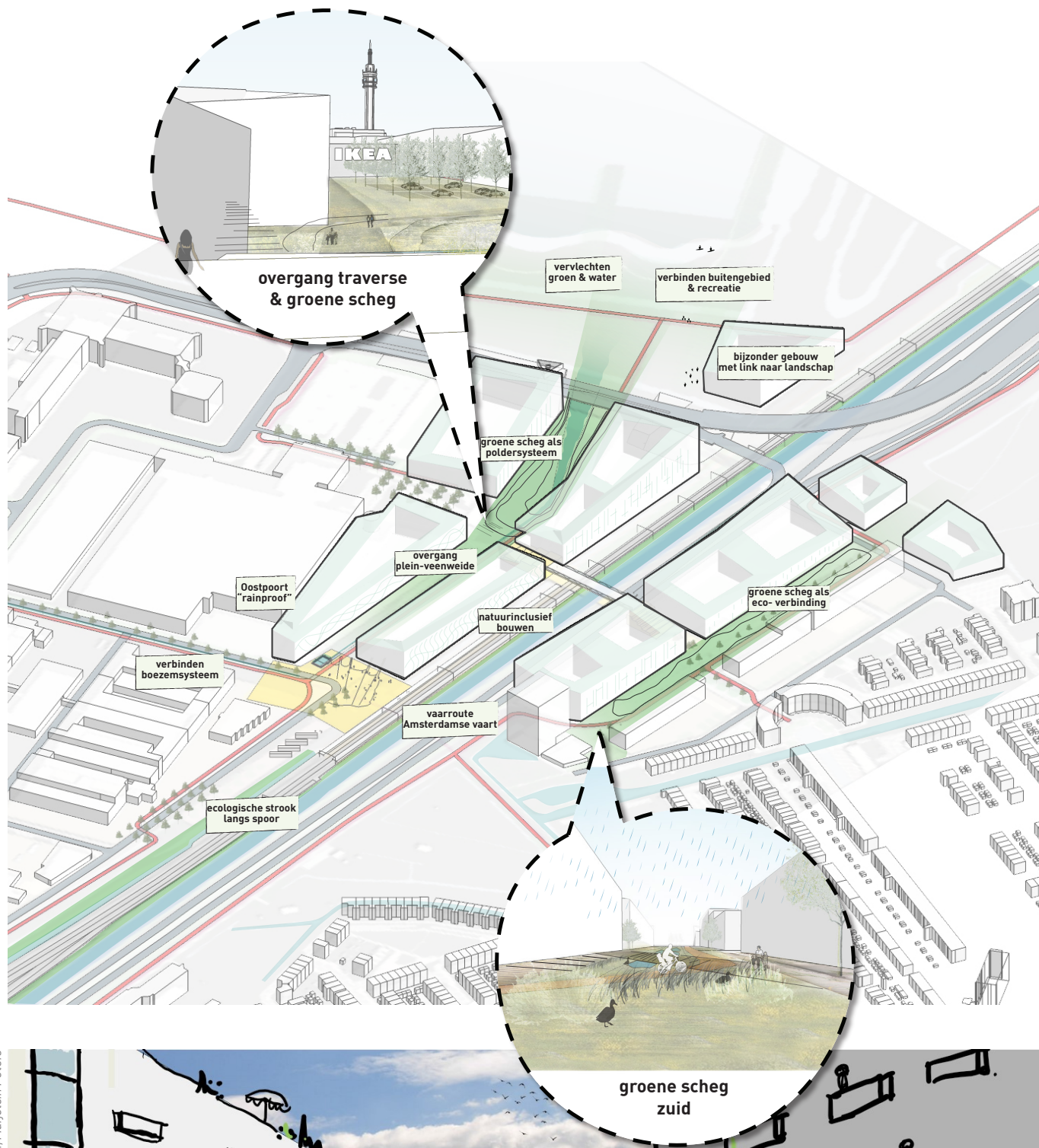
Vervlechten groen en water

De groene ruimte wordt landschappelijk ingericht met natuurlijke beplanting zodat hier een ecologische verbinding kan ontstaan. In de scheg wordt de opgehoogde grond deels afgegraven, waardoor vernatting kan plaatsvinden, regenwater wordt doorgevoerd en diverse mogelijkheden zijn voor waterberging. De landschapsontwikkeling gaat hand in hand met het verbeteren van het watersysteem. Een ander peilbeheer en meer doorstroming dragen bij aan het verbeteren van de waterkwaliteit van de Veerplas. Dit vergroot de mogelijkheden voor zwemmen en waterrecreatie.

Begrenzing bebouwd gebied

Het brede vizier naar buiten fungeert tevens als comfortabele (snel)fietsverbinding en als sterke ruggengraat van de wijk. De groene scheg wordt begeleid door bebouwing aan weerszijden. Bij de uitloop van de groene scheg richting het groengebied is een bijzonder ontworpen gebouw wenselijk. De functie van het gebouw moet in gebruik en beeld een versterking vormen van het recreatiegebied en deze overgang van stad naar land sociaal veiliger maken. Hierbij wordt gedacht aan een speciale voorziening (mogelijk hotel) met publieke functies voor recreatie en natuureducatie. Dit stelt hoge eisen aan de verschijningsvorm. Het gebouw schermt deze nu wat onduidelijke hoek van het recreatiegebied af van een deel van de verkeersdruk op de fly-over en vormt tevens een duidelijke grens (geen verdere bebouwing) ter bescherming van dit landschap. In het nieuwe bestemmingsplan worden geen andere bouw mogelijkheden opgenomen in deze groenstrook. Er dient een planologische toets plaats te vinden, vanwege verschillende beschermingsregimes door gemeente en provincie. Een belangrijk aandachtspunt is dat het gebied deel uitmaakt van de Stelling van Amsterdam, waarvoor als UNESCO-werelderfgoed bijzondere juridische bepalingen gelden. Hierover meer in hoofdstuk 7.2.





Roaid van Splunter, Marjolijn Peters



Impressie: het natte Liedeland stroomt door het nieuwe viaduct de Oostpoort in en kent een hoge recreatieve én ecologische waarde

5. CASCO VAN GROEN, WATER EN LANDSCHAP

Waaierstructuur

De verkavelingsrichting van de oorspronkelijke waaierstructuur van het landschap verdween onder een laag zand bij de ontwikkeling van de Waarderpolder. Deze wordt deels weer teruggebracht bij de Oostpoort. De oorspronkelijke richting van het landschap zoals ook bij de Veerplas nog goed herkenbaar (bijvoorbeeld in de beplantingsstroken of 'vingers' die de Veerplas in prikken) draagt bij aan de nieuwe identiteit voor het gebied. Het veenweide- en Liede-landschap heeft een fraaie en landelijke uitstraling, zeker in contrast met de stad. Het dijklichaam van de randweg is momenteel een barrière tussen stad en buitengebied, maakt het landschap niet beleefbaar vanaf het station en min of meer onzichtbaar.

Verbinden met buitengebied

In een voorstudie zijn de kwaliteiten en potenties van Oostpoort en omgeving onderzocht (Smartland, 2018). Dit is beschreven aan de hand van een aantal thema's: identiteit en kwaliteit; relatie stad-buitengebied; klimaatbestendige stad en natuurinclusieve stad. De drie schetsen op de volgende bladzijde tonen de kansen voor verbondenheid van de Oostpoort in alle richtingen. Dat is precies wat wenselijk is: het ontwerpen van een verbindend netwerk van groenstructuur en watersysteem in relatie tot de omliggende gebieden. De bedoeling is daarmee winst te behalen voor toevoegen van wateroppervlak, verbeteringen afwatering (klimaatadaptatie), voor ontwikkelingen van flora en fauna (routes, stapstenen) en voor belevingswaarde voor bewoners, werknemers en bezoekers.

Aanhaken op visie Spaarnwoude Park 2040

In hoofdstuk 2 is aangehaald dat de conceptvisies voor Oostpoort en Spaarnwoude Park 2040 (recreatieschap) in elkaar grijpen. Met de nieuwe verbinding aan Oostpoort groeit de Veerplas door naar het niveau van een stadspark waar het buitenleven voelbaar is, met ruimere mogelijkheden voor horeca, verblijfsplekken, buitensportmogelijkheden, evenementen en festivals. Het groen nodigt uit tot bewegen en ontmoeten. De nu nog harde grens tussen de gebieden wordt verzacht en een hoogwaardige (hard)loop- en fietsroute gaat vanuit Oostpoort naar de Veerplas of verder het landschap in.

Een wandelrondje rond de Veerplas wordt aangelegd. Om de recreatieve routes in dit uitloopegebied van de wijken te vervolmaken wordt aanbevolen op termijn toe te werken naar de aanleg van een fietstunnel naar het historische Liewegje. Dit vormt een extra bijdrage aan de nu zwakke verbinding van de gebieden ten zuiden en noorden van de N200.

5.2 Water en ecologie

Bodem, watersysteem en ecologie

Bij de ontwikkeling van een groenblauwe structuur zijn bodemtype, watersysteem en ecologische mogelijkheden sterk bepalend voor het ontwerp van de openbare ruimte. Hierbij is van belang dat het gebied van de Oostpoort is opgespoten met 1,8 tot 3 meter zand en de hoogte van grondwater varieert tussen 1,2 tot 1,8 meter. Er is een rapport met grondboringen beschikbaar.

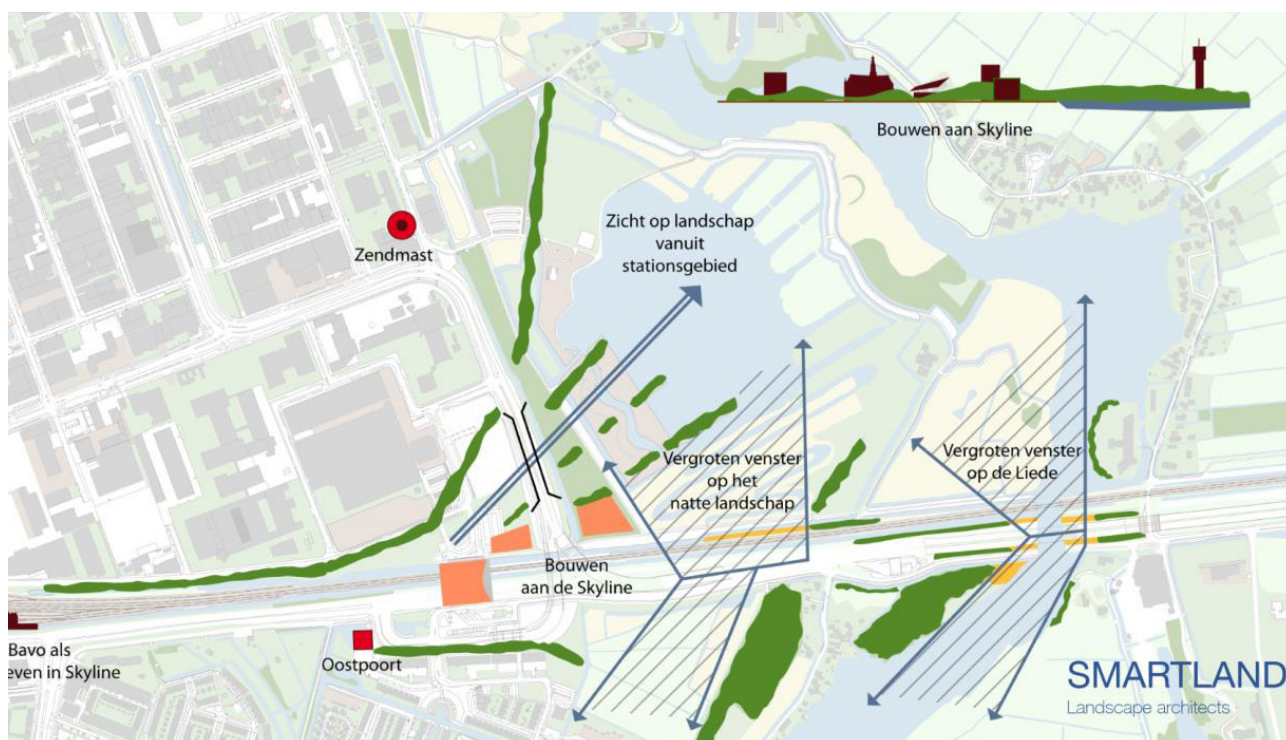
Boezemwater en polderwater

In het noordelijk deel van het gebied moeten oplossingen komen voor 3 verschillende waterpeilen: boezemniveau en twee polderniveaus. De polderpeilen doen zich voor in de Waarderpolder en in het Veerplasgebied; de laatste ligt circa 20 cm hoger. Het verschil met het boezempeil is ongeveer 1 meter (zomerpeil). In het zuidelijk deel gelden 2 polderpeilen: binnen het plangebied hetzelfde peil als in het Veerplasgebied en in de wijk Zuiderpolder een lager peil.

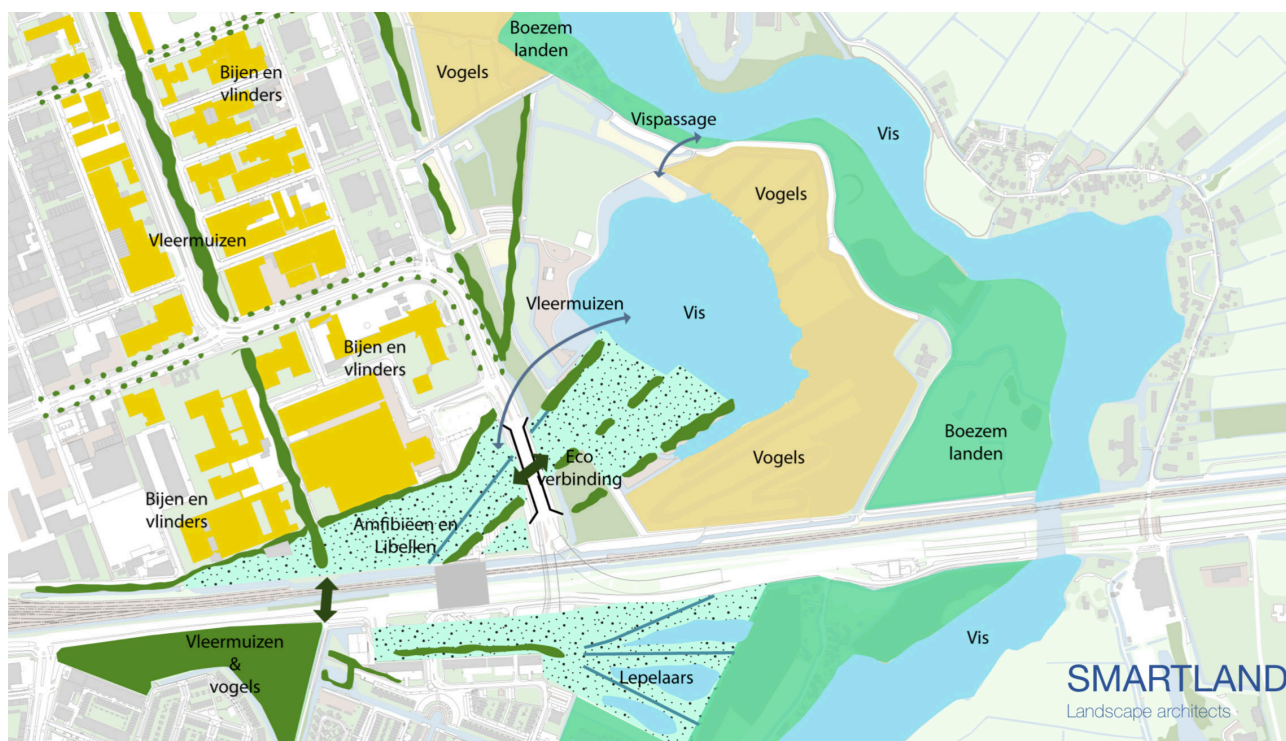
Het noordelijk deel van de Oostpoort kan voor zowel het poldersysteem als het boezemsysteem een verbindende rol spelen. Het boezemniveau betreft het verbinden van de nieuw watergang langs de Waarderweg met de spoorlood in het buitengebied. Een deel van de polderslood kan dan verwijderd worden (ter hoogte van de perrons). Het poldersysteem betreft de mogelijkheid om hemelwater in de Oostpoort toe te leiden naar de groene scheg dat een permanente verbinding krijgt met de Veerplas en in tijden van regenval als wadi dienstdoet.

Het zichtbaar en beleefbaar maken van watersystemen (hemelwaterafvoer, berging en waterzuivering) verhoogt de verblijfskwaliteit voor bewoners en gebruikers van het





Zichtbaar landschap in en onderweg naar Oostpoort



Oostpoort als natuurinclusieve stad

5. CASCO VAN GROEN, WATER EN LANDSCHAP

gebied. Daarmee is water een belangrijke (identiteits) drager en sfeerbepalende factor in het gebied. Water kan daarnaast dienen als versterker van het karakter van verschillende plekken (bijvoorbeeld stedelijk versus landschappelijk), helpen bij klimaatadaptatie, zorgen voor verkoeling, ecologische waarden bevatten en dienen als speelaanleiding voor kinderen.

De voorwaarden waaronder het watersysteem binnen het plangebied zou kunnen aansluiten op het systeem Veerplas zal met Rijnland verder onderzocht moeten worden. Vanwege de robuustheid van het waterstelsel wil Rijnland zo veel mogelijk systemen op boezempeil en bij voorkeur geen nieuwe polderpeilen.

Amsterdamsevaart

Aan de zuidzijde van het spoor kan het herstellen van de Amsterdamsevaart bijdragen aan een sterke ruimtelijke waterstructuur tussen Amsterdam en Haarlem. Het terugbrengen van de vaart (boezempeil) dient tenminste vier belangen: herstel van een historische structuur, gebruiken als stedelijke kwaliteit en bijdrage aan de leefomgeving, recreatieve vaarroute en als bijdrage in compensatie oppervlaktewater. Dat laatste is van belang bij de hele (kwantitatieve) wateropgave waar Haarlem voor staat, in het bijzonder als tegenhanger voor de verdichting in de Waarderpolder.

Ecologische kwaliteit

In zowel bestaande als aan te leggen openbare ruimte worden ecologische waarden geïntegreerd. Hierbij gaat het om het verminderen van de verharding en het aansluiten van groen en water op elkaar, in ruimte en in type vegetatie. Hierdoor wordt de leefruimte voor insecten vergroot: een belangrijke basis om biodiversiteit te bereiken. Diversiteit in vegetatie zorgt voor diversiteit in insecten en andere diersoorten, zoals vogels en kleine zoogdieren. In het plan wordt ook rekening gehouden met voldoende onverharde, groene delen (ook tegen hittestress en wateroverlast), met een inheemse variatie in lage beplanting, struiken en bomen. Extensief beheer is daarbij uitgangspunt. Bij het aanleggen van water wordt beschoeiing zo veel mogelijk vermeden en ontworpen met natuurlijke oevers met een flauw hellingshoek.

Waar het veenweidelandschap naar binnen wordt getrokken is een vergelijkbare vegetatie van belang. Zo vergroot de ecologische habitat in aansluiting op het gebied direct buiten de stad. Het groen langs het spoor vormt een ecologische verbingszone die benoemd is in het gemeentelijk ecologisch beleidsplan. Dit is een waardevolle verbinding omdat het groen direct langs het spoor nauwelijks wordt betreden. Deze zone dient behouden te worden.

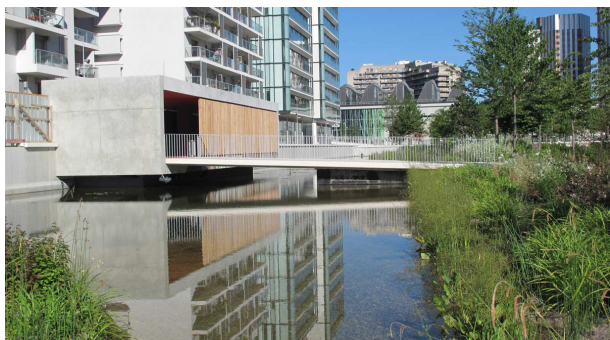
De westelijke gemeentekavel in Oostpoort is een ecologische hotspot, bestaande uit kunstmatig duingrasland. Hier komen zeldzame (beschermde) plant- en diersoorten voor. Er zal te zijner tijd een nieuwe locatie gecreëerd moeten worden met een vergelijkbaar habitat. Wellicht is dit op een van de daken mogelijk of elders rondom de stad. Overigens is door de ophoging de bodem bijna overal zandig, hetgeen een goede basis is voor spontane begroeiing, die als vanzelf divers en waardevol is.

5.3 Natuurinclusief bouwen

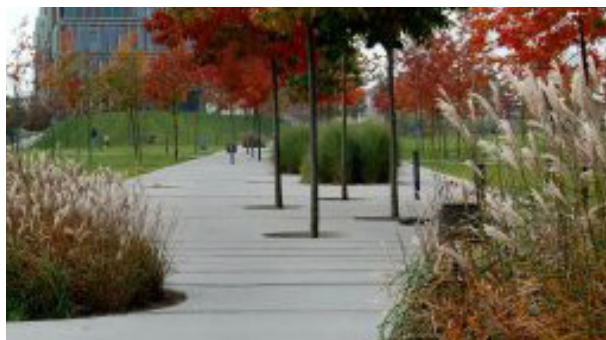
De groene en ecologische sfeer komt ook terug in de bebouwing. Natuurinclusief bouwen wordt toegepast met daktuinen, groene gevels, geveltuinen en nestelgelegenheid voor vogels, vleermuizen en insecten. De gebouwen fungeren hierbij als stepping stones in ecologische verbindingen. Hierbij wordt een relatie gelegd met reeds aanwezige flora en fauna in het nabijgelegen landschap. Er is een gemeentelijke 'inspiratiegids' voor natuurinclusieve maatregelen aan en rondom gebouwen en in infrastructuur. Belangrijk is dat er goede beheerafspraken gelden om een langdurig functioneren en verzorgd beeld te borgen.

Vanuit het nieuwe omgevingsbeleid is uitgangspunt bij nieuwbouwontwikkeling geen drainage toe te passen. Hemelwaterafvoer moet binnen het project opgelost worden (48 uur kunnen vasthouden). Oostpoort kan een rainproof woongebied worden, dat zorgt voor vertraagde afvoer van regenwater, ook van incidentele grote waterafgiften, waardoor het riool niet wordt overbelast. Tevens wordt schoon (regen)water in het





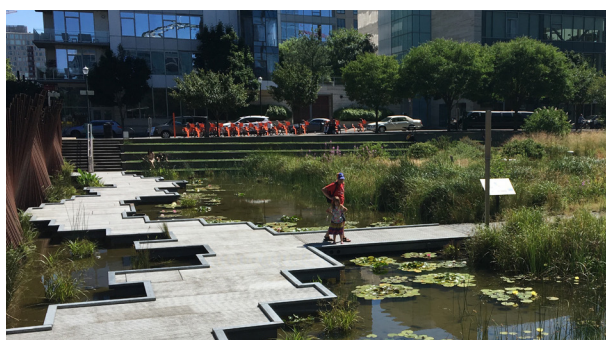
Stedelijke aansluiting gebouwen op water in scheg



Groen-stedelijke voetgangersroute



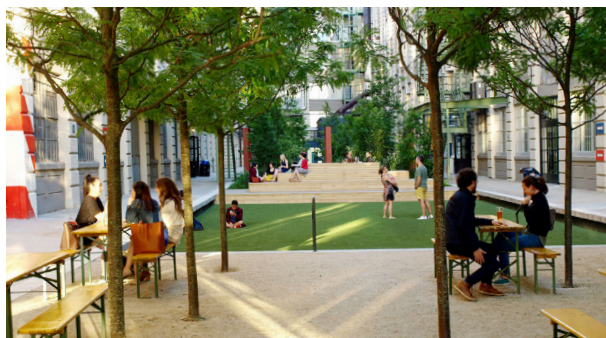
Recreatieve en ecologische waarde van vernatting



Recreatieve waarde van vernatting in stedelijke setting



Informeel, semi-openbaar groen binnenterrein



Stedelijk, functioneel binnenterrein met verblijfskwaliteit

5. CASCO VAN GROEN, WATER EN LANDSCHAP

natuurlijk systeem opgenomen en niet afgepompt naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. In de praktijk kunnen dakoppervlakken veel van de vertraging voor hun rekening nemen.

5.4 Station als buitenpoort

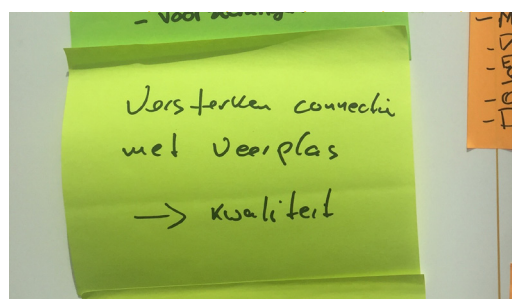
Openbare ruimte

De openbare ruimte wordt uitnodigend en verbindt bestaand aan nieuw, door middel van heldere structuren voor langzaam verkeer, met in het centrale deel een autovrije inrichting. In de scheggen zijn natuur en buitenleven voelbaar en het buitengebied binnen handbereik. De zuidelijke scheg krijgt een groene parkachtige inrichting, als groenzone voor bewoners en werknemers. Richting buitengebied wordt de inrichting landschappelijker. In de noordelijke scheg is de openbare ruimte tevens de groene loper voor het project buitenpoort, een directe loop- en fietsverbinding tussen station en buitengebied voor de bewoners van Oostpoort en voor bezoekers uit de regio.

Vanaf het stationsplein zal de inrichting stapsgewijs natuurlijker worden. Het deel bij het station is een shared space, het ontvangstdomein van de Oostpoort, met

voorzieningen rondom en een bundeling van meerdere verkeersstromen. Het is een plek waar beweging en (kort) verblijf samenkomen, waar mensen kunnen zitten of op hun trein te wachten en waar dingen kunnen gebeuren, bijvoorbeeld een kleine markt, straatmuziek, openlucht-bioscoop. Centraal op het plein kan een kiosk komen, met een zitje bij de door het gebied lopende watergeul.

Het deel ten oosten van het plein is parkachtig, een ruimte die uitnodigt tot spel en ontmoeting. Er komen zit- en speelplekken voor diverse leeftijden. De Stelling van Amsterdam wordt voelbaar gemaakt door bijvoorbeeld in het plaveisel in de groene scheg de grenslijnen te verwerken van de schootcirkels van de twee forten. Het derde deel van de scheg, naar het buitengebied toe wordt nat-landschappelijk. Het afgraven van de zandlaag kan ook trapsgewijs meebewegen met deze drie sferen, waardoor er verschillende niveaus bestaan in het groen. De verschillende referentiefoto's geven een beeld van de mogelijke sferen van de groene scheg. In het gebied komen er bomen bij om de ontbrekende structuren aan te helen (structuurvisie openbare ruimte). Dit geeft een heldere lanenstructuur, naar buiten doorlopend. Vooral langs de Amsterdamsevaart zijn enkele ontbrekende schakels die nadere aandacht behoeven.

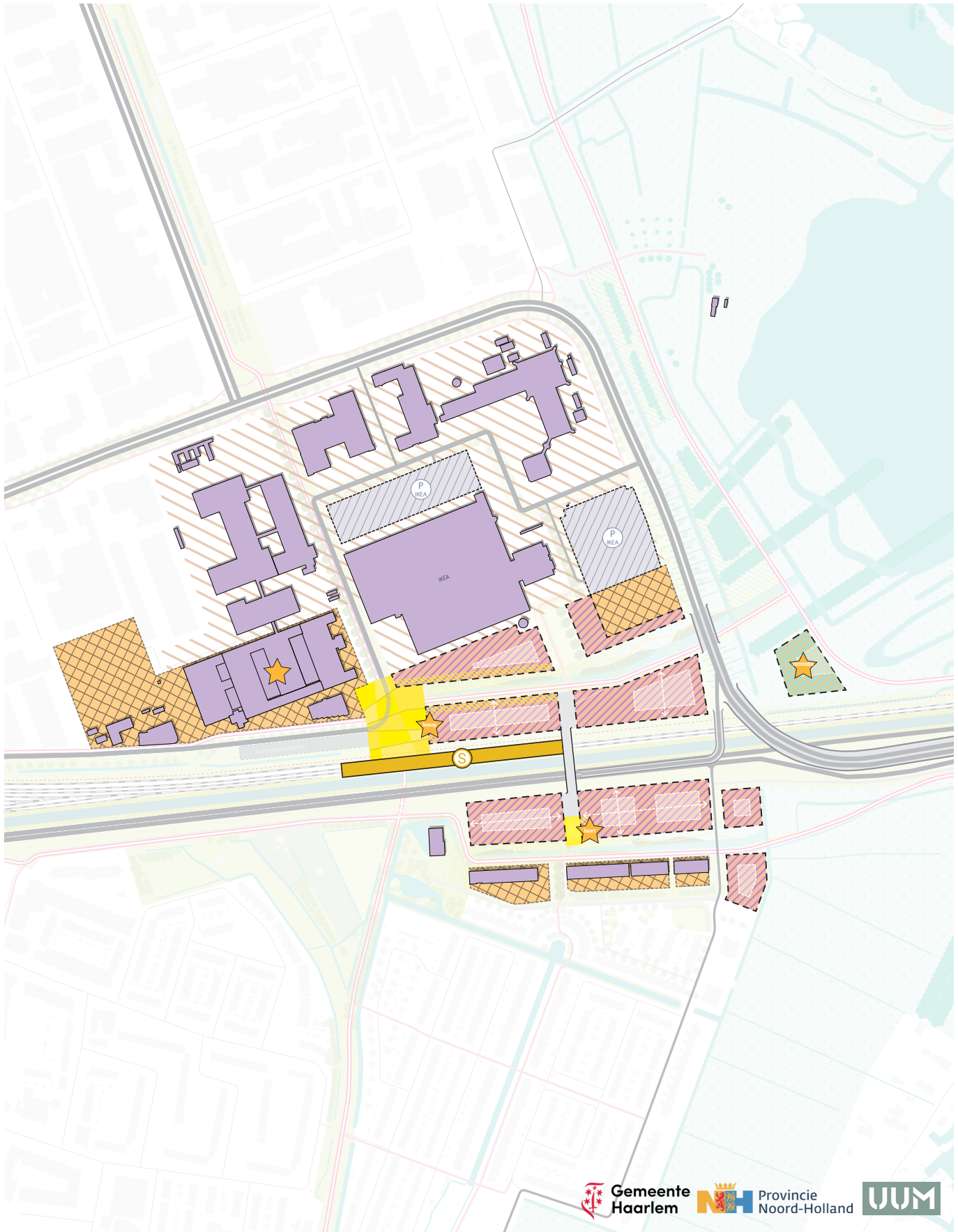






6. DUURZAME STEDE- LIJKE ONTWIKKELING

In de Oostpoort presenteert Haarlem zich op een vernieuwende manier door een hoge dichtheid en een interessante mix van functies. Naast wonen wordt hier ruimte geboden aan een gemengd programma met bedrijven, kantoren, winkels en andere voorzieningen. Intensief ruimtegebruik en slimme functiecombinaties gelden als voorwaarde voor een hoge kwaliteit in gebiedsontwikkeling.



6. DUURZAME STEDELIJKE ONTWIKKELING

6.1 Stedelijke structuur

Als stationslocatie is de Oostpoort een logische plek om te verdichten en een nieuwe ruimtelijke kwaliteit te realiseren. Vanwege de ligging, met grote bedrijfsbebouwing rondom, en grenzend aan een groot recreatiegebied, zijn hier kansen voor een stedelijk milieu dat zich qua functiemix en verschijning onderscheidt ten opzichte van de bebouwing verderop in de historische stad.

Met het creëren van een eigen identiteit voegt de Oostpoort een nieuwe typologie aan het scala aan stedelijke milieus dat Haarlem biedt. De nieuwe bebouwing in de Oostpoort vormt daarmee een contrast met de huidige bebouwing in de Zuiderpolder en de Waarderpolder.

Dichtheden en bouwhoogtes

In de Oostpoort vindt een stevige verdichting plaats. Door intensief te bouwen bij knooppunten van openbaar vervoer neemt de verkeersdruk op het stedelijke en regionale wegennet niet verder toe. Om zo snel mogelijk een aantrekkelijk stedelijk milieu te realiseren met voldoende kritische massa voor woningbouw en het gewenste aanvullende programma, is stapeling een must. Er ontstaat een stevig cluster aan gebouwen waarin ook hoogbouw een plek krijgt.

De bouwhoogte zal variëren van 4 tot 13 bouwlagen. Als maximale bouwhoogte wordt de bestaande hoogbouw van Oostpoort Centre (41 meter) aangehouden. Dit komt overeen met de toetshoogte vanwege het vliegverkeer van Schiphol. Door onder deze hoogte te blijven is toetsing vanuit het Rijk niet noodzakelijk. Daarnaast zorgt deze maximale bouwhoogte ervoor dat de verschillende gebouwen geen onderlinge concurrentie met elkaar aangaan. Het is vooral het ensemble van gelijkwaardige gebouwen die in samenhang met elkaar de kwaliteit en beleving van Oostpoort bepalen. Niet afhankelijk maken van één enkel hoog gebouw. Op termijn kan het echter wenselijk zijn om incidenteel een hogere bouwhoogte toe te staan, hetgeen meer flexibiliteit zou bieden. Om de benodigde verdichting te kunnen realiseren worden echter

ook minimale bouwhoogtes en dichtheden aangehouden. Vanuit de hogere gebouwen heeft men een prachtig uitzicht op het omliggende landschap. We kiezen voor gebouwen met een samenhang in hoogte en typologie, die zich als een compositie presenteren aan de omgeving. Hierbij vormen niet de afzonderlijke gebouwen een icoon, maar wordt de stadsentree gevormd door het nieuwe ensemble tussen station en landschap.

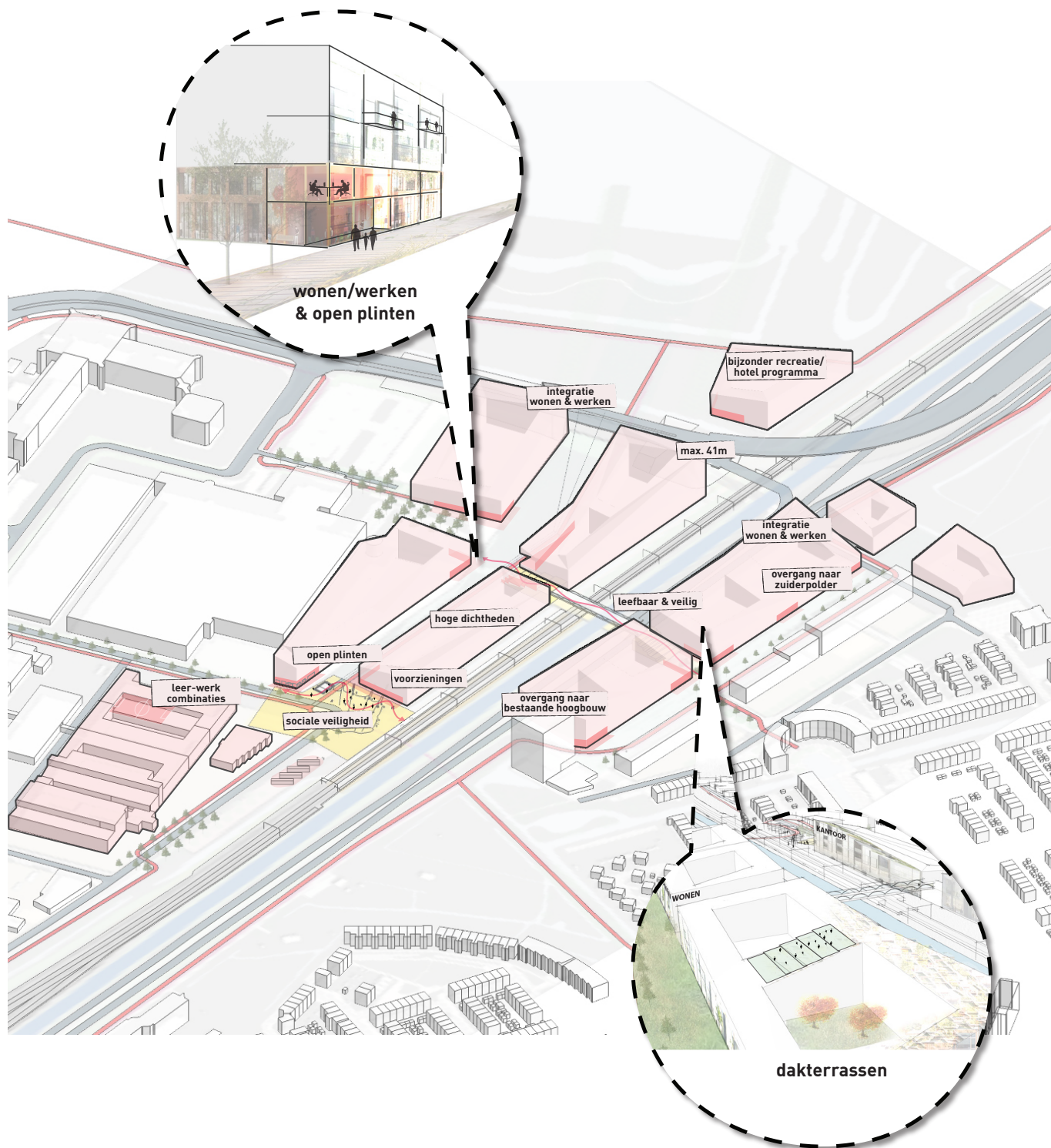
Nieuwe bouwblokken kunnen schuin op- of aflopende gevels krijgen, waardoor zichtlijnen tussen en vanaf de gebouwen worden gewaarborgd. Ook kunnen de gebouwen hierdoor optimaal inspelen op zon en geluid en ontstaat ruimte voor groene daktuinen en dakterrassen.

De bouwblokken hebben duidelijke randen grenzend aan de openbare ruimte, met in de basis van de gebouwen entrees van de woningen of werkfuncties. Er zijn geen private buitenruimtes zoals tuinen of terrassen aan de openbare ruimte. Binnenin de blokken is ruimte voor binnentuinen met groene en luwe ontmoetingsplekken voor bewoners en gebruikers van het gebied.

Funciemenging; integratie van wonen en werken

Door de ligging naast het station leent de Oostpoort zich uitstekend voor een functiemix. Gemengd, toekomstbestendig en flexibel bouwen is uitgangspunt voor alle bebouwing in het gebied. Dit betekent dat er bij de maatvoering en indeling van de gebouwen wordt gelet op mogelijke functieverandering in de toekomst en dat wonen en werken op meerdere manieren kan worden gecombineerd. Zo kan er bijvoorbeeld werkprogramma in een plint komen, dat op termijn kan worden gekoppeld met woningen erboven. Ook kunnen er vrij indeelbare appartementen worden gerealiseerd waarbij een gedeelte van de woning als werkplek of atelier kan worden gebruikt. Een functiemix geeft ook kansen voor een maximale uitwisseling van het parkeren. Op kavel- en gebouwniveau zal bepaald moeten worden waar woonfuncties en waar werkfuncties tot hun recht kunnen komen, mede vanuit de complexe akoestische situatie van spoor- en weggeluid.





Impressie: het stationsplein als levendig nieuw ontvangstdomein, met voorzieningen en verblijfskwaliteit

6. DUURZAME STEDELIJKE ONTWIKKELING

6.2 Programmatische invulling

Woningen, type en doelgroep

Vanuit de Haarlemse ontwikkelzones is een opgave gesteld voor minimaal 1.000 woningen in de Oostpoort. Het huidige aantal woningen van 3.000 in Parkwijk-Zuiderpolder wordt hiermee met een derde uitgebreid. Voor de nieuwe woningen geldt een verdeling van veertig procent sociale huur, veertig procent middeldure huur of koop en twintig procent vrije sector.

In Oostpoort worden kansen gezien voor doelgroepen die specifiek kiezen voor en optimaal kunnen profiteren van de aanwezigheid van het station en het recreatiegebied. Hierbij wordt gedacht aan studenten, starters en stellen. Vaak ook doelgroepen met een laag autobezit. Daarnaast zijn ouderen een interessante doelgroep, in de Zuiderpolder is momenteel 20% ouder dan 65 jaar. Door ouderen uit de wijk te verleiden om naar een andere, geschikte woning te verhuizen, komen elders woningen vrij voor gezinnen.

Woningtypen en woonkwaliteiten

In een divers aanbod aan woningtypen kunnen de verschillende doelgroepen worden gehuisvest. Aangezien er in een hoge dichtheid wordt gebouwd, zal er binnen het aanbod van appartementen een rijk scala aan woningen kunnen worden aangeboden. Hierbij kan worden gedacht aan het realiseren van mini-appartementen of eenheden voor studenten, appartementen over meerdere lagen voor starters, ruime gelijkvloerse appartementen voor senioren en grondgebonden stadswoningen in de onderste lagen van grotere bouwblokken.

Werkgelegenheid

De woon-werkbalans in Haarlem is scheef, circa 0,4 baan per inwoner. Dat is relatief laag vergeleken binnen de provincie Noord-Holland. De gemeente wil meer werkgelegenheid creëren, met als maatstaf dat voor elke woning die gebouwd wordt er ook een baan bij komt (studie groeipotentie, 2009). In Haarlem zijn zakelijke dienstverlening, zorg en toerisme kansrijke sectoren. In MRA-verband zijn er afspraken om in Haarlem ruimte te bieden voor circa 40.000 m² arbeidsintensieve

werkgelegenheid. De uitstekende bereikbaarheid van de Oostpoort en uitlopend de Oudeweg is een motief om daar een deel van die vraag te accommoderen. Binnen de beoogde functiemix in de Oostpoort zijn kansen als intensieve werkzone, die passen bij de actuele vraag naar nieuwe werkconcepten (geen 'klassieke' kantorenbouw).

Vanwege de ligging bij het station is de Oostpoort een kansrijk gebied voor verdichting op arbeidsplaatsen en bovendien de beste plek in Haarlem om acquisitie te plegen op vestigingen van nationale allure, als onderdeel van het hoogwaardig netwerk in de MRA. Daarmee stijgt de vervoerswaarde voor een nieuwe sterke HOV-as tussen Haarlem Oost en Amsterdam Zuid.

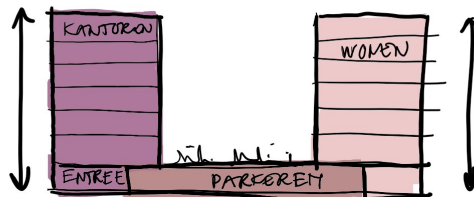
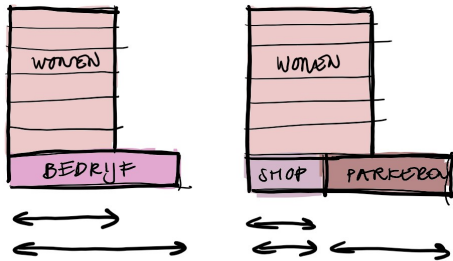
Door het aanpassen van de milieuzone van de Waarderpolder ontstaat ruimte voor woningbouw in een gemengd stedelijk gebied, waar de werkgelegenheid een belangrijke rol zal blijven spelen.

Voor het nieuwe programma wordt aansluiting gezocht bij de goede OV-bereikbaarheid en de aanvullende mobiliteitsvoorzieningen. Hierdoor kan de Oostpoort zich ontwikkelen tot zone met stapelbare werkfuncties. Er wordt ruimte geboden 'voor de meer arbeidsintensieve bedrijven van de Waarderpolder en bedrijven/ kantoren uit de regio. Hiermee kan de Waarderpolder, waar zich momenteel 20% van het aantal Haarlemse arbeidsplaatsen bevindt, worden versterkt.

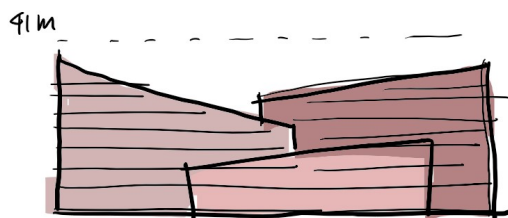
Niet alleen de gemeentelijke kavels maar ook de bestaande bedrijfspanden kunnen een bijdrage leveren aan het gewenste programma en stedelijke milieu. Zo bieden de bestaande kantoorpanden ten zuiden van de Amsterdamsevaart kansen in het verdichten of transformeren door nieuwe functies in de plinten, aanvullende werkfuncties of woningbouw. Door de gebouwen op te nemen in de nieuwe stedenbouwkundige structuur wordt de relatie tussen de Zuiderpolder en de woonwijk zowel ruimtelijk als functioneel versterkt.

Een van de belangrijkste bedrijfspanden is het enorme, grotendeels leegstaande complex van drukkerij Johan Enschedé. Dit nu nog afgesloten terrein kan zich openen





Verskillende ruimtelijke oplossingen voor functiemenging



Stedenbouwkundig ensemble als ontwerpprincipe voor bouwblokken

6. DUURZAME STEDELIJKE ONTWIKKELING

naar het gebied. Letterlijk door het openen van het terrein (hekken weg) maar ook functioneel door het realiseren van nieuw programma. Vanwege de omvang van het complex zijn hier allerlei gemengde (tijdelijk) nieuwe functies denkbaar zoals bedrijven, leer-werkconcepten, evenementen en congressen, culturele functies, langlopende theaterproducties, voorzieningen, zaa sport, onderwijsinstellingen et cetera.

Ook het bestaande parkeerterrein van Ikea biedt kansen voor transformatie naar wonen en werken. Dit vraagt om maatwerkoplossingen voor meer gestapeld parkeren voor Ikea.

Het werkprogramma wordt gerealiseerd in flexibele, duurzame en toekomstbestendige gebouwen met meerdere huurders. Gebouwen met slechts één huurder zijn bespreekbaar mits er een levendige plint wordt gerealiseerd. In combinatie met de aantrekkelijke openbare ruimte ontstaat als het ware een etalage van de werkgelegenheid binnen de Waarderpolder. Hier worden informele ontmoetingen gestimuleerd.

Bijzonder hotel in combinatie met groen en recreatie

Naast een goede uitwisseling met bedrijven in de Waarderpolder kan de nieuwe werkgelegenheid ook een rol spelen in de regionale behoefte aan hotels. De Oostpoort is aangemerkt als kansrijke zone voor de ontwikkeling van een (congres)hotel in de MRA. Hier is de bereikbaarheid via station en uitvalswegen uitstekend, maar biedt ook de aanwezigheid van groen, water en recreatie grote kansen. Hiervoor worden met name kansen gezien op de kavel ten oosten van fly-over, waar een hotelfunctie zou kunnen worden gecombineerd met recreatie en natuureducatie. Hierdoor wordt een directe functionele koppeling gelegd tussen het recreatiegebied en de Oostpoort. Hier dient eerst een plantoets en een onderzoek naar de impact op de Stelling van Amsterdam te worden gedaan, om te onderzoeken wat er mogelijk is op deze plek.

Een breed pakket aan kleinschalige voorzieningen

Een geclusterd voorzieningenprogramma kan een bijdrage leveren aan de totstandkoming van een levendig

en gemengd stuk stad. De werknemers, bezoekers, reizigers en bewoners hebben behoefte aan verschillende voorzieningen waar zij gebruik van kunnen maken op weg naar werk, school of huis. In de blokken rondom het station wordt gedacht aan voorzieningen zoals een gemakswinkel, kinderopvang, (para)medisch-centrum, fitness, sport en horeca. Deze kunnen een plek krijgen in de plinten of juist de hogere verdiepingen van de gebouwen. De combinatie van dergelijke voorzieningen met een nieuwe, aantrekkelijke openbare ruimte stimuleert informele ontmoetingen. De voorzieningen in de Oostpoort kunnen gefaseerd meegroeien met het aantal woningen.

Ook zijn er mogelijkheden voor grotere onderwijsinstellingen, bijvoorbeeld op de locatie van Joh. Enschede.

Daarnaast kunnen de extra inwoners en werknemers in Oostpoort gebruik maken van de huidige voorzieningen in Haarlem Oost, zoals een aantal basisscholen (Zuidwester en MLK / Hildebrand), sportvoorzieningen (voetbalvereniging DSK en Fitness Fitfabriek), het winkelcentrum Beatrixplein de bibliotheek Zuiderpolder en het zorgcentrum Reinaldahuis. De nieuwe ontwikkeling leidt tot een toename van het draagvlak voor deze voorzieningen.

Supermarkt als buurtvoorziening

In de Zuiderpolder zijn er op dit moment geen winkels. Vanuit de buurt is er een sterke behoefte aan een supermarkt. In de Oostpoort wordt ruimte geboden aan een nieuwe supermarkt die een rol kan vervullen. Hij dient niet alleen voor de nieuwe bewoners maar ook voor de bewoners uit de Zuiderpolder, de gebruikers van het station en de werknemers uit de Waarderpolder. De grootte van de supermarkt moet worden afgestemd op het aanbod elders in de stad, met name aan het Beatrixplein. Uitgangspunt voor de supermarkt is dat deze wordt gestapeld en gecombineerd met ander programma zoals woningen. Grotere retailvoorzieningen of Perifere Detailhandel Locaties (PDV) stroken vanwege het sterke autoverkeer aantrekkende karakter niet met de uitgangspunten voor de Oostpoort, waarbij de focus ligt op het langzaam verkeer en het openbaar vervoer.





Stevige blokken vormen speelse skyline



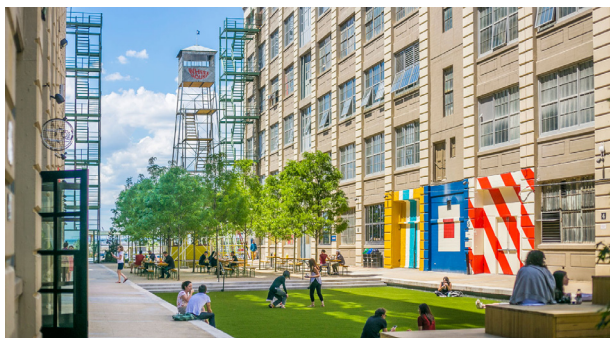
Glooiende blokken met open uitstraling



Gebruik van de daken, bijvoorbeeld met dakakker



Groene terrassen met wijds uitzicht



Levendige mix woningen en werkplekken



Gebouw met recreatieve functie ingepast in landschap

6. DUURZAME STEDELIJKE ONTWIKKELING

6.3 Leefbaarheid en openbare ruimte

Sociale veiligheid

Door het toevoegen van functies en bebouwing verandert Oostpoort van een bedrijven- en parkeerterrein in een gemengd stedelijk gebied. Door meer dynamiek rondom het station zal de veiligheid toenemen. Daarnaast worden de stromen van de voetganger zoveel mogelijk geconcentreerd en lopen zij langs de voorkanten en entrees van de nieuwe blokken. De nieuwe blokken liggen op zichtafstand van elkaar en hebben lange gevels met voordeuren erin. Hierdoor worden de voetganger en de fietser begeleid in hun routes en zijn er altijd ogen op de straat.

Rondom het station denken we ook na over een clustering van enkele gemakswinkels die omliggende buurten (verder) kunnen voorzien. In dit middengebied is ook plaats voor doelgroepen voor wie het belangrijk is (zorg) voorzieningen in de onmiddellijke nabijheid te hebben.

Beleving

De uitdaging is dat de Oostpoort een plek op zich wordt, waar het aantrekkelijk is om heen te gaan (voorzieningen, inrichting, routes) en waar mensen graag komen wonen of werken. Dan moet het niet alleen overdag tijdens kantooruren aantrekkelijk zijn, maar evenzeer in de weekenden en 's avonds. Een nieuw stedelijk gebied waar bestaande functies en gebouwen goed in worden opgenomen (m.n. IKEA, Joh. Enschedé en Teva) en vloeiend doorloopt naar de bestaande wijk Zuiderpolder. Er is veel aandacht voor de menselijke maat, voor interactie en groene verbindingen. Het gebied wordt een kruispunt van 'lange lijnen' voor de fiets. Bewoners van de Zuiderpolder hebben meer en veilige routes naar het station en het groen en kunnen gebruik maken van de nieuwe voorzieningen aan weerszijde van het spoor. Door de verschillende invullingen van de groene scheggen, van stedelijk naar natuurlijk/ecologisch, ontstaan aanleidingen voor sport en spel.

6.4 Duurzaamheid

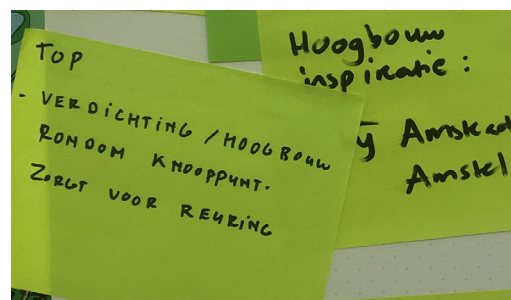
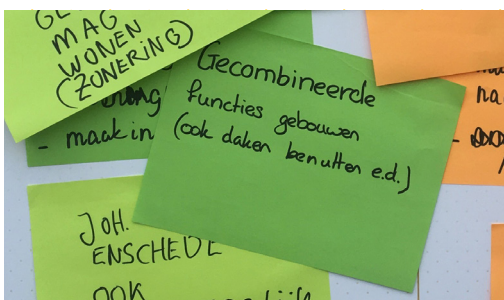
Bij de ontwikkeling van Oostpoort vormt duurzaamheid een vanzelfsprekende basis voor de gebiedsontwikkeling als geheel. Op verschillende thema's en op alle schaalniveaus krijgt duurzaamheid betekenis en kwaliteit.

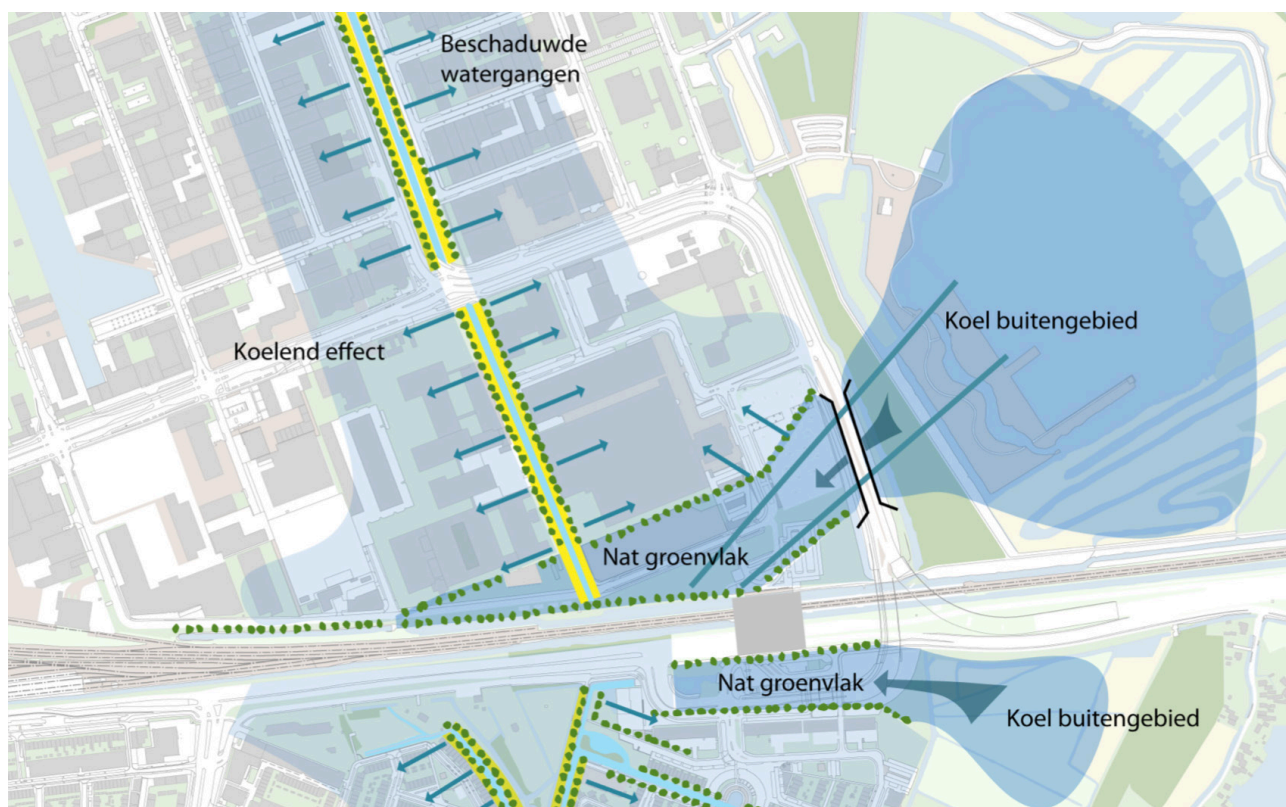
Duurzame stedenbouw

Bij het ontwerpen van deze stedenbouwkundige visie en bij de inrichting van de openbare ruimte spelen veel duurzaamheidsaspecten een rol. De gemeente stelt een Richtlijn Duurzaam Bouwen op. Vooruitlopend op deze richtlijn zijn overweging vanuit duurzaamheid leidend voor de opzet van de ruimtelijke structuur van Oostpoort. De hoofdkeuzes uit deze visie, het compact bouwen rondom het station, het realiseren van een autoluw gebied met nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer en het introduceren van een waterrijke scheg naar het landschap, komen allemaal voor uit kwaliteits- en duurzaamheidsoverwegingen. Ook het toevoegen van werkgelegenheid draagt bij aan het beperken van de grote verkeerstromen de stad uit. Het geeft mensen de mogelijkheid met de fiets naar het werk te gaan. Dat is duurzaam en het maakt de stad toekomstbestendig. Ook op inrichtingsniveau van bouwkvavels en openbare ruimte moet de Richtlijn Duurzaam Bouwen worden betrokken.

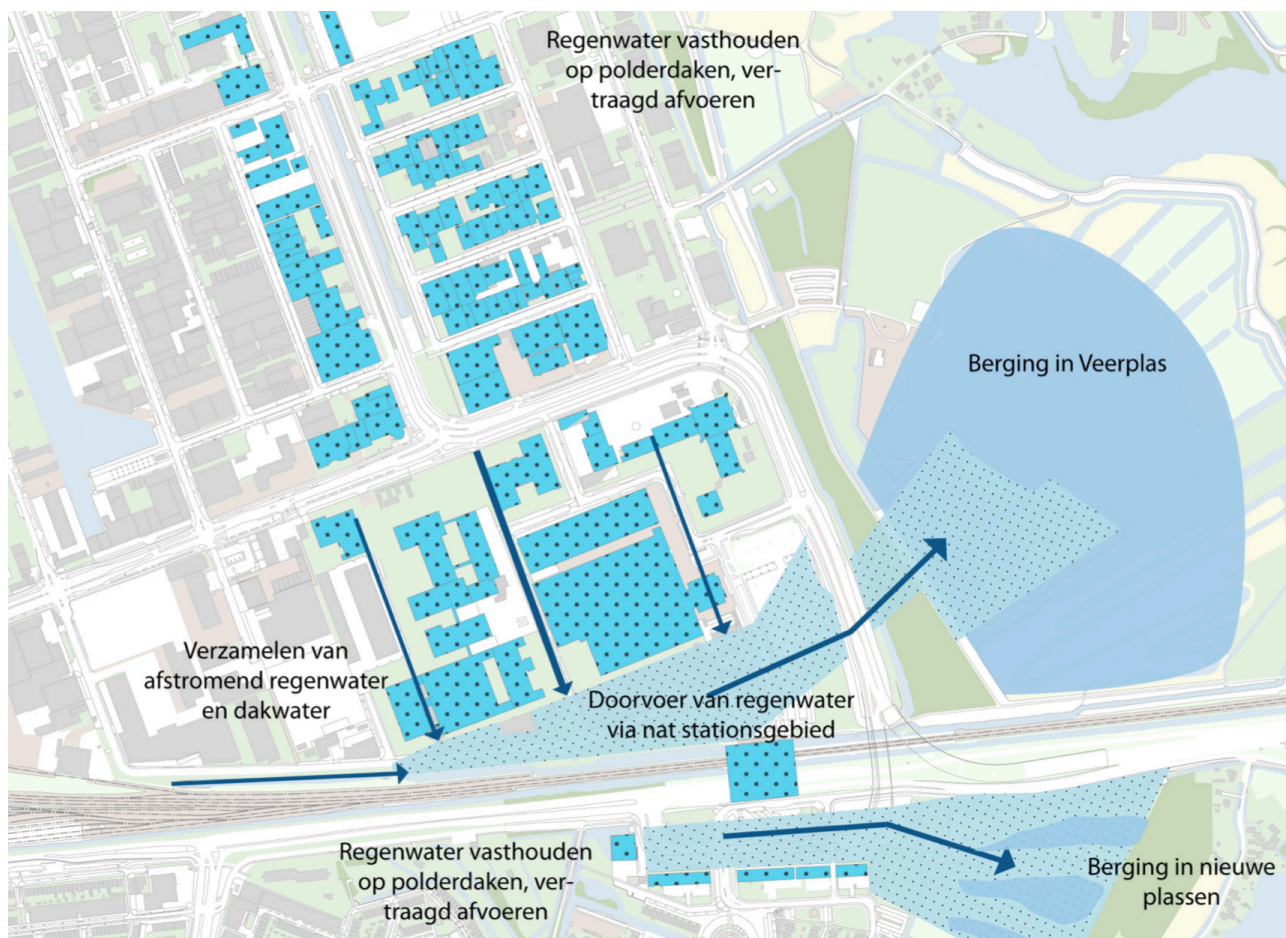
Klimaatadaptatie: water als sleutel

In de toekomstige Oostpoort wordt de groen- en waterstructuur versterkt. Hierdoor wordt actief geanticipeerd op het voorkomen van wateroverlast, droogte en hittestress. Water speelt een centrale rol in het 'koelen' van het stedelijk gebied, het verbeteren van de waterkwaliteit en het voorkomen van wateroverlast. Dit past in de ambities om klimaatadaptief te bouwen. Door het toevoegen van water zijn er meer mogelijkheden voor berging en kan het langer worden vastgehouden. De groene scheggen bieden kansen voor centrale opvang van afstromend regenwater van bebouwing en verharding door een goede infiltratie en berging in combinatie met de Veerplas. De groene scheggen vertragen de afvoer van piekbuien, en bieden een goede doorvoer door het stedelijk gebied, met name door de stroombaan voor regenwater die door het gebied loopt.





Oostpoort als stedelijke airco voor verminderen hittestress



Rainproof Oostpoort - klimaatadaptieve inrichting

6. DUURZAME STEDELIJKE ONTWIKKELING

De waterrijke groene scheggen fungeren als een 'stedelijk airco' voor de hittevorming binnen het stedelijk gebied. Samen met Amsterdamsevaart en andere watergangen zorgen natte groenvlakken voor binnenhalen van het 'koele' buitengebied van het Liedeland. Bij deze Ontwikkelvisie voor Oostpoort wordt voldaan aan de waterschapseis om toename van verhard oppervlak met 15 procent extra oppervlaktewater te compenseren.

Duurzame warmtevoorziening

De warmtevoorziening van nieuwe stedelijke ontwikkelingen in Haarlem moeten aardgasvrij worden uitgevoerd. Ook de nieuwbouw in Oostpoort is geheel aardgasvrij en gebaseerd op duurzame warmtebronnen. De ondergrond lijkt geschikt voor Warmte/Koude-Opslag (WKO)-systemen. Om de capaciteit van de ondergrond doelmatig te benutten kan het slim zijn om een bodemenergieplan op te stellen. Met een marktverkenning wordt onderzocht of het clusteren van collectieve bronnen met ontwikkellocaties of zelfs gehele zones tot voordelen kan leiden. Hierbij wordt ook verkend op welke wijze partijen in deze zones voor een collectieve bronnenstrategie moeten samenwerken, en welke rol de gemeente hierin kan aannemen. Warmtenetten kunnen een aantrekkelijke optie zijn voor de ontwikkeling van Oostpoort. Potentiële warmtebronnen voor een collectief warmtenet zijn aardwarmte, biomassa en restwarmte van nabij gelegen bedrijven in de Waarderpolder. De kansen voor een warmtenet in Oostpoort in relatie tot de Waarderpolder vergen nader onderzoek.

Energietransitie in de gebouwde omgeving

Op grond van (inter)nationale afspraken zal een transitie plaats vinden van de huidige opwekking van energie, gebaseerd op fossiele brandstoffen, naar energie opgewekt uit duurzame hulpbronnen (zon, wind en biomassa). Naast het beperken van energiegebruik, is de opgave om energie zoveel mogelijk lokaal op te wekken, op te slaan en te gebruiken (smart grid). Dit houdt in dat de daken en gevels van de gebouwen zoveel mogelijk gebruikt worden voor het produceren van duurzame energie. Met de compacte, stedelijke bouw bestaan er grote kansen in de Oostpoort voor collectieve aanpak

van zonnepanelen, vanwege het relatief grote oppervlak van daken. Naast de nieuwbouw, kunnen ook de relatief grote bedrijfsgebouwen in de omgeving en breder in de Waarderpolder bijdragen aan de productie van duurzame energie via zonnedaken of zonnegevels, of via energiewinning uit asfalt. Op gebiedsniveau kan gekeken worden of de bestaande omgeving een rol kan spelen aan de levering van energie aan de nieuwbouw op Oostpoort, of breder aan andere wijken binnen Haarlem.

Circulair bouwen en hergebruik

Het circulair bouwen betekent grofweg dat de materialen van het gebouw opnieuw gebruikt kunnen worden. Voor de komende nieuwbouw kan mogelijk al gebruik worden gemaakt van materialen uit de sloop van de bestaande panden. Op gebiedsniveau van Oostpoort en op stadsniveau kunnen allerlei bestaande bouw- en restmaterialen worden verzameld, bewerkt, geupcycled en hergebruikt. In Oostpoort zijn er volop kansen om materialen te hergebruiken, en om hiermee te experimenteren in relatie tot bedrijfsactiviteiten op het bedrijventerrein Waarderpolder. Om de materialen van de nieuwe gebouwen in de toekomst goed te kunnen gebruiken, is het belangrijk om te werken welke materialen gebruikt zijn en hoe deze gemonteerd zijn. Momenteel wordt er nagedacht hoe vastgelegd kan worden dat voor nieuwe gebouwen verplicht een madaster (materialenlogboek) en demontageplan (hoe haal je de materialen uit het gebouw) wordt opgesteld.

Voor de inrichting van de openbare ruimte heeft de gemeente al duurzame Grond-, Weg- en Waterbouw afspraken gemaakt. Voor werkzaamheid in de openbare ruimte wordt gewerkt met een materialenpaspoort. Ook voor de bouwlogistiek moet aandacht zijn. Er is in deze ontwikkelzone niet veel ruimte om bouwmaterialen op te slaan en het is ongewenst dat grote vrachtwagens te vaak naar de verschillende bouwlocaties moeten rijden. Van toekomstige bouwbedrijven wordt gevraagd na te denken over materialenhubs om (gezamenlijk) zo efficiënt mogelijk de bouwlogistiek te organiseren met zo min mogelijk overlast voor omwonenden en weggebruikers.

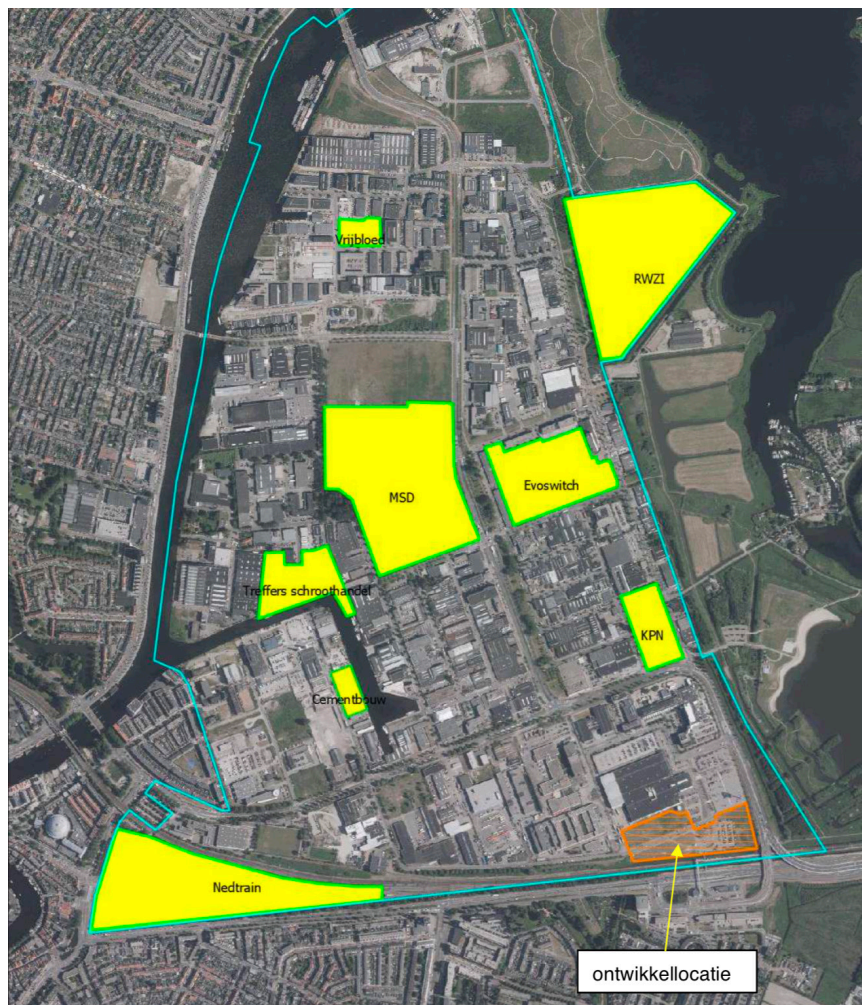






7. PERSPECTIEF OP UITVOERING

Deze Ontwikkelvisie schetst een ambitieus, maar reëel toekomstperspectief voor de ontwikkeling van Haarlem Oostpoort. Dit vraagt om een helder perspectief op uitvoering: fasering, spelregels en financiering. En vergt een concrete uitwerking van specifieke vraagstukken rond milieu, verkeer, parkeren en civieltechnische zaken. De resultaten hiervan vertalen we in een Strategienota met een spelregelkaart als basis voor een nieuw bestemmingsplan en het uitvoeringsproces.



Overzicht van bedrijven met een milieucontour binnen de huidige zonering

7. PERSPECTIEF OP UITVOERING

7.1 Naar een uitvoeringsstrategie

Deze Ontwikkelvisie schetst een duurzaam toekomstperspectief, een gewenst eindbeeld voor de Oostpoort als stadsentree. Het is een strategische visie voor de lange termijn en derhalve nog globaal van karakter. Voordat er daadwerkelijk gebouwd kan worden, zal de haalbaarheid van een aantal zaken nog moeten worden uitgezocht en meer in detail worden uitgewerkt.

Het gaat hierbij om technische onderzoeken, bijvoorbeeld over milieuaspecten en verkeer maar ook over strategische keuzes ten aanzien van financiering, fasering en parkeren. Bijvoorbeeld: in welke volgtijdelijkheid worden maatregelen en investeringen gedaan, welke maatregelen worden genomen om parkeeroverlast te voorkomen? Ook moeten uitspraken worden gedaan over de organisatievorm van en participatie in het vervolgproces.

Deze onderwerpen zijn van belang voor een haalbare gebiedsontwikkeling maar hebben ook implicaties voor de huidige eigenaren, bedrijven en omwonenden. Bovenstaande wordt in samenspraak met deze partijen uitgewerkt in een Strategienota. Tevens worden de beleidsmatige kaders, kwaliteitsdoelen en randvoorwaarden uitgewerkt voor professionele ontwikkelende en investerende partijen. In de Strategienota wordt zo handen en voeten gegeven aan de ambities en doelstellingen uit de Ontwikkelvisie en komen de eerste stappen voor de uitvoeringsfase in beeld. De Ontwikkelvisie wordt zo geen papieren tijger maar krijgt een haalbaar perspectief op realisatie.

In de Strategienota komt ook een eerste opmaat voor spelregels voor bouwen en kwaliteit, en een meer gedetailleerde 'spelregelkaart'. Deze worden later per bouwvlak of deelgebied uitgewerkt in concrete ruimtelijke en programmatieke kaders voor ontwikkeling. Tevens worden de meer concrete spelregels basis voor het opstellen nieuwe bestemmingsplan met verbrede reikwijdte.

7.2 Onderzoeken naar milieu, verkeer en impact op Stelling van Amsterdam

Zoals aangegeven geeft de Ontwikkelvisie het gewenste ontwikkelingsperspectief op lange termijn aan. Om over te kunnen gaan tot realisatie worden op onderstaande thema's nadere onderzoeken en concrete uitwerkingen uitgevoerd.

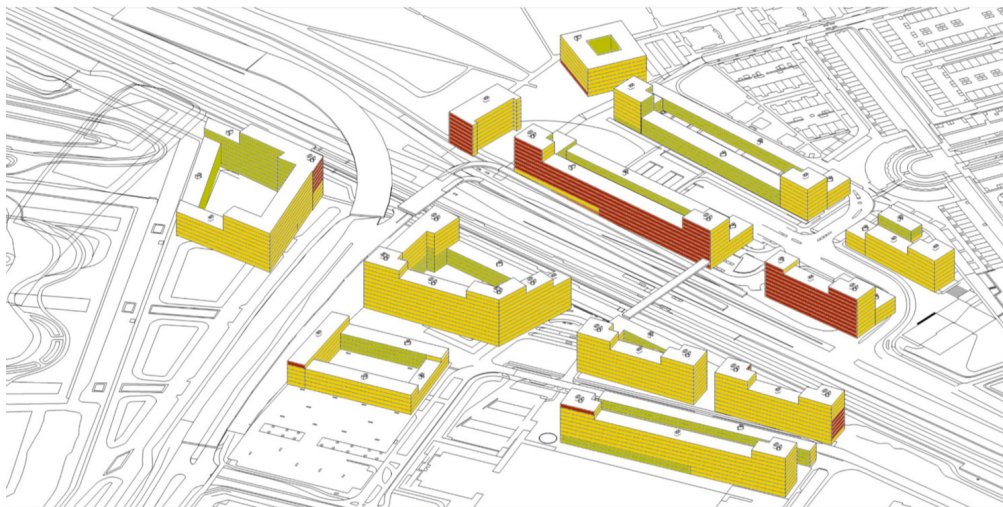
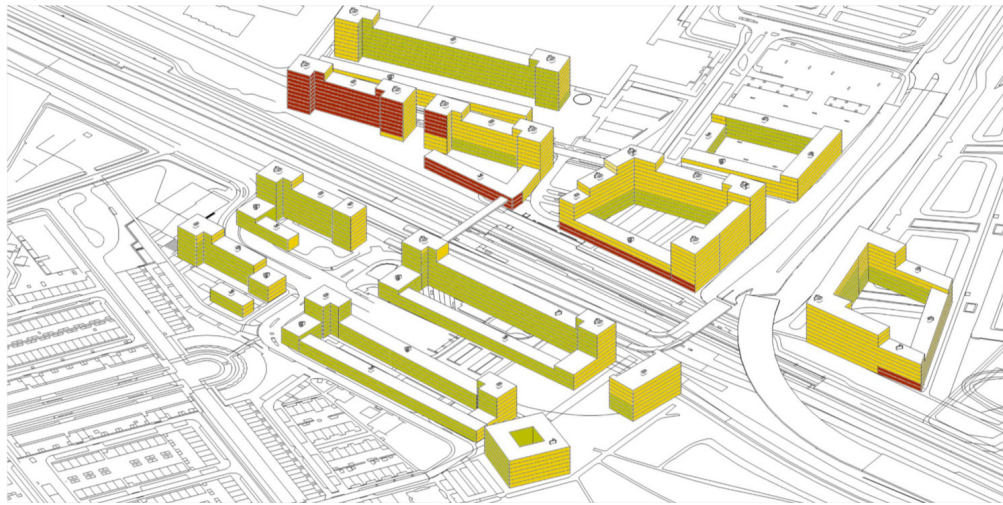
Milieuaspecten van geluid en externe veiligheid

Een deel van de Oostpoort bevindt zich in het gezoneerde bedrijventerrein Waarderpolder. Vanuit historisch gegroeide bedrijfsbelangen is het introduceren van geluidgevoelige bestemmingen pas mogelijk wanneer de milieuzone wordt aangepast. Er wordt onderzocht op welke wijze dit het beste kan gebeuren zodat naast de bestaande bedrijvigheid woningbouw mogelijk wordt. Het aanpassen van de milieuzone wordt juridisch geborgd in het nieuwe bestemmingsplan.

Ook voor de nieuwe ontwikkelingen zijn milieuaspecten relevant, met name geluid en externe veiligheid. Ook hiervoor worden onderzoeken uitgevoerd. Voor geluid geldt dat de meeste beperkingen worden veroorzaakt door de spoorlijn Haarlem – Amsterdam, de Camera Obscuraweg en de N200. Aan de gevels van de bouwblokken langs de weg en het spoor zullen maatregelen nodig zijn om woningbouw mogelijk te maken. Hierbij kan het gaan om dove gevels of andere maatregelen voor de gevel. De van het verkeer en industrie afgeschermd gevels zijn geluidsluw. Het industrielaawaai zorgt alleen op de uiterste bebouwingen en grootste hoogten voor een geluidsbelasting die dove gevels noodzakelijk maakt of het plaatsen van niet-geluidgevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld kantoorfuncties).

Om de geluidsbelasting te beperken en deels dove gevels te voorkomen is het te overwegen in het plangebied maatregelen te nemen. Bijvoorbeeld de beleidsmatig gewenste afwaardering van de N200 (Amsterdamsevaart) kan gelden als bronmaatregel. Ter plaatse van het plangebied is deze weg deels bij Rijkswaterstaat in beheer. Het aanpassen van de rijsnelheid van 70 naar 50 km/u kan leiden tot een afname van de geluidsbelasting.





Studie naar geluidsoverlast bij voorbeeldverkeering: er zijn maatregelen nodig aan de rode gevels om woningbouw mogelijk te maken

7. PERSPECTIEF OP UITVOERING

Ook het toepassen van geluidsreducerend wegdek kan hieraan bijdragen, net als het toepassen van raildempers op het spoor. Daarnaast valt te denken aan overdrachtsmaatregelen zoals geluidsschermen of een aarden wal dicht langs de weg en in de middenberm, of zogenaamde diffractoren (betonnen constructies met holtes parallel aan het wegdek, waardoor geluid geabsorbeerd wordt en geluidsgolven naar boven worden gericht).

Doorrekening van verkeerskundige effecten

Om inzicht te krijgen in verkeerseffecten van het gewenste programma, in combinatie met de mogelijke aanpassingen in de infrastructuur, worden door onderzoeksbureau Goudappel Coffeng eerste verkenningen uitgevoerd met het verkeersmodel van de gemeente Haarlem.

Hierbij worden verschillende modellen onderzocht waaronder de gewenste realisatie van een nieuwe op- en afrit in het verlengde van de Amsterdamsevaart naar het (bestaande) viaduct en de Camera Obscuraweg. Door deze ingreep kan de bestaande oprit van de Camera Obscuraweg worden gesloopt en plaats maken voor de ontwikkeling. Deze nieuwe route heeft alleen een verbinding met verkeer van en naar het westen van de Amsterdamsevaart. Dit betekent ook dat het kruispunt Camera Obscuraweg - Robertus Nurksweg komt te vervallen en er vanaf de Zuiderpolder en de Nurksweg geen directe verbinding meer met de Waarderpolder mogelijk is. De Robertus Nurksweg wordt aangesloten op de Diakenhuisweg. De Diakenhuisweg wordt doorgetrokken en krijgt een gelijkvloerse aansluiting met de Amsterdamsevaart, zodat een aansluiting met het centrum van Haarlem en de A9 behouden blijft. Bij deze nieuwe ontsluiting van Zuiderpolder dient nog goed gekeken te worden het voorkomen van sluipverkeer tussen de Amsterdamsevaart en de Schipholweg. Naast deze aanpassing is ook het sluipverkeer over de A. Hofmanweg tegengegaan, door deze te knippen ten noorden van de aansluiting met Penningsveer.

Hierbij wordt naast de traditionele verkeersgeneratie ook gekeken naar het effect van een gereduceerde

verkeersgeneratie door het inzetten van deelauto's, stimuleren van OV en het hanteren van een parkeerregime. Binnen de structuurvisie openbare ruimte (SOR, Haarlem 2017) is reeds uitgegaan van een afname van de standaard verkeersgeneratie van 15%. Dit wordt naar verwachting gerealiseerd door het verbeteren van het fietsnetwerk en de OV voorzieningen binnen Haarlem te optimaliseren. Daarnaast zorgt dit ervoor dat het autogebruik richting het centrum wordt ontmoedigd.

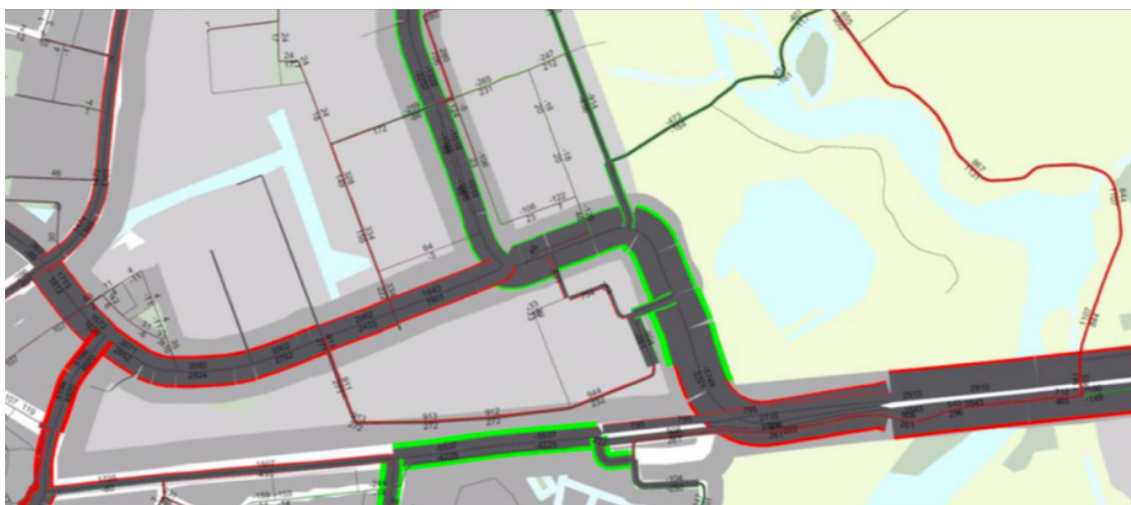
Gezien de locatie van de ontwikkelzone, vlakbij het treinstation Haarlem-Spaarnwoude en het voornemen om actief in te zetten om het gebruik van deelauto's in combinatie met een parkeerregulering wordt verwacht dat dit effect verdubbeld kan worden. Het netto effect op verkeersgeneratie door de inzet van deelauto's is, mits goed geïmplementeerd, ongeveer 15%. De andere alternatieven zoals het openbaar vervoer, de fietsvoorzieningen en de parkeerregulering zorgen naar onze verwachting voor de overige 15%. Dit betekent dat verkeersgeneratie van het gebied 30% lager kan zijn dan de traditionele verkeersgeneratie. Wanneer bovenstaande maatregelen worden doorgevoerd blijkt een afname van de verkeersgeneratie terug te zien ten opzichte van de verkeersmaatregelen uit de SOR, voor het prognosejaar 2030.

Wel blijkt dat het netwerk rondom het plangebied zwaarbelast is en er weinig restcapaciteit beschikbaar is. Ook blijkt dat het kruispunt Bohnweg-Camera Obscuraweg in de toekomstige situatie niet meer voldoet met de huidige vormgeving, deze zal dus moeten worden aangepast. Grotendeels wordt dit veroorzaakt door een toename van verkeer op de doorgaande route, door de autonome groei van inwoners en arbeidsplaatsen in Haarlem, die via deze route richting de A9 gaan.

Impact op kernkwaliteiten Stelling van Amsterdam

De planlocatie voor een bijzondere functie ten oosten van de Camera Obscuraweg is gelegen binnen het UNESCO-werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Hiervoor gelden de artikelen 20-22 Provinciale Ruimtelijke Verordening. Deze stellen dat een bestemmingplan alleen mag voorzien in nieuwe functies indien de kernkwaliteiten van





Studie naar ontwikkeling Oostpoort zonder viaduct Camera Obscuraweg



Studie naar ontwikkeling Oostpoort zonder viaduct Camera Obscuraweg en met doortrekking Prins Bernhardlaan

7. PERSPECTIEF OP UITVOERING

de erfgoederen met uitzonderlijke universele waarden worden behouden of versterkt. Er dient daarom onderzoek te worden gedaan naar de impact op de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) wordt gevraagd om te adviseren over de mogelijkheden voor het bouwen van een bijzondere voorziening op deze plek.

7.3 Specifieke uitwerkingen met partijen

Mobiliteitsknooppunt concreet uitwerken

Station Spaarnwoude ontwikkelt zich van 'halte' tot knooppunt van trein, bus, fiets, auto en voetganger. In het nieuwe stationsdomein komen alle modaliteiten bij elkaar. Nader ontwerpend onderzoek is nodig om te verkennen hoe de verkeersstromen zich tot elkaar verhouden en wat de ruimtelijke impact is van de verschillende mobiliteitsprogramma's. Tevens wordt nader uitgewerkt hoe de transferfunctie van het knooppunt zich verhoudt tot de concentratie van stedelijke ontwikkeling in het gebied. Hierbij is ook meer duidelijkheid nodig over de minimale afstand tussen de nieuwe bebouwing en het spoor/ de reservering. In samenspraak met de spoorse partijen en vervoerders wordt hier nader invulling aan gegeven.

Ook de probleemanalyse binnen het visietraject voor station Haarlem is relevant in relatie tot het (toekomstige) OV-netwerk en de benodigde ruimte voor de bussen. In samenhang met de resultaten uit het OV-Toekomstbeeld.

Uitwerking van (civiel)technische haalbaarheid

In de Ontwikkelvisie worden een aantal infrastructurele maatregelen voorgesteld. Voor de verkenning van de haalbaarheid van deze elementen is het nodig om een technische quickscan uit te voeren van de volgende onderdelen: aanpassing van het Kegge-Stastokviaduct, de inpassing van de watergang Amsterdamsevaart (oude trekvaart), langzaam verkeersverbinding gemaakt tussen noord- en zuidzijde van het spoor (brug of tunnel) en de doorbraak onder de fly-over. Door middel van globale verkenningen en referentiestudies kan een beeld worden verkregen van de technische haalbaarheid en financiële consequenties van de verschillende onderdelen.

Parkeerstrategie en clusteren van parkeren

Eerder in de Ontwikkelvisie is de parkeeropgave beschreven. Een slimme parkeerstrategie, zowel ruimtelijk als qua regime, is cruciaal voor het slagen van de stedelijke ontwikkeling. Hierbij spelen verschillende opgaven en belangen. Er wordt gewerkt aan een pakket aan maatregelen waarin met de verschillende betrokken partijen per kavel of deelgebied naar een maatwerkoplossing wordt gezocht. Uitgangspunt voor het parkeren is het intensiveren en combineren (dubbelgebruik) van de parkeeropgave, zodat er met zo min mogelijk ruimtebeslag aan de behoefte kan worden voldaan. Er wordt gekeken in hoeverre clustering en integratie van bestaande parkeervoorzieningen haalbaar is, en op welke manier negatieve effecten van het nieuwe programma kunnen worden tegengegaan.

Ook wordt onderzoek gedaan naar een passende parkeernorm voor het nieuwe programma en naar een adequaat parkeerregime voor de openbare ruimte, P+R en omliggende bedrijven.

7.4 Bestemmingsplan en financiële uitwerking

Spelregelkaart als grondslag voor nieuw bestemmingsplan

Op basis van de Ontwikkelvisie is het noodzakelijk om tot een vernieuwd bestemmingsplan te komen voor het gehele gebied van de Oostpoort. Hiervoor wordt een concrete 'spelregelkaart' opgesteld voor de stedelijke ontwikkeling. De Spelregelkaart is een kaderstellende kaart voor bebouwingsmogelijkheden, maatvoeringen, functieprogramma, duurzaamheid en kwaliteiten. In deze kaart worden ook het structurerende raamwerk voor mobiliteit én het casco van groen, water en landschap gedetailleerd uitgewerkt in functie, maatvoering, kwaliteit en gebruik.

Bestemmingsplan met verbrede reikwijdte

Om de ontwikkelingen zoals voorgesteld in deze ontwikkelvisie te kunnen realiseren, is vernieuwing van het vigerend bestemmingsplan noodzakelijk. De ambities en doelen die de gemeente heeft voor deze gebiedsontwikkeling op het gebied van duurzaamheid,





Huidige eigendomssituatie

7. PERSPECTIEF OP UITVOERING

leefbaarheid en identiteit, zijn randvoorwaardelijk om mee te werken aan het wijzigen van de vigerende bestemming naar een gemengde bestemming. Vooruitlopend op de nieuwe omgevingswet wil de gemeente voor dit gebied een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte opstellen. Dit maakt het mogelijk om (tijdelijk) af te wijken van geldende wet- en regelgeving waardoor alvast geanticipeerd kan worden op de lokale afwegingsmogelijkheden die de Omgevingswet in 2021 gaat bieden. De ambities en doelen die de gemeente heeft met deze gebiedsontwikkeling kunnen dan beter geborgd worden. Het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte is de voorloper van het Omgevingsplan.

Fasering van de gebiedsontwikkeling

Belangrijk onderdeel van de strategienota zal zijn de fasering van de gebiedsontwikkeling. Hierbij spelen de volgende onderwerpen een rol:

- in welke volgorde er een stedelijk gebied met voldoende schaalgrootte kan worden gerealiseerd, waarmee tegemoet kan worden gekomen aan de Haarlemse woningbouwopgave,
- de aanleg van de openbare ruimte en de groene kwaliteiten die leiden tot een aantrekkelijk gebied waarin het vanaf het begin prettig verblijven is,
- in alle fases voldoende aanbod van mobiliteit (ontsluiting en parkeren) waardoor knelpunten zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen,
- welke volgorde het beste kan worden gehanteerd om geluidsoverlast op de nieuwe stedelijke bebouwingsblokken te beperken,
- een slimme balans van investeringen en opbrengsten over de gehele ontwikkelperiode, waarbij de voorinvesteringen beheersbaar blijven en potentiële opbrengsten eerder in de tijd kunnen worden verzilverd.

Financiële strategie

In Oostpoort hebben we een hoge ambitie voor een hoogwaardige stadsentree. Hierbij stellen we een aantal ingrepen voor die een effect en kwaliteitsverbetering zullen bewerkstelligen die verder reikt dan voor de Oostpoort alleen. Het gaat hier om bijvoorbeeld de regionale noord-zuidfietsverbinding maar ook de groene

verbinding naar het recreatiegebied, als onderdeel van het MRA-project Buitenpoort. Een eerste financiële doorrekening wijst uit dat er naast de verkoop van de gronden van de gemeente er aanvullende middelen nodig zullen zijn om deze maatregelen te kunnen financieren. Er wordt met de verschillende partners gezocht naar slimme financierings- en subsidiemogelijkheden om het gewenste kwaliteitsniveau in Oostpoort te kunnen bereiken.

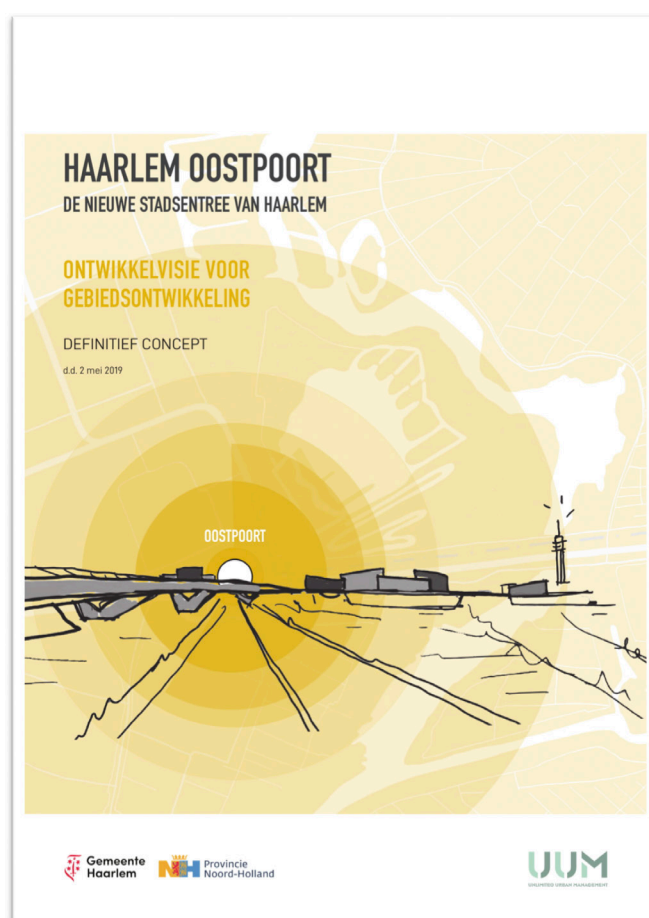
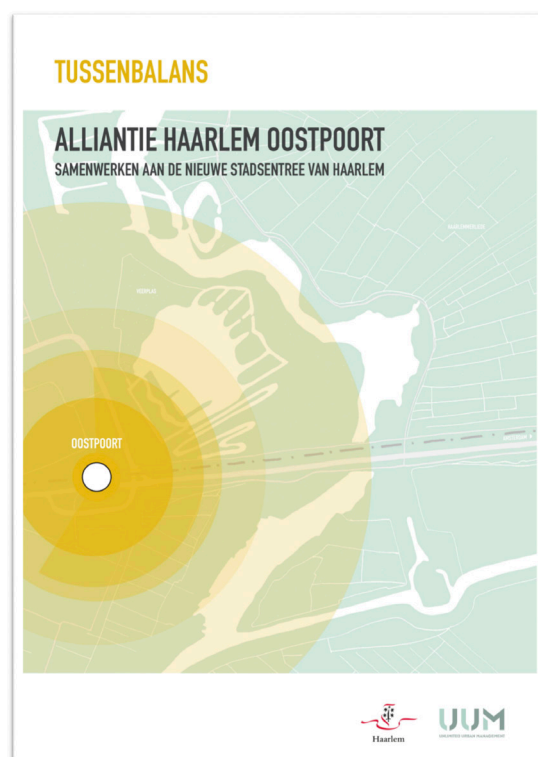
7.5 Samenwerking en besluitvorming

Voor het opstellen van de Ontwikkelvisie is door gemeente met de provincie en de Alliantie partijen intensief samengewerkt.

Deze Ontwikkelvisie is opgesteld onder begeleiding van de Cockpitgroep van de Alliantie, onder voorzitterschap van wethouder Floor Roduner. Het doel is deze Ontwikkelvisie ter besluitvorming voor te leggen aan het College van B&W en de gemeenteraad van de gemeente Haarlem, en tevens ter besluitvorming aan te bieden aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland.

Om tot vaststelling van deze Ontwikkelvisie komen, dient er nog een traject te worden doorlopen. Als eerste dient de visie vrijgegeven te worden door het College van B&W voor de inspraakprocedure. Daarna zal de Ontwikkelvisie voorgelegd worden aan de commissie Ruimte van de gemeenteraad. Na behandeling in de commissie zal de visie in procedure worden gebracht voor de inspraakperiode van 6 weken. In deze periode worden nog brede bijeenkomsten worden georganiseerd voor de Alliantie en voor bewoners en andere belanghebbenden. Na inspraak worden de ingediende zienswijzen beantwoord en gebundeld in een Nota van Beantwoording. Indien nodig, zal de visie naar aanleiding van de zienswijzen bijgesteld worden. Beide documenten (de Ontwikkelvisie en de Nota van Beantwoording) worden vervolgens via het College van B&W in procedure gebracht naar de commissie Ruimte met als doel om de visie te laten vaststellen door de gemeenteraad. De definitieve Ontwikkelvisie zal ook ter besluitvorming worden aangeboden aan het College van





Producten van de Alliantie Haarlem Oostpoort

7. PERSPECTIEF OP UITVOERING

Gedeputeerde Staten. Dit alles geeft de Ontwikkelvisie bestuurlijke status en formeel rechtskracht als basis voor het nieuwe bestemmingsplan en de uitwerking van de uitvoeringsstrategie. En dient als basis voor het zoeken naar aanvullende financiering bij regio, Rijk en in Europees verband.

Na het vaststellen van de Ontwikkelvisie breekt een nieuwe fase aan in het proces. De gemeente speelt in dit vervolgproces van uitwerking en uitvoering een belangrijke rol. Enerzijds beleidsmatig (door stellen van doelen en kaders) en uitvoerend (door actieve inzet van instrumenten, menskracht en middelen). Anderzijds op het proces faciliterend (uitwisseling en dialoog tussen partijen, participatie) en toetsend/besluitvormend (op de inzet en kwaliteit van concrete plannen). Deze verschillende rollen zijn goed te combineren in diverse

fasen van het uitvoeringsproces, als we dit duidelijk en transparant aangeven. De gemeente voert regie, maar is – net als afgelopen jaar – slechts één van de vele partijen.

De intensieve samenwerking in vorm van de Alliantie Haarlem Oostpoort met veel betrokken partijen en belanghebbenden heeft een bijzonder positieve uitwerking gehad om tot deze visie te komen. Het streven is om gezamenlijk de intensieve samenwerking als Alliantie in het vervolgproces te kunnen continueren en die samenwerking gericht en praktisch te maken naarmate uitvoeringsplannen en spelregels concreter worden uitgewerkt. Dit zal worden uitgewerkt in de Strategienota. Het is de bedoeling om de vaststelling van deze Strategienota parallel te laten lopen aan de procedure voor deze Ontwikkelvisie.







COLOFON

De gebiedsontwikkeling Haarlem Oostpoort wordt uitgevoerd in opdracht van de gemeente Haarlem. Procesbegeleiding van de Alliantie Haarlem Oostpoort is in handen van bureau UUM | Unlimited Urban Management en inhoudelijke uitwerkingen door UUM in coproductie met de gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland.

COCKPITGROEP

Floor Roduner – wethouder gemeente Haarlem, voorzitter Cockpitgroep
Joke Geldhof – gedeputeerde provincie Noord-Holland, Ruimtelijke ordening en Wonen
Irma Winkenius – regiodirecteur Randstad Noord NS
Kees Rutten – regiodirecteur Randstad Noord ProRail
Ad Liefing – bestuurslid IndustrieKring Haarlem (t/m april 2019)
Mikkel Lévelt – bestuurslid IndustrieKring Haarlem (vanaf april 2019)
Chris Schaapman – directeur-bestuurder Elan Wonen, namens Bouwend Haarlem
Bernard Felix – voorzitter wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, namens wijkraden Haarlem-Oost
Jos Gilliam – directeur Recreatie Noord-Holland

INTERVISIETEAM

Thijs Asselbergs – Thijs Asselbergs architectuurcentrale
Marlies van Diest – Bureau Marlies van Diest Ontwerp
Eric Luiten – Spoorbouwmeester

KERNTEAM

Gemeente Haarlem

Conny Valkhoff – gebiedsmanager Haarlem-Oost
Heinrich van Doorn – ontwikkelzonemanager
Marjolein Peters – stedenbouwkundige
Joeri Stork – planoloog
Deniz Sükür – stedenbouwkundig ontwerper (vanaf januari 2019)
Kim Krijger – stedenbouwkundig ontwerper (t/m december 2018)

Provincie Noord-Holland

Miriam den Boer – stedenbouwkundige

UUM | Unlimited Urban Management

Edwin van Uum – alliantiemanager, planoloog
Jana van Hummel – stedenbouwkundig ontwerper, procesmanager
Koen Vermeulen – stedenbouwkundige (t/m februari 2018)

Tekst: Edwin van Uum, Marjolein Peters en Joeri Stork

Beelden: Jana van Hummel, Marjolein Peters, Deniz Sükür en Miriam den Boer, tenzij anders vermeld

Foto's: kernteam, tenzij anders vermeld

Lay-out: Jana van Hummel

www.uum.nl

Amsterdam/Haarlem, september 2019

