

Raadsstuk

Onderwerp: Vaststellen Gebiedsvisie Oostradiaal
Reg.nr.: 2010/185290

Inleiding

Op 24 november 2009 heeft B&W besloten het ontwerp voor een integrale gebiedsvisie voor de Oostradiaal vrij te geven voor inspraak (WZ/GM Reg.nr.2009/207369). Dit besluit is ter informatie gezonden naar de commissie Ontwikkeling van 10 december 2009. Op 21 januari 2010 heeft de Raadscommissie Ontwikkeling daarmee ingestemd. De ontwerp gebiedsvisie heeft vanaf 11 december 2009 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Publicatie heeft plaatsgevonden in de Stadskrant van 10 december 2009. Op 16 december 2009 heeft er een informatieavond plaatsgevonden in het ABC Architectuurcentrum. Voor het plan is veel belangstelling getoond. Zowel individuele belanghebbenden (4), wijkraden/belangenorganisaties (10) en semi-overheden (3) hebben gereageerd. Daarnaast hebben de NS en de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude een reactie gegeven. De reacties, die over het geheel genomen opvallend positief waren, zijn uitvoering bestudeerd en voorzien van een antwoord die zijn bijgevoegd in bijlage 1. In de antwoordnota staat tevens toegelicht op welke punten wij adviseren tot aanpassingen van de ontwerp gebiedsvisie naar aanleiding van de inspraak. De reacties hebben niet geleid tot een fundamentele wijziging van de opzet van de visie. Wel is mede met het oog op de inhoud van het coalitieprogramma gekozen voor een andere invulling van de bebouwing langs de Veerplas. Deze is in het aangepaste ontwerp teruggebracht tot een smalle duidelijke afscheidingsstrook als overgang tussen stad en land.

Voorstel aan de raad

1. In te stemmen met de antwoordnota inspraak ontwerp Gebiedsvisie Oostradiaal.
2. De Gebiedsvisie Oostradiaal vast te stellen, met inachtneming van de wijzigingen zoals opgenomen in de antwoordnota.

Beoogd resultaat

De gebiedsvisie biedt duidelijkheid over de ontwikkeling van ruimte voor wonen, werken, recreëren, bereikbaarheid, groen en water en over een inrichting die veilig en aantrekkelijk wordt. Daarbij is niet alleen gekeken naar reeds eerder vastgelegde beleidskaders van de gemeente, maar is ook rekening gehouden met de wensen van verschillende partijen in het gebied.

Argumenten

Basis voor uitvoering

De gebiedsvisie dient na vaststelling als basis voor bestemmingsplannen en exploitatieplannen en daarmee voor uitvoering in sociale, fysieke en economische projecten. De gebiedsvisie vormt daarmee de onderlegger voor alle ontwikkelingen en opwaarderingen in het plangebied. Eerste directe profijt van de gebiedsvisie is de uitbreiding van het OMC (Oogheekkundig Medisch Centrum) aan de Amsterdamsevaart op de hoek Prins Bernhardlaan.

Groenparagraaf

De gebiedsvisie Oostradiaal zoekt binnen het stedelijk gebied naar ruimte voor een stadspark en beoogt tegelijkertijd de oostelijke stadsrand van Haarlem te fixeren.

Een stelsel van lommerrijke wegen (en vaarten) zorgt dat de stad en haar bewoners met het groen zijn verbonden. Dit raamwerk van groene wegen en gebieden zorgt ook voor een grotere ecologische meerwaarde.

Met het Vaartpark wordt ingezet op meer kwalitatief, bruikbaar stedelijk groen in de stad. Het Vaartpark verbindt alle losse groengebieden langs de Amsterdamsevaart tot een stadspark van formaat. De aangrenzende woonbuurten Amsterdamse Buurt, Parkwijk en Zuiderpolder krijgen aansluiting op dit park. Het Vaartpark zal tevens onderdeel uitmaken van de hoofdgroenstructuur. Cultuurhistorisch waardevolle elementen zoals de Joodse begraafplaats, het oude stationgebouw, het voormalige tramtracé zullen zorgvuldig worden ingepast en de archeologisch waarde die dit gebied heeft, zal door dit park bewaard blijven. Door het versmallen van het profiel van de Amsterdamsevaart en het opheffen van de parallelweg ontstaat ook langs de voormalige stadsentree ruimte voor meer groen en extra bomenaanplant.

Met het landelijke Liedepark krijgt Haarlem een groene aaneengesloten stadsrand die fungeert als stedelijk uitloopgebied met ruimte voor natuur, recreatie, waterberging en cultuurhistorie. De basis voor dit landschapspark is het al aanwezige cultuurlandschap langs de Liede. Een netwerk van routes zorgt ervoor dat het Liedepark door de Haarlemmers kan worden gebruikt en beleefd. Door in de gebiedsvisie een duidelijke keuze te maken voor een stadsrand kunnen ruimtelijke initiatieven die inbreuk doen op landschappelijke kwaliteit en natuurwaarden in het gebied geweerd worden.

Duurzaamheidparagraaf

Met deze gebiedsvisie wordt een impuls gegeven aan Haarlem 2030 klimaat neutraal en duurzame gebiedsontwikkeling als uitvoer van de Praktijkrichtlijn Duurzame Stedenbouw, raadsbesluit Haarlem Klimaat Neutraal en het coalitieakkoord 'Het oog op morgen'.

Trefwoorden daarbij zijn efficiënt gebruik van de ruimte, tegengaan van wateroverlast, watervervuiling, stimuleren en bevorderen van openbaar vervoer en gebruik van de fiets, flexibel bouwen van woningen en utiliteitsgebouwen, gezonde leefomgeving in huis en buiten en een lange levensduur van bouwwerken. Deze gebiedsvisie is de basis voor een duurzame ontwikkeling van dit deel van Haarlem.

De intensivering van het stationsknooppunt door meervoudig ruimtegebruik en multifunctioneel gebruik biedt Haarlem een kans om voorzieningen, woon- en werkruimte te realiseren zonder dat het buitengebied hoeft te worden aangetast: duurzame stedenbouw.

Het naastgelegen transferium stimuleert de overstap van de auto in het openbaar vervoer of op de fiets: duurzame mobiliteit. En de hoogwaardige groen- en waterstructuur in combinatie met langzaamverkeerroutes is de basis voor een duurzame openbare ruimte. Bestaande barrières worden geslecht door de oversteekbaarheid van de Amsterdamsevaart en spoor te vergroten. Tussen Amsterdam en Haarlem wordt een snelle fietsverbinding gerealiseerd. Bij de uitwerking van de gebiedsvisie zal ingezet worden op optimale energiebesparing en toepassing van duurzame energie. Deze energie wordt collectief opgewekt door energieleverende (zonnepanelen) woningen/bedrijven. Deze bedrijven en woningen zijn via een intelligent energienet met elkaar verbonden. Warmte uit asfalt en restwarmte van bedrijven worden in woningen en bedrijven hergebruikt en deels opgeslagen in de bodem.

Na vaststelling van de gebiedsvisie zal worden ingezet op:

- Versterken van de relaties van duurzame energie.
- Opzetten van een samenwerkingsverband 'duurzame Oostradiaal' met corporaties en andere partners die werken aan duurzame projecten.
- Inzicht in de (maatschappelijke) kosten en baten van de voorgenomen duurzame maatregelen inclusief verbeteren van het imago en vestigingsvoorwaarden.

Vrijspelen van de Amsterdamsevaart voor water

Het terugbrengen van water in de Amsterdamsevaart over de hele lengte van het plangebied vormt de basis van de visie. Door het verleggen van de hoofdentree van de Amsterdamsevaart naar de Oudeweg ontstaat ruimte voor een nieuw programma waar water en groen een belangrijk onderdeel van uitmaken. Dit onderdeel van de visie wordt door alle inzenders als bijzonder positief ervaren.

Liedepark

Het buitengebied zal worden getransformeerd tot een samenhangend gebied met een parkachtig karakter en verbindingen de stad in. Het gebruik van de groene zoom als overgang tussen stad en land strookt met de gedachten die het rijk heeft ontwikkeld voor de Rijksbufferzones waarvan de Veerpolder deel van uitmaakt. De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude staat een zelfde aanpak voor. Dit deel van het Haarlems buitengebied maakt niet alleen onderdeel uit van de Rijksbufferzone maar ook van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de Stelling van Amsterdam.

In dit gebied ligt ook een archeologisch zeer waardevol terrein aan het Liewegje. Deze plek, de oudste strandwal van Nederland, is de vroegst bewoonbare locatie binnen het Haarlemse grondgebied. In de gebiedsvisie wordt voorgesteld om deze plek in de nieuwe situatie zichtbaar te maken.

Bebouwing Veerplas

Gezien de inspraak reacties en de uitgangspunten van het coalitie akkoord stelt het college voor niet te bouwen in het recreatiegebied Veerplas. Bebouwing voor een stadsrand is alleen toegestaan op de Camera Obscuraweg. De bebouwing blijft zo binnen de rode contour die vastgelegd is in het Bestemmingsplan Penningsveer (2007) en valt binnen het bestaand bebouwd gebied (BBG) zoals opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (vastgesteld door GS op 16-02-2010). Daarbij blijft de voorgestelde bebouwing buiten de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de Stelling van Amsterdam. De bebouwing valt binnen de rijksbufferzone zoals opgenomen in de ontwerp-AmvB Ruimte. De rode contour die door de gemeente wordt vastgelegd in bestemmingsplannen is meer gedetailleerd en juridisch bindend.

Het voordeel van de bebouwing op de Camera Obscuraweg en het wegtalud is dat het Liedepark buiten zicht en geluid van het doorgaande verkeer komt en de Camera Obscuraweg het aanzicht en sfeer van een stadsstraat krijgt. Hiermee komt een einde aan het onherbergzame karakter van de bestaande entree van Haarlem en wordt de rust hersteld in het buitengebied.

Knooppunt Spaarnwoude

In het ontwerp is een drietal visies voor ontwikkelrichting gepresenteerd. Uit de reacties valt niet een duidelijke voorkeur voor één model af te leiden. Het college stelt voor bij de uitwerking van het gebied rondom de stationsomgeving deze keuze nader uit te werken in een deeluitwerking gebiedsvisie waarbij beoogde ontwikkelaar, gebruikers en gemeente samen de afweging maken.

Vaartpark

Tussen de Zuiderpolder en Prins Bernhardlaan wordt een groene zone ingericht als prettig verblijfgebied tussen de bebouwing van Parkwijk en de Amsterdamse buurt. Door het onderdeel te laten uitmaken van de hoofdgroenstructuur wordt voorzien in een aantakking op de groene wegen en lobben.

Prins Bernhardlaan verlenging

De voorgestelde ondertunneling heeft ook in het coalitie akkoord een plaats gekregen. Bij de gebiedsvisie die in de startblokken staat vormt de Prins Bernhardlaan de verbinding tussen Haarlem-Oost en Waarderpolder. Deze verlenging is een bepalende factor in hoeverre de Amsterdamsevaart voor het autoverkeer kan worden afgewaardeerd.

Amsterdamsevaart

Het terugbrengen van het water in de Amsterdamsevaart vindt zoals eerder vermeld brede instemming, en zal de sleutel zijn tot succes in het realiseren van de uitwerking van deze visie. In samenspraak met de gemeente Amsterdam die doende is met een gebiedsvisie Westradiaal en de gemeente Haarlemmerliede die een belangrijke sleutelfunctie vervult bij de verbinding van oost en west zal een uitvoeringsplan worden opgesteld. Bij de uitvoering zal een parkeergarage aan de oostkant van de binnenstad als opgave worden meegenomen.

Het ontwerp is doorgesproken met de wijkraden, bewonersvertegenwoordigers, bedrijfsleven, waterschap, provincie en rijk. De bijval is groot en lijkt kansen te bieden voor (her)ontwikkeling van een groot aantal gebieden die in de visie worden besproken. De eerste oriënterende gesprekken hebben hierover reeds plaatsgevonden. De uitkomsten van deze ontwikkelingen zullen worden teruggemeld.

Kantttekeningen

Zoals al eerder gezegd gaat het om een ambitieus plan dat kostbaar is als het gaat om het herstellen van de watergang van de Amsterdamsevaart en de ondertunneling van de Prins Berhardlaan. Om die reden is het plan in onderdelen uit te voeren. De eerste oriënterende gesprekken worden gevoerd over de omgeving van het Vaartpark en de Amsterdamse Poort. Tevens wordt in samenspraak met de gemeenten Amsterdam en Haarlemmerliede en Spaarnwoude gezocht naar financiële steun bij het Rijk en Europa.

Uitvoering

Na vaststelling van de visie zal getracht worden de onderdelen uit te voeren, gesprekken met NS zijn gaande evenals met een aantal ontwikkelaars. Zodra daarover meer duidelijkheid komt zal dit worden gemeld aan de raad.

Bijlagen

- A Antwoordnota inspraak ontwerp Gebiedsvisie Oostradiaal
- B Gebiedsvisie Oostradiaal november 2010 (ter inzage)

Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

1. In te stemmen met de antwoordnota inspraak ontwerp Gebiedsvisie oostradiaal.
2. De Gebiedsvisie Oostradiaal vast te stellen, met inachtneming van de wijzigingen zoals opgenomen in de antwoordnota.

Gedaan in de vergadering van (in te vullen door de griffie)

De griffier

De voorzitter

Bijlage A
Antwoordnota
Ontwerp Gebiedsvisie Oostradiaal

naar aanleiding van ter inzage legging

Haarlem, november 2010

INSPRAAKNOTA ONTWERP GEBIEDSVISIE OOSTRADIAAL

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	1
1.1	Procedure.....	1
1.2	Samenvatting ingediende inspraakreacties.....	1
1.3	Samenvatting aanpassingen ontwerp gebiedsvisie Oostradiaal.....	2
1.4	Overzicht van ambtshalve aanpassingen ontwerp Gebiedsvisie Oostradiaal	3
1.5	Lijst ingediende inspraakreacties op de ontwerp Gebiedsvisie Oostradiaal.....	3

ANTWOORDNOTA ONTWERP GEBIEDSVISIE OOSTRADIAAL

1 INLEIDING

1.1 Procedure

– Ter inzage legging

Op 24 november 2009 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten de ontwerp gebiedsvisie Oostradiaal vrij te geven voor inspraak (kenmerk WZ/GM Reg.nr. 2009/207369). Dit besluit is ter informatie gezonden aan de commissie Ontwikkeling van 10 december 2009. De ontwerp gebiedsvisie heeft vanaf 11 december 2009 gedurende 6 weken ter inzage gelegen en er is een informatieavond gehouden. Publicatie heeft plaatsgevonden in de Stadskrant van 10 december 2009.

– Informatiebijeenkomst

Op 16 december 2009 was er een informatie (inloop)-avond in het ABC Architectuurcentrum Haarlem, Groot Heiligland 47.

– Vervolgprocedure: commissie Ontwikkeling en gemeenteraad

Voor het plan is veel belangstelling getoond. Zowel individuele belanghebbenden, de wijkraad als (semi-)overheden hebben gereageerd. Alle reacties zijn uitvoerig bestudeerd en voorzien van een antwoord. Een groot deel van de reacties kon onzes inziens worden beantwoord door nadere uitleg of door voorstellen over te nemen. Algemene conclusie is dat de reacties niet hebben geleid tot een fundamentele wijziging van de opzet of aard van de gebiedsvisie. De meest in het oog springende aanpassing heeft betrekking op de bebouwing nabij de Veerplas.

In deze antwoordnota wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de inspraakreacties zijn verwerkt. Ook ambtelijke voorstellen voor aanpassing van de ontwerp gebiedsvisie zijn weergegeven. De antwoordnota wordt voor vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad, nadat de commissie Ontwikkeling hierover geadviseerd heeft.

1.2 Samenvatting ingediende inspraakreacties

In totaal zijn er 20 reacties ingediend. In hoofdstuk 2 van de Antwoordnota is in tabelvorm verkort opgenomen een volledig overzicht van alle ingekomen inspraakreacties en de antwoorden daarop. Ongeveer 17 keer heeft een voorstel tot aanpassing of verbetering in tekst of plankaart geleid. (als er “ja” staat in de rechter kolommen in hoofdstuk 2). Een kopie van de volledige zienswijzen liggen voor de raadsleden ter inzage.

De inspraakreacties zijn samen te vatten in 8 onderwerpen (A t/m H). De nummers in de tabel hieronder verwijzen naar de betreffende zienswijzen in hoofdstuk 2:

A	Liedepark – Handhaving oorspronkelijke rode contour (nrs.1,2,3,6); – Geen bebouwing in het groene gebied (nrs.1,2,3,4,5,6,7,16, 19); – Gepleit wordt het Aardkundig monument de status Archeologisch monument geven (nrs.1, 2,3)
B	Prins Bernhardlaan – Geen afwaardering van de Prins Bernhardlaan (nrs.1,2,3,6); – Let op kosten voor het doortrekken van de Prins Bernhardlaan (nrs.2,3,4); – Let op de verkeersdruk bij doortrekken Prins Bernhardlaan, een goede doorstroming van industrieverkeer kan in het gedrang komen. Bescherm het economische klimaat van het bedrijventerrein (nrs.11,14);

C	Stedelijk knooppunt bij station Spaarnwoude – Transferium positioneren aan de noordzijde van het stedelijk knooppunt (nrs.1,2,3,6); – Aandacht voor ontsluiting van het knooppunt (nr.2,3); – Geen busstation aan beide kanten van het spoor (nr. 4); – Opmerking nav verschillende modellen van het knooppunt (nrs.1,2,3,4,6,10,16); – Opmerking nav de gemeentelijke regie (nrs.2,3,6); – Functioneel programma mag geen beperkingen geven voor economie en verkeer (nr. 11) – Liever geen overkluizing water (nr.17); – Goede inpassing van de groenstructuur rondom stedelijk knooppunt (nr. 6); – Goede bereikbaarheid fiets, fietsverhuur en fietsparkeervoorzieningen (nrs.10,12); – Betrek bij ontwikkeling knooppunt regionale partijen (nrs.9,11); – Uitbreiding Park en Ride voorziening (nr.10); – Aandacht voor functioneel programma en multifunctionaliteit gebouwen (nrs.9,16,20);
D	Amsterdamsevaart – Behoud van parkeerplaatsen en woningen van de huidige bewoners (nr. 8); – Geen hoogbouw op deze locatie (nr. 8); – Positief tov deze ontwikkeling (nrs.4,5,11,17);
E	Vaartpark – bereikbaarheid Israëlitische begraafplaats en woningen waarborgen na vervallen parallelweg (nrs.1,3,6);
F	Hoogte, situering en bebouwing – behoud zicht op de Bavo (nrs.3,16);
G	Aandachtspunten bij de verdere uitwerking – Nulmeting fijnstof en CO2 (nrs.2,3); – Uitvoerbaarheid gebiedsvisie(nr.6); – Water terugbrengen van Oostersingelgracht naar Oudeweg (nrs.4,17); – Let op fundering van de bestaande woningen (nr.8); – Parkeergarage nabij Papentorenvest, Oostersingelgracht (nrs. 4,11); – Innovatieve ontwikkelingen op gebied Openbaar Vervoer (nr. 9);
H	Communicatie – Positief over participatie en communicatie (nrs. 2,4,6,7,9) ; – Wens om betrokken te worden bij vervoltraject (nrs.1,3, 6,7,10,11,12,13,17,18,19)

1.3 Samenvatting aanpassingen ontwerp gebiedsvisie Oostradiaal

De inspraakreacties hebben naast kleine verduidelijkingen geleid tot één grote aanpassing ten opzichte van de ontwerp gebiedsvisie.

I	Aanpassen bebouwing nabij Veerplas De voornaamste aanpassing ten opzichte van de ontwerp gebiedsvisie Oostradiaal heeft betrekking op bebouwing nabij de Veerplas. Er komt geen bebouwing aan de Veerplas. Nieuwbouw is alleen toegestaan op wegtalud van de Camera Obscuraweg. Zodoende blijft het recreatiegebied ongemoeid, komt het recreatiegebied in de luwte te liggen doordat de bebouwing de geluidshinder van de Camera Obscuraweg tegenhoudt en neemt het (toe)zicht op het stadsrand toe. De Camera Obscuraweg krijgt door deze ingreep het aanzicht van een stadsweg. Het talud ligt binnen de rode contour die vastgelegd is in het Bestemmingsplan Penningsveer (2007) en valt binnen het bestaand bebouwd gebied (BBG) zoals opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (vastgesteld door GS op 16-02-2010). Daarbij blijft deze talud bebouwing buiten de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de Stelling van Amsterdam..
----------	---

1.4 Overzicht van ambtshalve aanpassingen ontwerp Gebiedsvisie Oostradiaal

Naast de ingediende inspraakreacties heeft overleg met de gemeentelijke beleidsafdelingen ertoe geleid de ontwerp Gebiedsvisie Oostradiaal aan te vullen met het voornemen om de archeologische waarden in de nieuwe situatie zichtbaar te maken.

1.5 Lijst ingediende inspraakreacties op de ontwerp Gebiedsvisie Oostradiaal



Bijlage A

2 Inspraakreacties en beantwoording

In dit overzicht zijn verkort de ingekomen reacties op de ontwerp Gebiedsvisie Oostradiaal opgenomen en van een antwoord voorzien. Ook blijkt uit dit overzicht waar dit zal leiden tot aanpassingen in de tekst van de gebiedsvisie en/of de bijbehorende kaarten. Een kopie van de volledige zienswijzen ligt voor de raadsleden ter inzage.



1.					
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing		
			tekst	kaart	
1	Gepleit wordt voor het handhaven van de oorspronkelijke rode contour voor wat betreft Zuiderpolder, Waarder- en Veerpolder. Gewaakt dient te worden voor het aaneengroeien van bedrijventerreinen in de regio (Polanenpark, De Liede, Havengebied, Halfweg) en de steden Amsterdam en Haarlem.	De gemeente Haarlem is, net zoals de gemeente Amsterdam, voorstander van het recreatief ontwikkelen van de rijksbufferzone tussen de twee steden. Deze zone is bedoeld om de mensen in de stad de gelegenheid te geven om dichtbij huis te kunnen recreëren. Op dit moment is de zone voor zover gelegen binnen de gemeentegrenzen van Haarlem niet optimaal toegankelijk, is de bekendheid slecht en is de inrichting versnipperd. De Veerplas ligt als recreatiegebied geïsoleerd. Een eenduidige visie op het groen ontbreekt. De gebiedsvisie wil de groene rand langs de oostkant van de stad meer betekenis geven voor inwoners door de aanleg van het Liedepark. Het Liedepark komt tot stand door vier ingrepen: een samenhangende inrichting van het landelijk gebied, een continuïteit van de verbindingen door het park, een stelsel van toevoerende groene routes vanuit de stad naar buiten, en een bebouwde voorkant van de stad gericht op het park. Op dit moment bestaat er nog onduidelijkheid tussen Rijk, Provincie en Gemeente over de situering van de nieuwe rode contour en de begrenzing van de rijksbufferzone. Vooruitlopend op de uitkomst van deze discussie kiest het college van Haarlem in deze gebiedsvisie voor een duidelijke ligging van haar stadsgrens. Aan de zuidkant van de Amsterdamsevaart komt de toekomstige stadsgrens in het verlengde van de bouwstrook langs de Diakenhuisweg te liggen. Ten noorden van de Amsterdamsevaart wordt de bestaande grens van de recreatiegebied Veerplas als uitgangspunt genomen. Bebouwing van de stadsrand is alleen toegestaan op wegtalud van de Camera Obscuraweg, en niet in het recreatiegebied. Zodoende blijft het buitengebied ongemoeid, komt het recreatiegebied in de luwte te liggen en neemt het (toe)zicht op het stadsrand toe. Door deze ingreep krijgt de Camera Obscuraweg het aanzicht van een stadsweg en blijft de Veerpolder zoveel mogelijk gevrijwaard van de geluidshinder van de drukker wordende stadsentree. De gebiedsvisie is op dit punt aangescherpt. Wat betekent dat voor de verschillende ruimtelijke regimes? De bebouwing blijft binnen de rode contour die vastgelegd is in het Bestemmingsplan Penningsveer (2007) en valt binnen het bestaand bebouwd gebied (BBG) zoals opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (vastgesteld door GS op 16-02-2010). De voorgestelde bebouwing blijft buiten de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de Stelling van Amsterdam. De bebouwing valt binnen de rijksbufferzone zoals opgenomen in de ontwerp-AmvB Ruimte. De rode contour die door de gemeente wordt vastgelegd in bestemmingsplannen is meer gedetailleerd en juridisch bindend.	ja	ja	

2	Indiener van de reactie gaat er van uit dat er geen bebouwing wordt toegevoegd in de groene zoom van de Zuiderpolder. Groene randen dienen gevrijwaard te blijven van verdere verstedelijking.	De getoonde modellen (met uitzondering van het model van de Taskforce Ruimtwinst) gaan uit van mogelijke bebouwing in het verlengde van de bestaande bebouwing aan de Diakenhuisweg. Het model van de Taskforce Ruimtwinst (TFR) gaat weliswaar uit van bebouwing in de Groene Zoom, maar trekt het groengebied door tot aan de stationslocatie waardoor er per saldo evenveel groen onbebouwd blijft. Na vaststelling van de gebiedsvisie zal een stedenbouwkundig model voor het stationsknoop worden uitgewerkt op basis van deze drie modellen. Echter met als extra randvoorwaarde dat eventuele bebouwing niet voorbij de onder reactie 1 punt 1 genoemde grens zal komen.		
3	In het Structuurplan Haarlem 2020 wordt nog gepleit voor versmalling van de Prins Bernhardlaan. De gebiedsvisie staat een verbinding tussen Prins Bernhardlaan en Oudeweg voor. Afwaardering van de Prins Bernhardlaan lijkt een onjuiste beslissing; dit punt heeft aandacht.	Het Structuurplan Haarlem 2020 is voor wat het verkeersnetwerk voor autoverkeer gebaseerd op het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan (HVVP). In dit HVVP heeft de Prins Bernhardlaan de functie van “gebiedsontsluitingsweg A”. Dit betekent dat deze weg bestemd is voor doorgaand verkeer en verkeer dat de stad in en uitgaat. Gebiedsontsluitingswegen type A zijn alle tangenten en radialen die samen de hoofdstructuur van Haarlem vormen. Van versmalling van de Prins Bernhardlaan is zowel in het HVVP als in het Structuurplan geen sprake.		
4	Bij toevoeging van een transferium wordt gepleit voor een locatie aan de noordzijde van het spoor. Bezoekers van het centrum benaderen Haarlem veelal via de Amsterdamsevaart; via goed openbaar vervoer kunnen ze verder naar het centrum vervoerd worden.	Nadat de gebiedsvisie is vastgesteld zal nader uitwerking worden gegeven aan een stedenbouwkundig model voor het multifunctionele stationsgebied. Uitgangspunt is dat parkeerplaatsen worden geïntegreerd in de toekomstige bebouwing rond het station. Deze parkeerplaatsen kunnen gebruikt worden als transferium. Daarmee wordt op dit moment een transferium aan de zuidzijde niet op voorhand uitgesloten. Evenmin wordt aan de noordzijde een mogelijkheid voor een transferium rond de IKEA-vestiging niet uitgesloten (zie verder het antwoord zoals gegeven bij reactie nr. 13). Tot slot wordt opgemerkt dat het voor het welslagen van een transferium van belang is dat deze voorziening goed, en op een logische wijze bereikbaar is.		
5	Vraag is hoe de Israëlitische begraafplaats en het Haarlemmermeerstationnetje bereikt kunnen worden als de ventweg verdwijnt.	Door aanleg van de fly-over (het verleggen van de invalroute) en het doortrekken van de Prins Bernhardlaan tot aan de Oudeweg zal het autoverkeer op de Amsterdamsevaart afnemen. Hierdoor kan het profiel van deze weg versmald worden. Dit neemt niet weg dat de Amsterdamsevaart als ontsluitingsweg zal blijven bestaan. De aanliggende percelen blijven bereikbaar. De gebiedsvisie is op dit punt verduidelijkt.	ja	
6	Amsterdamsevaart is zowel in het Structuurplan als in het (afgewezen) Groenstructuurplan aangewezen als Hoofdgroenstructuur. Vraag is hoe dit zich verhoudt tot de ontwikkelingen binnen de Oostradiaal.	De ontwikkeling van de Amsterdamsevaart als doorlopende boomstructuur is ook in deze gebiedsvisie uitgangspunt. Nader onderzocht moet nog worden op welke wijze deze structuur via het knooppuntgebied doorgetrokken wordt naar het groene buitengebied. Daarnaast wordt de ontwikkeling van het Vaartpark gezien als onderdeel van de Haarlemse hoofdgroenstructuur. De tekst van de gebiedsvisie is op dit punt aangescherpt.	ja	

7	Indiener van de reactie wil nadrukkelijk betrokken blijven bij het te ontwikkelen Liedepark dat binnen de Groene Zoom van de Zuiderpolder ligt. Gepleit wordt om het huidige Aardkundig monument de status van Archeologisch Monument te geven zodat recht wordt gedaan aan de bijzondere status.	Bij de nadere uitwerking van de gebiedsvisie zullen belanghebbenden en geïnteresseerden opnieuw betrokken worden. De aanduiding aardkundig monument en bijbehorende begrenzing zijn afkomstig uit het provinciaal beleid. Op basis hiervan geniet het aardkundig monument bescherming. Tegelijk kent dit gebied al een bepaalde vorm van bescherming op basis van de gemeentelijke Archeologische Beleidskaart Haarlem. Het aardkundig monument valt hier onder de categorie 1a, 2 en 4. Voorlopig wordt dat voldoende geacht. In de beleidsnota archeologie is overigens al uitgesproken dat het categorie 1a-gebied een aanwijzing tot gemeentelijk archeologisch monument zal krijgen. De gebiedsvisie is aangevuld met het voornemen om de archeologische waarden in de nieuwe situatie zichtbaar te maken.	ja	
8	De gebiedsvisie geeft aan dat de Israëlitische begraafplaats openbaar is en zodanig kan worden ingepast in het Vaartpark. Verzocht wordt contact op te nemen met de Israëlitische gemeenschap om te bezien wat al dan niet tot de mogelijkheden behoort.	De bedoeling van de gebiedsvisie is dat de begraafplaats in zijn bestaande vorm onderdeel uit gaat maken van het Vaartpark. Dit wil niet zeggen dat er aan de toegankelijkheid iets verandert.		
9	De getoonde modellen (voor de stationsomgeving) zijn te globaal om daar een mening over te geven. Bij een eerste verkenning gaat de voorkeur uit naar het Brugmodel maar er moet bij alle modellen meer duidelijkheid komen over infrastructuur, openbaar vervoer via het spoor en de weg en parkeren. Indiener van de reactie blijft bij deze uitwerking graag betrokken.	De gemeente Haarlem zal na de vaststelling van de gebiedsvisie een stedenbouwkundig model voor het stationsknoop verder uitwerken op basis van deze drie modellen. Waarbij meer duidelijk moet worden over onder meer het programma, de bebouwing, het parkeren en de aansluiting op de bestaande omgeving. Hierbij zullen belanghebbenden en geïnteresseerden opnieuw betrokken worden.		

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing		
			tekst	kaart	
1	Indiener van deze reactie is de gemeente erkentelijk om in een vroeg stadium betrokken te zijn bij de totstandkoming van de visie. Deze wijze van overleg werkt voor alle partijen positief.	Met plezier vernemen wij uw positieve reactie.			

2	De wijkraad wil 100% zekerheid dat er in de Zuiderpolder, Waarderpolder en Veerpolder geen enkele bebouwing plaatsvindt buiten de oorspronkelijke rode contour. De dreiging van (bedrijfs)bebouwing uit de omgeving (Polanenpark, De Liede, Waarderpolder, Saplaza) is een te grote last voor dit gebied. De smalle strook groen tussen deze terreinen dient als rijkbufferzone, dus zonder bebouwing, te worden gehandhaafd.	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 1 punt 1 en 2.		
3	Het deel van de Zuiderpolder dat binnen de gebiedsvisie valt is onderdeel van de Stelling van Amsterdam. De oudste strandwal die hier ligt is reeds Aardkundig Monument. Gepleit wordt voor een opwaardering naar Archeologisch Monument waardoor recht wordt gedaan aan de bijzondere status van dit gebied. Verzoek is dit op te nemen in bestemmingsplan Liewegje.	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 1 punt 7. Ten aanzien van het bestemmingsplan Liewegje wordt opgemerkt dat de Archeologische Beleidskaart hiervoor de onderlegger vormt.		
4	Bij toevoeging van een transferium wordt gepleit voor een locatie aan de noordzijde van het spoor. De wijkraad is tegen het voornemen om bij het transferium dubbel gebruik van parkeerplaatsen toe te passen en voorziet problemen in de Zuiderpolder waar al tekort aan parkeerplaatsen is. Bezoekers parkeren liever in deze buurt in verband met sociale controle.	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 1 punt 4. Het gemeentelijk beleid is niet op voorhand tegen dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Sterker het dubbel gebruik past prima in het streven naar zuinig en efficiënt ruimtegebruik. Wel zal bij de uitwerking van het knooppunt ook de haalbaarheid van het dubbelgebruik door nader onderzoek moeten worden aangetoond. Een ander belangrijk aandachtspunt dat bij uitwerking van de knoop zijn vervolg moet krijgen is de sociale veiligheid /controle. Het streven is erop gericht de sociale veiligheid te vergroten.		

5	Gezien de beoogde verbinding tussen Prins Bernhardlaan en Oudeweg is de beslissing voor afwaardering van de Prins Bernhardlaan (zie Structuurplan) een onjuiste. Rekening moet worden gehouden met verkeer van Schalkwijk naar de Waarderpolder en met nieuwe verkeersbewegingen als gevolg van ontwikkelingen van locaties zoals DSK en de oude LTS. Het doortrekken van de Prins Bernhardlaan is noodzakelijk voor de ontwikkeling van het stationsgebied en de kosten drukken gedeeltelijk op dit plan. Verzocht wordt om meer duidelijkheid omtrent de kosten en de noodzaak voor ontwikkeling. Indiener verzoekt om een nulmeting met betrekking tot fijn stof, geluid en CO2 uitstoot.	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 1 punt 3. Duidelijkheid over de kosten van het doortrekken van de Prins Bernhardlaan moet blijken uit nadere uitwerking. In de Gebiedsvisie Oostradiaal gaat het over de vraag of dit voorstel voor Haarlem een aantrekkelijk scenario is en of hier nadere uitwerking aan moet worden gegeven. Nulmeting volgt bij uitwerking van het project.		
6	In het collegebesluit van de ontwerp gebiedsvisie staat dat er een totaalplan moet komen voor het stationsgebied dat veel mogelijkheden biedt voor intensivering van ruimtegebruik. Vraag is wat daarmee bedoeld wordt.	Voorkomen moet worden dat kavels afzonderlijk worden ontwikkeld zonder dat er een integraal plan aan ten grondslag ligt. Gezien de opgaven die er liggen op het gebied van verkeersontsluiting, water, groen, economische functies, wonen, transferium en financiële haalbaarheid wordt beoogd om in samenwerking met marktpartijen een totaalplan te maken (binnen de randvoorwaarden van deze gebiedsvisie). Op deze manier worden de kansen om het gebied integraal te ontwikkelen beter benut dan wanneer iedere partij voor zich een plan bedenkt.		
7	Indiener kan geen van de getoonde modellen voor het stationsgebied goedkeuren omdat dit nieuwe stationsgebied als stad een grote druk oplevert voor de Zuiderpolder voor wat betreft verkeersbewegingen en aan- en afvoerwegen.	Na de vaststelling van de gebiedsvisie zal het stationsgebied nader worden uitgewerkt. Hoe concreet vorm gegeven zal worden aan de benodigde ontsluitingswegen is afhankelijk van het gekozen model. Uitgangspunt daarbij is in ieder geval dat het knooppuntgebied geen onnodige verkeersdruk oplevert voor de Zuiderpolder.		

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing		
			tekst	kaart	
1	Gepleit wordt voor het handhaven van de oorspronkelijke rode contour voor wat betreft Zuiderpolder, Waarder- en Veerpolder. De verlegging van de contour had te maken met het afgeblazen stadionproject. De rijksbuffergronden tussen Haarlem en Amsterdam moeten vrij blijven van bebouwing.	Zie antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 1 punt 1.			

2	In het gebied moeten 1200 woningen komen. Vraag is hoeveel er geprojecteerd zijn in de Zuiderpolder. Onderzocht moet worden of het huidige viaduct doorgetrokken kan worden naar de Zuiderpolder. Vraag is wie dit onderzoek gaat uitvoeren.	De gebiedsvisie Oostradiaal noemt geen concreet aantal woningen. Het uiteindelijke woningbouwprogramma is afhankelijk van de nadere uitwerking van de gebiedsvisie. Tijdens de presentatie van de Assist stationsgebied Spaarnwoude op 9 september 2009 is door één van de genodigden opgemerkt dat een aangepast viaduct naar de Zuiderpolder voor een betere verbinding met deze wijk zorgt. Deze opmerking is opgenomen bij de conclusies en aanbevelingen bij het rapport van de Taskforce Ruimtewinst. Na het vaststellen van de gebiedsvisie zal het knooppuntgebied nader worden uitgewerkt. Zie verder het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie 2 nr. 7.		
3	Een afwaardering van de Prins Bernhardlaan zoals wordt voorgestaan in het Structuurplan Haarlem 2020 is een onjuiste beslissing. Hiervoor is de nodige aandacht nodig. Het doortrekken van de Prins Bernhardlaan is noodzakelijk voor de ontwikkeling van het stationsgebied en de kosten drukken gedeeltelijk op dit plan. Vraag is of er meer duidelijkheid gegeven kan worden omtrent de kosten en de noodzaak voor ontwikkeling. Het voorstel de Prins Bernhardlaan door te trekken heeft een eigen bestaansrecht en komt ten goede aan een veel groter deel van de stad. Verzocht wordt dit nader te verklaren.	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie 1 punt 3. Op dit moment is er nog geen duidelijkheid omtrent de kosten voor welke in de gebiedsvisie voorgestelde ingreep dan ook. De noodzaak voor ontwikkeling van het stationsgebied heeft te maken met de wijze waarop Haarlem, in het verlengde van rijks- en provinciaal beleid, om wil gaan met verstedelijking en het beperken van automobilititeit. Door nieuwe, publiekaantrekkende functies in de nabijheid van een station te situeren kunnen bewoners, werkenden en bezoekers van dit station gebruik maken. Dit kan de automobilititeit beperken en reizigersstromen kunnen beter geleid worden. Aan de andere kant neemt het bestaansrecht van een station toe als meer mensen gebruik van de trein willen maken. Een verlenging van de Prins Bernhardlaan betekent niet alleen een betere geleiding van het autoverkeer aan de oostzijde van de stad, maar ook een snelle fietsverbinding tussen stadsdeel Oost en de Waarderpolder. De Waarderpolder wordt als werkgebied direct verbonden met de Amsterdamse buurten en Schalkwijk. Door de verlenging komt daarnaast ruimte vrij om de Amsterdamsevaart te versmallen waardoor er onder meer ruimte vrij komt voor water, groen en woningbouw. Ook de Gedempte Oostersingelgracht wordt (in het verlengde van de Amsterdamsevaart) ontlast waardoor ook dit gebied beter ingericht kan worden, mogelijk met water en andere functies.		

4	Indien er sprake is van een toevoeging van een transferium, wordt ervoor gepleit deze voorziening aan de noordzijde van de spoorlijn te ontwikkelen. Het transferium kan op werkdagen 200 parkeerplaatsen bieden en in het weekend 880. Dubbelgebruik zou toegepast worden. Vraag is of dit principe ook werkt en waar dit op gebaseerd is. Er is grote onduidelijkheid over de functie van transferia. Dit vraagt niet alleen nader onderzoek maar ook regie vanuit een hoger schaalniveau: de provincie. Het is noodzakelijk om een financier te vinden voor transferium-parkeren. Vraag is wat er gebeurt indien deze financier niet gevonden wordt.	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 1 punt 4. Het advies omtrent dubbel gebruik van parkeerplaatsen is in dit kader uitgebracht door adviesbureau Goudappel Coffeng. Dit adviesbureau baseert zich op ervaring en kengetallen. Omdat een transferium aan de rand van de stad de mogelijkheid biedt voor bezoekers van het centrum hier hun auto te parkeren, ontlast dit de wegen en parkeergarages aan de rand van de binnenstad. Het welslagen van een transferium is echter niet alleen afhankelijk van de voorziening zelf, maar ook van de kwaliteit van het vervoertransport. Diverse partijen, waaronder de provincie, spelen hierbij een belangrijke rol. Het bestaande parkeerterrein nabij het station is bedoeld voor reizigers van Haarlem die de stad uit gaan. Bedoeling van het in de gebiedsvisie voorgestelde transferium is dat meer de nadruk als bestemmingstransferium, d.w.z. bezoekers van Haarlem. Voor dit laatste is regie vanuit provincie niet van toepassing. De gemeenteraad heeft aangegeven belang te hechten aan een transferium aan de oostkant van de stad. Indien dit niet opgepakt wordt door de markt zal de gemeente een andere financiering moeten zoeken.		
5	Volgens de gebiedsvisie zal de ventweg Prins Bernhardlaan – Camera Obscuraweg verdwijnen. Vraag is hoe de Israëlitische begraafplaats en het oude, bewoonde Haarlemmermeerstationnetje kan worden bereikt en hoe zich dat verhoudt tot het Vaartpark.	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 1 punt 5.		
6	De gebiedsvisie geeft aan dat er een totaalplan moet komen voor het stationsgebied. Vraag is wat hier precies mee bedoeld wordt. Er zijn in het stationsgebied mogelijkheden voor intensivering van het ruimtegebruik. Geen van de drie getoonde modellen voor dit gebied gaan uit van zicht op de Bavo.	Binnen de GV Oostradiaal is het stationsgebied de meest complexe opgave. De spelende vraagstukken op gebied van infrastructuur en programma kunnen alleen met een meerjarige opzet worden opgelost. Dat vereist een masterplan of totaalplan waarin het programma, de samenhang en de ontwikkelingsstrategie zijn uitgewerkt Het zicht op de Bavo is wel degelijk als vertrekpunt meegenomen bij alle 3 de modellen. Het zicht op de Bavo valt echter niet samen met de as van de Amsterdamsevaart. Komend vanuit het oosten (Halfweg) ligt de Bavo niet aan het eind van de Amsterdamsevaart, maar aan de rechterkant van de Amsterdamsevaart, achter het spoor en achter de bebouwing. Gaande over de Amsterdamsevaart is de Bavo daarom niet continu in beeld. Het vrije zicht op de kerk wordt bepaald door verschillende factoren; de hoogte van de aanliggende bebouwing, de dichtheid van de aanwezige beplanting, de vrije afstand tot de bebouwing en de hoogteligging van het maaiveld. De gebiedsvisie Oostradiaal gebruikt al deze elementen zo, dat vanaf bepaalde punten de Bavo zichtbaar		

	Geen van de getoonde modellen keuren de indieners van deze reactie goed, aangezien er een grote druk op de Zuiderpolder komt door de verkeersbewegingen die dit nieuwe station als stad gaat genereren. Indieners hebben daarnaast een groot probleem met aan- en afvoerwegen. Vraag is of er nulmetingen worden uitgevoerd voor geluid, CO2 en fijn stof. De gebiedsvisie spreekt van “de markt gericht benaderen”. Vraag is wat hier mee bedoeld wordt. Daarnaast ontbreekt een financiële onderbouwing. Van groot belang is dat, gezien de integraliteit, infrastructurele complexiteit en functionele efficiëntie, de gemeente de regie in handen heeft en het totaalplan bewaakt. In de visie ontbreekt echter de wijze waarop de gemeente dit wil gaan doen.	zal zijn: in het knooppuntgebied zal vanaf de fly-over en andere viaducten de Bavo te zien zijn. In het Vaartpark verschijnt de kerk tussen de weg en de afgelegen bebouwing in de Waarderpolder. Tenslotte zorgt de beperkte bouwhoogte aan de versmalde Amsterdamsevaart dat de Bavo boven de daken uit kan tornen. De intentie om vanaf bepaalde punten in het visiegebied de Bavo zichtbaar te houden of maken is in de tekst van de gebiedsvisie opgenomen. De uitwerking van de TaskForce Intensief Ruimtegebruik laat zien hoe complex de opgave voor de inrichting van een knooppunt is en toont aan dat aanpak alleen mogelijk is met een integraal totaalplan. Naast dit model bevat de gebiedsvisie nog twee andere modellen die qua complexiteit vergelijkbaar zijn en een zelfde integrale aanpak vereisen. Deze modellen zijn nog niet zo ver uitgewerkt. De gebiedsvisie geeft inzicht hoe per model het groen, het water en de aansluiting op de omgeving anders ingevuld kan worden. Het Poortmodel gaat uit een doorlopende Amsterdamsevaart met groen richting het Liedepark waar ten noorden en ten zuiden knooppuntbebouwing wordt toegevoegd. Het Brugmodel gaat uit knooppuntbebouwing rond de Amsterdamsevaart waarbij het groen buiten de knoop om doorloopt, langs de Zuiderpolder en langs de Waarderpolder. Het Eilandmodel is het TaskForce model, dat gaat uit dat het groen verder de stad in wordt getrokken en de bebouwing het landelijk gebied in gaat. Op dit moment wordt er nog geen keuze voor één van de modellen gemaakt, dat zal gebeuren bij de nadere uitwerking. Hoe concreet vorm gegeven zal worden aan de benodigde ontsluitingswegen is afhankelijk van het gekozen model. Uitgangspunt daarbij is in ieder geval dat het knooppuntgebied geen onnodige verkeersdruk oplevert voor de Zuiderpolder. De tekst van de gebiedsvisie is op dit punt aangescherpt. Nulmeting volgt bij uitwerking van het project. De intentie van Haarlem is om als gemeente niet alleen een ontwikkelingsplan te maken maar vanaf een zo vroeg mogelijk moment contact te zoeken met partners om mede te ontwikkelen en mede te financieren. De gebiedsvisie heeft tot doel de ruimtelijke kaders aan te geven voor ontwikkelingsmogelijkheden. Financiële onderbouwing volgt pas bij uitwerking van deelgebieden of deelprojecten Een strategie die betrekking heeft op hoe de gemeente het totaalplan wil realiseren en wil bewaken zijn geen onderdeel van deze gebiedsvisie maar komen juist in de uitwerking(en) aan de orde.	Ja Ja	
--	--	---	---------------------	--

7	Indieners willen betrokken worden bij de definitieve inrichting van het Liedepark. Ontwikkeling biedt kansen om de verbinding tussen stad en recreatiegebied te versterken. Voorkomen moet worden dat het gebied als een soort pretpark ingericht wordt. Voorgesteld wordt het gebied op te waarderen tot Archeologisch Monument.	Bij de definitieve inrichting van het Liedepark zullen belanghebbenden en geïnteresseerden opnieuw betrokken worden. Het is zeker niet de bedoeling dat het Liedepark een pretpark wordt. Primair moet het gebied een aaneengesloten groenzone worden dat als landelijke tegenhanger van de stad fungeert. De kansen die u ziet om de verbinding tussen stad en recreatiegebied te versterken zijn dan ook een belangrijk uitgangspunt bij de aanpak van het Liedepark. Voor wat betreft de suggestie van Archeologisch Monument verwijzen we naar inspraakreactie nr. 1 punt 7		
---	---	---	--	--

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing		
			tekst	kaart	
1	Complimenten voor de gebiedsvisie Oostradiaal Haarlem en de informatie/inspraakmogelijkheden.	Met plezier vernemen wij uw positieve reactie.			
2	Plannen om het water terug te brengen in de Amsterdamsevaart en dit via Amsterdamse Poort, Oostersingelgracht en Papentorenvest te verbinden spreken de wijkraad erg aan. Daarnaast zou de wijkraad graag zien dat het water op de Oostersingelgracht doorgetrokken wordt naar de Oudeweg.	Het doortrekken van het water van de Oostersingelgracht naar de Oudeweg zou bij een versmalling van het wegprofiel mogelijk zijn, maar het water vervolgens in verbinding stellen met het Spaarne, wat op zich een mooi voorstel is, wordt bemoeilijkt door het beoogde breedteprofiel van de Oudeweg (2x2-rijstroken) en de oprit naar de Prinsenbrug. Mocht er ooit sprake zijn van een andere oplossing voor de Oudeweg-Prinsenbrug, dan kan het doortrekken van het water onderdeel voor een vervolgstudie zijn.			
3	De inrichting van het ov-knooppunt Spaarnwoude met transferium (opvangen autoverkeer aan rand van de stad, in samenhang met bus, wandelroute en fietsroute) is een uitstekend plan, maar de invulling die in de drie modellen gegeven wordt is niet wenselijk: het busstation is aan twee kanten van het spoor voorzien.	Deze gebiedsvisie beoogt op hoofdlijnen een ontwikkelingsrichting te geven voor het OV-knooppunt Spaarnwoude. Van belang is dat op basis van deze visie er een totaalplan ontwikkeld wordt waarbinnen niet alleen voorzien wordt in bebouwing, maar bijvoorbeeld ook in de ligging van een transferium, de aansluiting van het station op het busverkeer, de routes voor fietsers en voetgangers en de inpassing van het water. De intentie is om de verschillende verkeersstromen zo goed mogelijk met elkaar te verknopen. De tekst van de gebiedsvisie is wat de aansluiting van het station op het busverkeer betreft aangevuld zodat duidelijk is dat hier aandacht aan besteed moet worden.	Ja		
4	Wat de drie modellen voor het knooppunt betreft is het kiezen uit drie kwaden. Voorkeur heeft het Eiland model, tweede keuze valt op het Poortmodel. Het brugmodel is niet aanvaardbaar: te veel bebouwing en te dicht op elkaar staande bebouwing.	Voor modelkeuze is het nog te vroeg dat kan pas bij de uitwerking van het knooppunt. Zie verder het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr.3 punt 6.			

5	Het bouwen aan de Veerplas / Liedepark is niet aanvaardbaar. Het argument van de stadsrand is niet steekhoudend. Een stadsrand kan ook aangegeven worden door een weg. Direct ten oosten van de weg ligt het recreatiegebied.	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 1 punt 1.		
6	Het doortrekken van de Prins Bernhardlaan naar de Oudeweg is een must voor het realiseren van een goede oost-westverbinding. De beoogde ontwikkeling van de Amsterdamsevaart, de Gedempte Oostersingelgracht, de Amsterdamse Poort en de Papentorenvest is anders niet haalbaar.	Door het doortrekken van de Prins Bernhardlaan naar de Oudeweg worden de kansen voor een kwalitatief betere inrichting van de Amsterdamsevaart, Gedempte Oostersingelgracht, Amsterdamse Poort en Papentorenvest inderdaad vergroot.		
7	In de gebiedsvisie wordt te weinig aandacht besteed aan de ontwikkeling van de Oostersingelgracht en het gebied rond de Amsterdamse Poort. Tussen Oudeweg en Papentorenvest liggen kansen, zowel voor het terugbrengen van water als het bouwen van huizen met daaronder een parkeergarage. Deze parkeergarage kan gebruikt worden voor bezoekers van de stad en door de bewoners. Wellicht is het mogelijk de Oostersingelgracht bij de Oudeweg af te sluiten voor autoverkeer. Het gebied rond de Amsterdamse Poort kan beter ontwikkeld worden als de doorgang aan de oostzijde van de poort wordt gesitueerd. Aan de westzijde ontstaat op die manier een plein waar horeca e.d. mogelijk zijn. Door het aanleggen van een rotonde in het verlengde van de Amsterdamsevaart ontstaat er een soepele verkeersdoorloop van Amsterdamsevaart, Herengracht, Oostersingelgracht en Papentorenvest.	In het kader van de gebiedsvisie is onderzocht welke consequentie het verleggen van de entree van de stad heeft (van Amsterdamsevaart naar Oudeweg). Uit verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het profiel van de Amsterdamsevaart versmald kan worden doordat er minder verkeersaanbod is. Wordt ook nog de Prins Bernhardlaan doorgetrokken naar de Oudeweg, dan ontstaan er in het verlengde van de Amsterdamsevaart, richting station Spaarnwoude, en op de Gedempte Oostersingelgracht ook mogelijkheden voor een versmalling van het wegprofiel. De gebiedsvisie stelt voor het nieuwe water van de Amsterdamsevaart te verbinden met het Spaarne, via de Papentorenvest. De vrijkomende ruimte wordt in dat geval in beslag genomen door nieuw aan te leggen water. Daarnaast is er een mogelijkheid om bebouwing toe te voegen aan de zijde van de NS-werkplaats. Nader onderzocht zal moeten worden hoe het totale profiel van de Oostersingelgracht eruit zou kunnen zien. De gemeente gaat er daarom vanuit dat de Amsterdamsevaart als eerste in aanmerking komt voor de aanleg van water, bebouwing en een ondergrondse parkeergarage. Zolang de Gedempte Oostersingelgracht onderdeel is van de binnenstadstangent wordt niet uitgegaan van het afsluiten van deze weg. Ook deze suggesties voor de inrichting van het gebied rond de Amsterdamse Poort en de afwikkeling van het autoverkeer worden meegenomen bij de verdere uitwerking. In de tekst van de gebiedsvisie is aangegeven welke onderwerpen nader uitgewerkt zullen worden. Wel wordt opgemerkt dat het doortrekken van de Prins Bernhardlaan eerst gestalte moet krijgen voordat er zich daadwerkelijk kansen voordoen in het gebied rond de Gedempte Oostersingelgracht.	Ja	

8	Langzaam verkeer heeft niet alleen betrekking op fietsers maar ook op voetgangers. Duidelijk aangegeven routes en eventueel plattegronden geven een meerwaarde voor de bezoekers van Haarlem die vanaf de parkeergarages de stad in gaan.	Zoals aangegeven zal de gebiedsvisie op onderdelen nader uitgewerkt moeten worden. Het inrichten van (loop)routes en het logisch ontsluiten van parkeergarages, zowel voor auto's als voetgangers, komt aan de orde bij het uitwerken van het profiel van de "nieuwe" Amsterdamsevaart.		
---	---	---	--	--

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Complimenten voor de gebiedsvisie Oostradiaal. Plannen om de Amsterdamse Poort weer met water te omringen en de Amsterdamsevaart weer uit te graven zijn fantastisch. Ook de rest van de plannen spreekt erg aan; de aankomst vanaf Amsterdam is in de huidige situatie een aanfluiting.	Met plezier vernemen wij uw positieve reactie.		
2	Ten aanzien van het ov-knooppunt station Spaarnwoude blijft het de vraag waarom er gebouwd zou moeten worden nabij de Veerplas. De gegeven argumenten zijn niet steekhoudend. Een harde lijn is ook te maken door bij de weg te stoppen met bebouwing.	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 1 punt 1.		

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	is erkentelijk voor de mogelijkheden die geboden zijn om in een vroeg stadium betrokken te zijn bij de totstandkoming van de visie. Een aanmerkelijk aantal bijdragen is terug te vinden in de inhoud. Deze wijze van overleg werkt voor alle partijen positief.	Met plezier vernemen wij uw positieve reactie.		
2	wil 100% zekerheid dat er in de Zuiderpolder geen enkele bebouwing plaatsvindt buiten de zogenaamde (en oorspronkelijke) Rode Contour. Als tweede meest versteende stad van Nederland kan Haarlem het verder opofferen van cultuurlandschap niet aan.	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 1 punt 2.		

3	Het bouwen buiten de rode contour is ondenkbaar. Dit geldt niet alleen voor de Zuiderpolder, maar ook voor de Waarderpolder – Veerpolder. De gronden van de rijksbufferzone dienen vrij te blijven van verdere verstedelijking die dreigt vanuit de (bedrijfs-)bebouwing in de omgeving (bedrijventerrein van Halfweg tot aan het Rottepolderplein, Polanenpark, bedrijfsterreinen van de Liede en Waarderpolder).	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 1 punt 1.		
4	In het Structuurplan 2020 wordt gesproken over een versmalling van de Prins Bernhardlaan. Gezien een eventuele verbinding met de Oudeweg dient dit heroverwogen te worden. Verkeer moet ongehinderd, snel en geluidsarm kunnen doorstromen.	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 1 punt 3.		
5	De visie suggereert dat de Israëliische begraafplaats een openbaar karakter heeft. Dit is niet het geval en dient naar de mening van de Belangenorganisatie ook zo te blijven.	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 1 punt 8.		
6	Een transferium bij station Spaarnwoude zal naar de mening van de Belangenorganisatie aan de noordzijde van het station gesitueerd moeten worden, met adequate aan- en afvoerwegen. Gezien de verkeersintensiteiten zal rekening moeten worden gehouden met uitstoot van CO2 en fijn stof.	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 1 punt 4.		
7	Ten aanzien van de getoonde modellen rond station Spaarnwoude heeft het Poortmodel niet de voorkeur (groot blok dat ten koste gaat van de zichtlijn over het water). Het Eilandmodel dijt uit over de polder en verdient alleen al om die reden niet de voorkeur. Het Brugmodel levert een acceptabele schakering op van verschillende gebouwen. Dit model heeft de voorlopige voorkeur.	Voor een modelkeuze is het nog te vroeg dat kan pas bij de uitwerking van het knooppunt. Zie verder het antwoord zoals gegeven bij inspraakreacties nr.1 punt 9 en nr.3 punt 6.		
8	Bij het opheffen van de parallelweg tussen Prins Bernhardlaan en Camera Obscuraweg is het niet duidelijk hoe de huizen en de begraafplaats bereikbaar blijven.	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 1 punt 5.		

9	In de Visie Groenstructuur staat de Amsterdamsevaart aangegeven als Hoofdgroenstructuur. Dit strookt niet met clusterbebouwing rondom het station. De Belangenorganisatie verzoekt om overleg ten aanzien van het inpassen van de groenstructuur in het te kiezen model.	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 1 punt 6. Bij de nadere uitwerking van de stationsomgeving zal de Belangenorganisatie Huisbewoners Liewegje net zoals dat bij het proces van de ontwerp gebiedsvisie het geval was, betrokken worden.		
10	Bij de definitieve inrichting van het Liedepark, deel Zuiderpolder, wil de Belangenorganisatie nadrukkelijk betrokken worden. Het landelijke en intieme karakter van dit gebied moet behouden blijven. De Belangengroep wil samen met de gemeente tot een definitieve conclusie en plan van aanpak voor dit gebied komen.	Bij de definitieve inrichting van het Liedepark zullen belanghebbenden en geïnteresseerden opnieuw betrokken worden. Het behoud van het landelijke karakter van dit gebied is vertrekpunt geweest voor het Liedepark. De gebiedsvisie hecht voorts een groot belang aan een aaneen geloten groenzone wat als recreatiegebied geldt voor bewoners aan de oostkant van Haarlem.		

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	■■■■■ sluit zich aan bij de reactie van de Stichting tot behoud van de Groene Zoom Zuiderpolder inzake de ontwerp gebiedsvisie Oostradiaal.	Zie de beantwoording zoals gegeven bij reactie nr. 1.		
2	■■■■■ waardeert het dat het mogelijk was al in een vroeg stadium mee te denken over de gebiedsvisie.	Met plezier vernemen wij uw positieve reactie.		
3	Het is jammer dat de gebiedsvisie geen juridische status heeft. Veelal blijven visies visionair, genekt door vrijblijvendheid en realiteit.	Een gebiedsvisie ligt ten grondslag aan de uiteindelijk op te stellen juridisch bindende bestemmingsplannen. Voordat gronden voorzien worden van concrete bestemmingen is een nadere stedenbouwkundige en financiële uitwerking van deze visie nodig.		
4	■■■■■ verzoekt de gemeente met klem de belangen van de woonarkbewoners in het visiegebied te blijven waarborgen.	Bij de nadere uitwerkingen van de gebiedsvisie zal de BAL net zoals dat bij het proces van de ontwerp gebiedsvisie het geval was, betrokken worden. Een openbare avond zal onderdeel uitmaken van het proces.		

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			Tekst	kaart
1	De inspraakreactie heeft betrekking op het deelgebied “Amsterdamsevaart tussen de Amsterdamse Poort en Prins Bernhardlaan”. Wat in de visie wordt voorgesteld is mooi, maar het profiel is te smal. De huizen hebben nu een voortuin van 3.90 meter. Er blijft volgens de dwarsdoorsnede ruimte over van 4.60 voor voetgangers, fietsers en auto’s. Er is geen ruimte meer voor parkeerplaatsen voor de huidige bewoners. Waar moeten zij hun auto’s parkeren? Als ook deze parkeerplaatsen voorzien zijn in ondergrondse parkeergarages zijn wel goede en praktische ontsluitingen nodig.	Het idee van de gebiedsvisie is de Amsterdamsevaart zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Er is door het verleggen van de oostelijke entree van de stad immers minder ruimte voor het autoverkeer nodig. Niet alleen wordt de Amsterdamsevaart aantrekkelijker door het terugbrengen van een brede watergang, maar ook door het investeren in de bomenstructuur, het opheffen van parkeren op maaiveld en het aanleggen van parkeergarages. Bestaande parkeerplaatsen zouden volgens de visie ook in deze garages worden moeten opgevangen. De bedoeling is dat deze garages een ontsluiting krijgen via de Amsterdamsevaart. De gebiedsvisie is op dit punt verduidelijkt.	ja	
2	Indiener van de reactie vreest dat er flats gaan komen. Er wordt immers gesproken over verdere stedelijke verdichting. Flats bouwen zou jammer zijn want dat verhoudt zich qua hoogte niet met de bestaande huizen aan de Amsterdamsevaart.	De bestaande bebouwing aan de Amsterdamsevaart, gelegen aan de zuidzijde van de weg, is afwisselend qua hoogte en afmeting. Het is de bedoeling dat nieuwe, aan de noordzijde geprojecteerde bebouwing hierop aansluit. Door aan weerszijden van de toekomstige watergang de bebouwing op elkaar aan te laten sluiten ontstaat een aangenaam verblijfsklimaat. In Haarlem is er naast de behoefte aan gestapelde bouw voor specifieke doelgroepen nog steeds een grote vraag naar grondgebonden woningen. Deze woningen zijn in Haarlem moeilijk te realiseren. Echter, langs de Amsterdamsevaart liggen er mogelijkheden om dit type (en moderne varianten daarop) te realiseren.		
3	Overigens wordt gevreesd dat de bestaande woningen zijn weggedacht; zullen deze verdwijnen als gevolg van de nieuwe woningen, het nieuwe water en de ondergrondse parkeergarages?	Het is niet de bedoeling dat de bestaande, aan de zuidzijde van de Amsterdamsevaart gelegen bebouwing verdwijnt. De gebiedsvisie gaat uit van het toevoegen van bebouwing aan de noordzijde van de weg. De gebiedsvisie is op dit punt verduidelijkt.	ja	ja
4	Het is de vraag of de bestaande woningen, die gefundeerd zijn op houten palen, de voorgestelde maatregelen zullen overleven. Bij het aanleggen van de watergang en de ondergrondse parkeergarages zal er een damwand moeten komen en zal er bemaling moeten plaatsvinden. Verwacht wordt dat de uitvoering geruime tijd in beslag zal nemen; door het langdurig droog staan van de houten palen zullen de bestaande woningen de ingrepen niet kunnen overleven. Het is misschien een idee om in plaats van het aanleggen van een damwand ervoor te zorgen dat de bestaande woningen gefundeerd worden op betonnen palen.	Bij alle binnenstedelijke bouwprojecten geldt dat bestaande bebouwing gespaard moet blijven. Bij de uitvoering van projecten zijn voorzorgsmaatregelen nodig ter bescherming van de fundering van bestaande bebouwing. Dit is zeker een aandachtspunt maar op het niveau van een gebiedsvisie worden nog geen uitspraken gedaan over te nemen maatregelen bij de uitvoering.		

5	Geopperd wordt water aan te leggen met een breder profiel dan in de ontwerp gebiedsvisie wordt voorgesteld, namelijk met een breedte van 20 meter. Hierop kunnen drijfwoningen gerealiseerd worden en het ondergronds parkeren kan onder het water gesitueerd worden. Daarnaast blijft er nog ruimte over voor een groenstrook met hoge bomen. Een dergelijke inrichting zorgt niet alleen voor een fraaie stadsentree maar heeft ook meerwaarde voor degenen die nu aan de Amsterdamsevaart wonen. Concreet gaat het om een profiel van 45 meter tussen de bestaande woningen en het terrein van de NS. Voor het water rekent de indiener 20 meter, voor de groenstrook 15 meter en voor verkeersruimte 10 meter.	Het in de gebiedsvisie voorgestelde profiel betreft een minimum van 11 meter. Een bredere watergang is mogelijk daar waar er ruimte genoeg is. Woningen op het water zijn voor de waterkwaliteit niet gunstig in verband met verminderde lichtinval. Bovendien zal de zichtbaarheid van het water met de komst van drijvende woningen afnemen waardoor de beleving van het water door het publiek op de wal flink zal verminderen. Voor de gebiedsvisie is het overkluizen van het water daarom geen uitgangspunt. Het situeren van parkeergarages onder de watergang is een suggestie die is meegenomen in de visie. De tekening op pagina 5 is aangepast. Uitgangspunt is dat het parkeren op maaiveld verdwijnt; waar de parkeerplaatsen ondergronds gerealiseerd worden staat nog open.	ja	ja
6	Het voorzien in ondergrondse parkeergarages is een goed idee. Bezoekers van de stad (toeristen) kunnen hier hun auto parkeren en gemakkelijk via de Spaarnwouderstraat naar de binnenstad lopen. Op deze manier wordt de Oudeweg ontlast.	Deze reactie onderschrijven wij.		

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing		
			tekst	kaart	
1	Waardering wordt uitgesproken voor de wijze waarop vormgegeven is aan participatie met marktpartijen en belanghebbenden. Bijeenkomsten waren verhelderend en dragen bij aan een breed gedragen beleid.	Met plezier vernemen wij uw positieve reactie.			

2	Volgens de gebiedsvisie zal er ruimte zijn voor een kantoorprogramma van ca. 90.000 m2, e.e.a. afgestemd in PlaBeKa-verband. Deze beleidsafspraken dateren uit 2007. Momenteel is sprake van een overaanbod op de Nederlandse kantorenmarkt en de regionale markt in het bijzonder. Vraag is hoe de gemeente aankijkt tegen deze opgave. De provincie lijkt in te zetten op een grote mate van flexibiliteit ten aanzien van de functies, ook als het gaat om het commercieel vastgoed. Vraag is hoe de gemeente hier tegenaan kijkt. Concrete vragen ten aanzien van het kantoorprogramma zijn voor welk type kantoorgebruiker de 90.000m2 bestemd is, welk uitgiftetempo de gemeente voor ogen heeft en hoe de gemeente denkt over de vervangingsopgave (indien er sprake is van een strategisch kantoorvolume).	In het kader van het PlaBeKa is gerekend met een behoefteraming uit 2005. Op dit moment wordt een nieuwe behoefteraming uitgevoerd. Mogelijk geeft deze nieuwe behoefteraming aanleiding om het kantoorprogramma binnen Haarlem bij te stellen. Zolang de nieuwe raming er nog niet is, en er ook nog geen vertaalslag heeft plaatsgevonden naar de verschillende regio's en nieuwe afspraken nog niet zijn gemaakt, wordt in deze visie het programma van 90.000 m2 kantoor overeind gehouden. Mogelijk moet bij de uitwerking van het knooppuntgebied rekening worden gehouden met een aangepast kantoorprogramma. De studie van de TaskForce houdt in haar model rekening met een uitbreiding van commercieel vastgoed, in het bijzonder perifere detailhandel. Daar waar het gaat om het accommoderen van de uitbreidingsbehoefte van bestaande voorzieningen, is hier ook wat de gemeente betreft ruimte voor. Ruimte voor commercieel vastgoed (het creëren van bijvoorbeeld een PDV-cluster) is in dit gebied verder denkbaar voor zover het gaat om een vervangings- of verplaatsingsvraag vanuit de markt (vervanging van locaties elders in de stad). Uiteindelijk is het aanbod perifere detailhandel regionaal afgestemd. De omgeving van het station Spaarnwoude is aangemerkt als knooppuntlocatie. Door de aanwezigheid van een station liggen hier kansen voor met name publieksaantrekkende functies. Dit geldt daarmee ook voor het kantoorprogramma. Bij het opstellen van dit programma is rekening gehouden met gedeeltelijke vervanging van het kantooraanbod en gedeeltelijke uitbreiding. Wat uitgiftetempo betreft wordt conform afspraken in PlaBeKa-verband uitgegaan van een fasering van tien jaar (dus 10.000 m2 per jaar). Wel wordt opgemerkt dat aan de hand van de eerder genoemde nieuwe behoefteraming ook de fasering en de segmentering van het kantoorprogramma bijgesteld zouden kunnen worden.		
3	Ten aanzien van de ruimtereservering voor een spoorverbreding is het de vraag of deze volgens de gemeente toereikend zal zijn gezien mogelijke innovatieve ontwikkelingen op het gebied van het regionale openbaar vervoer (in het bijzonder in de MRA). Kansen die een transferium biedt voor verbetering van de kustplaatsen en ontlasting van het regionale wegennet lijken groot. Indien er van de reactie kan zich voorstellen dat de effectiviteit van de realisatie van een transferium toeneemt indien met regionale partijen afspraken worden gemaakt over wederzijdse inspanningen. Vraag is of ambities met betrekking tot realisatie in concrete beleidsafspraken met regiogemeenten kunnen worden gevat.	Om beter gebruik te kunnen maken van bestaande infrastructuur in de MRA is in deze gebiedsvisie een ruimtereservering opgenomen voor spoorverdubbeling. Een concrete uitwerking is op dit moment nog niet aan de orde. Bestuurlijk wordt reeds gewerkt aan het vormgeven van regionale samenwerking op het gebied van bereikbaarheid en voor het ontwikkelen van het transferium wordt de provincie nadrukkelijk betrokken. Wat invulling van het type transferium betreft wordt ingezet op een zogenaamd "herkomsttransferium" voor reizigers richting Amsterdam. De wens vanuit de gemeenteraad is om deze voorziening ook in te vullen als "bestemmingstransferium" voor de Haarlemse binnenstadbezoekers en eventueel de strandbezoekers is overgenomen in deze gebiedsvisie. De tekst van de gebiedsvisie is op dit punt aangescherpt.	ja	

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing		
			tekst	kaart	
1	In grote lijnen kan ■■■ zich vinden in de ontwikkelingen rondom station Haarlem Spaarnwoude. Ruimtelijke ontwikkelingen die het treingebruik stimuleren en intensivering van ruimtegebruik rondom het station ziet de NS als positief.	Met plezier vernemen wij uw positieve reactie.			
2	Ten aanzien van de Park & Ride heeft ■■■ reeds aangegeven geïnteresseerd te zijn in een uitbreiding van deze voorziening. ■■■ wil de mogelijkheden onderzoeken om deze P&R te vergroten en attractiever te maken. Verzocht wordt in de gebiedsvisie ruimte hiervoor vrij te houden.	In de gebiedsvisie is P&R/Transferium nadrukkelijk een van de belangrijkste invullingen. Deze is ook te vinden in de taskforce ruimtewinst studie, maar is ook een verzoek om vanuit Commissie Beheer om hier rekening mee te houden. Het bestaande transferium wordt met 50 parkeerplaatsen uitgebreid in afwachting van een nieuw en groter transferium.			
3	Ten aanzien van de getoonde modellen rond station Spaarnwoude is het van belang dat het station onderdeel uit blijft maken van de omgeving, ook met betrekking tot sociale veiligheid. Zodra meer duidelijk wordt over het uiteindelijke model, wil ■■■ daarbij betrokken zijn.	Wij onderschrijven uw reactie dat het station onderdeel uit moet maken van haar directe omgeving. Bij de nadere uitwerking van het stationsgebied zal de NS net zoals dat bij het proces van de ontwerp gebiedsvisie het geval was, betrokken worden.			
4	Bij de uitwerking van de modellen wordt gesproken over een intensief stedelijk programma met woon- en werkfuncties en een transferium. Wat ontbreekt is de mogelijkheid voor aansluiting en parkeergelegenheid bij bestaande buslijnen. Ook is er nog te weinig aandacht voor de bereikbaarheid van het stationsgebied per fiets. ■■■ ziet deze aspecten graag nader uitgewerkt in het definitieve ontwerp van het OV-knooppunt Spaarnwoude.	Een goede bereikbaarheid van het stationsgebied voor fiets en OV past in het Haarlemse beleid. Ook zien we de noodzaak van een goede aansluiting van de parkeervoorziening. Bij nadere uitwerking van het knooppunt zullen deze uitdrukkelijk aan de orde komen			
5	Gedurende de ontwikkeling van de Oostradiaal verzoekt ■■■ om mogelijke overlast voor reizigers en medewerkers van NS te minimaliseren. Dit geldt zowel voor het laten rijden van treinen als voor mogelijke verbouwingen rondom het terrein van NedTrain. Mogelijke overbouwingen van het spoor zijn kostbaar en niet zonder gevaar. ■■■ wil nadrukkelijk betrokken blijven bij de beoogde ontwikkelingen en het logistieke proces ervan.	Een gebiedsvisie is geen concreet project. De visie zal nader uitgewerkt moeten worden alvorens er sprake zal zijn van concrete ontwikkelingen. De NS is wat de gemeente betreft een partner die bij de verdere uitwerking betrokken blijft.			

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing		
			tekst	kaart	
1	Door het verplaatsen van de stadsentree ontstaan er kansen aan de Oudeweg en Amsterdamsevaart. Voor het benutten van die kansen is voorwaardenscheppend beleid nodig. De gebiedsvisie heeft diverse beleidskaders. Gemist wordt het beleidskader “De Economische Agenda van Haarlem”. Bij een dergelijke grote opgave hoort ook een economische taakopdracht gezien de economische kansen in het gebied.	Dit beleidskader is toegevoegd bij de bronvermelding van de opgaven van de gebiedsvisie.	ja		
2	steunt het verleggen van de oostelijke toegangsweg en het verlengen van de Prins Bernhardlaan op voorwaarde dat de capaciteit van de nieuwe wegenstructuur voldoende zal zijn. Voor Oudeweg en Prins Bernhardlaan betekent dat minstens 2x2 rijstroken. Is hieraan voldaan dan ontstaat de kans om de Amsterdamsevaart en de Gedempte Oostersingelgracht af te waarden met als gevolg kansen voor nieuwe functies.	Verkeersonderzoek heeft uitgewezen dat het verleggen van de entreeroute naar de Oudeweg, met een profiel van 2x2 rijstroken, mogelijkheden biedt voor het afwaarderen van de Amsterdamsevaart. Indien daarnaast de Prins Bernhardlaan doorgetrokken zou worden naar de Oudeweg ontstaat er niet alleen meer ruimte langs de Amsterdamsevaart voor nieuwe functies maar ontstaan er ook mogelijkheden voor het afwaarderen van de Gedempte Oostersingelgracht. Aangezien het verkeer in dat geval via de Oudeweg geleid wordt, zal bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie de aansluiting van de Prins Bernhardlaan op de Oudeweg zeker een aandachtspunt zijn.			
3	Naast kansen voor woningbouw zijn er ook kansen voor economie. Positief is de mogelijkheid voor economische functies langs de Amsterdamsevaart. Andere kansen voor het combineren van wonen met werken liggen tussen de Lichtfabriek/Nieuwe Energie en nieuwbouw Drosterrein enerzijds en het centrum van Haarlem anderzijds. Een gemengd stedelijk milieu (Spaarnesprong) is mogelijk in het Scheepmakerskwartier, Fietsznfabriek, Spaarnwouderstraat. Het gebied aan de Papentorenvest/Gedempte Oostersingelgracht biedt mogelijkheden voor een parkeergarage die ook een functie heeft voor de binnenstad.	Vergroting van het multifunctionele binnenstadsdomein is reeds onderdeel Structuurplan Haarlem 2020 en Masterplan Spoorzone. Bedankt voor uw opmerking. Deze gebiedsvisie gaat uit van een parkeergarage onder de Amsterdamsevaart, dit is een uitgelezen kans die zich voordoet met het graven van water en het bouwen van woningen. Deze parkeergarage kan ook worden gebruikt door de huidige bewoners en de bezoekers van de binnenstad. Bij de uitwerking van het gebied Oostersingelgracht zal uw suggestie meegenomen worden.			

4	Rond de Oostpoort ziet de Kamer van Koophandel grote potenties voor een strategische vestigingsplaats voor bedrijvigheid (kantoren, bedrijfsverzamelgebouwen, congresruimte, hotels) gezien de gunstige vestigingsfactoren. Regionale afstemming is hierbij wel nodig. Combinatie met woningbouw gezien de levendigheid en sociale veiligheid kan ook gunstig zijn voor het vestigingsklimaat maar is alleen denkbaar indien er geen beperkingen zijn voor economie en verkeer. Duidelijk moet zijn dat het hier gaat om een levendig woonmilieu.	Regionale afstemming van het aanbod aan bedrijvigheid vindt plaats in PlaBeKa-verband. Reeds in het Masterplan Spoorzone en het Structuurplan Haarlem 2020 is de Oostpoort voorgesteld als een multifunctionele locatie ofwel een “dynamisch knooppunt” waarbij uitgegaan wordt van zowel economische functies als woningbouw. Aangegeven is ook dat er voor het realiseren van de woonfunctie nabij het bedrijventerrein nog nader milieuonderzoek nodig is. Zoals aangegeven is functiemenging rond het station Spaarnwoude uitgangspunt en is verkeer daarvan een afgeleide. In de voor de gebiedsvisie uitgevoerde verkeersstudie is bij de berekeningen van de wegcapaciteit rekening gehouden met een intensief gemengd programma rond station Spaarnwoude. Bij verbreding van de Oudeweg naar 2x2-rijstroken heeft de weg voldoende capaciteit om het verkeersaanbod te verwerken.		
5	Het verleggen van de hoofdwegenstructuur past in de opvattingen van de Kamer van Koophandel over de wegenstructuur van Zuid-Kennemerland (zie brochure Zuid-Kennemerland op groen). De Prins Bernhardlaan, Oudeweg, Oostweg en Schoterbrug worden onderdeel van een “ring om de stad” en krijgen zowel een doorgaande functie als een ontsluitingsfunctie voor het bedrijfsleven. Congestie op deze wegen is nadelig voor het economisch klimaat. Verzocht wordt om nadere afspraken tussen de gemeente, Industriekring Haarlem en de Kamer van Koophandel.	In januari 2010 heeft overleg plaatsgevonden tussen de Industriekring, de Kamer van Koophandel en de gemeente Haarlem. Tijdens dit overleg is door de IKH en de KvK zorg uitgesproken over de consequenties voor de doorstroming van verkeer als gevolg van het doortrekken van de Prins Bernhardlaan. Afgesproken is dat door de IKH een eerste aanzet wordt geleverd met uitgangspunten voor een eventuele aansluiting van de Prins Bernhardlaan op de Oudeweg. De bedoeling is dat gemeente en IKH/KvK in vergelijking met het project Oostweg in samenspraak nader vormgeven aan voorgenomen aanpassingen aan de weginfrastructuur. De uitgangspunten van de IKH/KvK zullen bij de nadere uitwerking van de gebiedsvisie betrokken worden.		
6	■■■■■ houdt ter bescherming van het economisch klimaat vast aan de milieuzonering van het bedrijventerrein vanwege investerings- en rechtszekerheid voor het bedrijfsleven.	De milieuzonering voor de Waarderpolder is verankerd in het in 2010 vastgestelde bestemmingsplan “Bedrijventerrein Waarderpolder”. Nader gestalte is gegeven aan de zogenaamde inwaartse zonering: minder milieubelastende bedrijven zijn toegestaan aan de randen van het bedrijventerrein, zwaardere bedrijvigheid meer centraal in het gebied.		
7	■■■■■ heeft de gebiedsvisie met instemming gelezen. Samenvattend wordt aandacht gevraagd voor economische kansen onder verwijzing naar de Economische Agenda van Haarlem. Het welslagen van de operatie hangt af van voorwaardenscheppend beleid van overheid en optimale samenwerking tussen publieke en private partijen.	Deze reactie onderschrijven wij.		

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Ten aanzien van het deelgebied “Amsterdamsevaart ten westen van Prins Bernhardlaan” wordt opgemerkt dat fietsers met bestemming station Spaarnwoude e.v. langs de Amsterdamse Poort de Amsterdamsevaart oprijden: gezien de huidige inrichting een hoofd fietsroute. Deze route is van belang voor wijkgericht fietsverkeer en schoolgaande fietsers vanuit o.a. Parkwijk. Met de komst van een transferium bij station Spaarnwoude kan verwacht worden dat ook het aantal woon-werkfietsers toeneemt. Voor de fietsers van en naar het centrum van Haarlem is een nieuwe ontsluitingsroute langs de Oudeweg geen optie.	De fietsroute langs de Oudeweg is opgenomen als onderdeel van de regionale oost-westroute, van duinen tot aan Amsterdam. Daarnaast gaat de gebiedsvisie uit van het in stand houden van de lokale fietsroute langs de Amsterdamsevaart. Uitgangspunt is dat alle verkeerdeelnemers een plaats krijgen binnen het nieuwe profiel van de Amsterdamsevaart, naast de te graven watergang. Op dit punt wordt de gebiedsvisie na vaststelling nader uitgewerkt.		
2	Bij het graven van de vaart en het creëren van een verkeersluwe stadsstraat is het van belang niet voorbij te gaan aan de vele fietsers. Voorgesteld wordt naast het water van de Amsterdamsevaart een “jaagpad” te creëren. Op die manier wordt niet alleen de historische functie van de vaart hersteld, maar vormt het jaagpad ook de mogelijkheid voor aanleg van een vrijliggend, tweerichtingenfietspad.	Zoals hierboven aangegeven moet het in de gebiedsvisie aangegeven profiel nog nader uitgewerkt worden; ook fietsers moeten binnen dit profiel voldoende ruimte krijgen.		
3	Ten aanzien van de verlenging van de Prins Bernhardlaan wordt opgemerkt dat een snelle fietsverbinding tussen stadsdeel Oost en de Waarderpolder door de Fietzersbond wordt toegejuicht. Wel wordt aandacht gevraagd voor een veilige oversteek van oost-west fietsverkeer over het nieuwe kruispunt.	Met plezier vernemen wij uw positieve reactie. Bij de nadere uitwerking van de beoogde weg- en waterstructuur zal aandacht worden besteed aan alle verkeerdeelnemers.		
4	Het gedeelte waar het Vaartpark is voorzien biedt mooie mogelijkheden voor een comfortabel vervolg van de fietsroute naar Amsterdam, naar het NS-station en naar Parkwijk en Zuiderpolder. De Fietzersbond pleit hier voor een voortzetting van brede tweerichtingenfietspaden met asfalt.	Het Vaartpark is een verzameling van bestaande groengebieden, zoals de begraafplaats en de volkstuinten. Dankzij het versmallen van het brede wegvak van de Amsterdamsevaart komt er een strook grond vrij voor een groeninrichting. Met deze groene strook kunnen de bestaande groengebieden aaneen worden gesmeed tot een enkel park. Vooralsnog zien wij geen noodzaak om naast een versmalde luwe Amsterdamsevaart een extra tracé door het Vaartpark te reserveren voor een apart tweerichtingenfietspad. De gebiedsvisie voorziet aan de noordkant van het spoor al in een tweerichtingenfietspad met verschillende verbindingen over het spoor.		

5	Ongeacht het model voor het stationsgebied vraagt de Fietzersbond aandacht voor ruime en goed bereikbare voorzieningen voor fietsparkeren en fietsverhuur (OV-fiets). Aandacht wordt gevraagd voor een conflictloos traject tussen stallingen en de doorgaande fietsroute Haarlem – Amsterdam.	Het is zeker de bedoeling dat fietsparkeren een onderdeel vormt van transferia. Dit is nadrukkelijker in de tekst van de gebiedvisie opgenomen. Ook fietsverhuur is wat de gemeente betreft een suggestie die zeer serieus genomen wordt gezien de ligging van een beoogd transferium nabij een recreatiegebied. Ook op dit punt is de tekst van de gebiedvisie aangescherpt.	ja	
6	Totdat de Oostradiaal wordt uitgevoerd ligt er nog een oncomfortabel fietspad onder het Stastok- en Keggeviaduct. Wenselijk is dat er een beter fietspad komt dat aansluit op de verlegde R. Nurksweg.	De gebiedvisie Oostradiaal is geen project. Op onderdelen moet de visie nog nader worden uitgewerkt alvorens sprake is van een project. Bij die uitwerking heeft de gemeente wel de intentie om een zo gestrekt mogelijke fietsroute te maken.		
7	juicht de snelfietsroute langs de noordzijde van de spoorbaan richting Prinsenbrug toe. Goede aansluitingen aan het Veerpad en het vervolg richting Haarlemmerliede en Halfweg zijn belangrijk, evenals snelle aftakkingen richting Oudeweg, Oostweg en Prins Bernhardlaan.	Wij onderschrijven deze reactie van de Fietzersbond. De uiteindelijke aansluitingen worden meegenomen bij de nadere uitwerking van de gebiedvisie maar als algemeen uitgangspunt is dit wel duidelijker meegenomen in de tekst van de gebiedvisie. De gemeente is van mening dat snelle aansluitingen de bereikbaarheid en het gebruik van bijvoorbeeld het stationsgebied ten goede komen.	ja	

Nr. Reactie		Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	doet in reactie op de ontwerp gebiedvisie een voorstel voor bebouwing van het voorterrein van de IKEA-vestiging (momenteel in gebruik voor parkeren). Dit voorstel behelst een parkeergarage voor bezoekers van IKEA. Deze garage zou vergroot en gecombineerd kunnen worden met een transferium ten behoeve van het station. Ruimte die vrijkomt door het verwijderen van het bestaande parkeerdek kan voor uitbreiding van de IKEA-vestiging worden gebruikt.	Bij voorkeur komt er een transferium in de directe nabijheid van het station zodat de overstap van verkeersmodaliteiten zo gemakkelijk mogelijk verloopt. Dit neemt niet weg dat ook een transferiumfunctie rond de IKEA-vestiging interessant kan zijn. Wij zijn blij met de gedane suggestie en danken u voor het meedenken.		

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	In het algemeen liggen de plannen in lijn met informatie die tijdens voorbereidende gesprekken met de IKH zijn gevoerd. Een aansluiting van de Prins Bernhardlaan op de Oudeweg via een tunnel onder het spoor zou een zodanige toename van verkeersdruk op kruisingen van deze wegen kunnen geven dat een goede doorstroming van het industrieverkeer in het gedrang kan komen. Om dit mogelijke probleem in een vroegtijdig stadium van planvorming te signaleren wordt door de IKH voorgesteld een Programma van Eisen te maken dat als randvoorwaarde voor de realisatie kan dienen.	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 11 punt 5.		

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1.	Het plangebied van de gebiedsvisie valt buiten het beheergebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, maar binnen het leveringsgebied van Waternet, sector Drinkwater. Deze sector behartigt de belangen van de drinkwatertransportleidingen van de gemeente Amsterdam. Waternet geeft aan dat er in het plangebied twee uit bedrijf genomen watertransportleidingen liggen langs de Amsterdamsevaart. Deze informatie is van belang bij het doortrekken van de Prins Bernhardlaan naar de Oudeweg.	Wij danken Waternet voor de geleverde informatie. Bij een nadere uitwerking van het doortrekken van de Prins Bernhardlaan en het aanleggen van water in de Amsterdamsevaart zullen de aangeleverde tekeningen betrokken worden. Op dit moment is nog niet aan te geven welke consequenties de voorgestelde ingrepen zullen hebben voor de waterleidingen.		

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	heeft over het algemeen een positieve indruk van de gebiedsvisie. Gestreefd wordt naar een oostelijke entree van de stad met meer allure.	Met plezier vernemen wij uw positieve reactie.		

2	De zichtlijn vanuit het oosten op de Grote Kerk mag niet belemmerd worden.	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 3 punt 6.		
3	Transferia dienen goedkoper te zijn dan parkeermogelijkheden in de binnenstad. Een andere vereiste is dat er vaak en goedkoop openbaar vervoer wordt geregeld tussen transferia en de binnenstad. Tot slot dienen transferia veilig en aantrekkelijk te zijn, ook 's nachts. Het heeft daarom de voorkeur transferia binnen de bebouwing aan te leggen.	Wij onderschrijven de reactie van de VAC in die zin dat het voor het welslagen van transferia, het van belang is dat deze voorzieningen aantrekkelijk genoeg moeten zijn om de auto te parkeren en met het openbaar vervoer verder te reizen. Niet alleen is een goede bereikbaarheid van een transferium nodig, ook toegankelijkheid, veiligheid en kwaliteit van het natransport spelen daarbij een rol. Bij de uitwerking van de transferiumfunctie nabij het station zullen deze aspecten meegenomen worden.		
4	De vraag is voor wie de (openbare) parkeergarage op het Nedtrain terrein bedoeld is, aangezien bezoekers van de stad omgeleid zouden worden.	Uitgaande dat u refereert naar het plaatje op blz.5. Deze doorsnede geeft een impressie van de ruimtelijke mogelijkheden onder de nieuwbouw langs het terrein van Nedtrain een ondergrondse parkeergarage aan te leggen. Deze is ieder geval bedoeld voor de bewoners/gebruikers van de nieuwbouw, mogelijk ook voor andere bewoners/gebruikers van de Amsterdamsevaart als ook het straatparkeren uit de Amsterdamsevaart verdwijnt. En eventueel ook voor bezoekers en bewoners van de binnenstad. Dit plaatje laat vooral zien welke mogelijkheden zich voordoen in dit deel van de Amsterdamsevaart zonder nog direct aantallen en doelgroepen vast te leggen.		
5	Bij bebouwing ten behoeve van economische functies moet voorop staan dat deze bebouwing multifunctioneel kan worden, bijvoorbeeld t.b.v. de functie wonen.	In het kader van een duurzame ontwikkeling van de stad is de gemeente er voorstander van dat gebouwen zo worden ontworpen dat deze in de loop der tijd voor diverse functies gebruikt kunnen worden. Dit voorkomt het onnodig slopen van gebouwen. Dit neemt niet weg dat in bestemmingsplannen bepaalde gebouwen alleen bestemd kunnen worden voor een economische functie. Op deze manier kan een economische functie planologisch beschermd worden en wordt verdringing tegengegaan. Uitgangspunt van de gebiedsvisie is in ieder geval dat er rond het station Spaarnwoude een divers, levendig, multifunctioneel gebied ontstaat dat duurzaam is gebouwd.		
6	Van belang bij de inrichting van de Prins Bernhardlaan is dat afslaand verkeer het overige verkeer niet hindert. Daarnaast verdient een inrichting de voorkeur die de wijken met elkaar verbindt, mogelijk door tunnels. Ter hoogte van het Reinaldapark zou dit zeker een verbetering zijn.	Eén van de onderwerpen die na de vaststelling van deze gebiedsvisie verder uitgewerkt moet worden, is het doortrekken van de Prins Bernhardlaan. De opmerking van de VAC zal hierbij betrokken worden. De gebiedsvisie Oostradiaal strekt zich niet uit over de gehele Prins Bernhardlaan. Wel staat voor deze weg en zijn omgeving een gebiedsvisie op de rol. In deze gebiedsvisie zal de relatie met de aanliggende wijken en de oversteekbaarheid worden meegenomen.		
7	■■■■■ is vooralsnog voorstander van het Eilandmodel. Een goed toegankelijk en veilig station tussen de bebouwing verdient de voorkeur.	Een voorwaarde voor het goed kunnen functioneren van een station is een goede bereikbaarheid. Wij onderschrijven daarmee de reactie van de VAC dat een station toegankelijk en veilig moet zijn, ongeacht het model dat verder wordt uitgewerkt.		
8	■■■■■ is tegen bebouwing aan de Veerplas. Dit gebied moet behouden blijven als recreatiegebied dat niet steeds kleiner moet worden.	Zie het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 1 punt 1.		

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	██████ verzoekt nadrukkelijk om afstemming bij de uitwerking van de visie. Water is een essentieel onderdeel maar afstemming heeft vooralsnog niet plaatsgevonden.	Het spreekt voor zich dat de gemeente bij de uitwerking in overleg treedt met het Hoogheemraadschap. Het betreft hier een visie, waarin het aspect water (het terugbrengen van water in de Amsterdamsevaart) geen nieuw beleidsvoornemen is. Zowel in het Structuurplan Haarlem 2020 als in het Integraal Waterplan Haarlem, dat samen met het Hoogheemraadschap is opgesteld, is deze watergang als gewenste ruimtelijke ingreep opgenomen.		
2	██████ is verheugd dat water een centrale rol speelt voor de Oostradiaal. Uitbreiding van water draagt bij aan het bergend vermogen van het watersysteem. Voor het goed functioneren van het watersysteem in de Waarderpolder is het nodig de centrale watergang aldaar door te trekken naar de Amsterdamsevaart. Het doortrekken van de Prins Bernhardlaan is wat dat betreft een interessante ontwikkeling.	Het verbinden van de centrale watergang in de Waarderpolder met de nieuwe watergang van de Amsterdamsevaart is ook een beleidsvoornemen van de gemeente Haarlem (zie Structuurplan en Integraal Waterplan). Hoewel het kaartmateriaal van de gebiedsvisie liet zien dat een dergelijke verbinding gewenst is, was in de tekst hierover nog niets opgenomen. Bij het onderdeel “Dragers” is aangegeven dat bij de nadere uitwerking van de gebiedsvisie het inpassen van een noord-zuid watergang in het stedelijk weefsel meegenomen moet worden.	Ja	
3	De gebiedsvisie voorziet in de aanleg van een watergang van 11 meter breed. Voordeel hiervan is dat de zeer lange duiker langs de NS-werkplaats kan komen te vervallen.	Wij onderschrijven deze reactie.		
4	Uit studie is gebleken dat het terugbrengen van water aan de Gedempte Oostersingelgracht mogelijk is tot aan de Oudeweg. Hierdoor ontstaat tussen Papentorenvest en Oudeweg een doodlopende watergang, wat vanuit het watersysteem gezien ongewenst is.	Wij onderschrijven deze reactie. Alleen in het geval er ruimte is bij de Oudeweg (op maaiveld of ondergronds) kan een watergang doorgetrokken worden naar het Spaarne.		
5	Het brugmodel bij OV-knooppunt Spaarnwoude gaat uit van overkluizing van een aanzienlijke lengte over de Amsterdamsevaart. Afdekken van water is nadelig voor de waterkwaliteit en ecologie. Bij alle modellen dient rekening te worden gehouden met het noodzakelijke profiel van de Amsterdamsevaart.	Overbouwing van het spoor wordt als uitgangspunt meegenomen in de modellen. Bedacht moet worden dat dergelijke bebouwing in ieder geval minimaal 7 meter boven maaiveld komt om het spoor te kunnen overbruggen. Daarmee ontstaat er voor het water in principe voldoende lichtintreding.		
6	Rondom de Amsterdamse Vaart liggen regionale waterkeringen de kering van de Zuiderpolder, de Waarderpolder en de Veerpolder. Dit stelt beperkingen aan de gebruiksmogelijkheden ten aanzien van bebouwing en beplanting.	Bij een nadere uitwerking van de gebiedsvisie ter plaatse van de keringen zal het Hoogheemraadschap betrokken worden.		

7	Rijnland wijst er op dat mocht er sprake zijn van toename in verhard oppervlak ook hier de 15% compensatie regeling van toepassing is.	De inzet van de gebiedsvisie Oostradiaal is om in dit gebied te grijs, van verharding, om te zetten in groen, blauw en rood. Over de hele linie verwachten we dat met het versmallen van verharding en het graven van water op de Amsterdamsevaart ruimschoots aan de 15% compensatie te voldoen.		
---	--	---	--	--

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	verzoekt voor voldoende ruimte in de openbare grond en goede bereikbaarheid van ondergrondse leidingen	De voorwaarden die gesteld worden zullen op projectniveau meegenomen worden. Bij nadere uitwerking van de gebiedsvisie ter plaatse van de waterleidingen zal PWN betrokken worden.		
2	In een vroeg stadium aandacht voor bluswater en mogelijk alternatieven zoeken.	Wij wijzen erop dat de hoeveelheid open water flink toeneemt. Bij nadere uitwerking van de gebiedsvisie zal PWN en Brandweer betrokken worden.		
3	vraagt aandacht voor het standaarddocument VANN	De opstellers van de gebiedsvisie zijn hier niet mee bekend en zullen het t.z.t. opvragen.		
4	geeft aan dat de in het plan gelegen gronden geen gevaarlijke stoffen mogen bevatten die na leidingaanleg in het drinkwater terecht kunnen komen.	In het plangebied worden op verschillende plaatsen grondwaterverontreinigingen verwacht, enkele zijn al bekend bij de gemeente. Bij uitwerking van de verschillende projecten zal een milieu-inventarisatie worden gemaakt en indien nodig zullen maatregelen genomen worden.		

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Het valt de op dat ten oosten van de fly-over bebouwing is voorzien. heeft de voorkeur om de rijksbufferzone te vrijwaren van bebouwing. Deze bebouwing is niet noodzakelijk voor het gebied Oostradiaal en het station.	De gemeente Haarlem is, net zoals de gemeenten Amsterdam en Haarlemmerliede & Spaarnwoude, voorstander van het recreatief ontwikkelen van de rijksbufferzone. Op dit moment is de zone voor zover gelegen binnen de gemeentegrenzen van Haarlem niet optimaal toegankelijk, is de bekendheid slecht en is de inrichting versnipperd. De Veerplas ligt als recreatiegebied vrij geïsoleerd. Een eenduidige visie op het groen ontbreekt. De gebiedsvisie Oostradiaal geeft daar een eerste aanzet toe. We hopen deze verder in samspraak met de gemeenten Haarlemmerliede & Spaarnwoude en Amsterdam op te pakken. Een eerste overleg in dit kader heeft inmiddels plaatsgevonden en een volgend overleg staat gepland. Zie verder het antwoord zoals gegeven bij inspraakreactie nr. 1 punt 1.		
2	Aandacht voor de bijzondere ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten op de overgang tussen Waarderploder en Oostradiaal richting Binnen Liede en Mooie Nel, behoedzame inrichting.	Wij onderkennen de ruimtelijke kwaliteiten van het open gebied. Ook houdt Haarlem vast aan het in zetten van de Rijksbufferzone als stedelijk recreatiegebied naast de stad. Haarlem ziet het daarbij als opgave dit gebied daarvoor verder te ontwikkelen inclusief de aansluiting en bereikbaarheid vanuit de stad. De aanwezige landschappelijke kwaliteiten en potenties zijn voor de ontwikkeling het uitgangspunt. Deze intentie zal uitdrukkelijker worden aangegeven bij het onderdeel Liedepark	Ja	

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	is zeer positief over de ontwikkelingsstrategie en	Met plezier vernemen wij uw positieve reactie.		

	de mogelijkheid de herstructurering en transformatie van de deelgebieden in hun onderlinge samenhang te bezien.		
2	█ vindt dat verder gekeken moet worden dan uitsluitend het gebruik als station en de komst van een transferium en adviseert nader onderzoek te doen naar de meest passende programmatische structuur voor het gebied.	Wij onderschrijven deze reactie, bij een nadere uitwerking van de gebiedsvisie zal dit onderdeel nader onderzocht worden.	
3	█ adviseert een heldere keuze te maken waar de nieuwe stadsentree begint: direct vanaf de Liede of bij de fly-over.	De gebiedsvisie stelt voor de stadsentree bij de fly-over gestalte te geven. Het Liedepark is onderdeel van het landelijk gebied.	
4	█ adviseert dwarsdoorsneden te maken en die in te vullen waardoor meer helderheid verkregen wordt over de meest gewenste ontwikkeling.	Voor de onderdelen Amsterdamsevaart en de stadsrand zijn dwarsdoorsneden gemaakt. Bij de nadere uitwerking van diverse onderdelen zal gebruik worden gemaakt van dwarsdoorsneden.	



Haarlem

Reageren
antwoord@haarlem.nl

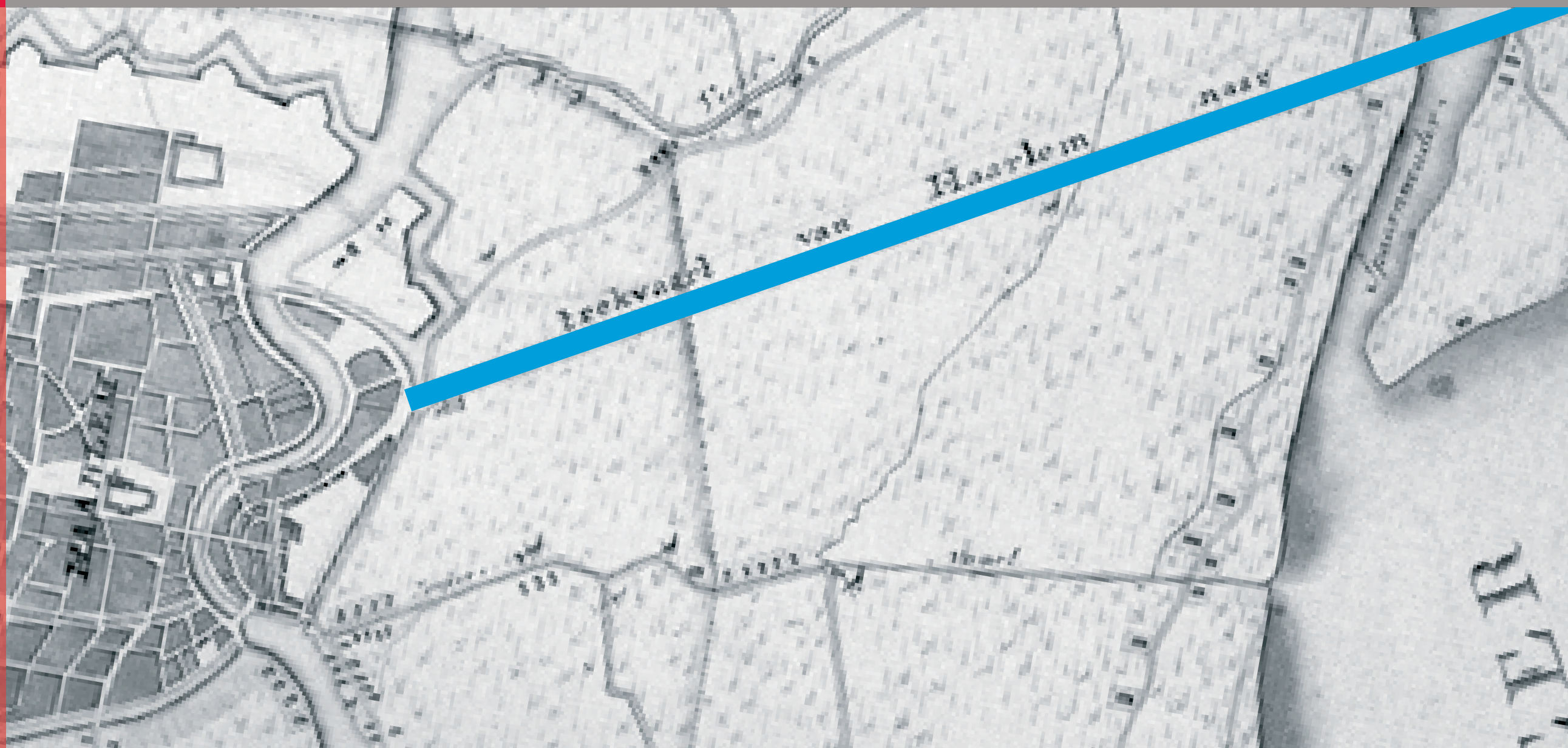
Vragen
023 - 511 51 15

Meer informatie
www.haarlem.nl

Gemeente Haarlem • Hoofdafdeling Stadszaken • Afdeling Ruimtelijk beleid

Gebiedsvisie Oostradiaal

Haarlem, november 2010



Colofon

Aan deze gebiedsvisie hebben meegewerkt:

architectuurcentrale Thijs Asselbergs
Bureau Arjan Karssen
marnix tavenier mxt landschappen

Taskforce Ruimtelijke winst (provincie Noord-Holland)

Max van Aerschot (Stadsbouwmeester)

Kerngroep:

Cécile Hubers, Marjon Molenaar (Gebiedsmanagement)
Rolf Tjerkstra, Sarah Ros, Joost van den Tillaart (Stedebouw)
Alies Breuer, Gonda Ruijterman (Planologie)
Martijn Dekker, Roald van Splunter (Landschap)
Pau Tjioe Kho (OGV-Beleid)

Inhoudsopgave

Colofon	2
Gebiedsvisie Oostradiaal	4
Opgaven	4
Analyse deelgebieden	5
Onderzoeken en belangrijkste conclusies	5
Gebiedsvisie Draggers	6
De Plangebieden	7
1. Amsterdamsevaart tussen Amsterdamse poort en Prins Bernhardlaan	7
Oostersingelgracht	7
De Plangebieden	8
2. Vaartpark	8
De Plangebieden	9
3. OV-knooppunt Spaarnwoude	9
Stadsrand	10
De Plangebieden	11
4. Liedepark	11



Gebiedsvisie Oostradiaal

Opgaven

- “rood, blauw en groen in plaats van grijs”
- verschillende deelgebieden qua identiteit en onderlinge samenhang versterken
- herstel waterloop van de Amsterdamsevaart/Gedempte Oostersingelgracht en creëren waterverbinding tussen waterlopen van Waarderweg en Amsterdamsevaart (1)
- verkeersstructuur van Haarlem oost opnieuw bezien door aanwijzen Oudeweg als nieuwe invalsroute: betekenis voor de Amsterdamsevaart en Gedempte Oostersingelgracht (2)
- uitbreiding capaciteit van de spoorlijn Amsterdam – Haarlem naar vier sporen (3)
- inpassen regionale langzaam verkeersroute van duinen naar Amsterdam (4)
- omgeving station Haarlem-Spaarnwoude ontwikkelen tot een multifunctioneel gebied met eigen karakter (5)
- toevoeging ca. 90.000 m2 kantooroppervlak in omgeving station Spaarnwoude (6)
- transferium, ruimte voor stallingen auto's en overstap naar andere modaliteiten vervoer (7)
- buitengebied (waaronder rijksbufferzone) inzetten voor recreatief gebruik voor stedeling (8)
- vormgeven entree van de stad (9)
- noord-zuidverbindingen in de stad tussen Haarlem Oost en Waarderpolder en in buitengebied tussen Veerpolder en Zuiderpolder (10)
- meer en betere aansluitingen om de bereikbaarheid voor de fiets te vergroten
- gebruik van zichtlijnen naar de Bavo in de herontwikkeling van de omgeving Amsterdamsevaart
- duurzaamheid en duurzame ruimtelijke kwaliteit inzet voor transformatie het plangebied Oostradiaal (11)

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

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

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

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

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

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

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

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

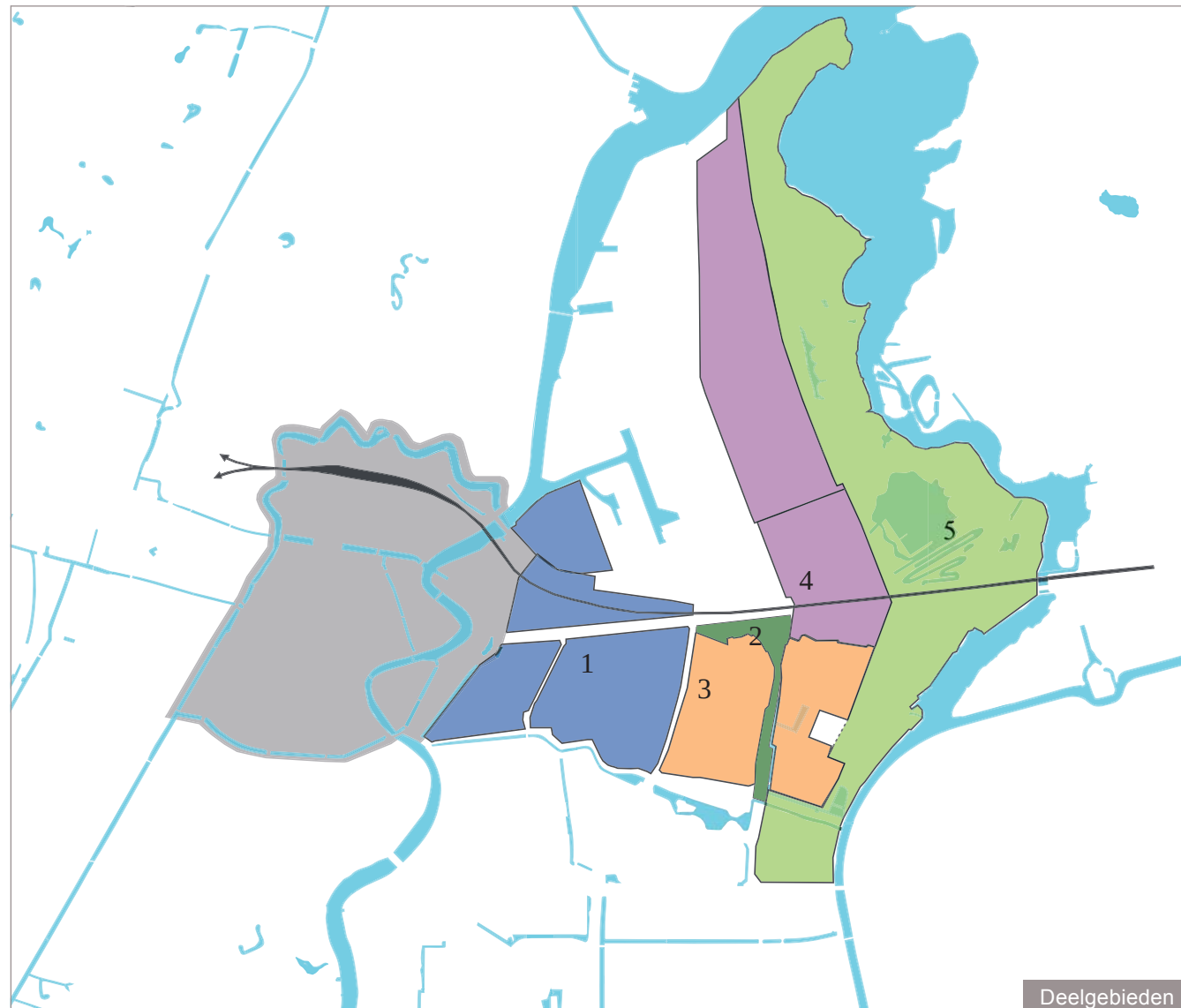
(9) bron: Masterplan Spoorzone, d.d. 19-11-2003

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

(11) bron: Coalitieakkoord Haarlem 2010-2014 ‘Het oog op morgen’ d.d. 15-05-2010

(12) Economische agenda Haarlem





Analyse deelgebieden

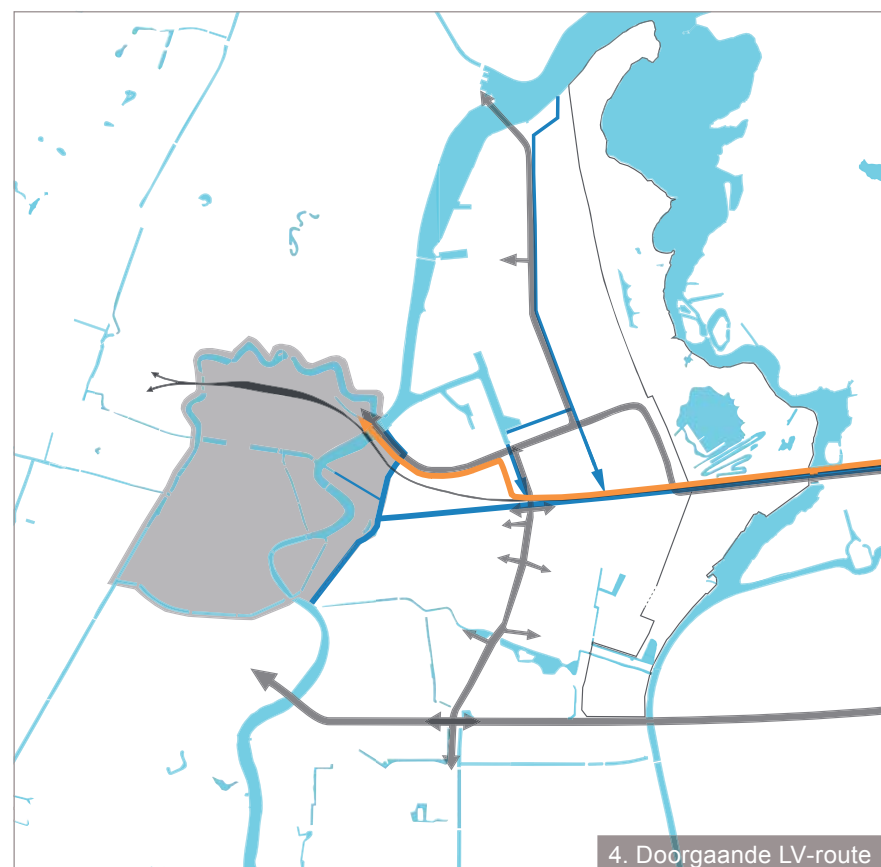
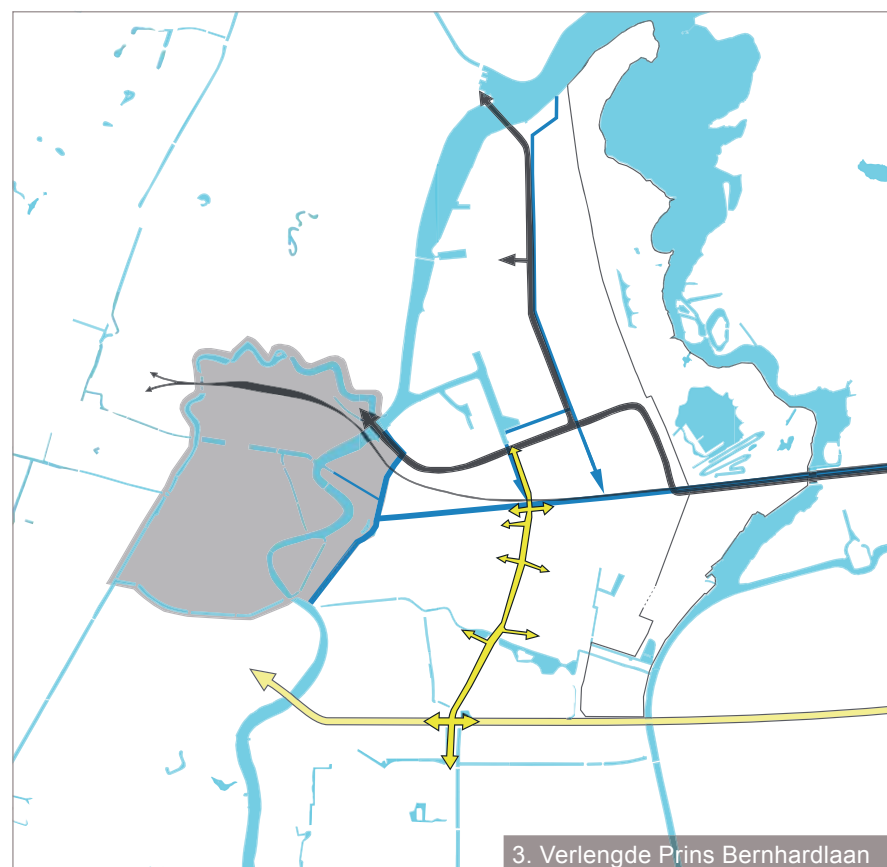
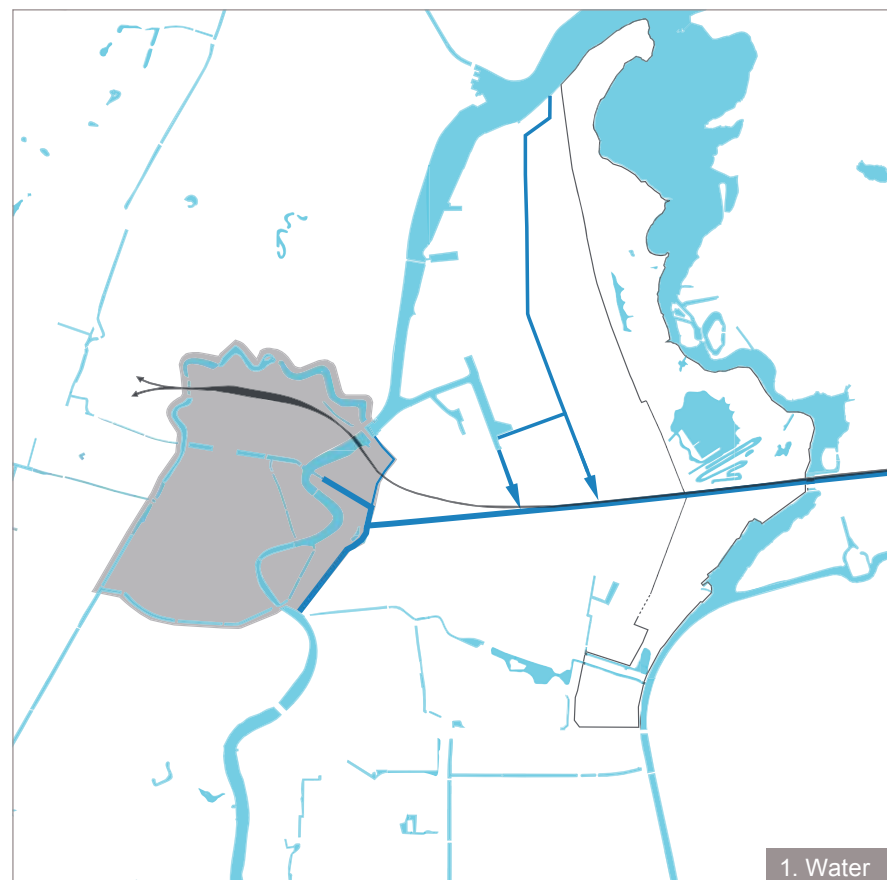
Het visiegebied bestaat uit verschillende deelgebieden met een eigen karakter:

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

Onderzoeken en belangrijkste conclusies

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

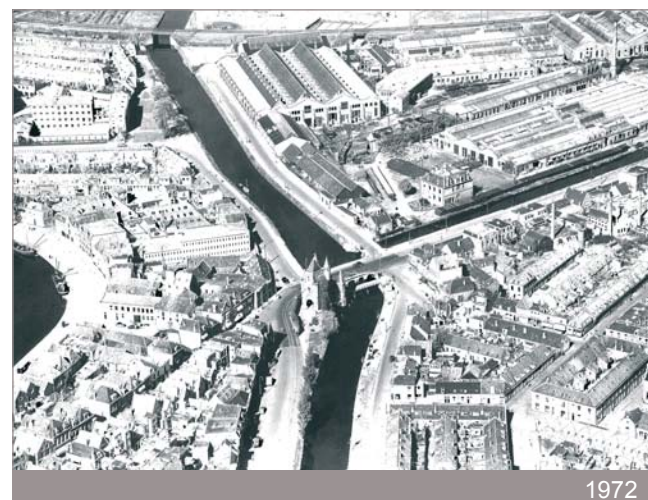
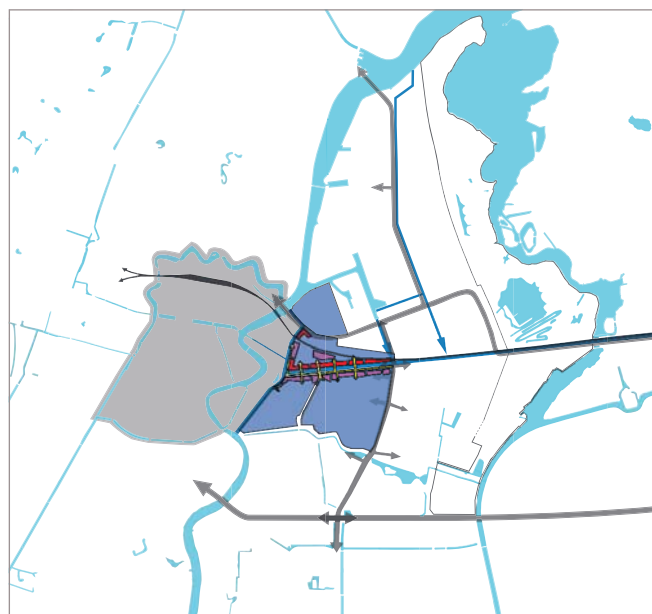




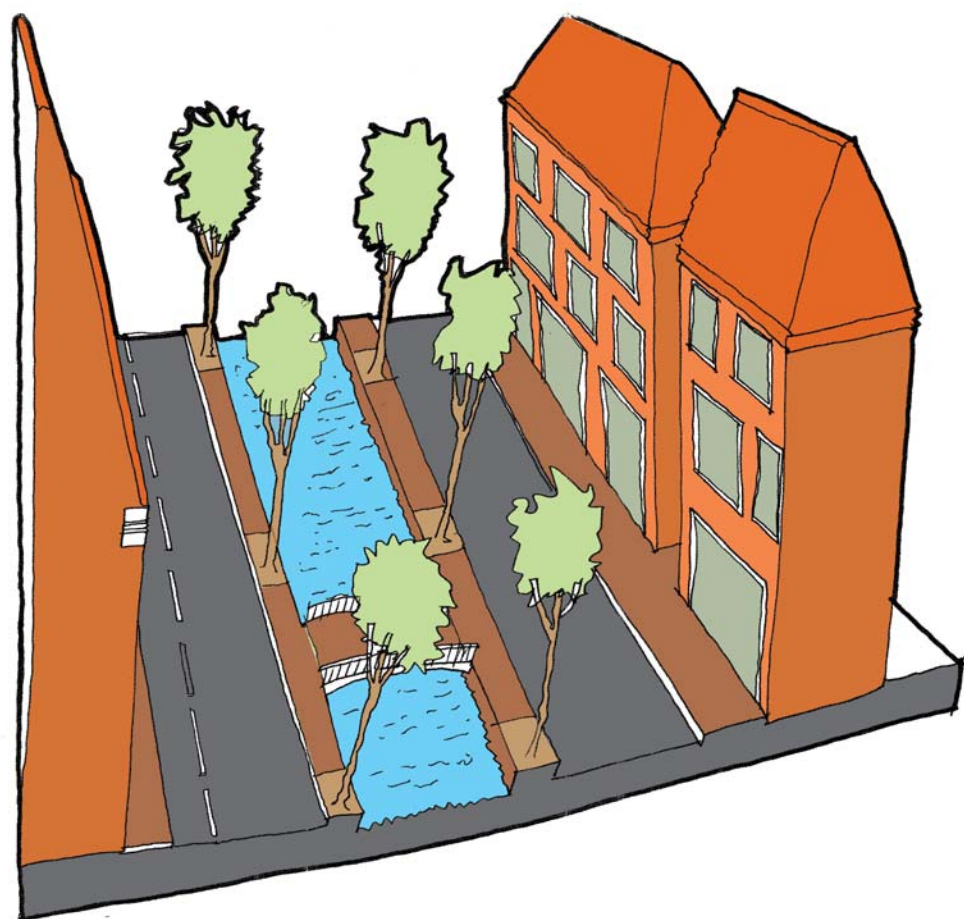
Gebiedsvisie Dragers

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

1. Het water in de Amsterdamsevaart maakt het hele gebied weer doorvaarbaar en zorgt in een keer voor een nieuw stedelijk woonmilieu. Op termijn zal ook, de te graven, centrale watergang in de Waarderpolder worden doorgetrokken tot de Amsterdamsevaart.
2. De entree van de stad. Een nieuwe voorkant van de stad op de overgang naar het buitengebied, is georiënteerd op het buitengebied en ondersteunt het recreatieve gebruik van het buitengebied.
3. Verlengde Prins Bernhardlaan; betekent een betere geleiding van het autoverkeer aan de oostzijde van de stad en een snellere fietsverbinding tussen stadsdeel Oost en de Waarderpolder. De barrierewerking van de aanwezige infrastructuur wordt zo opgeheven. De gebiedsvisie gaat uit van een onderdoorgang als beste waarborg voor de woon en verblijfskwaliteit rond de Amsterdamsevaart.
4. De snelle doorgaande langzaamverkeersroute aan noordkant van het spoor, doorlopend naar Haarlemmerliede, Halfweg en Amsterdam, en voorzien van snelle aftakkingen richting andere delen van Haarlem.



1972



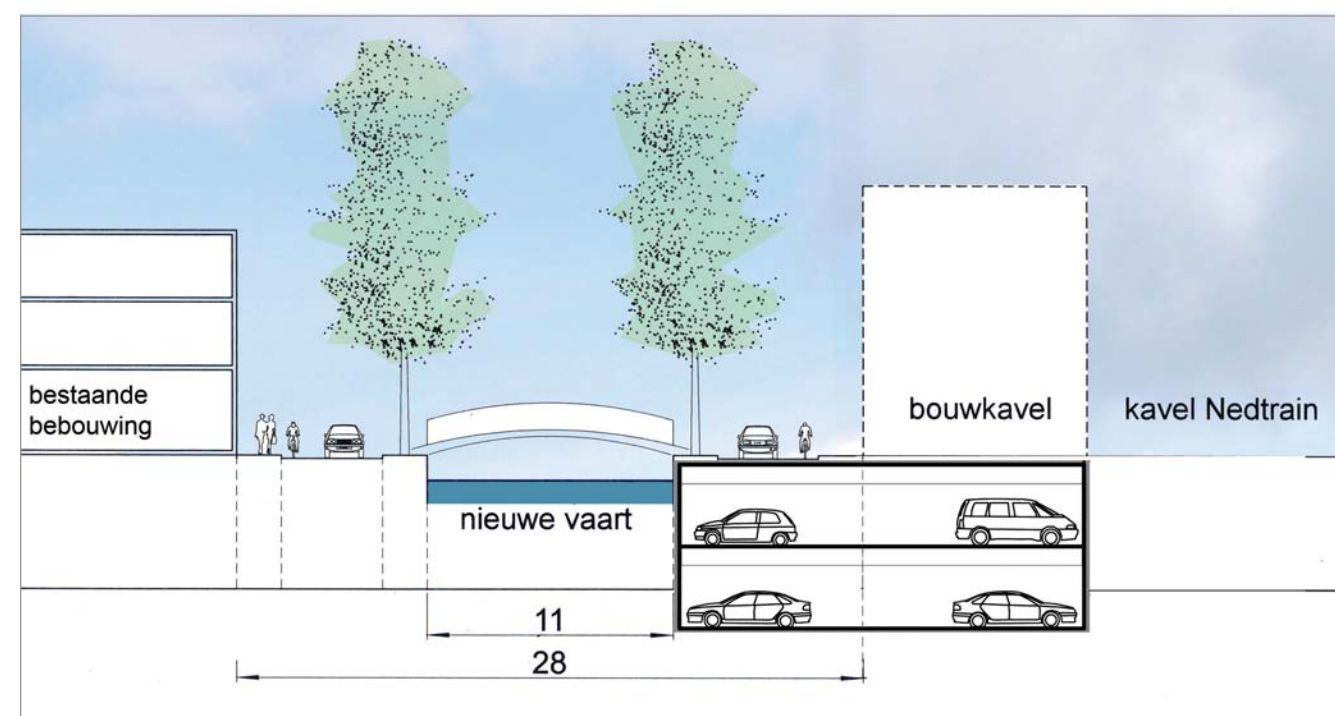
De Plangebieden

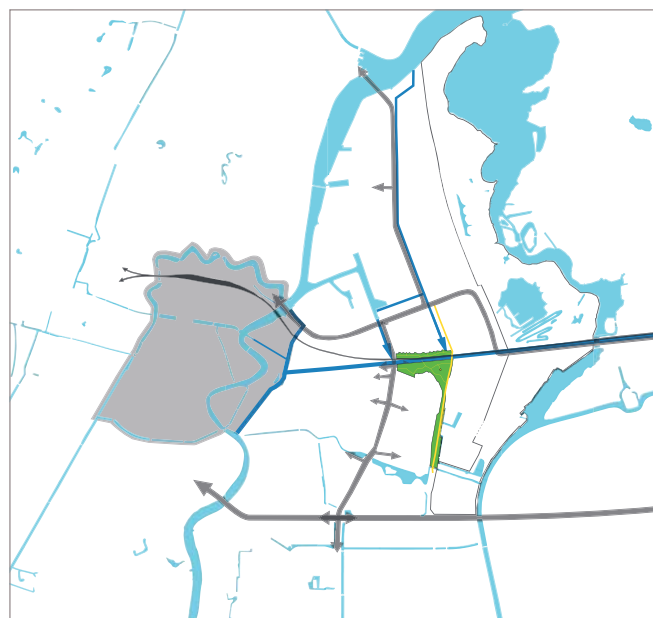
1. Amsterdamsevaart tussen Amsterdamse poort en Prins Bernhardlaan

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

Oostersingelgracht

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





De Plangebieden

2. Vaartpark

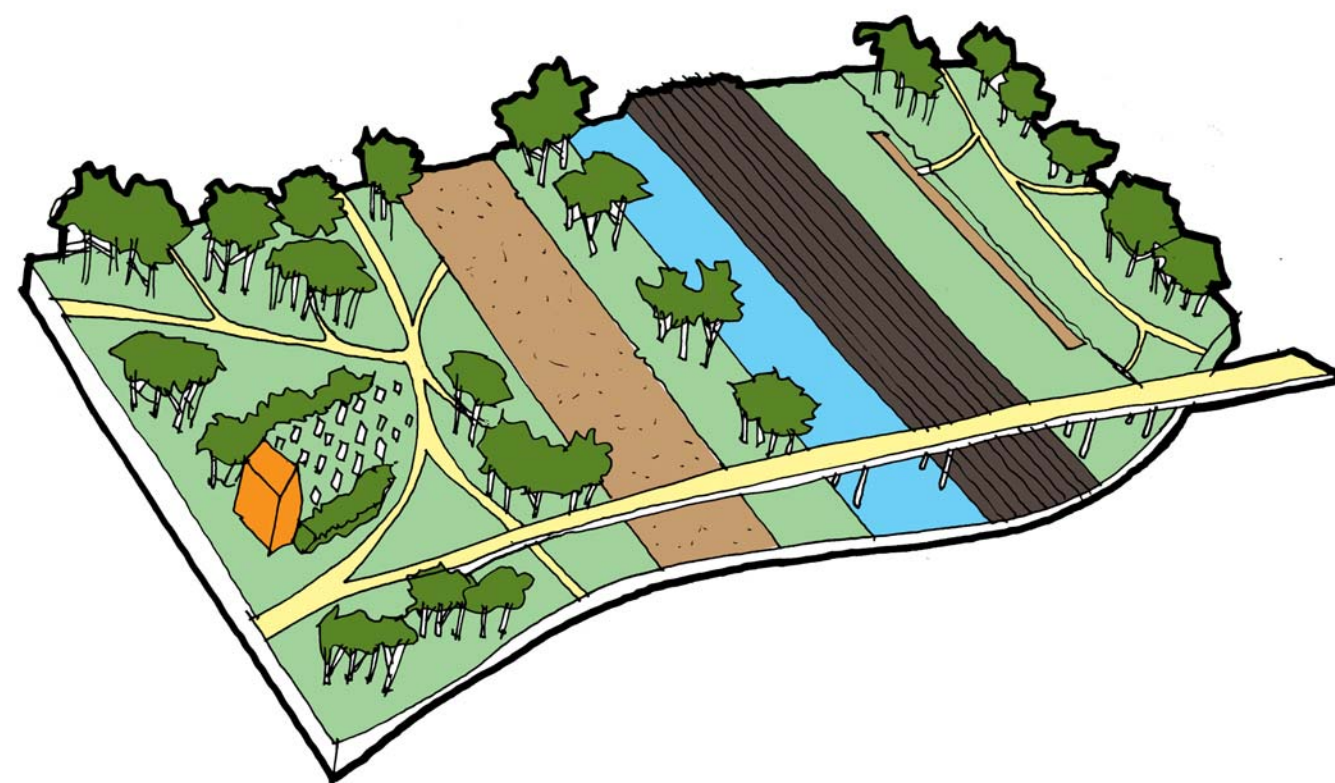
Door het versmallen van het profiel van de Amsterdamsevaart en het opheffen van de parallelweg ontstaat ruimte voor meer groen en extra bomenaanplant. Dit groen wordt ingezet als verbetering van de recreatiemogelijkheden voor de aangrenzende woonwijken. Het Vaartpark is samengesteld uit nieuwe en bestaande groenkavels, zoals de joodse begraafplaats.

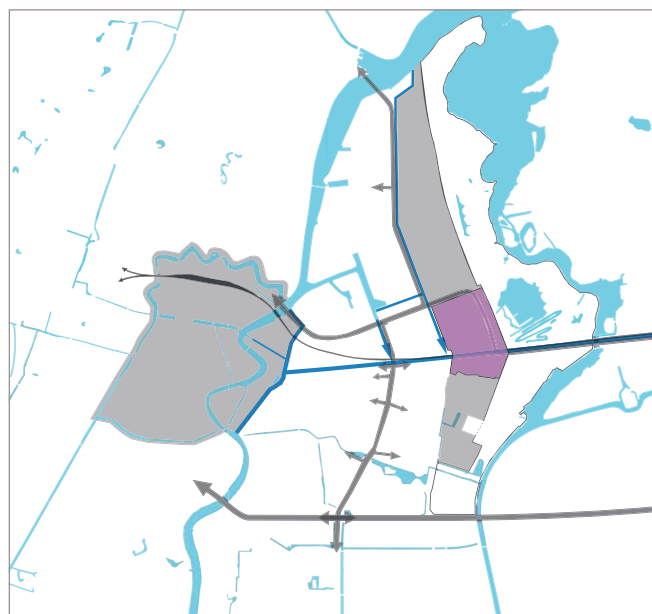
Enkele lanen, bijvoorbeeld over de oude spoordijk, smeden het geheel aaneen nog aangevuld met een fijnmazig padenstelsel. Dankzij de afname van de verkeersdruk komt het Vaartpark meer in de luwte te liggen. Na aanleg gaat het Vaartpark deel uitmaken van de Haarlemse hoofdgroenstructuur.

Fietsroutes zorgen dat het park toegankelijker wordt vanuit de aangrenzende buurten.

Doortrekking van de fietsverbinding Meerspoorpad over het spoor vult de ontbrekende schakel tussen woonwijken en Waarderpolder. De verbinding over/onder het spoor valt te combineren met de uitbouw van de knoop Spaarnwoude.

De toegankelijkheid per auto van de begraafplaats, volkstuinten etc. blijft gehandhaafd, nu niet meer via de parallelweg maar over de versmalde Amsterdamsevaart.





De Plangebieden

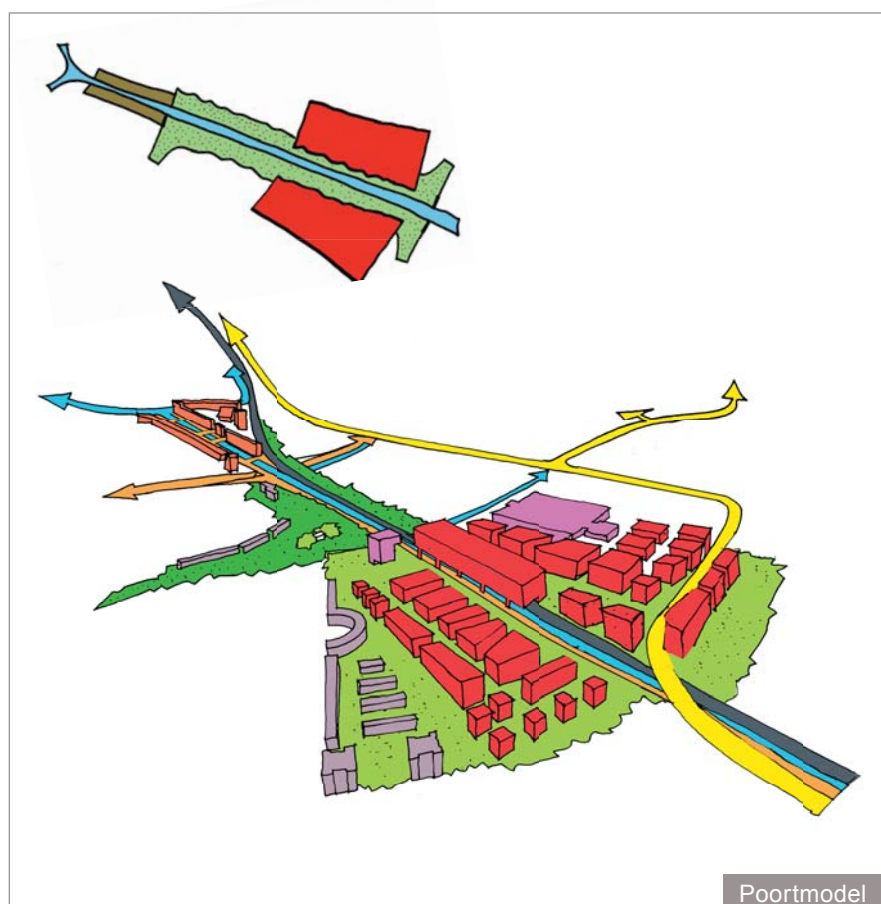
3. OV-knooppunt Spaarnwoude

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

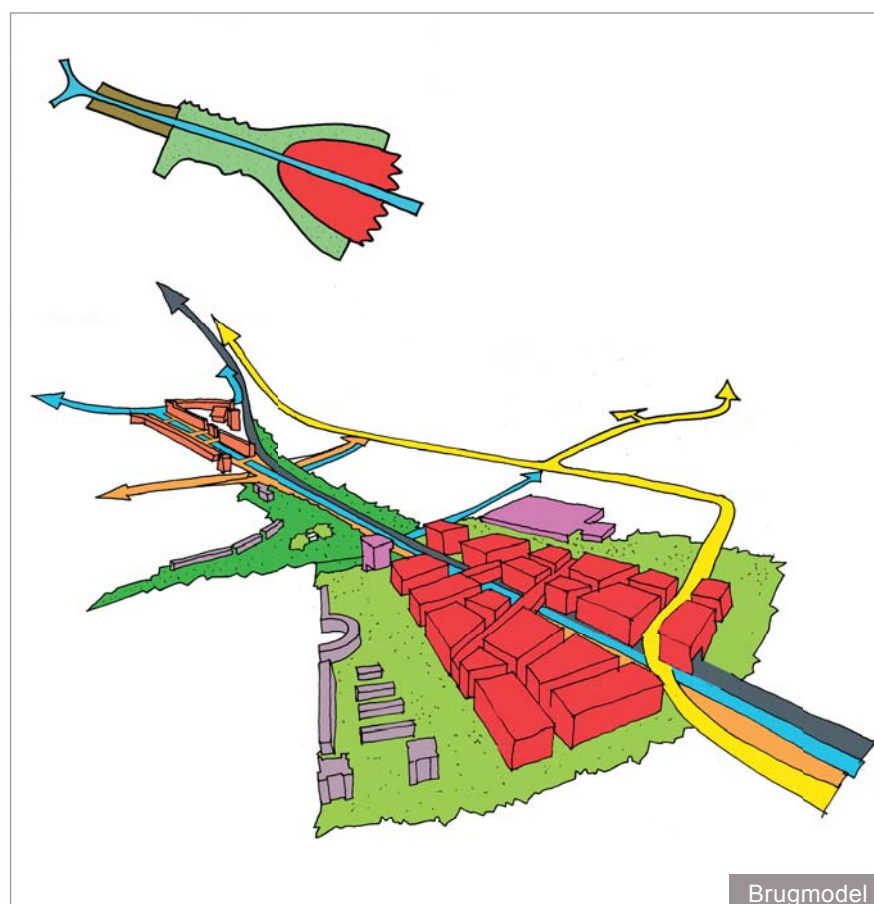
Meerdere modellen voor ontwikkeling van het knooppunt zijn op deze locatie denkbaar.

Voorwaarden zijn:

- Eén of meerdere verbindingen voor langzaam verkeer over het spoor
- Een comfortabel en beschermd station voor de reiziger in plaats van de bestaande "plank in de wei"
- Een logische aansluiting van het station op het busstation
- Continuïteit van de groene recreatieve uitloop naar het buitengebied
- Voorkanten en plinten rondom in de bebouwing naar de openbare ruimte en de Amsterdamsevaart toe
- Minimale waterbreedte van de Amsterdamsevaart ook hier 11m
- Onder de bebouwing, uit het zicht, een grote parkeervoorziening
- Transferium, inclusief fietsparkeren
- Openbare stadsrand naar het buitengebied



Poortmodel



Brugmodel



Eilandmodel (TFR)

De Plangebieden

Stadsrand

Bij de ontwikkeling van het knooppunt hoort ook het maken van een blijvende stadsgrens. Een grens die zorgt dat bebouwing en geluid binnen de stad blijven, en het buitengebied open en groen. Dankzij de inrichting, de toegankelijkheid en zicht zullen Haarlemmers prettig toeven in het landelijk gebied naast hun stad.

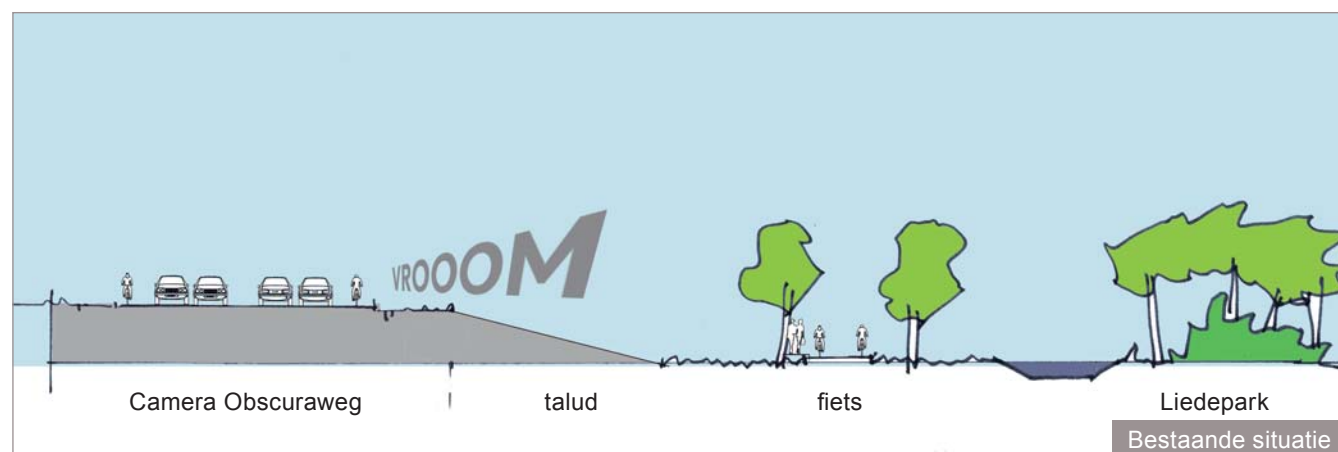
De toekomstige oostgrens volgt de bebouwing langs de Diakenhuisweg. Ook de Camera Obscuraweg wordt in de stadsrand meegenomen. Bebouwing van de taludstrook vangt de geluidsbelasting af. Zo komt het recreatiegebied in de luwte te liggen. Met aan de rand de voorkant van de bebouwing en een doorgaande recreatieve route krijgt de oostelijke stadsrand een publiek karakter.



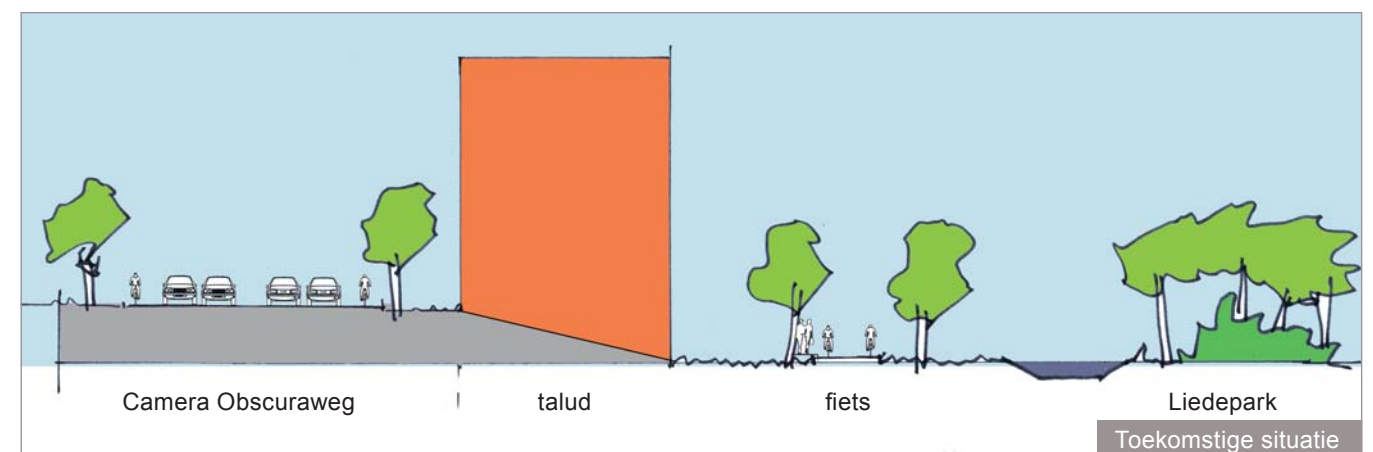
Talud Camera Obscuraweg



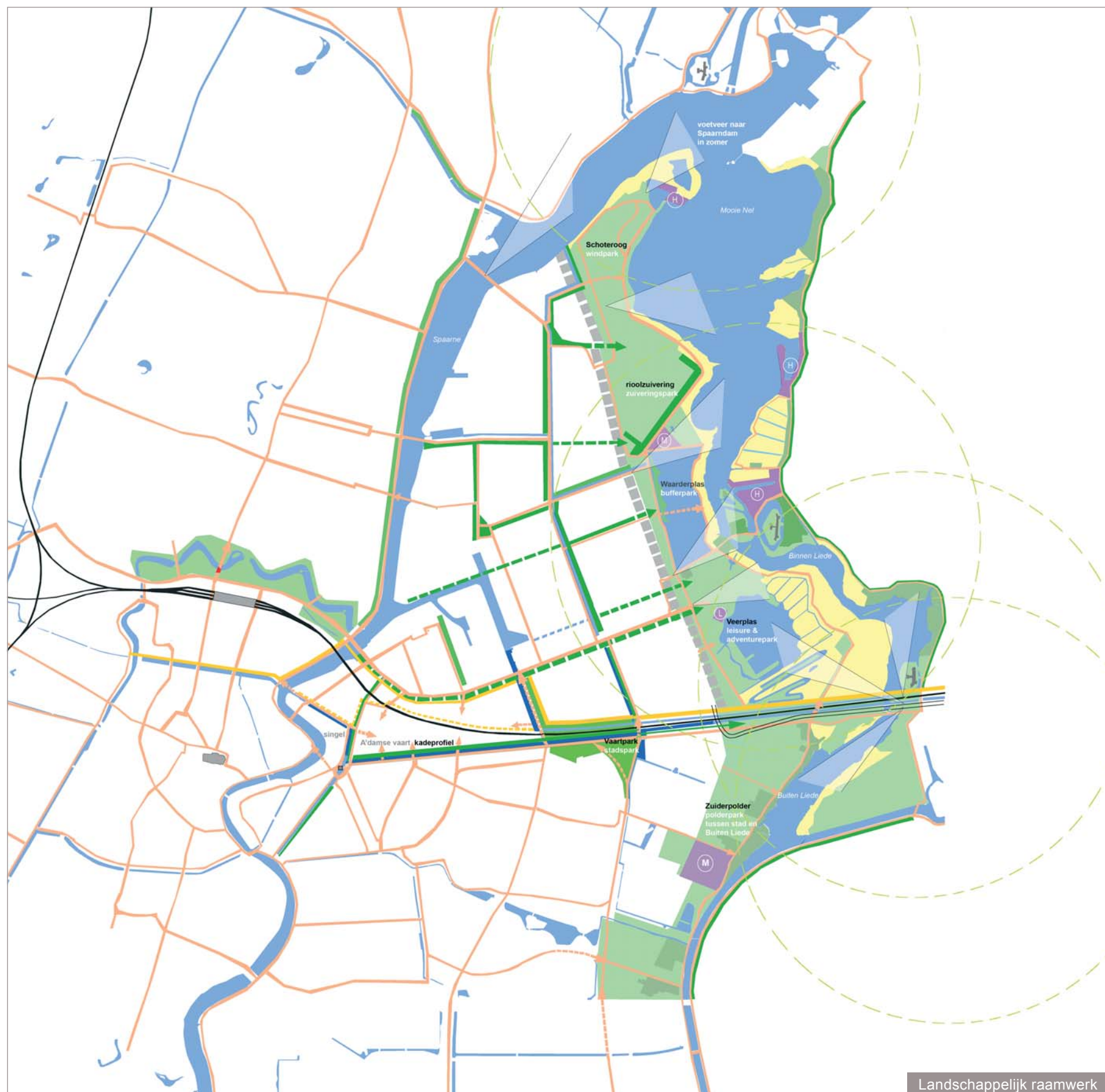
Impressie stadsrand op talud



Bestaande situatie



Toekomstige situatie



De Plangebieden

4. Liedepark

Het groene buitengebied wordt de voorkant van de stad. De stad krijgt een grens. De losse groengebieden krijgen samenhang. Het polderlandschap aan de Liede tegen de horizon van Haarlem wordt het Liedepark.

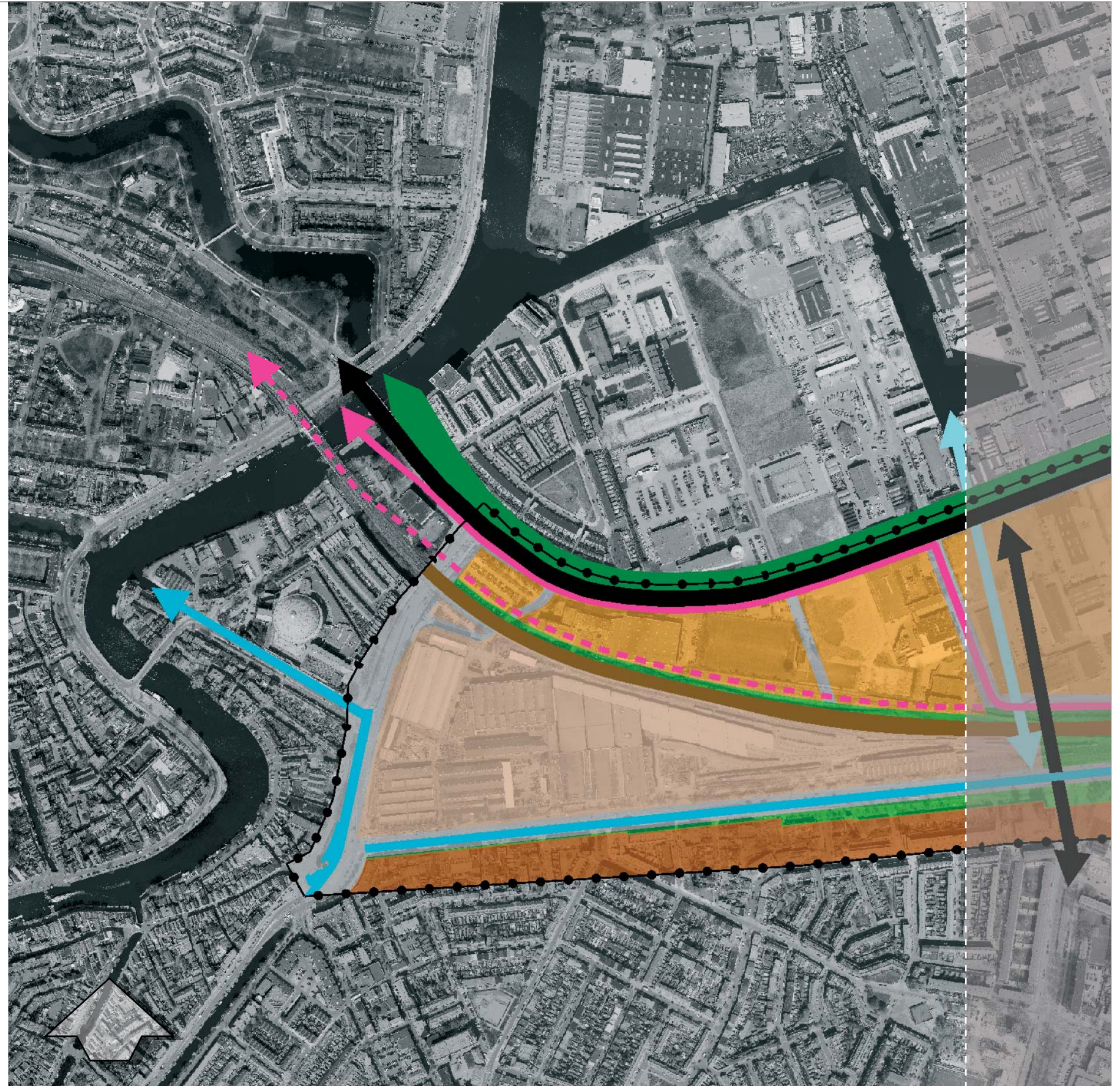
Basis voor de ontwikkeling van het Liedepark zijn de aanwezige landschappelijke kwaliteiten zoals; water, strandwal, openheid en begroeiing. Net als de archeologische waarden die in de nieuwe situatie zichtbaar kunnen worden gemaakt. De recreatieve waarde van het gebied zal toenemen.

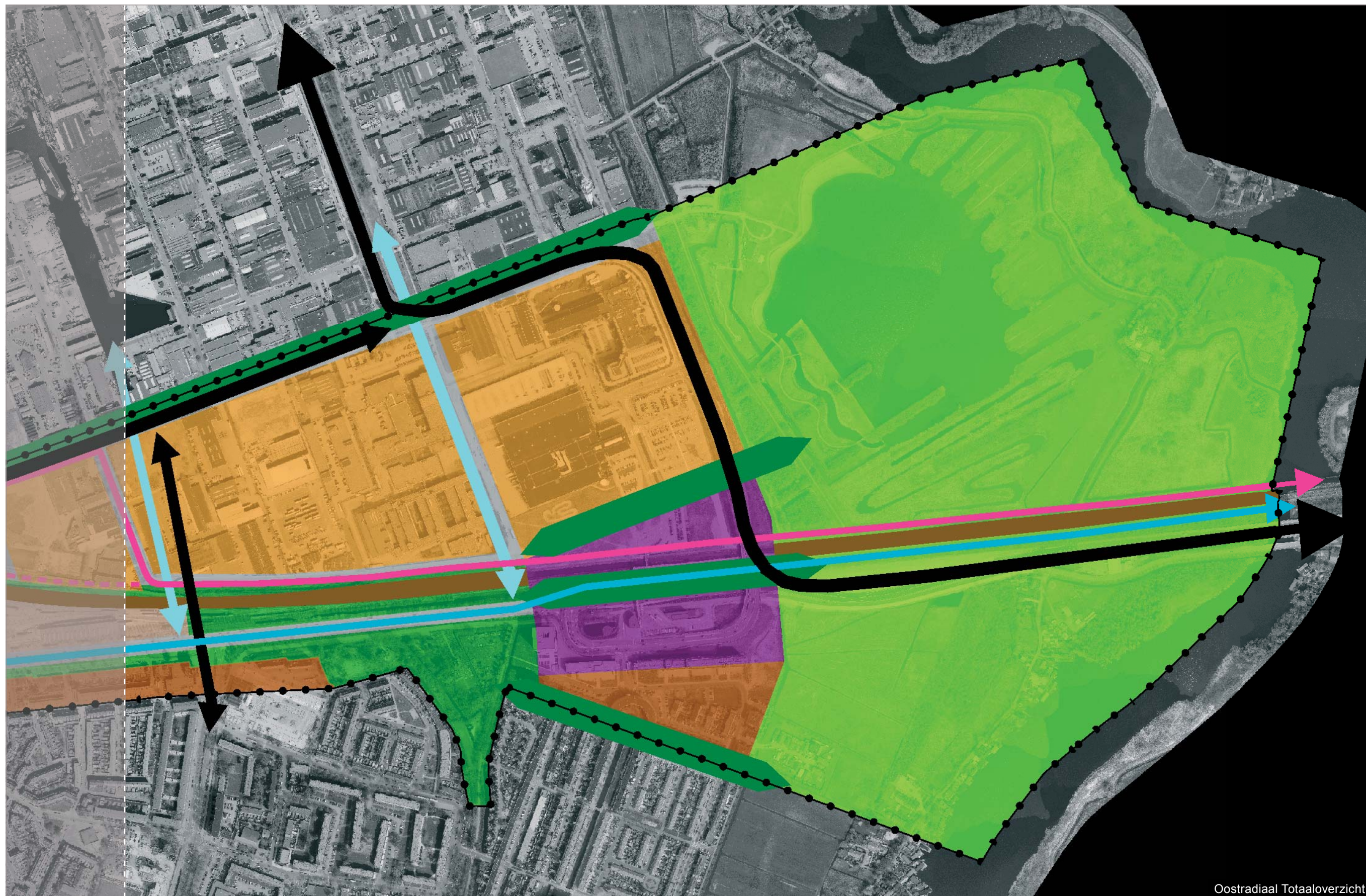
Stadsrandbebouwing is alleen toegestaan op wegtalud van de Camera Obscuraweg. Door deze smalle rand bebouwing toe te voegen, wordt de geluidsbelasting af gevangen, de weg wordt opgenomen in de stad.

De voorkant van de bebouwing wordt naar het recreatiegebied gericht. Langs de rand komt een recreatieve route met zicht op het Liedepark. Voor het eerst krijgt de oostelijke stadsrand van Haarlem een publiek karakter. Extra oostwestverbindingen in de Waarderpolder zorgen voor grotere toegankelijkheid van het buitengebied vanuit het bedrijfsterein.

Legenda

-  Water Amsterdamsevaart
-  Grondvlak knooppunt Spaarnwoude
-  Bedrijfsgebied
-  Transformatiegebied wonen/bedrijven
-  Woongebied
-  Grondgebied Vaartpark
-  Grondgebied Liedepark
-  Reservering 4 sporen
-  Hoofdwegen
(verlengde P.-Bernhardlaan, fly-over, Oudeweg)
-  Tracé Fietssnelweg
-  Groene verbindigen
-  Waterlopen naar Waarderpolder





Oostradaal Totaaloverzicht

Gebiedsvisie Oostradaal

Colofon:
Uitgave van de
gemeente Haarlem
In samenwerking met:
- architectuurcentrale
 Thijs Asselbergs
- Bureau Arjan Karssen
- marnix tavenier mxt
 landschappen
- Taskforce Ruimtewinst

Adres:
Postbus 511
2003 PB Haarlem

T 023 – 511 30 00
F 023 – 511 34 40

Oplage:

Versie:
5 november 2010