

Raadsstuk 014/2008  
B&W datum 11 december 2007  
Sector/Afd SO/pm  
Reg.nr(s) 2007/223870

Onderwerp **Scheepmakerskwartier: planontwikkeling en krediet 2008**

Aan de Raad der gemeente Haarlem



#### **Inhoud van het voorstel**

Het Scheepmakerskwartier maakt onderdeel uit van het Programma Spoorzone. Met ontwikkelaar De Principaal is een intentieovereenkomst afgesloten voor herontwikkeling van het gebied.

De eerste stap in de herontwikkeling is de nadere uitwerking van de plannen voor het gebied. Daarbij dient een in oktober 2006 door de raad aangenomen motie te worden meegenomen.

Thans worden de uitkomsten van de planvorming zichtbaar. Die resultaten zijn neergelegd in het boek 'concept-Masterplan Scheepmakerskwartier'. De raadscommissie en betrokkenen en belanghebbenden wordt gevraagd om inhoudelijk te reageren op de plannen.

#### **Aanleiding + fase van besluitvorming**

De resultaten van de planontwikkeling tot op heden zijn beschikbaar. Daarbij is ten opzichte van de oorspronkelijke gemeentelijke uitgangspunten een beperkt aantal wijzigingen opgetreden. Het betreft in hoofdzaak de aanleg van een stadshaven in het gebied, terwijl het idee van een langzaam verkeer-brug over het Spaarne is verlaten. De commissie wordt gevraagd het plan te bespreken.

De Raad wordt voorgesteld om voor de planontwikkeling in 2008 een krediet te verlenen.

Het concept-Masterplan wordt na de inspraak en op basis van de reacties definitief gemaakt. Het Masterplan zal dan, samen met een nog op te stellen Realisatieovereenkomst, aan de raad voor besluitvorming worden voorgelegd.

De inhoud van het Masterplan vindt zijn weerslag in het nog vast te stellen bestemmingsplan Papentorenvest, dat in 2008 voor besluitvorming aan de raad wordt voorgelegd.

**Samenvatting is leeswijzer t.b.v. commissie en/of raad**

Ten behoeve van de herontwikkeling van het Scheepmakerskwartier (het gebied tussen CAVEX/Molen de Adriaan/Papentorenvest, Harmenjansweg, Oudeweg en Spaarne) heeft de gemeente in 2005 een prijsvraag georganiseerd.

Ontwikkelaar De Principaal heeft destijds met haar planvisie de prijsvraag gewonnen. Bij de keuze heeft de wijze waarop De Principaal op een ‘ontspannen’ manier invulling geeft aan het plangebied, namelijk met voornamelijk eengezins(heren)huizen, een belangrijke rol gespeeld. In slechts beperkte mate komt gestapelde bouw voor. Daarmee werd in principe ingestemd met parkeren op maaiveldniveau: het overgrote deel van het parkeren werd in de visie van De Principaal op het binnenterrein van de twee gesloten bouwblokken opgelost en een klein deel op de Harmenjansweg.

Vanaf 2006 is gewerkt aan de nadere uitwerking van de prijswinnende planvisie in een stedenbouwkundig plan voor het gebied. Het door de gemeente opgestelde Stedenbouwkundige Programma van Eisen (SpvE) diende daarbij als uitgangspunt, met dien verstande dat in oktober 2006 in de raad een motie is aangenomen met aanvullende voorwaarden inzake de aanwezigheid van nautische functies.

Het plan heeft op dit moment de status van ‘concept-Masterplan’ en moet in de komende periode nog verder worden uitgewerkt. Het concept-Masterplan geeft gezien de fase waarin het plan verkeert nog geen nader inzicht in milieuaspecten zoals geluid, fijn stof, bodem en externe veiligheid. Bij de verdere planuitwerking moet hier nader onderzoek naar worden verricht.

Onderstaand wordt ingegaan op:

A. de karakteristieken van het huidige plan.

De Principaal heeft een uitgebreid boekwerk samengesteld waarin diepgaand op het plan en de planonderdelen wordt ingegaan. Dit boekwerk is in het bezit van de fracties en ligt ter inzage;

B. de verschillen met het gemeentelijke SpvE;

C. de aandachtspunten voor de verdere uitwerking.

**Ad A) Karakteristieken**

In het plan wordt het Scheepmakerskwartier bij de binnenstad ‘getrokken’, er wordt aangesloten op de kenmerken van de bestaande bebouwing elders langs het Spaarne, er is bij de stedenbouwkundige inrichting oog voor de historie (scheepswerven en de daarmee samenhangende kade-configuratie) en het gebied krijgt nautische kwaliteiten, waaronder een stadshaven en behoorlijk wat meters bruikbare kade. De architectuur zal divers zijn en passend binnen de context van de omliggende bebouwing langs het Spaarne en de Nieuwe Gracht.

Er wordt uitvoering gegeven aan de gemeentelijke wens tot een uitbreiding van de Haarlemse binnenstad. In het toekomstige Scheepmakerskwartier wordt gewoond

en gewerkt: het streven is gericht op een mate van functiemenging die karakteristiek is voor een binnenstad. Het gaat om circa 135 woningen, woon-werkwoningen en kleinschalige bedrijfsruimten. Op de kop van de haven komt een gebouw te staan dat op de begane grond ruimte biedt aan horeca. De haven wordt een passantenhaven.

De kade langs het Spaarne wordt openbaar toegankelijk. De kwaliteit van de inrichting is hoogwaardig om een prettig verblijfsklimaat te realiseren. Op deze plaats langs het Spaarne moet weer gewandeld en verpoosd kunnen worden. Tegenover de molen wordt de kade ingericht om te zitten, vergelijkbaar met de situatie bij de Langebrug – verderop langs het Spaarne.

Het Scheepmakerskwartier krijgt een autoluw karakter: de Harmenjansweg wordt ingericht met het oog op de fietser en ter hoogte van het spoorviaduct voor doorgaand autoverkeer afgesloten. Het parkeren vindt zoveel mogelijk ‘uit het zicht’ plaats: in de twee binnenhoven - en daarbinnen zoveel mogelijk in garageboxen – en in twee halfverdiepte ondergrondse parkeervoorzieningen. Langs de Harmenjansweg blijft parkeren op maaiveld mogelijk.

De woningen langs het Spaarne worden ‘in een vorm van Particulier Oprichtingsmaatschappij’ uitgegeven. Dit betekent dat er kavels grond worden verkocht waarop particulieren en bedrijven onder voorwaarden hun eigen woning en/of bedrijfsruimte mogen en kunnen realiseren. De Principaal heeft daarmee veel ervaring opgedaan in Amsterdam.

#### **Ad B) verschillen met de gemeentelijke uitgangspunten**

De huidige plannen voor de herontwikkeling wijken op enkele punten af van het in een eerder stadium door de gemeente opgestelde “Stedenbouwkundig Programma van Eisen Scheepmakerskwartier”. Hieronder wordt op de belangrijkste afwijkende punten een toelichting gegeven:

##### **1) Afbakening plangebied**

Het concept-Masterplan Scheepmakerskwartier laat voorsnog de locaties ‘Drijfriemenfabriek’ en ‘Dantuma’ buiten beschouwing. Dit heeft te maken met de gesprekken die thans gevoerd worden met Holland Casino. In relatie daarmee is de planontwikkeling door De Principaal opgeschort. Uitgangspunt blijft dat beide plandelen in samenhang ontwikkeld worden.

##### **2) Brug over het Spaarne**

In het SpvE is een voet-fiets-brug over het Spaarne opgenomen. De ontwikkelaar is gevraagd deze verbinding te realiseren, dan wel een financiële bijdrage aan de brug te leveren van 2 miljoen, op te brengen uit de planontwikkeling.

De geplande voet-fiets-brug over het Spaarne is een schakel in de beoogde ‘Spaarnesprong’. Door het aanleggen van een route voor langzaam verkeer moet er een duidelijke relatie ontstaan tussen de binnenstad en het EBH-terrein. Daarnaast maakt de brug beleidsmatig onderdeel uit van een regionale oost-west route door de stad.

Nader onderzoek naar de nautische inpasbaarheid door een extern bureau en de adviezen van gemeente (sector SB) en provincie wijzen uit dat de brug op deze plaats niet haalbaar is. Voor de scheepvaart vormt de beoogde brug een te grote belemmering. Een kosteninschatting leert dat de beoogde brug meer zal gaan kosten dan de 2 miljoen euro die zijn ingeschat.

Om recht te doen aan de “Spaarnesprong” is in de planontwikkeling gekeken naar de vormgeving van de bestaande langzaam verkeer route over de Catharijnebrug en met name de kruising Papentorenvest / Harmenjansweg. Dit kruispunt vormt een belangrijke entree van het Scheepmakerskwartier en om die reden zal extra aandacht uitgaan naar de profilering, met name voor het fietsverkeer.

### **3) Stadshaven**

Door de aanleg van een stadshaven wordt uitvoering gegeven aan een door de raad in oktober 2006 aangenomen motie, waarin werd verzocht te onderzoeken of het mogelijk was de nautische kwaliteiten / functies in het gebied te versterken. De Principaal is in staat gebleken om die nautische kwaliteiten in het gebied fors te versterken.

In totaal wordt ruim 500 meter kade aangelegd. Dit is forse toevoeging aan het areaal kadelengtes in Haarlem. De stadshaven is een passantenhaven en geschikt voor schepen tot 9 meter, die aan weerszijden van de haven (ruim 30 meter breed en 50 meter lang) kunnen aanleggen.

Op de kop van de haven wordt een ‘havengebouw’ gerealiseerd, waarin het bijvoorbeeld mogelijk is om op de begane grond een restaurant te vestigen. In het boekwerk van het concept-Masterplan is dit verder uitgewerkt.

De aanleg van een stadshaven vraagt om extra investeringen. De oorspronkelijk voor de aanleg van de langzaam verkeersbrug bedoelde 2 miljoen euro (zie hierboven, punt 2) is hiervoor gebruikt.

Realisatie van de stadshaven betekent dat de aanleg van de doorgaande wandelroute langs het Spaarne enigszins bemoeilijkt wordt. De voetganger / wandelaar zal nu om de haven heen moeten lopen. Er is rekening gehouden met het in de toekomst aan kunnen leggen van een voorziening als een bruggetje op de kop van de haven, om langs het Spaarne de doorgang voor de voetganger mogelijk te maken.

De Stichting Spaarnehaven pleit voor het gebruik van het gehele plangebied voor de aanleg van een stadshaven. Men vindt de omvang van de thans ingetekende haven te gering. De andere geraadpleegde organisaties (als: Kamer van Koophandel / MKB, provincie Noord-Holland, Belangenvereniging Waterrecreatie Haarlem - voorheen Platform Waterrecreatie Haarlem- en city Haarlem) hebben in gemeenschappelijk overleg aangegeven juist teverreden te zijn met de wijze waarop thans met de nautische kwaliteiten van het gebied wordt omgegaan.

De discussie in de commissie of de haven aan de kant aan de kant van het spoor komt of niet kent voor- en nadelen en verschillende financiële consequenties. De raad ontvangt de vergelijking om een weloverwogen besluit te kunnen nemen.

#### **4) Parkeren**

In het SPVE wordt een ondergrondse parkeeroplossing voorgestaan.

In het concept Masterplan wordt het parkeren grotendeels ondergronds opgelost, door middel van twee halfverdiept gelegen parkeergarages. In de twee hoven blijft parkeren in beperkte mate op maaiveld mogelijk, evenals langs de Harmenjansweg. Daarmee krijgt het gebied een parkeeroplossing waarbij het grootste deel van de auto's uit het zicht is.

#### **5) Cultuurhistorie**

In het SpvE is – op basis van een cultuurhistorische effectrapportage – onder andere aangegeven dat:

- de Drijfriemenfabriek een monumentale waarde heeft en behouden blijft;
- op het Cavexterrein een oude schoorsteen staat die behoudenswaardig is;
- aan de overige gebouwen in het gebied geen bijzondere monumentale waarden worden toegekend.

De Drijfriemenfabriek valt vooralsnog buiten het plangebied. Van de schoorsteen heeft de Principaal gesteld dat men binnen de financiële kaders geen mogelijkheid ziet om deze binnen het plangebied te behouden.

De woningen op de kop van de Harmenjansweg, bij de Papentorenvest, blijven behouden. In het plan wordt in navolging van het SpvE rekening gehouden met de molenbiotoop en een aantal zichtlijnen (molen, koepel, St. Bavo).

#### **Ad C) Aandachtspunten/nader onderzoek**

De planontwikkeling is nog niet afgerond. De aandachtspunten betreffen dan ook voor een belangrijk deel detailleringen van onderdelen van het plan, die in het vervolg normaliter al aan de orde zouden komen: de openbare ruimte in het algemeen en in het bijzonder de haven, de kades, de twee binnenhoven en de ondergrondse parkeeroplossing tussen de twee hoven. Verder dient het onderdeel financiën nader aandacht te krijgen.

De argumenten waarom de fietsersbrug nu onmogelijk is en een onderzoek naar een andere locatie worden separaat aan college en raad voorgelegd.

De ontwikkelaar wordt verzocht een vergelijking te maken tussen de voor- en nadelen van de huidige locatie van de haven en een locatie dicht bij de molen.

Er zal rekening worden gehouden met de eisen die de molenbiotoop stelt.

#### **Financiële paragraaf**

De gemeente heeft slechts beperkt eigendom in het plangebied. Bij de prijsvraag is aangegeven dat de gemeentelijke eigendommen worden ingebracht tegen een boekwaarde van in totaal 3 miljoen euro (prijspeil eind 2005).

Daarnaast heeft de gemeente bij de prijsvraag de ontwikkelaar een bijdrage gevraagd van 2 miljoen euro in de aanleg van de langzaam verkeersbrug over het Spaarne. De Principaal stelt in plaats daarvan en in lijn met het verzoek van de raad om de nautische kwaliteiten te versterken, voor om dit geld te besteden aan een stadshaven en een kwalitatief hoogwaardige inrichting van de Spaarneoever in het gebied. Dit onderdeel is voor de verdere uitwerking van de plannen van veel belang.

Het is geen eenvoudige opgave om voor dit gebied een sluitende financiële begroting op te stellen. Het merendeel van de gronden moet worden verworven en in het gebied is sprake van flinke grondverontreiniging.

Het financiële risico van het plan liggen bij De Principaal. De gemeente zal een overwegend toetsende en regisserende rol innemen. Deze rol zal worden beschreven in een met de ontwikkelaar op basis van het Masterplan af te sluiten Realisatieovereenkomst. In die overeenkomst worden de gemeentelijke activiteiten en kosten die met de planontwikkeling samenhangen bij de ontwikkelaar neergelegd.

Van veel belang voor de financiële haalbaarheid zijn de verwervingen. Daarmee heeft de Principaal volgens eigen zeggen inmiddels dusdanige vooruitgang geboekt dat men stelt dat het huidige plan zoals neergelegd in het concept-Masterplan in financieel opzicht haalbaar is, met inachtneming van de gemeentelijke randvoorwaarden waartoe de eisen aan de openbare ruimte en infrastructuur.

De ontwikkelaar stelt dat door het niet ontwikkelen van de lokaties Drijfriemenfabriek en Dantuma ontwikkelpotentie wordt gemist waaruit anders een deel van de kosten aan de openbare ruimte zou zijn betaald. De Principaal zal deze bijdrage specificeren en – indien men definitief niet de betreffende lokaties zelf zal ontwikkelen - claimen bij de toekomstige eigenaren / ontwikkelaars van beide lokaties. Deze verantwoordelijkheid ligt bij De Principaal.

Een inschatting van de gemeentelijke kosten voor 2008 bedraagt 105.000 euro en bestaat overwegend uit de kosten voor gemeentelijk projectmanagement en vakinhoudelijke inbreng vanuit diverse gemeentelijke afdelingen.

Voor die kosten wordt de raad gevraagd in te stemmen met een voorbereidingskrediet, die ten laste wordt gebracht van een te openen grondexploitatie.

Ter dekking van het krediet wordt de raad voorgesteld een grondexploitatie te openen. Het betreft een sluitende grondexploitatie (bijlage). Het voornemen is om deze kosten in rekening te brengen bij de ontwikkelaar.

Met het project, en daarbinnen de uitbreiding van kadelenkte, neemt het areaal openbaar gebied toe. Daarbij moet te zijner tijd rekening worden gehouden bij de onderhoudsbegroting van SB/BOR.

#### **Participatie / communicatie**

Het plan is besproken met direct belanghebbenden en betrokkenen, die betrokken zijn geweest bij de planontwikkeling. Ook het georganiseerde bedrijfsleven (KvK,

MKB, City Haarlem), de Belangenvereniging Waterrecreatie Haarlem, de Stichting Spaarnehaven en anderen zijn geïnformeerd en geconsulteerd.

Het concept-Masterplan wordt aan betrokkenen en belanghebbenden gepresenteerd op 13 december 2007. De commissie krijgt het concept-Masterplan ter bespreking voorgelegd. Daarmee start een fase van inspraak die begin februari 2008 eindigt.

### **Planning**

Vanaf heden wordt gewerkt aan het definitief maken van het Masterplan. Daarvoor worden de inspraakreacties gebruikt, alsmede de uitkomsten van de bespreking in de raadscommissie Ontwikkeling.

Los daarvan wordt op een aantal onderdelen / aspecten in de komende periode door De Principaal een nadere uitwerking van de plannen moeten plaatsvinden (zie eerder).

Het op te stellen Masterplan wordt in de loop van 2008 samen met een nog op te stellen Realisatieovereenkomst voor besluitvorming voorgelegd aan de raad.

Wij stellen de raad voor:

1. ten behoeve van de verdere planontwikkeling van het Scheepmakerskwartier 2008 een bedrag van 105.000 euro vóór te financieren in de vorm van een krediet;
2. om voor het project Scheepmakerskwartier, waarvoor ten behoeve van de realisatie een intentieovereenkomst is getekend met De Principaal en een realisatieovereenkomst in voorbereiding is, een grondexploitatie te openen. Het betreft een sluitende grondexploitatie;
3. het krediet ten laste te brengen van de te openen grondexploitatie Scheepmakerskwartier.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,  
drs. W.J. Sleddering

de burgemeester,  
mr. B.B. Schneiders

**014/2008**

De Raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders,

Besluit:

1. ten behoeve van de verdere planontwikkeling van het Scheepmakerskwartier 2008 een bedrag van 105.000 euro vóór te financieren in de vorm van een krediet;
2. om voor het project Scheepmakerskwartier, waarvoor ten behoeve van de realisatie een intentieovereenkomst is getekend met De Principaal en een realisatieovereenkomst in voorbereiding is, een grondexploitatie te openen. Het betreft een sluitende grondexploitatie;
3. het krediet ten laste te brengen van de te openen grondexploitatie Scheepmakerskwartier.

Gedaan in de vergadering van .....

De griffier

De voorzitter,