

Nota van B&W

| |
|--|
| Portefeuille M. Divendal |
| Auteur N.van Esterik/ F. Noordberger |
| Telefoon 511 3380/ (06) 46215214 |
| E-mail: dmesterik@haarlem.nl |
| WZ/OGV Reg. nr. 2008/75876 |
| Te kopiëren: A |
| B & W-vergadering van 26 augustus |

Onderwerp

Vaststellen ruimtelijk-funtioneel programma van eisen “Beeldplan Spaarndamseweg”

Bestuurlijke context

Met deze nota stellen wij het ruimtelijk-funtioneel programma van eisen “Beeldplan Spaarndamseweg” vast (zie bijlage A). Het project betreft de herinrichting van de Spaarndamseweg tussen de Prinsenbrug en de Zaanenlaan. Het beeldplan is het resultaat van onze opdracht om vanuit een breed kader de inrichting van de Spaarndamseweg te benaderen. Het beeldplan biedt als vastgesteld document een integraal ruimtelijk kader voor ontwerp, inrichting, uitvoering en beheer van de Spaarndamseweg. Het beeldplan wordt vertaald naar een inrichtingstekening (VO/DO). Dit vindt plaats door middel van een participatief proces, in samenwerking met de direct betrokken bewoners, ondernemers, overige belanghebbenden en beheerders. Parallel aan de ontwikkeling van de (her)inrichting van de Spaarndamseweg loopt het voorbereidingsbesluit voor de bestemmingsplanwijziging van het gebied. Hierover is ambtelijk overleg; het resultaat is dat de ontwikkelingen elkaar versterken.

Vastgesteld beleid

Op 13 mei 2008 hebben wij de Ontwerpgebiedsvisie Spaarndamseweg en omgeving (STZ/RP/2008/75304) vastgesteld. Deze dient als opmaat naar een nieuw bestemmingsplan voor dit gebied. Daarnaast hebben wij op 1 april 2008 het Uitvoeringskrediet vervangen walmuur en aanleg bergbezinkbassin Spaarndamseweg (WZ/OGV/2008/17085) vastgesteld.

Ook hebben wij op 8 april 2008 de Kansencarta watertoerisme Haarlem (STZ/EC/2008/51579) vastgesteld, voor het Spaarne en andere Haarlemse vaarwegen. In combinatie met een nieuwe walmuur langs de Spaarndamseweg ontstaat de mogelijkheid om de walkant van het Noorder Buiten Spaarne voor het watertoerisme in te richten. Alle bovengenoemde visies en werkzaamheden voor, in en langs de Spaarndamseweg zijn op elkaar afgestemd (zie hieronder bij Fasering). Het aldus na de realisering verkregen integrale resultaat heeft een meerwaarde voor de ruimtelijke- en gebruikskwaliteit.

Inhoud van het Beeldplan Spaarndamseweg

Het Beeldplan Spaarndamseweg geeft een ruimtelijk kader waarbinnen de nieuwe inrichting vorm kan worden gegeven. Het geeft kaders voor materialen, profielen, details en objecten, waarmee bij ontwerp, inrichting, uitvoering en beheer in de wijk rekening gehouden moet worden. Bestaand facetbeleid wordt daarbij gerespecteerd, maar wel worden de voorstellen zo gedaan dat een integrale kwaliteit wordt bereikt. Het einddoel is een openbare ruimte van goede kwaliteit, die duurzaam is te beheren en afgestemd is op het gebruik, de stedenbouwkundige en de historische context (bijlage A).

Financiële paragraaf

Het “Beeldplan Spaarndamseweg” heeft als kaderstellend document geen direct financiële consequenties. Bij het vaststellen van het definitieve ontwerp wordt een sluitende financiële dekking voorgelegd. Het college stelt de raad voor een voorbereidingskrediet te verlenen van € 130.000,- (IP 61.48) voor het opstellen van een voorlopig- en definitief ontwerp van de materialisering van de Spaarndamseweg, inclusief de bijkomende voorbereidingswerkzaamheden. Dit krediet past binnen het restant bedrag van dit IP-nummer.

B&W-besluit:

1. Het college stelt het ruimtelijk-funtioneel programma van eisen “Beeldplan Spaarndamseweg” vast.
2. De uitwerking van het beeldplan tot voorlopig ontwerp vindt plaats d.m.v. een participatief proces, in samenwerking met de direct betrokken bewoners, ondernemers en overige belanghebbenden plaats.
3. Het “Beeldplan Spaarndamseweg” heeft geen financiële consequenties. Bij het vaststellen van het definitieve ontwerp wordt een sluitende financiële dekking voorgelegd.
4. Het college stelt de raad voor een voorbereidingskrediet te verlenen van € 130.000,- (IP 61.48) voor het opstellen van een voorlopig- en definitief ontwerp, inclusief de bijkomende voorbereidingswerkzaamheden. Dekking hiervoor is opgenomen in het Investeringsplan 2008-2013.
5. Communicatie: De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit; de portefeuillehouder geeft een perstoelichting.
6. Het raadsstuk wordt voorgelegd aan de gemeenteraad, nadat de commissie Beheer een advies heeft uitgebracht.

Raadsparagraaf:

In het kader van het verlenen van het krediet dient de raad een besluit te nemen.

Inspraak/wijkgericht werken

Het Beeldplan Spaarndamseweg is intern afgestemd met de verschillende afdelingen. Na goedkeuring van het college zal het beeldplan worden uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Dit zal worden getoetst bij de verschillende interne en externe partijen. Na eventuele aanpassing van het ontwerp volgt bestuurlijke goedkeuring en de inspraak waarna verwerking tot definitief ontwerp en vaststelling door het college volgt.

Groenparagraaf

In het Beeldplan Spaarndamseweg is het groen als integraal onderdeel van de buitenruimte meegenomen. Straatbomen zijn daarbij belangrijk voor de sfeer en het beeld. Bij de vervanging van de kade worden de bestaande bomen gekapt om het werk uit te voeren. Bij de herinrichting zullen minimaal evenveel bomen van de eerste grootte worden teruggeplant.

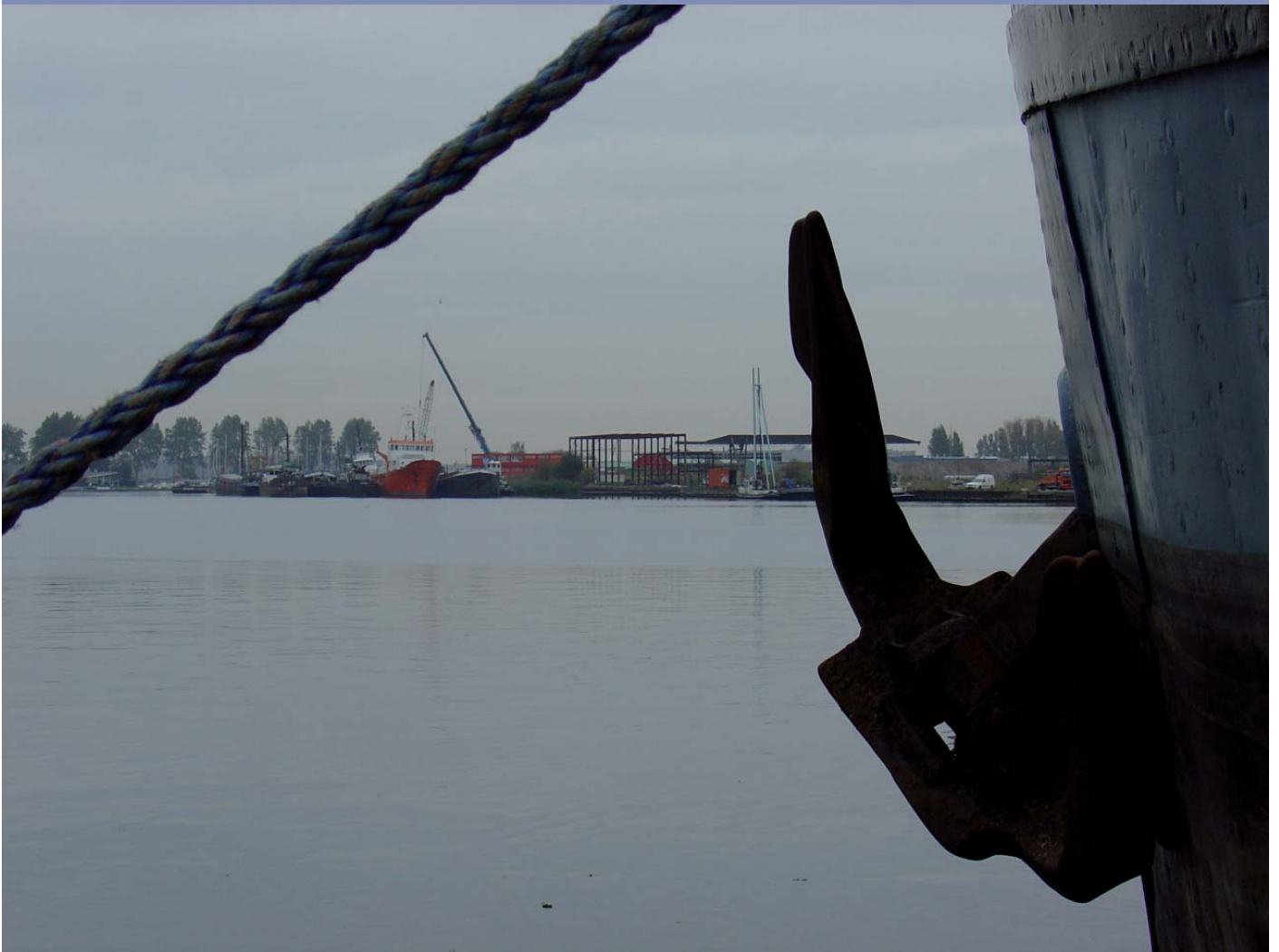
Fasering werkzaamheden Spaarndamseweg

Als eerste wordt het bergbezinkbassin aangelegd en de kademuur vervangen. Tijdens deze werkzaamheden die gepland staan tussen oktober 2008 en oktober 2010 is doorstroming van het verkeer in beide richtingen gewaarborgd. Dit heeft derhalve geen gevolgen voor de termijn waarop de realisering van de Schoterbrug en Oostweg is voorzien (oplevering van beide april 2009). De herinrichting van het maaiveld van de Spaarndamseweg zal pas worden uitgevoerd na de oplevering van de kademuur en het in gebruik stellen van de Schoterbrug en Oostweg.

In 2009 en 2010 vinden (nieuw)bouwprojecten langs de Spaarndamseweg, te weten de Archipelstraat / Spaarnhovenstraat, het Deli-terrein en de Werfstraat. Ook speelt de toekomstige ontwikkeling van het Sonneborn-terrein en het beëindigen van het gebruik van de kade als vatenopslag. Afstemming met herprofilering van de Spaarndamseweg vindt ook hier plaats ter voorkoming van beschadiging van het nieuw aangelegde wegdek.



Haarlem



Beeldplan Spaarndamseweg

gemeente Haarlem

augustus 2008

INHOUDSOPGAVE

| | |
|-----------------------|---------|
| 1. Inleiding | pag. 3 |
| 2. Probleemstelling | pag. 4 |
| 3. Aanleiding | pag. 5 |
| 4. Doelstelling | pag. 6 |
| 5. Inventarisatie | pag. 7 |
| 6. Analyse | pag. 17 |
| 7. Visie | pag. 19 |
| 8. Ontwerprichtlijnen | pag. 23 |
| 9. Principeprofiel | pag. 26 |



INLEIDING

In 1995 is een structuurvisie voor het Spaarne vastgesteld, het zgn. Spaarneplan. De insteek hiervan is het Spaarne meer bij de stad te betrekken. Nu er op en in de omgeving van de Spaarndamseweg veel veranderingen plaatsvinden en op stapel staan is er behoefte om verder in te zoomen op de visie zoals die in het Spaarneplan is opgenomen. Het voorliggende beeldplan bevat de richtlijnen voor een later op te stellen inrichtingsplan voor de Spaarndamseweg.



PROBLEEMSTELLING

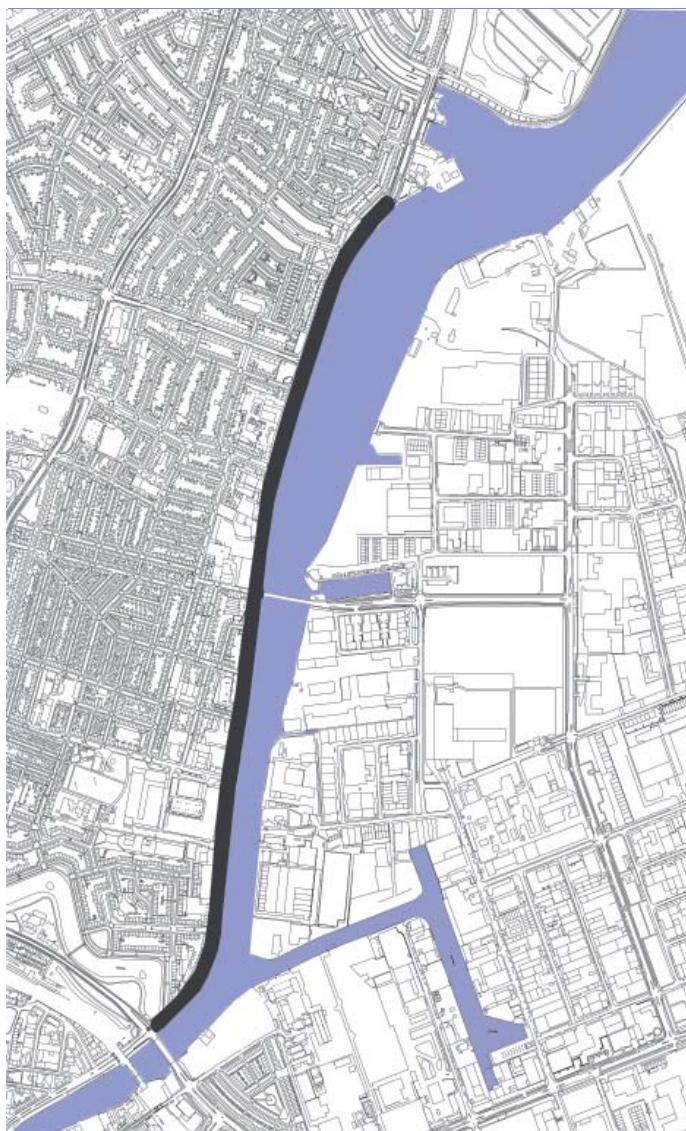
Zoals o.a. blijkt uit een enquête voor het Spaarneplan wordt de Spaarndamseweg door de bewoners van Haarlem als het meest onaantrekkelijke deel van het Spaarne ervaren.

Oorzaken hiervan zijn:

- de aanwezigheid van een brede, drukke verkeersstrook
- de rommelige bebouwing en braakliggende terreinen aan de westoever
- zicht op een rommelige, onaantrekkelijke oostoever
- weinige contact met water van het Spaarne
- de onderhoudskwaliteit is slecht
- op het grootste deel is geen wandelroute langs het water (m.u.v. een deel ten noorden van de Zaanenstraat).
- er is geen continuïteit in het profiel hetgeen een rommelige, onsamenvangende indruk geeft.
- het zicht op het Spaarne is beperkt (woonboten, vatenopslag)

Kortom: de verblijfskwaliteit van de weg is gering. Het is vooral een verkeersverbinding met een dito inrichting. De relatie tussen de achterliggende wijken en het Spaarne laat te wensen over.

4



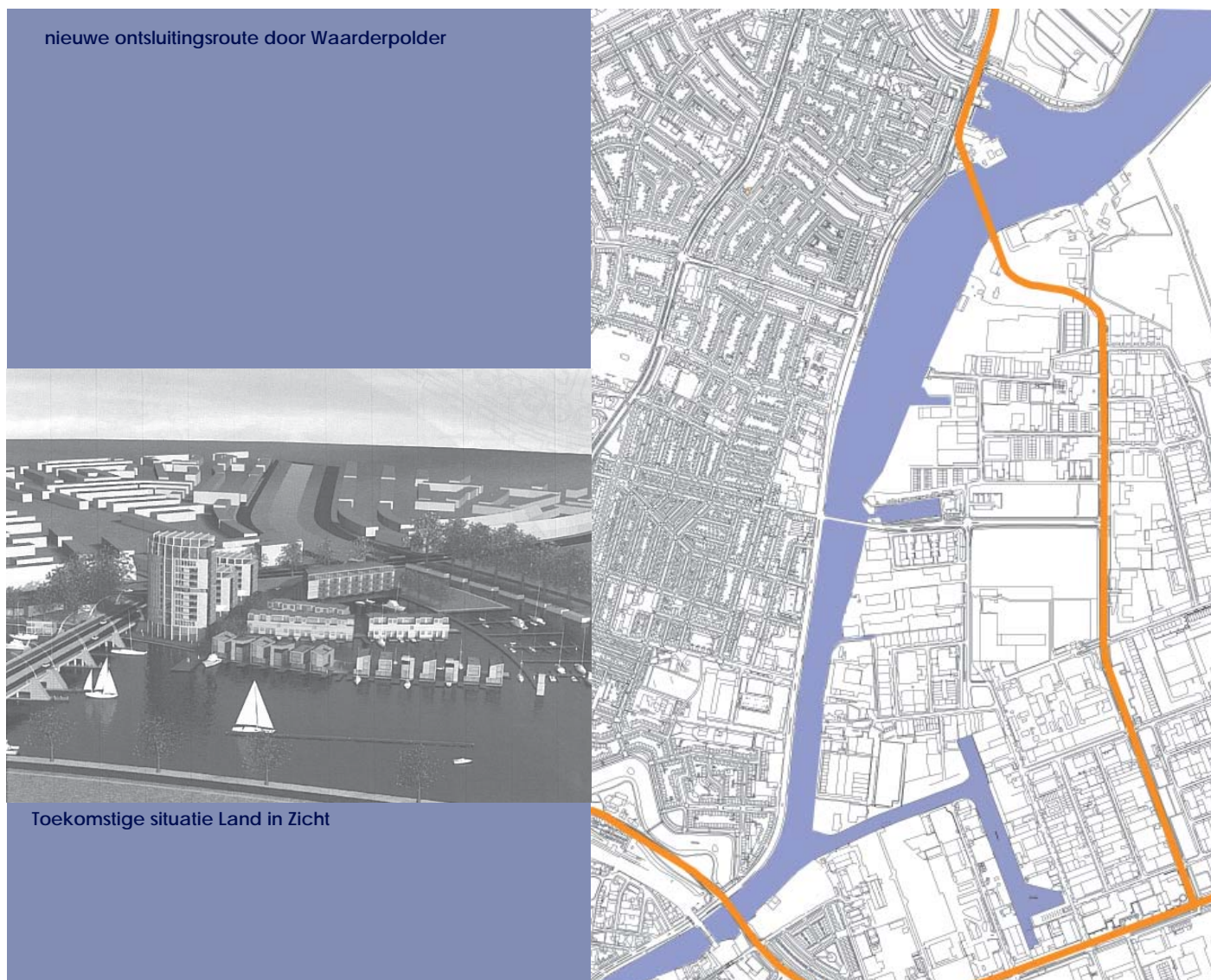
ligging plangebied

AANLEIDING

Momenteel is de Spaarndamseweg een gebiedsontsluitingsweg categorie A. Door de aanleg van een nieuwe brug over het Spaarne (de Waarderpolder wordt verbonden met het noorden van de Spaarndamseweg) zal het verkeer met Haarlem-noord als bestemming en vice versa, door de Waarderpolder en over de nieuwe Schoterbrug geleid worden. Hierdoor zal de verkeersdruk op de Spaarndamseweg afnemen en zal deze weg de functie van gebiedsontsluitingsweg categorie B krijgen. Dit vraagt om een aangepaste visie op de herinrichting van de Spaarndamseweg en de uitwerking hiervan in principeprofielen.

Er wordt momenteel een ontwerp gemaakt voor de herinrichting van het gebied aan de voet van de nieuwe Schoterbrug, het huidige jachthavengebied in de oksel van het Spaarne en de Jan van Gijzenvaart, Land in zicht. Om te zorgen dat de Spaarndamseweg en dit gebied op elkaar zijn afgestemd, is er behoefte aan een visie leidend naar een fysieke vertaling voor de inrichting van de Spaarndamseweg.

Verder is als voorbereiding op een nieuw bestemmingsplan, een gebiedsvisie voor de Spaarndamseweg e.o. vastgesteld. Tevens is er sprake van achterstallig onderhoud aan de kades. Het plan voor vervanging van deze kades is vastgesteld. Uitwerking hiervan vindt plaats tussen eind 2008 en eind 2010.



DOELSTELLINGEN

- ▶ Uitgangspunt is dat door de aanleg van de nieuwe brug de verkeersdruk op de Spaarndamseweg af zal nemen. De weg wordt gebiedsontsluitingsweg categorie B en de inrichting van de weg zal hierop worden aangepast.
- ▶ De aanwezige ruimte zal mede benut worden voor verblijfsruimte (toeristisch, recreatief). In potentie is het Spaarne immers een verblijfsruimte van formaat. Gestreefd wordt naar een levendige kade met een aangenaam verblijfsklimaat aan het water.
- ▶ Het contact met het Spaarne zal door de uitvoering van dit beeldplan verbeteren zodat de ruimtelijke beleving van het water vergroot kan worden.



de Schoterweg, ook woningbouw plaats. Deze ontwikkelde zich richting Spaarne en sloot de bestaande bedrijvigheid in. Deze ontstaangeschiedenis is nu nog terug te vinden in de ruimtelijke opbouw rond het Spaarne.

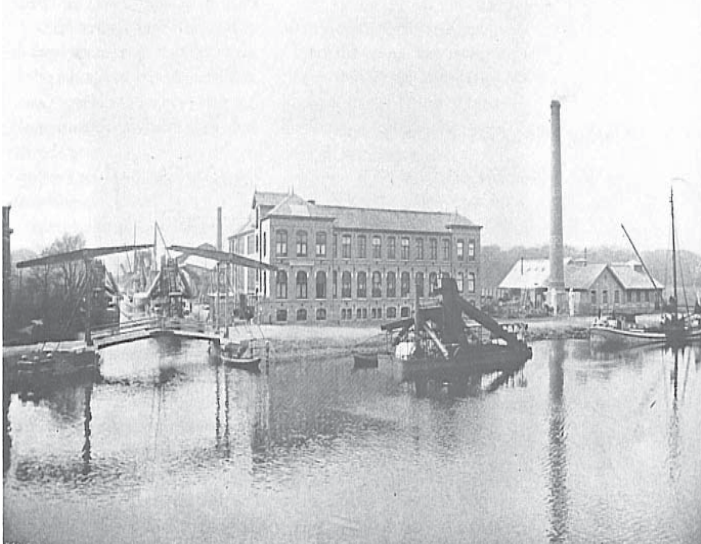
Later in de vorige eeuw vond een verschuiving plaats van het vervoer over water naar transport over de weg. Voor het Spaarne had dit tot gevolg dat niet meer het water maar de oevers belangrijk werden voor het vervoer en werden ingericht ten behoeve van het autoverkeer.

In de loop van de 20-ste eeuw zijn een aantal van de (industriële) bedrijven verdwenen om plaats te maken voor woningbouw. Ook een van de laatste industriële bedrijven, de firma Sonneborn (voorheen Witco) zal per 1 januari 2010 de Spaarndamseweg hebben verlaten.

8



Noorder Buiten Spaarne tussen 1670 en 1684



Werf Conrad in 1897

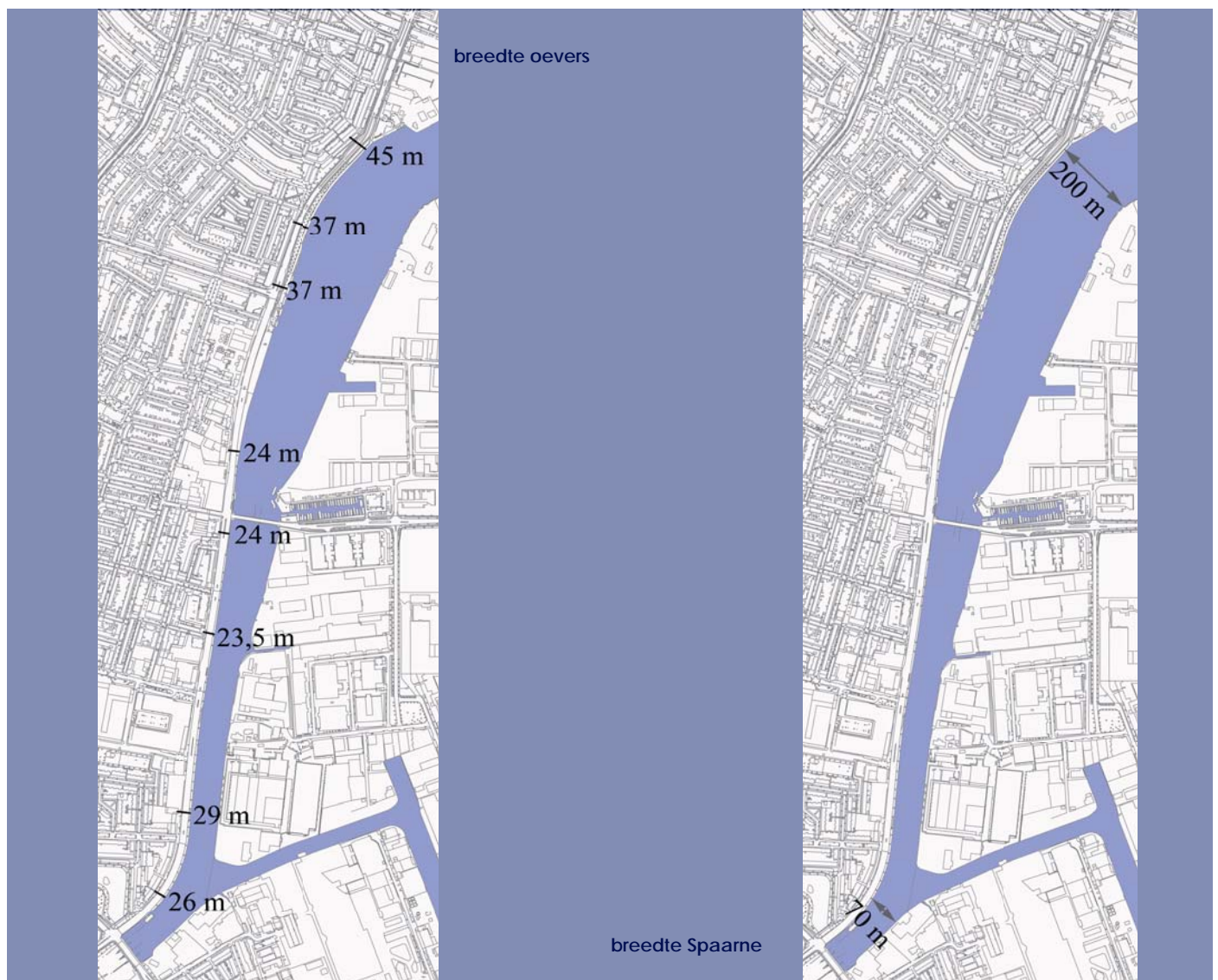
Feiten

Het gebied is vanaf de Prinsenbrug in het zuiden tot aan de Jan Gijzenvaart in het noorden ongeveer 2000 meter lang. Een wandeling heen en terug langs het water neemt een klein uurtje in beslag.

Het Spaarne is bij de Prinsenbrug ongeveer 70 meter breed en verbreedt zich, vooral voorbij de Waarderbrug, naar het noorden toe. Ter hoogte van de jachthaven heeft hij met een breedte van 200 meter meer de sfeer van een meer dan van een rivier.

Ook de westelijke oever verbreedt zich naar het noorden toe. Op het meest smalle deel is hij 23,5 meter en ten zuiden van de jachthaven meet hij ongeveer 45 meter.

Samen met de oevers vormt het gehele Spaarne de grootste openbare ruimte in Zuid-Kennemerland.



Bestaande plannen

Bij de totstandkoming van dit beeld is rekening gehouden met de bestaande plannen voor dit gebied:

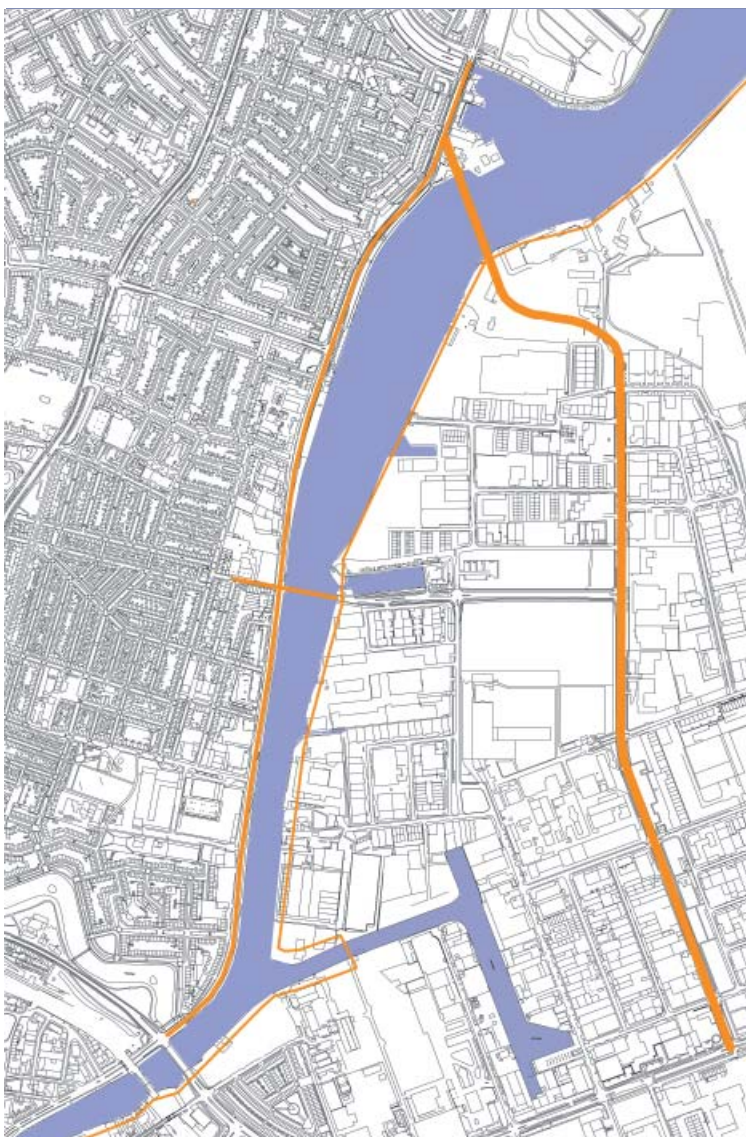
- Kansenskaart Watertoerisme 2008
- Gebiedsvisie Spaarndamseweg 2008
- Vervangen walmuur en aanleg bergbezinkbassin 2008
- Bomenverordening 2007
- Haarlems Verkeers- en vervoersplan 2002.

Verkeersplannen

Zoals eerder aangegeven wordt aan de noordzijde van de Spaarndamseweg de Schoterbrug aangelegd. Deze brug vormt de verbinding met de Waarderpolder. Als gevolg hiervan zal een deel van de ontsluiting naar Haarlem-noord door de Waarderpolder komen te lopen en zal de Spaarndamseweg de functie van gebiedsontsluitingsweg categorie B krijgen. Dergelijke wegen hebben een belangrijke functie voor de ontsluiting van een verblijfsgebied. Ze worden niet gebruikt door wijkvreemd verkeer. In principe zijn deze wegen voorzien van vrijliggende/aanliggende fietsvoorzieningen (Haarlems Verkeers- en Vervoerplan (HVVP) 2002).

Dit biedt mogelijkheden voor de aanleg van recreatieve fiets- en wandelverbindingen vanuit het centrum naar de Hekslootpolder.

10



verkeersplannen rond Noorder Buiten Spaarne

Hoewel er veel praktische belemmeringen zijn wordt gestreefd (o.a. in het bestemmingsplan Waarderpolder) naar een recreatieve fietsverbinding op de oostoever van het Spaarne vanuit het centrum richting Schoterog.

Parkeren

In de huidige situatie zijn alleen aan de bebouwingszijde parkeerplaatsen aanwezig. Bij de op stapel staande nieuwbouwplannen wordt het parkeren inpandig of op eigen terrein opgelost.

Langzaamverkeersroutes

De Spaarndamseweg maakt onderdeel uit van het fietsnetwerk zoals dat in het HVVP is opgenomen. Langs de gehele Spaarndamseweg liggen aan twee zijden fietspaden die ten noorden van de Obistraat vrij liggen van de rijbaan. De bebouwingszijde is over de gehele lengte voorzien van een trottoir die door de verspringende rooilijn sterk in breedte verschilt. Langs het Spaarne is over de gehele lengte een kade aanwezig waar over gewandeld kan worden, maar die door de inrichting van de oever hier niet toe uitnodigt. Ter hoogte van de Waarderbrug en de vatenopslag van Sonneborn is de doorgang echter bijzonder smal. Ten noorden van de Zaanenstraat is een verlaagde wandelboulevard aanwezig.



De kade als weinig aantrekkelijke wandelmogelijkheid



Wandelboulevard ten noorden van Zaanenstraat

Sloop/ nieuwbouwplannen

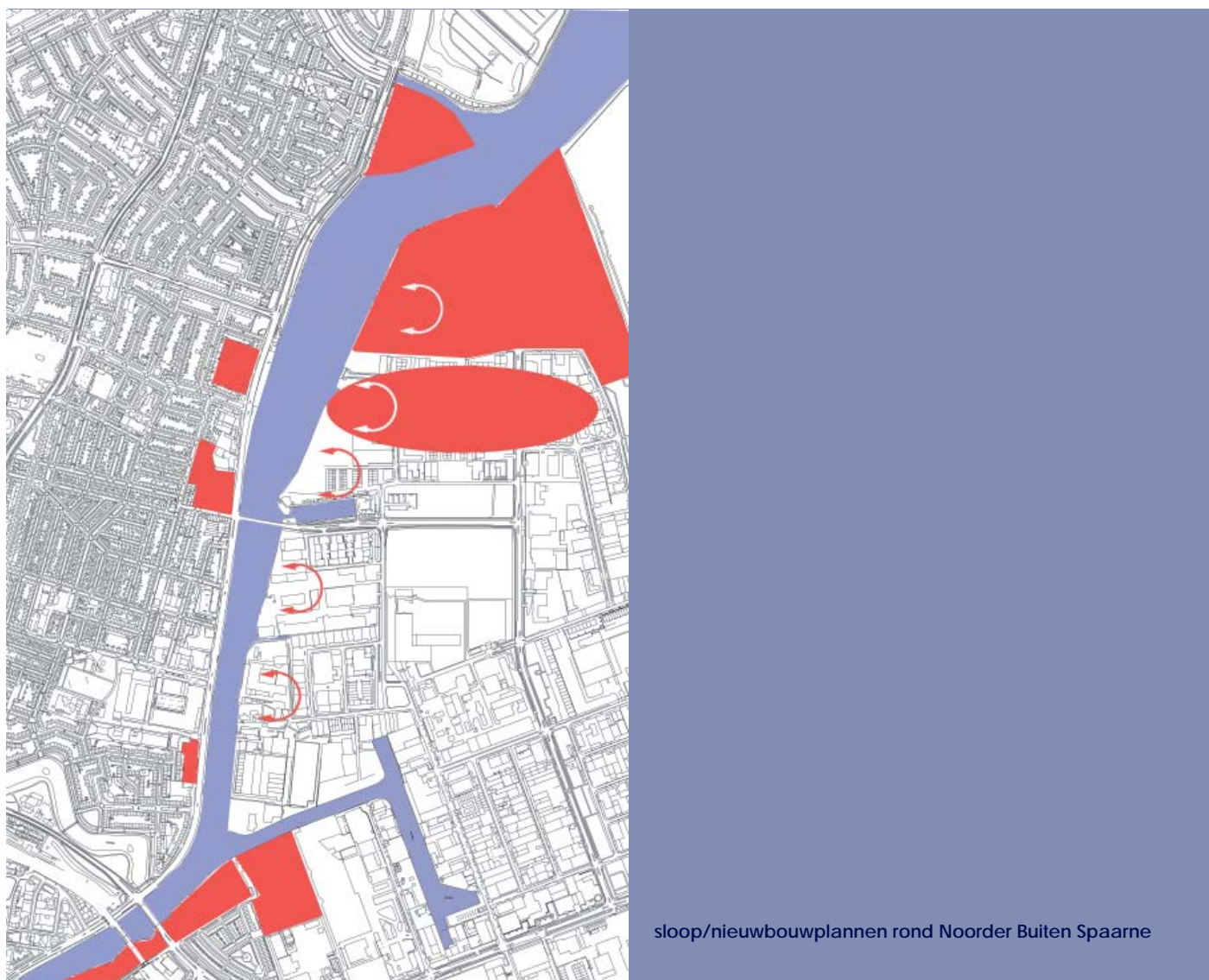
Westoever

De wanden langs de Spaarndamseweg leveren momenteel een rommelig en verbrokkeld beeld op. Er zijn grote verschillen in het type bebouwing: wonen, bedrijvigheid, hoge woonflats en lage eensgezinswoningen, relatief robuuste bebouwing van de industriële bedrijvigheid. Ook heeft de bebouwing verschillende stijlen, zijn er verschillen in formaat en liggen er delen braak. In de loop van de tijd is veel oorspronkelijke bedrijfsbebouwing verdwenen. Toch zorgen het zicht op de bebouwing aan de overkant van het water en de binnenvaartschepen die aan de kade afmeren ervoor dat iets van het industrieel - bedrijvige karakter van het gebied nog aanwezig blijft.

Met het oog op de vele plannen waar aan wordt gewerkt is het mogelijk dat het genoemde rommelige beeld van tijdelijke aard is. Zo zal de nu braakliggende hoek Werfstraat/ Spaarndamseweg een nieuwe invulling krijgen en wordt er gewerkt aan het gebied tussen de Transvaalstraat en de Floresstraat, het zgn. Deli-terrein. Ook zal het bedrijf Sonneborn de Spaarndamseweg gaan verlaten en zal het gebied aan de voet van de Schoterbrug een nieuwe invulling krijgen met o.a. 3 woontorens tussen de 7 en 14 verdiepingen hoog, aangevuld met waterwoningen en jachthaven.

De wens is de bebouwing ten westen van de weg meer samenhang te geven. Het gewenste eindbeeld bij deze plannen (zie Gebiedsvisie Spaarndamseweg e.o.) is dat de Spaarndamseweg zich ontwikkelt tot een boulevard met stedelijke wanden (hogere gevels) met op nader aan

12



sloop/nieuwbouwplannen rond Noorder Buiten Spaarne

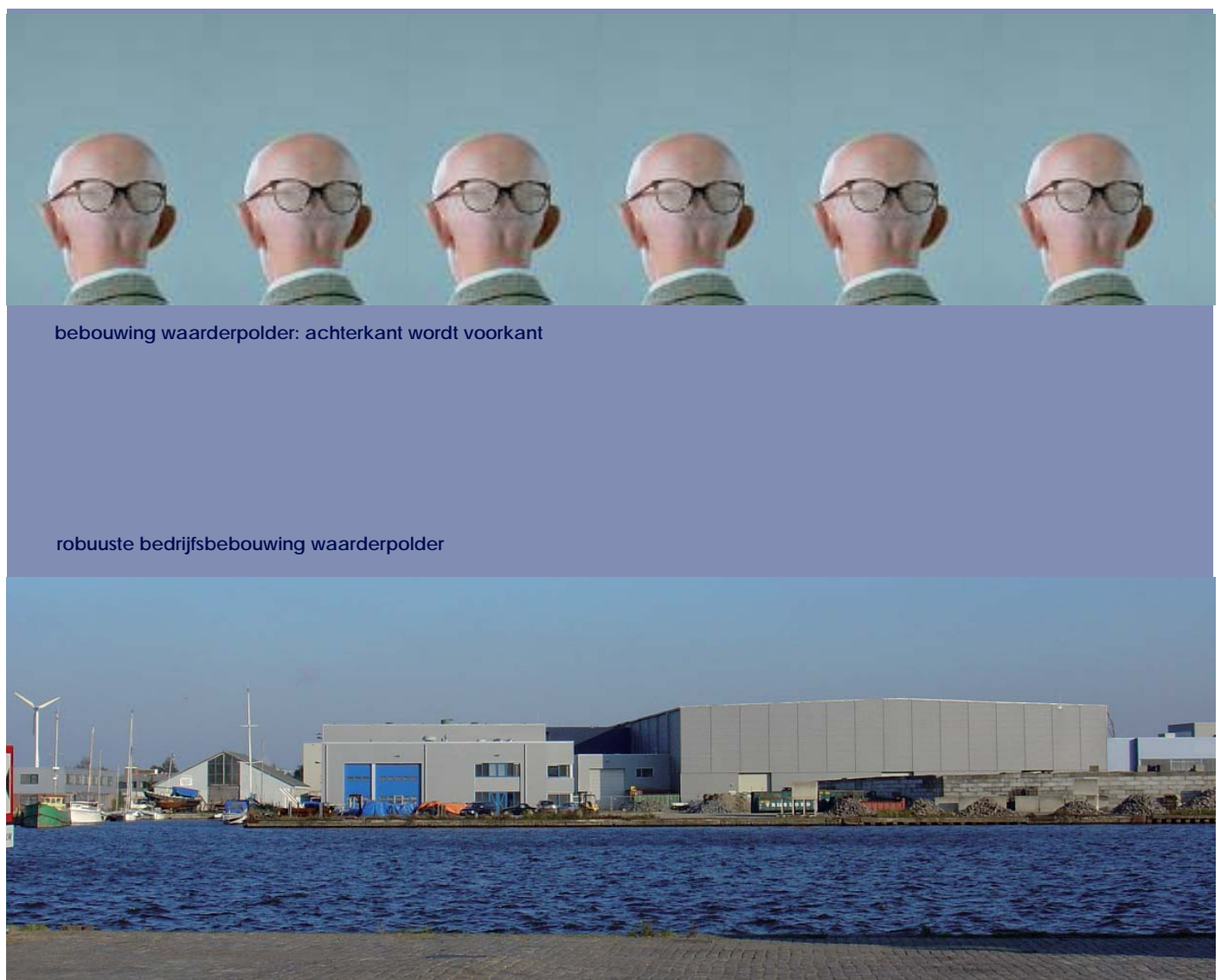
te geven plekken een aantal architectonische accenten. De bebouwingsintensiteit en hoogte mogen zuidelijk van de Waarderbrug toenemen. Ook is er de wens het zuidelijk deel van de oevers stedelijk in te richten (verharde kades) en wordt er voor het noordelijk deel aan een meer groene invulling gedacht. De menging van functies zal gehandhaafd blijven (wonen, bedrijvigheid, groothandel, voorzieningen) en bij voorkeur worden versterkt.

Oostoever

De beleving van de Spaarndamseweg wordt mede beïnvloed door het zicht op de andere oever van het Spaarne. Dit levert momenteel geen aantrekkelijk beeld op, maar ook daar lijkt verandering in te komen. Zo worden de oevers in het zuidelijk deel (Spaarneoever, Drosteterrein en EBH-terrein) momenteel heringericht. Gestreefd wordt hier een levendig gebied van te maken, met een diversiteit aan functies.

Achterkant wordt voorkant

De gevels van de bebouwing aan de oostkant langs het Spaarne zijn momenteel van het water afgekeerd. In de Haarlemse Welstands- en Monumentennota is opgenomen dat bij ontwikkelingen langs de Spaarneoever, bedrijven die aan het Spaarne zijn gelegen hun representatieve zijde ook aan het Spaarne dienen te hebben.



Groenstructuur Waarderpolder

Momenteel is er weinig groen aanwezig. Ook een heldere groenstructuur kan bijdragen aan een aantrekkelijker beeld. Deze groenstructuur zal wel de bedrijvigheid langs het Spaarne zichtbaar moeten houden, omdat deze sinds lange tijd kenmerkend is voor dit gebied. Een laan van bomen langs het nieuw aan te leggen fietspad langs het Spaarne zal niet aan het gewenste beeld voldoen.

Wanneer er, overeenkomstig hetgeen in het Spaarneplan is voorgesteld, een stevige bomenstructuur wordt aangebracht die de verkavelingsrichting van de bedrijvenkavels volgt, bijna haaks op het water, kan dit bijdragen aan een aantrekkelijker beeld van de oostelijke oever.

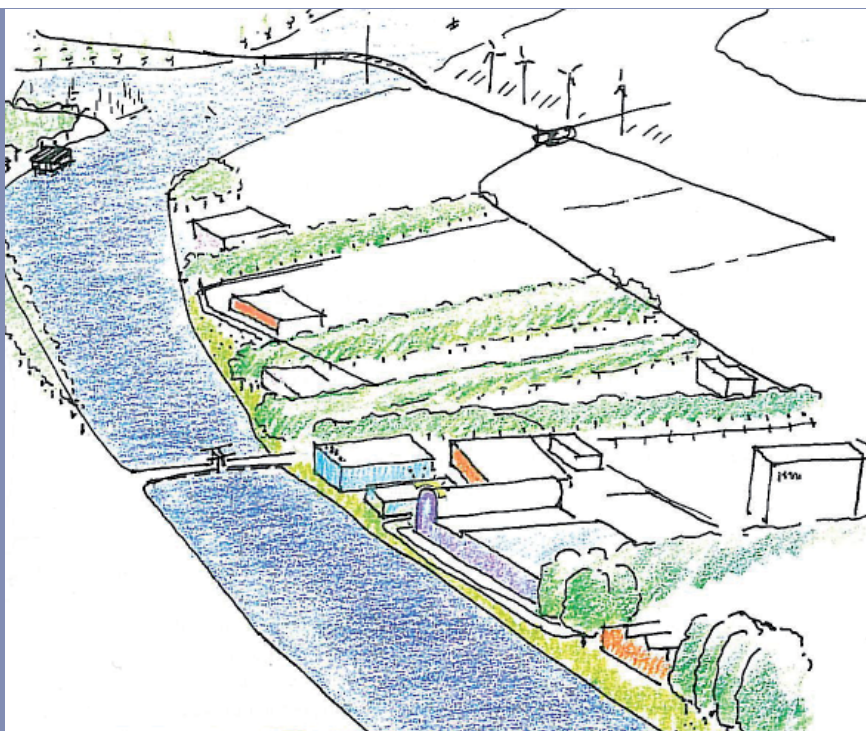
Groenstructuur Spaarndamseweg

De Spaarndamseweg wordt rafelig begeleid door bomen. De meeste bomen staan aan de Spaarnekant. Alleen de bomen aan de zuidkant vormen een doorgaande lijn en ten noorden van de Zaanenstraat, ter hoogte van de wandelboulevard is een dubbele bomenrij aanwezig. Aan de bebouwingszijde zijn alleen ten noorden van de Prinsenbrug en ten noorden van de Spaarnhovenstraat spaarzaam bomen aanwezig.

Aan de meeste bomen is te zien dat de groeiomstandigheden niet optimaal zijn. Hoewel de iepen een redelijke leeftijd hebben (rond de 45 jaar) zijn ze vrij iel.

Op enkele plaatsen verbreden de zijstraten zich bij de Spaarndamseweg tot een plantsoentje.

14



Gewenste groenstructuur Waarderpolder volgens Spaarneplan

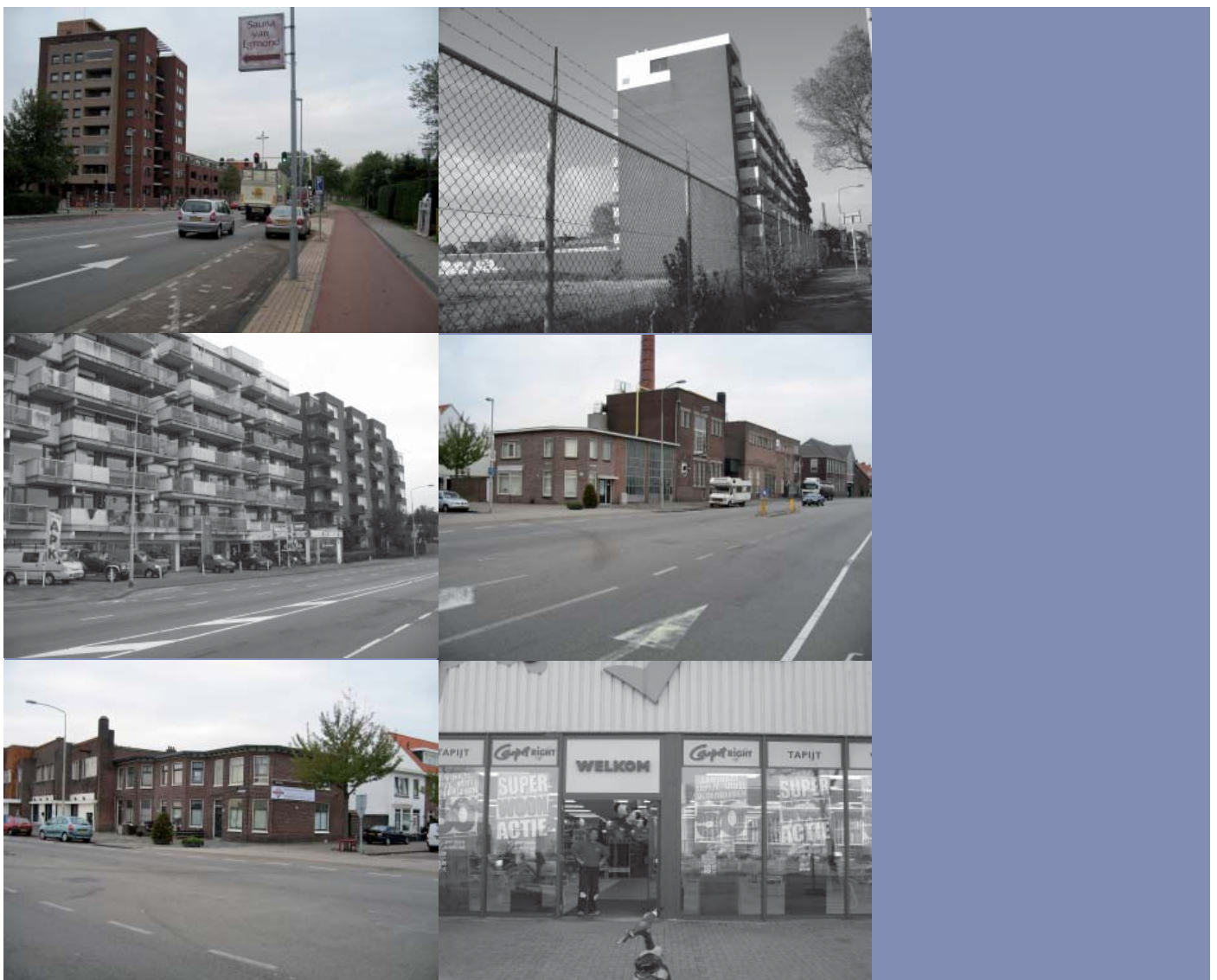
Toerisme/Recreatie

In de kansencarta Watertoerisme (2008), zijn ook de oevers van de Spaarndamseweg opgenomen. Voor dit gebied betekent het dat o.a. gekeken wordt naar:

- de mogelijkheid voor het aanleggen van charterboten en riviercruiseschepen,
- dat er plaats gezocht wordt voor 1-3 horecaschepen,
- dat er ruimte moet zijn voor een watersportservicepunt en een servicepunt beroepsvaart,
- en dat gezocht wordt naar ligplaatsen voor kleinere vaartuigen en passantenplaatsen.
- met het oog op de charterboten/riviercruiseschepen en de horecaboten; rekening houden met de noodzaak van aanvullend vervoer richting centrum, voldoende parkeermogelijkheden en laad-losvoorzieningen voor de recreatievoorzieningen. Ook zijn goede oversteekvoorzieningen en fietsrekken van belang.
- overwogen wordt om een aantal (min. 3) camperopstelplaatsen op te nemen.
- het aanleggen van een goede (recreatieve) fiets- en wandelverbinding vanuit het centrum naar het noorden langs het water heeft hoge prioriteit.

Kades

Tussen eind 2008 en eind 2010 zullen de kadewanden één op één vervangen worden, op bestaande hoogte of lager. Hierbij wordt er rekening mee gehouden dat het planten van bomen op de oever mogelijk moet zijn.



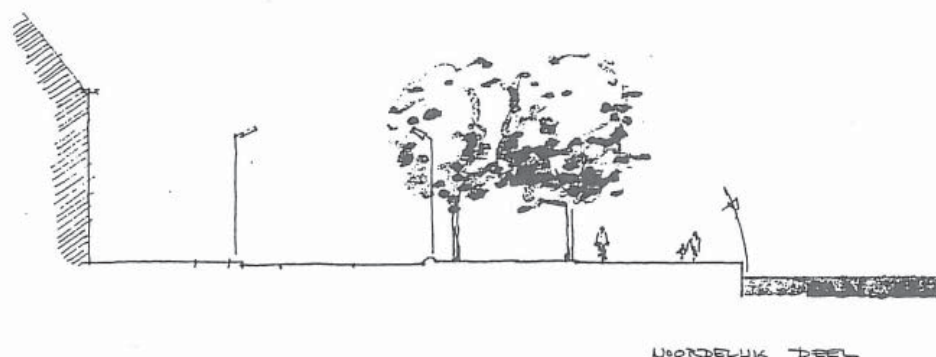
Ecologie

De westelijke oever maakt geen deel uit van een ecologische verbindingszone door de stad.

Bergbezinkbassin

Tussen de hoek Werfstraat en de hoek met de Paul Krugerkade zal onder de Spaarndamseweg een bergbezinkbassin worden aangebracht. Bij de aanwijzing van de locatie net ten noorden van de hoek Werfstraat/Spaarndamseweg is rekening gehouden met de mogelijk nieuwe waterloop zoals die is opgenomen in het Integraal Waterplan van de gemeente en de lange termijnvisie voor het Mandelapark e.o., (bureau Nieuwland).

16



Profiel Spaarneplan noordelijk deel

ANALYSE

Bijzondere momenten

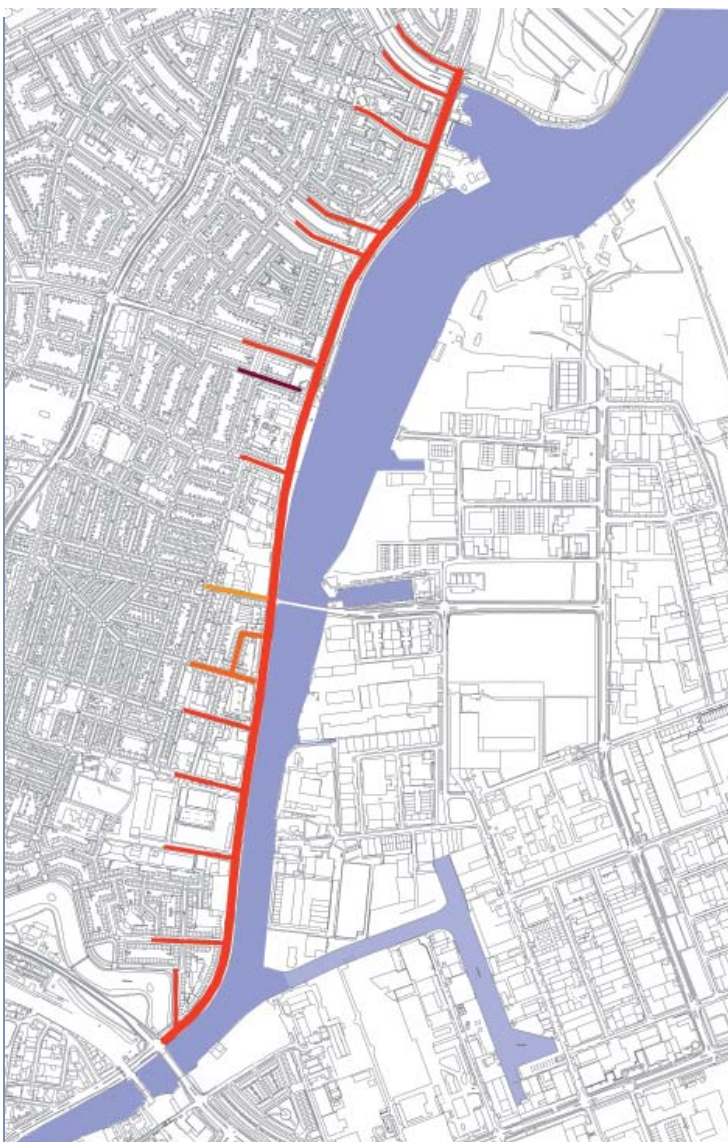
De Spaarndamseweg kenmerkt zich door de afwezigheid van bijzondere momenten. Het is op het eerste gezicht een vrij eentonige, lange weg. Het moment dat de Kloppersingel het Spaarne ontmoet is nauwelijks zichtbaar. Wel geeft Waarderbrug een onderbreking en zorgt in het noorden de blik over het water vanaf de Spaarndamseweg voor een aantrekkelijk beeld.

Wanden

De wanden langs de Spaarndamseweg worden gevormd door lineaire bebouwing waarin diverse functies zijn opgenomen. De bebouwing verschilt in hoogte, intensiteit, schaal, karakter en afstand tot het water. Per deelgebied/achterliggende wijk wisselen de accenten tussen deze eigenschappen. Ondanks deze wisselingen wordt de westwand als een doorgaande, lineaire bebouwingswand gezien. Een wand waar functiemenging plaatsvindt, met daarachter de woonwerelden.

Weg met haakse zijwegen

Kenmerkend voor de Spaarndamseweg is dat het een lange doorgaande weg is met haaks daarop vele zijwegen die voor de ontsluiting van de achterliggende wegen zorgen. Niet alle



- tweerichtingsverkeer
- eenrichtingsverkeer naar Spaarndamseweg
- eenrichtingsverkeer vanaf Spaarndamseweg
- doodlopende weg

zijwegen zijn in twee richtingen te bereiken. Dit heeft mede te maken met de behoefte aan parkeerplaatsen in de smalle zijstraten.

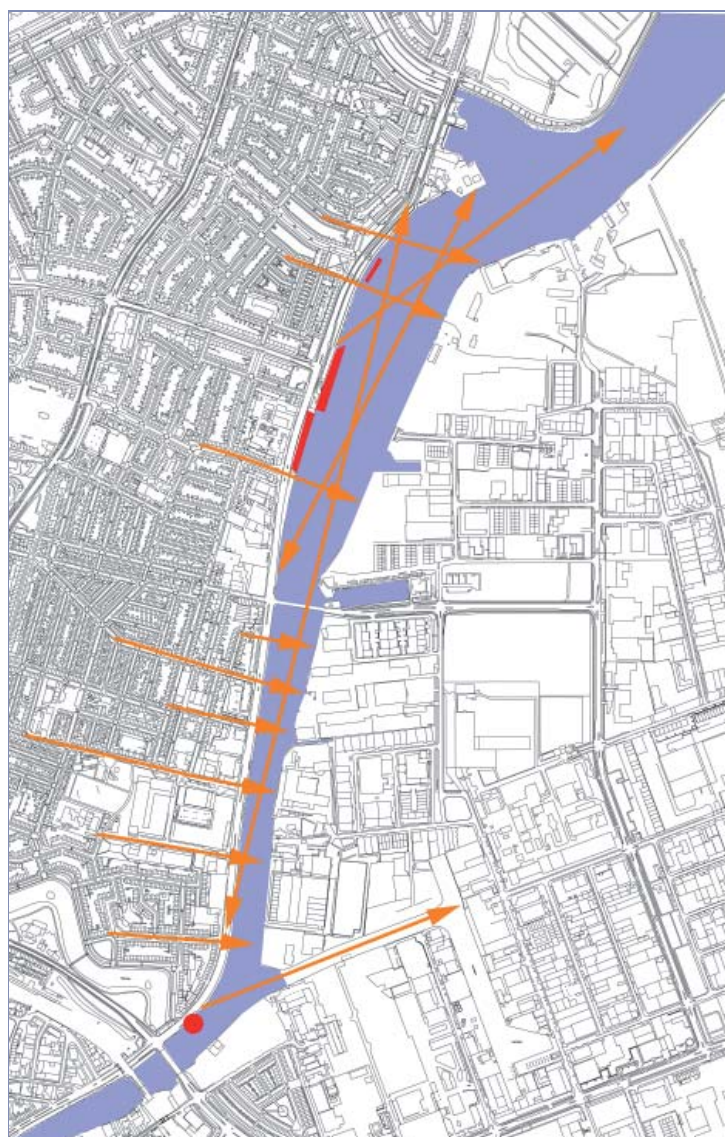
Zichtlijnen en contrasten

De ruimte op en rond het Spaarne geeft veel lucht aan het gebied en levert prachtige, lange en korte zichtlijnen over het water op. Het is van belang deze zichtlijnen zoveel mogelijk open en waar mogelijk te verbeteren.

De achterliggende woonwijken zijn dichtbebouwd, hebben smalle straten en bieden weinig verblijfsruimte. Doordat alle ontsluitingswegen haaks aansluiten op de Spaarndamseweg levert dit bij het verlaten van de wijk een mooi contrast op tussen de nauwe straten en de ruimte die zichtbaar wordt bij het ontmoeten van de Spaarndamseweg en het Spaarne.

Helaas zijn er ook verschillende "wijkuitgangen/ingangen" waar deze kwaliteit niet te beleven is. Wanneer je bv. vanaf de Zaanenstraat het Spaarne nadert belemmeren de coniferenhagen van de woonboten het ruime zicht. De scoutingboot vormt eveneens een barrière. Ook voor het realiseren van de doorgaande route is het van groot belang dat de door woonboten geprivatiseerde kades weer openbaar worden.

18



zichtlijnen



belemmeringen

VISIE

Doorgaande lijn met eigen identiteit

De Spaarndamseweg wordt als een doorgaande, continue lijn gezien. Een lijn met een eigen identiteit, die deel uit maakt van een doorgaande (verkeers)verbinding van zuid naar noord langs het Spaarne. Ten zuiden, in de binnenstad, is deze lijn anders van karakter (een gebied van historische kleinschaligheid). Ten noorden zorgt de aanwezigheid van de Hekslootpolder voor een andere beleving.

Gaande over de Spaarndamseweg ervaar je niet zo'n sterke sfeerverandering dat dit vraagt om een verandering in de inrichting van de oever. De ruimte van het Spaarne, parallel aan de bebouwing, wordt als dominant ervaren en motiveert de keuze voor continuïteit in de lijn die terug te vinden zal zijn in het profiel. Wel is er een verschil in karakter tussen het deel ten noorden en ten zuiden van de Waarderbrug. In het zuidelijke deel wordt het Spaarne gezien als een kanaal, met harde kades en verstedelijking. Ten noorden van de brug krijgt hij meer de identiteit van een rivier; breed en aan de kant van de Waarderpolder zachtere oevers.

Wanneer er één profiel wordt toegepast zal de oever door de ruimtelijke situatie ter plaatse (verbreding naar het noorden toe) vanuit het centrum naar de Hekslootpolder gaandeweg verkleuren van vrij stedelijk/industriëel in het zuiden naar meer landelijk in het noorden.



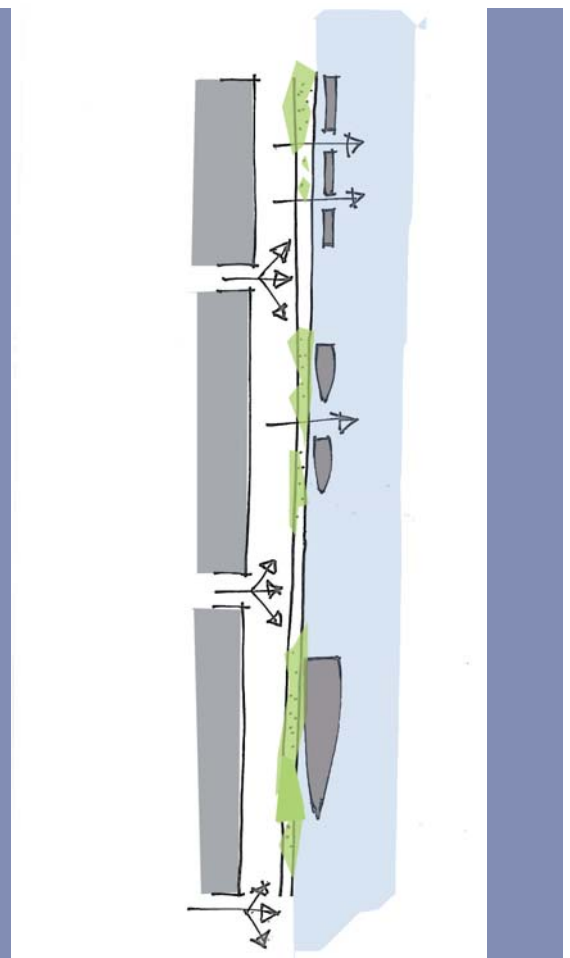
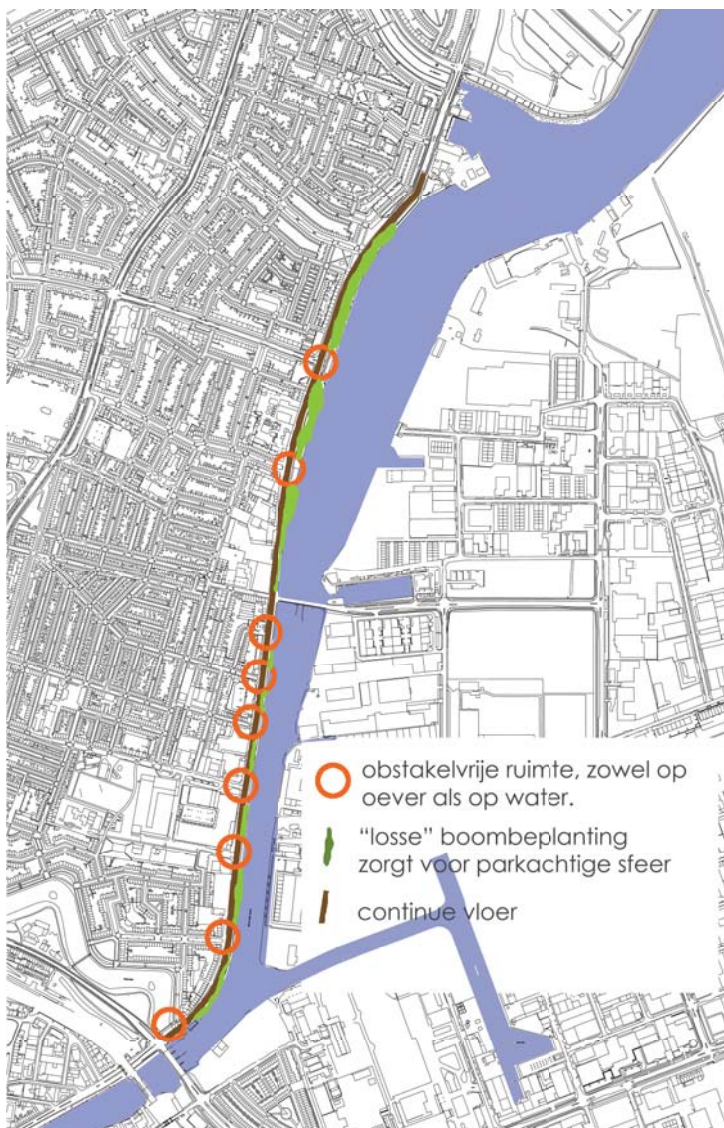
Spaarndamseweg: doorgaande lijn met eigen identiteit

Contrastrijke momenten benutten, behouden en verbeteren

De mooie contrastrijke momenten die ervaren worden bij het verlaten van de smalle straten in de woonwijken en de ruimte rond het Spaarne kunnen benut worden om de aansluiting tussen de wijken en het Spaarne te verbeteren.

Om de contrastrijke momenten vanuit de wijken te behouden zal ook in de toekomst het zicht vanuit de zijstraten op het water zoveel mogelijk vrijgehouden moeten worden. Zo zullen permanente ligplaatsen voor bv horecaboten niet in deze zichtlijnen moeten komen. Tijdelijke aanlegplaatsen (bv voor riviercruiseschepen) kunnen hier echter iets aan de beleving toevoegen. Bij het verlaten van de wijk maakt het bewoners bewust van de dynamiek op de rivier (schepen komen en gaan). Ook zorgen de boten voor afwisseling in het beeld, zonder permanent het uitzicht te verliezen.

20



Zichtlijnen vanuit zijstraten open houden door permanente ligplaatsen tegenover de bebouwing een plaats te geven en door zicht op het water tussen de schepen te behouden.

Conclusie:

Omdat variant 3 zowel een sterke verbinding legt tussen de woonwereld en het Spaarne en de weggebruikers tegelijkertijd de weg als een eenheid ervaren is voor deze variant gekozen. Zo wordt recht gedaan aan de visie op de weg als continue lijn met een eigen identiteit.



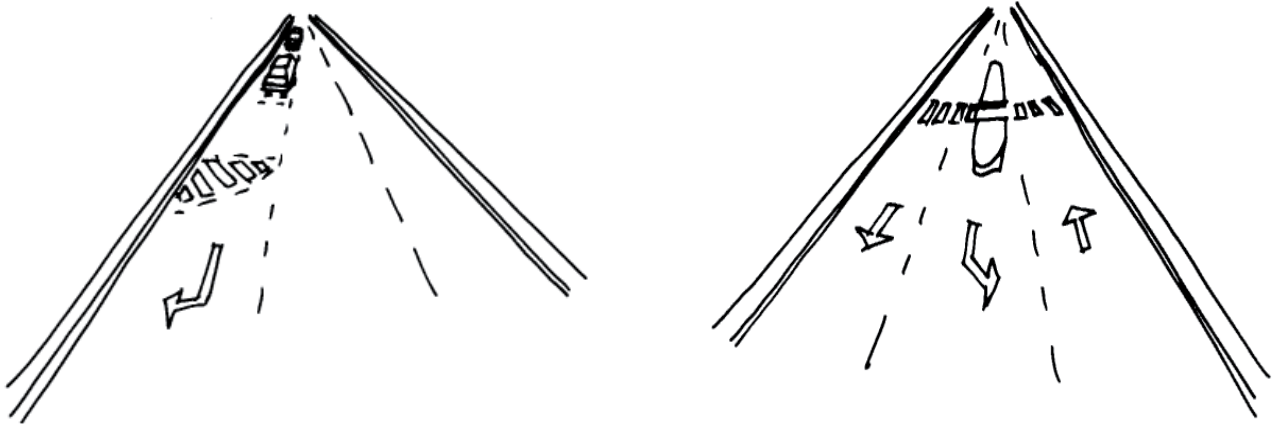
Contrast tussen smalle straten en ruimte rond het Spaarne

ONTWERP RICHTLIJNEN voor inrichting

Openbare ruimte richtlijnen

- Het Spaarne moet beter zichtbaar, bereikbaar en beleefbaar worden.
- Openbare oever met een authentieke, robuuste uitstraling die past bij sfeer van binnenvaart en bedrijvigheid, gecombineerd met wonen en lichte bedrijvigheid. De inrichting zal passend zijn bij de grote maat van het Spaarne. Denk hierbij aan: grote bomen, bolders, brede trottoirbanden, grote verhardingsvlakken, geen bloembakken etc.
- Het afwijkende karakter tov de binnenstad en het buitengebied is in het profiel terug te vinden.
- Het gemotoriseerde verkeer wordt afgewikkeld binnen een verkeersstrook met een vaste breedte. Hierin zijn diverse indelingen mogelijk: twee richtingen verkeer met middenberm, twee richtingen met afslagstrook, etc. Naast deze verkeersstrook is aan de woningzijde een parkeerstrook opgenomen. Aan de woningzijde is het trottoir minstens 2,5 meter breed obstakelvrij. Voorzieningen als afvalbakken, fietsenrekken e.d. worden in de parkeerstrook opgenomen. De verblijfsruimte aan de kade is minimaal 4,25 meter breed.

23



Continue bandenlijnen en enkele opties voor de invulling daartussen.

- De verblijfsruimte aan het Spaarne is vlak (nagenoeg horizontaal) en daarmee goed toegankelijk. Waar mogelijk zijn er 'contactpunten' met het Spaarne (trappen, steigers etc.)
- In verband met het zicht op het water wordt de parkeerstrook aan de kant van de bebouwing gepland.
- Het oversteken van de Spaarndamseweg van en naar de wijken is een belangrijk aandachtspunt. De oversteekplaatsen zullen zoveel mogelijk ter hoogte van de zijstraten komen te liggen .
- Het oprijden van de kade wordt zoveel mogelijk tegengegaan. Wel zijn er mogelijkheden voor bevoorrading van eventuele horecaboten en riviercruiseschepen. E.e.a. wordt gereguleerd door middel van op- en afrijmogelijkheden.
- Bezoekers van de horecaboten parkeren op de parkeerstrook aan de bebouwingszijde van de weg. Op piekmomenten zal een parkeerplaats in de achterliggende wijken moeten worden gezocht.
- Het nieuwe profiel zal een goede aansluiting moeten geven op de bestaande wandelboulevard ten noorden van de Zaanenstraat.

Verkeerskundige richtlijnen

- Na de oplevering van de Schoterbrug zal de Waarderbrug alleen toegankelijk zijn voor fietsverkeer en eventueel voor bussen.
- Verkeerslichten zijn geplaatst op hoek Paul Krugerkade/Spaarndamseweg.
- Aantal parkeerplaatsen behouden, eventueel uitbreiden.

Doelgroepen:

| | |
|-----------------------|--|
| Bus | : halteert op rijbaan, rekening houden met juiste instaphoogte voor busgebruikers en haltevoorzieningen alsabri's, rijbaan in asfalt, geen drempels. |
| Nood- en hulpdiensten | : geen drempels |
| Fietsers | : vrijliggende fietspaden, gelijke hoogte fietsstroken en schampstroken |

Principe-profiel

Het trottoir aan de bebouwingszijde is in verband met de verspringende rooilijn variabel in breedte. De minimale breedte is 2,5 m.

De verkeersstrook heeft in principe een breedte van 8,75 m. Omdat deze breedte bij de kruispunten met verkeerslichten niet voldoende is om het verkeer op een soepele manier af te wikkelen zal daar de ruimte van de parkeerplaatsen bij de rijweg betrokken kunnen worden. De maximale breedte voor de afwikkeling van gemotoriseerd verkeer zal daar maximaal 10,75 m zijn.

Om voldoende verblijfsruimte aan het water te waarborgen zal de ruimte tussen het oostelijk gelegen fietspad en het water minimaal 4,25 m zijn. Om dit mogelijk te maken zal de verkeersstrook op de smalste punten van de Spaarndamseweg teruggebracht kunnen worden tot 8,25 meter.

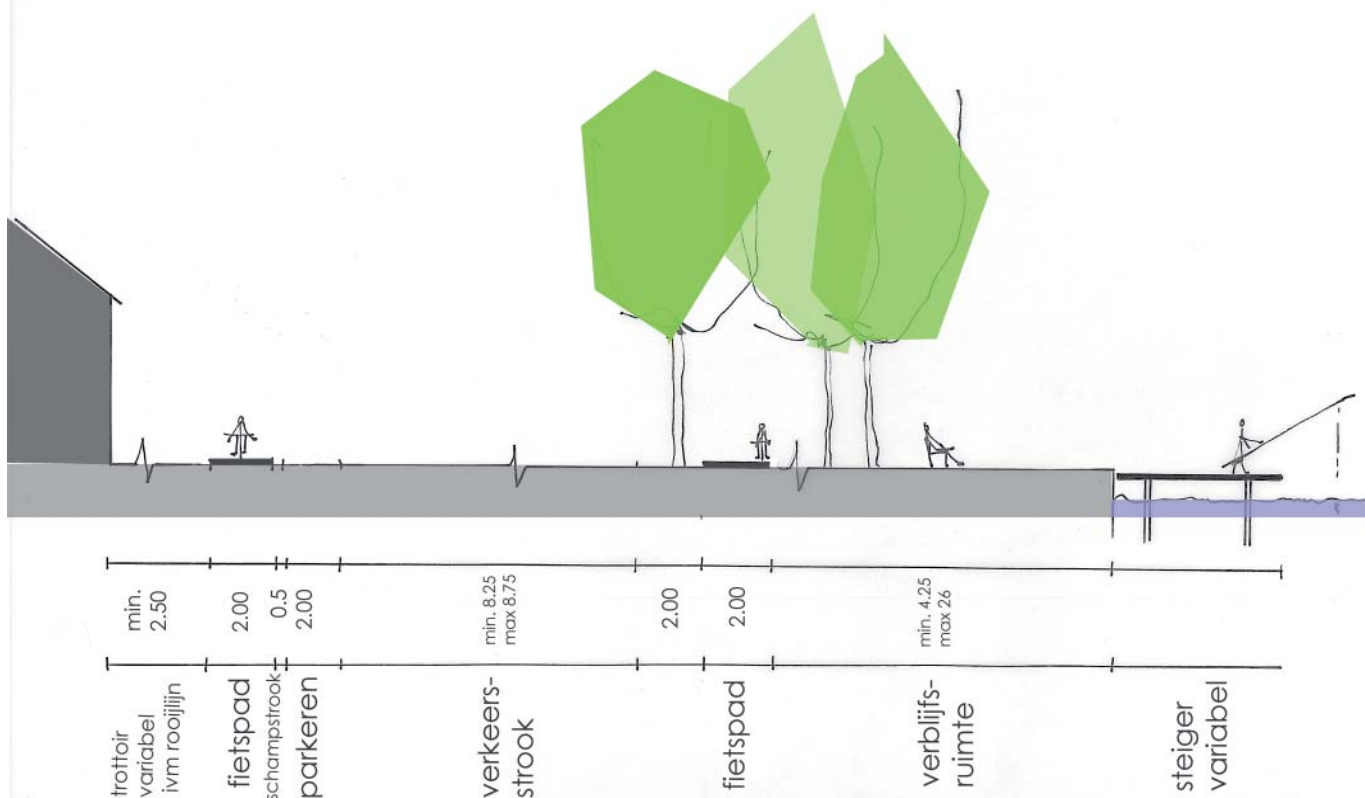
De overige onderdelen van het profiel hebben een vaste maat.

Steigers

Om de beleving van het water zo optimaal mogelijk te maken wordt op sommige plaatsen de verblijfsruimte uitgebreid met steigers aan het water. Om de relatie tussen de wijken en het Spaarne zo direct mogelijk te maken komen deze steigers tegenover de zijstraten te liggen.

26

PRINCIPE-PROFIEL



Materialisatie

Met het materiaalgebruik zal aansluiting worden gezocht bij het oorspronkelijke beeld van de kade. Het zou in deze situatie logisch zijn de authentieke materialen die nog op de kade aanwezig zijn te hergebruiken (kinderkoppen, bolders etc).

In de huidige situatie zijn iepen aanwezig. Dit type boom past qua sfeer zowel in een stedelijk als landelijk gebied en is daardoor zeer passend in deze omgeving. Ook na de herinrichting zullen bomen van de eerste grootte met een dergelijke sfeer worden opgenomen.

Aansluiting op bestaande situatie.

Voorliggend profiel zal toegepast worden vanaf de Prinsenbrug tot aan de Zaanenstraat. Om een vloeiende overgang naar de bestaande wandelboulevard tot stand te brengen zal ook op de boulevard de materialisatie van het nieuwe profiel worden toegepast. Hetzelfde geldt voor de wandelmogelijkheid langs het Spaarne aan de zuidkant van het project Land in Zicht.



Om de kade langs het water een authentieke uitstraling te geven, kunnen de kinderkoppen die nu op de kade aanwezig worden hergebruikt. Een strook afgevlakte kinderkoppen kan zorgen voor een goede begaanbaarheid voor rolstoelen, kinderwagen e.d..

huidige situatie ter hoogte van het havenkantoor



28

impressie toekomstige situatie



Bomen

In verband met de vervanging van de kadewand langs het Spaarne zullen de bestaande bomen (32 stuks) niet gehandhaafd kunnen blijven. Na vernieuwing van de kade zullen bij de herinrichting van de Spaarndamseweg minimaal 32 bomen van de eerste grootte worden teruggeplant. De groeiplaats van de huidige bomen langs de kade is verre van ideaal. In het nieuwe maaiveldontwerp kunnen plantvakken worden opgenomen die geschikt zijn voor bomen van de eerste grootte, zodat de bomen op termijn tot volle wasdom kunnen komen.

Woonboten

Om het geschetste profiel over het gehele traject door te voeren zullen maatregelen moeten worden genomen tegen het privé gebruik van de oever ter hoogte van de woonschepen tegenover de Zaanenstraat.

Tegenover sommige zijstraten komen steigers langs de kade. Hierop is het water van het Spaarne goed bleefbaar.



Ambtelijk betrokkenen:**BOR/OGV:**

Gert Hartog, Josselin Bakker, Niels van Esterik

Ingenieursbureau:

Rob Aben

Stedenbouw en Ontwerp:

Jan Dekker, Eugen Toma, Geeke van Doornen, Marian Bankras

Verkeer en Vervoer:

Johan Sulman

Raadsstuk (in te vullen door griffie)
B&W datum (in te vullen door griffie)
Sector/afdeling Wijkzaken, afd. OGV
Registratienummer WZ/OGV 2008/75876

Onderwerp: Uitvoeringskrediet voor uitwerken ruimtelijk-functieel programma van eisen “Beeldplan Spaarndamseweg” tot VO/DO

1 Inhoud van het voorstel

Het Beeldplan Spaarndamseweg geeft een ruimtelijk kader waarbinnen de nieuwe inrichting vorm kan worden gegeven. Het geeft kaders voor materialen, profielen, details en objecten, waarmee bij ontwerp, inrichting, uitvoering en beheer in de wijk rekening gehouden moet worden. Bestaand facetbeleid wordt daarbij gerespecteerd, maar wel worden de voorstellen zo gedaan dat een integrale kwaliteit wordt bereikt. Het einddoel is een openbare ruimte van goede kwaliteit, die duurzaam is te beheren en afgestemd is op het gebruik, de stedenbouwkundige en de historische context. Met voorliggende raadsstuk wordt de raad voorgesteld een voorbereidingskrediet van € 130.000,- beschikbaar te stellen, voor het opstellen van een voorlopig- en definitief ontwerp, inclusief de bijkomende voorbereidingswerkzaamheden. Dit krediet past binnen het restant van dit IP-nummer 61.48.

2 Aanleiding + fase van besluitvorming

Op 8 april 2008 heeft het college de Kansenskaart watertoerisme Haarlem (STZ/EC/2008/51579) vastgesteld, voor het Spaarne en andere Haarlemse vaarwegen. Ook heeft het college op 13 mei 2008 de Ontwerp gebiedsvisie Spaarndamseweg en omgeving (STZ/RP/2008/75304) vastgesteld. Deze dient als opmaat naar een nieuw bestemmingsplan voor dit gebied. Daarnaast hebben wij op 22 mei 2008 het Uitvoeringskrediet vervangen walmuur en aanleg bergbezinkbassin Spaarndamseweg (WZ/OGV/2008/17085) beschikbaar gesteld. In combinatie met een nieuwe walmuur langs de Spaarndamseweg ontstaat de mogelijkheid om de walkant van het Noorder Buiten Spaarne voor het watertoerisme in te richten. Alle bovengenoemde visies en werken voor, in en langs de Spaarndamseweg zijn op elkaar afgestemd. In de komende periode wordt het beeldplan uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp voor de herinrichting van de Spaarndamseweg. Dit is reden om nu het voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen.

3 Financiële paragraaf

Voor het voorbereidingskrediet is dekking opgenomen in het Investeringsplan 2008-2013.

4 Participatie / communicatie

De uitwerking van het beeldplan tot voorlopig ontwerp vindt plaats d.m.v. een participatief proces, in samenwerking met de direct betrokken bewoners, ondernemers en overige belanghebbenden.

5 Planning

De uitwerking van het beeldplan tot een voorlopig ontwerp voor de herinrichting vindt plaats in het 4^e kwartaal van 2008.

Wij stellen de raad voor:

1. een voorbereidingkrediet te verlenen van € 130.000,- (IP 61.48) voor het opstellen van een voorlopig- en definitief ontwerp voor de herinrichting van de Spaarndamseweg, inclusief de bijkomende voorbereidingswerkzaamheden.

De secretaris

De burgemeester

Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

1. een voorbereidingkrediet te verlenen van € 130.000,- (IP 61.48) voor het opstellen van een voorlopig- en definitief ontwerp voor de herinrichting van de Spaarndamseweg, inclusief de bijkomende voorbereidingswerkzaamheden.

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

De griffier

De voorzitter