

Gemeente Haarlem • Hoofdafdeling Stadszaken • Afdeling Ruimtelijk beleid

Drijfriemenfabriek

*Stedenbouwkundig kader voor de herontwikkeling van de Drijfriemenfabriek
21 oktober 2016*

'Parel van de Spaarnesprong'



Inhoudsopgave

| | |
|--|-----------|
| Inleiding | 4 |
| Bestaande Onderzoeken | 6 |
| Beleid en visies | 8 |
| Visie | 12 |
| Algemene uitgangspunten | 16 |
| Massastudie | 20 |
| Ruimtelijke randvoorwaarden | 22 |
| Relatie oudbouw en nieuwbouw | 24 |
| Functionele uitgangspunten | 26 |
| Duurzaamheid | 27 |
| Vorbehouden | 28 |
| Bijlage: Haalbaarheidsonderzoek Drijfriemenfabriek (DOOK, 2010) | |

Inleiding

De grond en de opstallen van de voormalige Drijfriemenfabriek zijn in eigendom van de gemeente Haarlem. Het object ligt geïsoleerd langs de spoorlijn en de Oudeweg. Het gebouw en de terreinen worden nu gebruikt als tijdelijke horecalocatie met een stadsstrand. Ook zijn er ateliers, werkruimtes en muziekstudio's gevestigd. Het complex maakt deel uit van de vastgoedportefeuille die de gemeente wil verkopen. Om potentiële kopers te kunnen voorzien van een kader waarbinnen de het terrein ontwikkeld kan worden na de verkoop, wordt dit Stedenbouwkundig kader opgesteld. Daarin worden ruimtelijke en functionele randvoorwaarden van de gemeente ten aanzien van het terrein opgesteld.

Uit de inventarisatie van de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan Papetorenvest blijkt dat de planologische ruimte voldoende is om de locatie en het Dantumaterrein dat aan de overzijde van de Harmenjansweg ligt, te kunnen ontwikkelen. Voor het uitwerkingsgebied is een gezamenlijke planologische ruimte bepaald. Ten aanzien van specifieke functies, zoals bijvoorbeeld horeca, is deze ruimte beperkt. De opgave is om met het oog op de ruimtelijke kwaliteit te bezien welke ontwikkelingsmogelijkheden geboden kunnen worden. Qua bouwmassa betekent dat hoogstwaarschijnlijk een inperking van de uitwerkingsregels. In het ruimtelijk onderzoek naar de Drijfriemenfabriek zal dus ook gekeken worden naar de mogelijke bouwmassa op het Dantuma terrein. De locaties hebben een sterke onderlinge afhankelijkheid. Niet alleen ruimtelijk, maar ook omdat ze tezamen het sluitstuk vormen van het uitwerkingsgebied van het huidige bestemmingsplan Papetorenvest.





Bestaande Onderzoeken

Er bestaat al een aantal studies naar de locatie. Deze verschillen van aard en status. De bevindingen hiervan zullen benut worden

Het betreft:

- Haalbaarheidsonderzoek Drijfriemenfabriek (DOOK, 2010)
- Studie “Innovatieve Herbestemming Drijfriemenfabriek” (2011)
- Herbestemming Drijfriemenfabriek (Stadsherstel, 2011)
- div. studies van WEarchitects (2010)

Daarnaast worden de uitgangspunten uit de volgende beleidskaders verwerkt waar nodig:

- Ontwikkelingsvisie Haarlem Oost (2014)
- Masterplan Spoorzone (2002)
- Bestemmingsplan Papentorenvest (2011)
- Gebiedsvisie Oostradiaal (2010)
- Nota Ruimtelijke Kwaliteit

Haalbaarheidsonderzoek Drijfriemenfabriek - DOOK erfgoedwerk (2010)

Dit onderzoek is een verkenning naar de mogelijkheden voor het bestaande gebouw en tevens een waardestelling van het monument. De bouwkundige staat is geïnventariseerd, waarbij kennis genomen van het Bouwkundig Inspectierapport van de Monumentenwacht van juni 2010. Een gebouwbeschrijving en bouwhistorische verkenning is gedaan t.b.v. plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst en de waardestelling. Daarbij is een restauratievisie voor de fabriek opgesteld. Het rapport gaat beknopt in op de locatiemarkers. Vooral aangaande het bestaande gebouw vormt dit document een goed uitgangspunt voor restauratie en herontwikkeling.

De belangrijkste conclusies zijn t.a.v. het gebouw zelf zijn:

- Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is de fabriek een belangwekkend monument in Haarlem. Het is het enige kleine bedrijfsgebouw in het gebied, dat in relatief gave staat is overgebleven.
- Diverse architectonische elementen, zoals het gebruik van houten onderslagbalken, houten standvinken en gietijzeren kolommen de ontwikkeling in de industriële bouw in de 19de eeuw.
- In architectonische zin zijn in ieder geval van belang om te behouden:
 - de bouwmassa, waarvan de lengte-as en de plaatsing van twee volumes achter elkaar.
 - de constructiewijze, waarbij onderslagbalken en stalen kolommen toegepast zijn.
 - functiegerelateerde architectonische kenmerken als laaddeuren, ventilatieluiken, hijsbalk, kraanbaan en aandrijfassen.
 - stijlelementen zoals de stalen ramen met verblendstenen ontlastingsbogen erboven en de sierankers.
 - de gelaagdheid van het gebouw
- In bouwhistorische zin zijn in ieder geval van belang om te behouden:
 - de IJsbrandpannen
 - de afwerking van de goten met zinken leien
 - de gietijzeren kolommen
 - de tussenmuur in het oudere bouwdeel
 - het gebruik van verblendstenen
 - de muuropschriften

- de bouwkundige staat van het casco is matig tot redelijk. De onderhoudstoestand van het gebouw is slecht. De draagconstructie is redelijk. De buitenmuren zijn in matige staat. Om de drijfriemenfabriek geschikt te maken voor een nieuwe functie is een spoedige restauratie noodzakelijk.
- bij herstel en vervanging moet hetzelfde materiaal gebruikt worden. Afwijken hiervan kan alleen als er een gemotiveerde afweging aan ten grondslag ligt

De belangrijkste conclusies zijn t.a.v. de locatie zijn:

- openheid en zichtbaarheid creëren, door de groenzone langs de Oudeweg te verkleinen
- de relatie van het gebouw met het water versterken
- de locatie beter bereikbaar maken door deze onderdeel te maken van een langzaamverkeerroute langs het Spaarne door de Droste boulevard onder de Oudeweg door te verlengen
- dominant is de sterke as haaks op het Spaarne, evenwijdig aan het spoor en de Oudeweg die in het interieur eveneens duidelijk waarneembaar is. Eventuele nieuwbouw dient de as-werking haaks op het Spaarne te ondersteunen
- gebouw is sterk op de zuidwestzijde georiënteerd. De relatie met het terrein aan de zuidwestzijde moet behouden blijven
- het terrein dient een open plek te blijven waar functies kunnen plaatsvinden die aansluiten bij het gebruik van de fabriek.
- het terrein opdelen in kleine stukken of geheel inrichten als parkeerterrein is niet wenselijk
- de locatie aantrekkelijk te maken door een bestemming te kiezen die publiek trekt en/of bedrijvigheid genereert

De belangrijkste conclusies zijn t.a.v. nieuwbouw zijn:

- Om de voormalig fabriek geschikt te maken voor een nieuwe functie kan blijken dat nieuwbouw gewenst of zelfs noodzakelijk is.
- De nieuwbouw mag niet overheersend zijn in schaal, vorm en materialisatie.
- Nieuwbouw mag de huidige historisch relaties (zoals terrein-gebouw en gebouw-water) niet verstoren, maar respecteert en ondersteunt deze.

Herbestemming Drijfriemenfabriek - Stadsherstel (2011)

Op basis van het haalbaarheidsonderzoek van DOOK heeft Stadsherstel een voorstel gedaan voor herbestemming. Het concept dat naar mening van Stadsherstel het beste past binnen de biotoop van het object is een recreatief multifunctioneel object, waarbij het omliggende terrein gebruikt kan worden als stadsstrand, terras.

Algemeen toepasbare voorstellen betreffen:

- De langwerpige bebouwing langs het spoor (in dit voorstel fietsenstalling)
- Het vrijmaken van onderbeplanting en het maken van openbare ruimte aan zijde Oudeweg, met behoud van bomen
- Een boardwalk aan het Spaarne richting Drosteterrein
- Beperkt parkeren voor auto's.

Studie "Innovatieve Herbestemming Drijfriemenfabriek" (2011)

Deze studie van studenten Bouwtechnische bedrijfskunde HvA concludeert o.a. het volgende.

- De Drijfriemenfabriek zal moeten gaan fungeren als stepping-stone tussen de binnenstad, Scheepmakerskwartier en de Nieuwe Energie. Dit betekent dat de trek van mensen van de binnenstad
- De Drijfriemenfabriek kan een meerwaarde leveren aan het gebied, mits het een publiektrekkende functie wordt die zorgt voor levendigheid.
- Uit de visies van de stakeholders komt duidelijk naar voren dat de voorkeur gaat naar een horeca functie.
- Een horecavoorziening dat (deels) gericht is op het water is een succesfactor.

Studies van WE architects (2010)

De ontwikkelingsstudies van WeArchitects bevatten het volgende

- Boardwalk langs Spaarne
- Relatie tussen gebouw en water wordt hersteld via een terras
- Diverse aan- en opbouwvarianten die ondergeschikt zijn aan het bestaande gebouw
- Aanpassing oeverlijn: glooiend

Beleid en visies

Masterplan Spoorzone (2002)

Het masterplan Spoorzone zet in op de Spaarnesprong Vooral in het Spaarne Centrum direct aan de overzijde van het Spaarne, is een goede en op de binnenstad afgestemde programmamix nodig. Het moet een gebied worden met een aantrekkingskracht vanuit het centrum, zonder daarmee te concurreren; het dient aanvullend en ondersteunend zijn. De Spaarnesprong biedt unieke kansen om de rivier en het centrum, het 'goud en zilver' van de stad, samen te smeden tot een sieraad. Er kan zowel een goede functiemix als een aantal belangrijke ruimtelijke maatregelen gerealiseerd worden:

- het betrekken van de rivier in de stad als identiteitsdrager, als beeldmerk en als openbare ruimte; Daarnaast wordt voorzien in een nieuwe fietsroute over de Harmenjansweg naar Nieuwe Energie, waardoor een snelle verbinding ontstaat tussen Nieuwe Energie en de historische binnenstad. Langs de oever van het Spaarne wordt een nieuwe langzaam verkeersroute die de oever van de rivier toevoegt aan de openbare ruimte van de stad voorzien.
- het maken van een nieuw stedelijk en deels ook binnenstedelijk milieu voor functies, die qua schaal en verkeersaantrekkende werking voor historische binnenstad minder geschikt zijn. Hiermee biedt de Spaarnesprong ook een uitgelezen kans om de kleinschalige historische bebouwingsstructuur van de binnenstad te beschermen;
- het invullen van de ontbrekende schakel naar het Droste terrein en Nieuwe Energie en het slechten van barrières door oost-west en noord-zuid verbindingen toe te voegen.

Gebiedsvisie Oostradiaal (2010)

De gebiedsvisie Oostradiaal laat een aantal belangrijke structuurveranderingen zien in Haarlem Oost, zoals het doortrekken van het water in de gedempte Oostersingel en het opwaarderen van de Oudeweg. Voor het overige bevat het geen concrete uitgangspunten aangaande de Drijfriemenfabriek

Ontwikkelstrategie Haarlem Oost (2014)

Het OHO geeft aan dat de herontwikkeling van de Drijfriemenfabriek, vooral als onderdeel van de 'Sprong over het Spaarne', van belang is. Aansluiting moet worden gezocht bij omliggende transformaties (Oude Dantuma, Nedtrain, Scheepsmakerskwartier). Herontwikkeling van deze plek betekent bovenal een imagoverbetering van Haarlem Oost. Uitwerking van de ontwikkelstrategie naar transformatielocaties Nieuwe Energie e.o. en bezien welke rol dit pand hierin kan spelen



Masterplan Spoorzone

Nota ruimtelijk Kwaliteit (2012)

De locatie Drijfriemenfabriek is in de nota onderdeel van “Gebied in Transformatie”. In de Beoordelingskaders Ruimtelijke kwaliteit geldt voor deze (relatief jongere) stadsdelen waar de stedelijke structuur een veranderingsproces doormaakt, zoals de Waarderpolder een ‘transformatie regio’. De gemeente stuurt hier door middel van gebiedsvisies waarin de bestaande en de nieuwe kwaliteiten van bebouwing en de openbare ruimte in samenhang met de bredere context, worden verbeeld en toetsbaar gemaakt. De lange lijnen vormen in deze stadsdelen een specifieke stedenbouwkundige ontwerpogave. Bij transformatie is duurzaamheid (waterhuishouding, materiaalkeuze etc.) een nieuwe opgave.

De locatie ligt langs de zogenaamde “Lange lijnen” van de stad. (Spaarne en Oudeweg) Deze hebben in de Beoordelingskaders Ruimtelijke kwaliteit een ‘bijzondere regio’ die uitgaat van een verscherpte aandacht voor de zichtbaarheid aan de lange lijn of op de bijzondere plek, terwijl het bouwwerk tegelijkertijd een relatie houdt met de achterliggende buurt. De overgang van bebouwing naar openbare ruimte is van groot belang, omdat de lange lijnen en bijzondere plekken en pleinen veel bezocht worden: er zijn veel ogen op gericht.

Structuurvisie (2005)

In de structuurvisie maakt de locatie juist deel uit van het centrumstedelijk gebied. De Spaarnesprong wordt gezien als een feitelijke vergoting van de binnenstad. In dit milieu zijn er intensieve en extensieve delen. Aan zowel de oostkant als de westkant van het Spaarne zijn er goede mogelijkheden voor functiemenging op gebouw- en bouwblokkniveau. Combinaties van wonen en werken versterken hier het stedelijk klimaat. Het Spaarne is een van de belangrijkste cultuurhistorische gegevens van Haarlem. Het Spaarne is met zijn oevers tevens de grootste en als zodanig samenhangende openbare ruimte in de stad. De structuurvisie refereert aan de doelen van het Spaarneplan: Op basis van die cultuurhistorische gegevens - de openbare ruimte van het Spaarne vorm te geven en de betekenis van het Spaarne te versterken. Het vergroten van het binnenstadsdomein betekent behoud van bestaande recreatieve voorzieningen in wijken en buurten en uitbreiden van de meer stedelijk recreatieve functies. Ook gaat het om beter benutten van het Spaarne en zijn oevers en versterken van recreatieve routes de stad en naar de omgeving. Dit alles met als opzet het aantrekken en ‘vasthouden’ van bezoekers. Haarlem wil toename van het aantal bezoekers uit economisch oogpunt. Ruimte hiervoor kan gevonden worden door uitbreiding van het multifunctionele binnenstadsdomein richting de oostzijde van het Spaarne.



Structuurplan

Beleid en visies

Bestemmingsplan Papentorenvest (2011)

Het geldende bestemmingsplan bevat uitwerkingsregels, die als richtlijn dienen voor de ruimtelijke en functionele randvoorwaarden van een groter gebied dan in deze notitie aan de orde is (zo valt Scheepmakerskwartier er bijvoorbeeld ook binnen). De volgende functies zijn in de doeleindenomschrijving van artikel 20 Uitwerkingengebied (U1) opgenomen:

- a. woondoeleinden
- b. woonschepenligplaats
- c. maatschappelijke doeleinden
- d. kantoren
- e. bedrijfsdoeleinden
- f. detailhandel
- g. recreatieve doeleinden
- h. horeca, tot maximaal categorie 3
- i. verkeersdoeleinden en parkeervoorzieningen
- j. railverkeer
- k. speelvoorzieningen
- l. water
- m. jachthaven
- n. erven en tuinen
- o. groenvoorzieningen

De uitwerkingsbepalingen luiden als volgt:

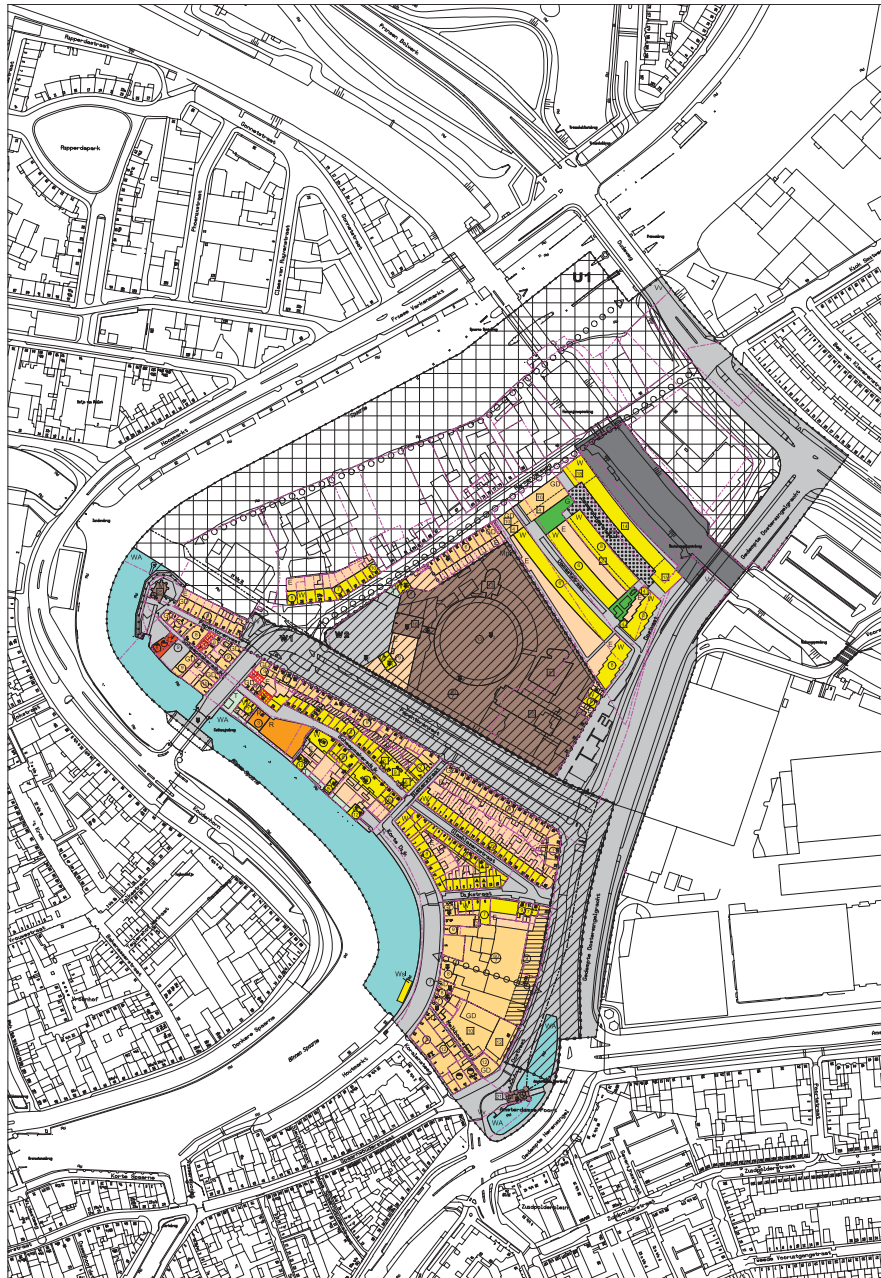
Er moet rekening gehouden worden met:

- a. inpasbaarheid in beschermd stadsgezicht;
- b. compacte dichtheid van bebouwing: hoe compact is echter de vraag;
- c. multifunctioneel karakter;
- d. beperken automobieliteit door autovrijmaken gebied en bevordering langzaam verkeer;
- e. parkeren oplossen op eigen terrein, bij voorkeur onder maaiveld;
- f. stimuleren recreatief gebruik Spaarne-oever door aantrekkelijke inrichting en het aanleggen van een voet-/fietsverbinding langs het Spaarne;
- g. realiseren kleinschalige binnenstadshaven;
- h. zicht op Bavo vanaf Harmenjansweg dient gerespecteerd te worden;
- i. zicht op de molen vanaf het Spaarne dient gerespecteerd te worden;
- j. het realiseren van een openbare speelvoorziening.

De van toepassing zijnde functionele uitwerkingsregels uit het bestemmingsplan zijn (deze gelden voor een groter gebied dan het perceel van de Drijfriemenfabriek):

- Totale programma uitwerkingsgebied bedraagt maximaal 50.000 m² aan netto vloeroppervlakte.
- Er mag maximaal 30.000 m² nette vloeroppervlak aan woningen worden gerealiseerd.
- Er moet minimaal 10.000 m² aan kantoorfuncties en/of maatschappelijke functies en/of een hotel (horecacategorie 2) worden gerealiseerd. Daarbij wordt de kanttekening gemaakt dat een grotere kantoorfunctie niet voor de hand ligt gezien de transformatieopgave van leegstaande kantoren.
- Niet meer dan 1000 m² horeca 3 (cafés, bars e.d.)
- Max. 100 ligplaatsen voor pleziervaartuigen. Daarbij wordt de kanttekening geplaatst dat dit al in een eerdere fase zit en niet bij Drijfriemenfabriek.
- Max. 1000 m² detailhandel, waarbij afzonderlijke detailhandelsvestigingen niet groter mogen zijn dan 400 m² bvo. Hierbij wordt de kanttekening gemaakt dat dit niet aansluit op het gemeentelijke detailhandelsbeleid.
- Minimaal 1000 m² bedrijvigheid.
- De milieuzoneringslijst uit de bijlage van het bestemmingsplan is van toepassing.
- In het gebied dient oppervlaktewater te worden aangelegd met een minimale oppervlakte van 15% van de toename van het verhard oppervlak van het gebied
- Aanlegsteigers zijn toegestaan.
- Diverse eisen t.a.v. routes en verbindingen.

Papentorenvest plankaart



LEGENDA

BASISKAART

- topografische gegevens en bestaande bebouwing
- kadastrale gegevens

AANDUIDINGEN

- plangrens, tevens archeologisch waardevol gebied
- bouwgrensgrens
- bouwgrensgrens
- hoogteschildgrens
- hoogteschildgrens
- maximumvloerhoogte
- maximale goetshoogte in meters
- maximale bebouwingshoogte in meters
- maximale bebouwingspercentag
- maximale goetshoogte in meters
- maximale bebouwingspercentag
- maximale bebouwingshoogte in meters
- maximumdikte in meters, gemeen vanaf te verduisterd monument
- detailbeoordel toegestaan op begane grond
- kantoor zonder kwalificatie toegestaan
- schouwambtenaren toegestaan
- horeca 1 toegestaan
- horeca 2 toegestaan
- horeca 3 toegestaan
- verduisteringsplichtgebied W1 & W2 (art. 21 & 22)
- overdekte parkeerplaats (art. 15)
- wonen begane grond niet toegestaan (art. 12)

BESTEMMINGEN

- Art. 07 Woonwoningbebouwing
- Art. 08 Tuin
- Art. 09 Erf 50% ; Erf 100%
- Art. 10 Maatschappelijke doeleinden
- Art. 11 Maatschappelijke doeleinden, parkeerplaats inrichting
- Art. 12 Gemengde doeleinden
- Art. 13 Recreatieve doeleinden
- Art. 14 Verkeersdoeleinden nabuurtweer
- Art. 15 Verkeers- en verlichtingsdoeleinden
- Art. 16 Groenvoorzieningen
- Art. 17 Water
- Art. 18 Woonwoningbebouwing, woonwoningperceel
- Art. 19 Horeca doeleinden
- Overdekte parkeerplaats (art. 15) / tevens verduisterd gebied in de natuur (bekomst noodzaak)

Perioden betreffen (t) raadsbesluit d.d. 21-10-2010 (SZ/RB/2010/123736)

RUIMTELIJK BELEID

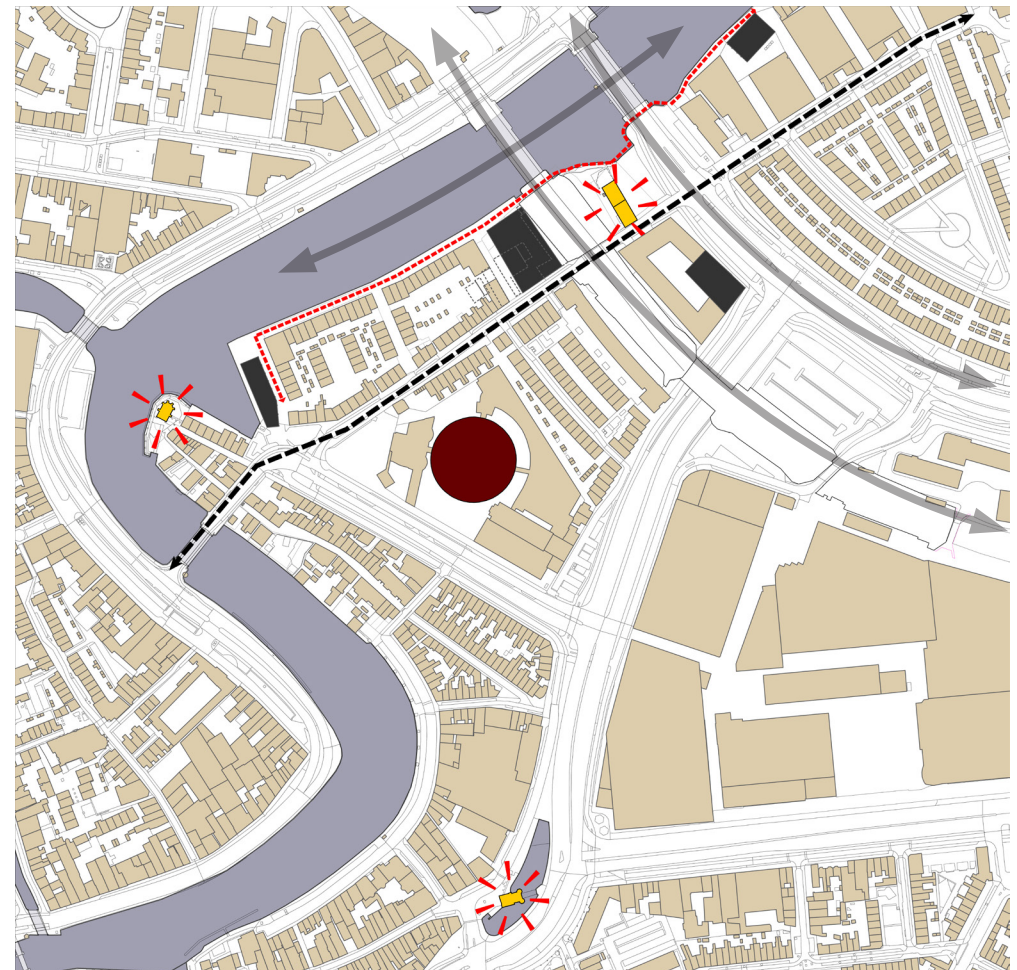
Papentorenvest

1008P005

Parel van de Spaarnesprong

Drijriemenfabriek is een stedelijke accent. Niet door zijn omvang en/of hoogte zoals de Dantumatoren en het nog te bouwen blok in de laatste fase van het Scheepsmakerskwartier. Het is een accent door zijn monumentale bouw, ligging en functie. Samen met de Amsterdamse poort en molen de Adriaan vormt het een monumentaal ijkpunt van de Spaarnesprong; een 'parel van de Spaarnesprong'. Doordat de omliggende bebouwing enige afstand houdt tot de monumenten komen deze beter tot hun recht. De eigenwijze positie die ze innemen in het stedelijk weefsel is typerend. Enige vrije ruimte rondom deze parels is dus wenselijk.

Daarbij maakt de ligging tussen een vijftal stedelijke en bovenstedelijke verbindingen (Oudeweg, Harmenjansweg, Spaarne, spoor en de nieuwe oeververbinding) het een uniek knooppunt. Deze entree- en accentfunctie moet benut worden door er een bijzondere gebouw en functie te realiseren. De huidige situatie heeft weliswaar zijn charme, vanwege de robuuste uitstraling en de informele setting maar doet niet volledig recht aan de potentiële kwaliteiten van de locatie en het gebouw. Daartoe kan een hoogwaardige symbiose van oudbouw en nieuwbouw een cruciale rol spelen.





De Nieuwe Stad Amersfoort

De Nieuwe Stad is een herontwikkelpoject in Amersfoort, in het voormalige Oliemolenkwartier. Het moet een gebied worden waar ondernemers elkaar versterken, waar gebruik boven bezit gaat, waar slimme ideeën en samenwerkingen ontstaan en waar gezamenlijk van onderop een innovatieve microstad wordt opgebouwd. De gemeente Amersfoort, ontwikkelaar en belegger Schipper Bosch en stedenbouwkundig bureau ZUS de handen ineen geslagen om samen het Oliemolenkwartier te ontwikkelen. Dit begon met de voormalige Prodentfabriek, waar inmiddels zo'n vijftig innovatieve en betrokken bedrijven zijn gevestigd. Inmiddels kijken de samenwerkende partijen naar het hele gebied en is de intentie uitgesproken om het hele Oliemolenkwartier tot De Nieuwe Stad te maken. Een gebied waarvoor op hoofdlijnen ideeën en wensen bestaan, maar waar veel ruimte is voor andere partijen om hun dromen te realiseren. Een gebied dat juist door samenwerking met anderen ontstaat.



Visie

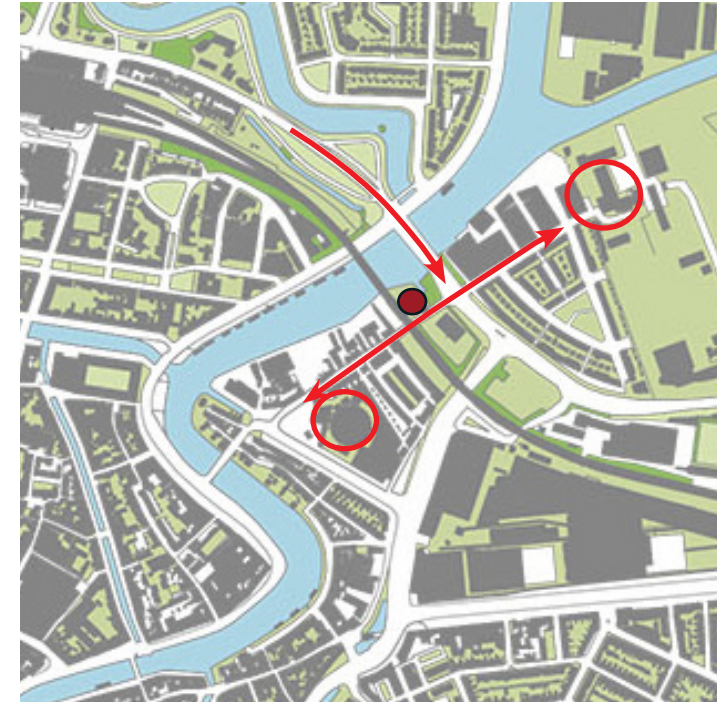
Aanjager van stedelijke ontwikkeling

In de transformatie van het gebied Spaarnesprong is de ontwikkeling van de voormalige Koepelgevangenis de grootste. Daaraan wordt een zogenaamd 'vliegwieleffect' toegedicht: een ontwikkeling die weer andere initiatieven in gang zet. Meestal gebeurt dit door een bijzondere functie te koppelen aan een bijzonder bestaand gebouw en zijn dit plekken met een creatief karakter (zie ook: Nieuwe Stad in Amersfoort en Havenkwartier in Deventer). Daarop volgen de nieuwbouwontwikkelingen (zoals bij hotel New York op de Kop van Zuid van Rotterdam en pakhuis de Zwijger op de Oostelijke Handelskade in Amsterdam).

De verkoop van de Drijfriemenfabriek loopt echter gelijk op met die van de Koepel. De nieuwe Drijfriemenfabriek kan een ondersteunend rol in dit vliegwieleffect hebben, mits de juiste combinatie van functie en ontwerp wordt gemaakt. Het kan een verbindende functie hebben tussen Koepel, Droste-terrein/ Nieuwe Energie en het station, en het kan een plek worden van waaruit het, nu nog onbeminde, deel van Haarlem geëxploreerd wordt. De verwachting is dat een goed uitgevoerd plan ook een waardevermeerderend effect heeft op de bestaande en nieuwe bebouwing in de directe omgeving, zoals aan de Harmenjansweg en Oudeweg. Op die manier betaald de ontwikkeling zich indirect terug.

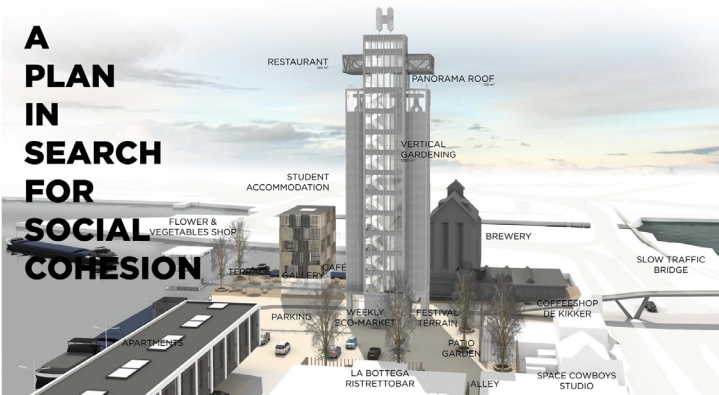
De visie op de ontwikkeling Drijfriemenfabriek kent zo de volgende algemene conclusies. Ze volgen onder andere uit bovengenoemde onderzoeken en visies.

- De Drijfriemenfabriek blijft als gebouw, locatie én functie uniek in Haarlem.
- Het is een stepping-stone in de vergroting van het centrum. Het koppelt Nieuwe Energie aan De Koepel en deze beide locaties aan het centrum.
- Het is een schakel in de route langs het Spaarne
- Het gebouw in combinatie evt. nieuwbouw wordt één van de identiteitsdragers van de Spaarnesprong: een ijkpunt op op de mental map van bewoners en bezoekers
- De ontwikkeling van het gebouw dient gekoppeld te worden aan een verbetering van openbare ruimte.
- Er wordt een nieuwe plek voor de stad gemaakt aan het Spaarne
- De locatie dient het Spaarne zowel vanuit de openbare als particuliere ruimte te ontsluiten
- Functie en gebouw dienen een wederzijdse meerwaarde te hebben. Een bijzonder gebouw verdient een bijzonder functie en vice versa



Havenkwartier Deventer

A PLAN IN SEARCH FOR SOCIAL COHESION



Het Havenkwartier is een gebied waarin industrieel erfgoed, creatieve ondernemers, kunst en cultuur, horeca, bouwen en wonen gecombineerd worden met een nog werkzame haven. Het Havenkwartier is synoniem aan experiment, pionieren en ruimte voor ideeën. Naast de inwoners (waaronder ruim 90 ondernemers en organisaties) vinden er vele publieks-activiteiten plaats, in allerlei culturele disciplines. Doordat er gekozen is voor een uniek bestemmingsplan, is er volop ruimte voor initiatieven, zowel tijdelijk als semipermanent.



DRU Cultuurfabriek Ulf



De DRU Cultuurfabriek in Ulf is de centrale ontmoetingsplaats voor culturele en creatieve activiteiten en inspirerende bijeenkomsten in de gemeente Oude IJsselstreek. In dit nieuwe cultuurcomplex bevinden zich een theaterzaal, een poppodium, een grand café en een breed scala aan vergaderruimtes waarin de overblijfselen uit het industriële verleden nog tastbaar aanwezig zijn. Op deze unieke locatie biedt de DRU Cultuurfabriek ook nog ruimte aan diverse partners uit onder andere de gemeente Oude IJsselstreek, waaronder een muzikschool, galerie, bibliotheek en Turks cultureel centrum. Voor regionale verenigingen is de DRU Cultuurfabriek de huiskamer voor hun verenigingsactiviteiten.



Pakhuis de Zwijger Amsterdam

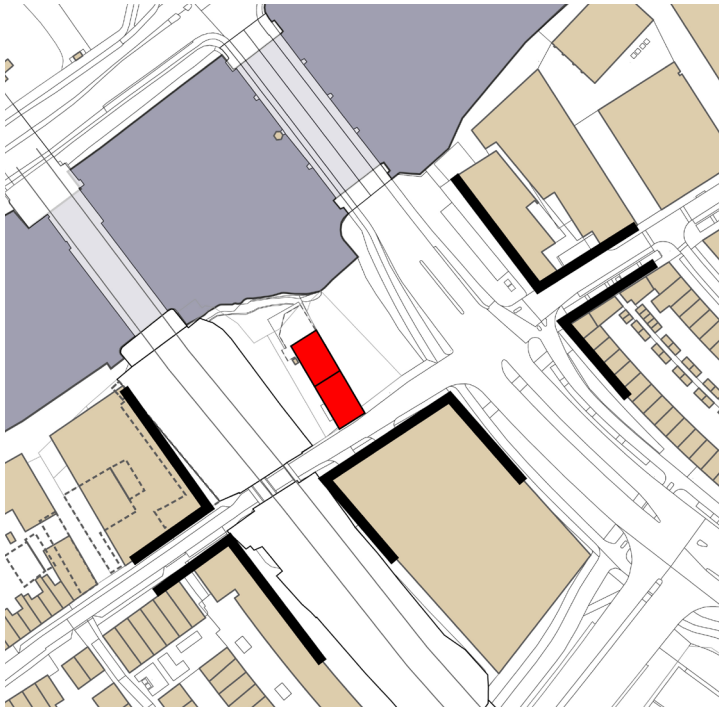
De creatieve en innovatieve aanpak van de transitie naar een duurzame samenleving is het handelsmerk geworden van Pakhuis de Zwijger. Het voormalig koelpakhuis fungeert als thuishaven voor de creatieve industrie en voor mensen die op hun eigen manier de stad maken tot wat zij is. Het doel is daarbij altijd: informeren, inspireren en creëren. In het pand bevinden zich niet alleen de zalen waarin de programma's plaatsvinden. Er is ook een eetcafé op de begane grond en op andere verdiepingen zijn diverse organisaties gehuisvest die op enige manier met het onderwerp te maken hebben.



Ruimtelijke uitgangspunten

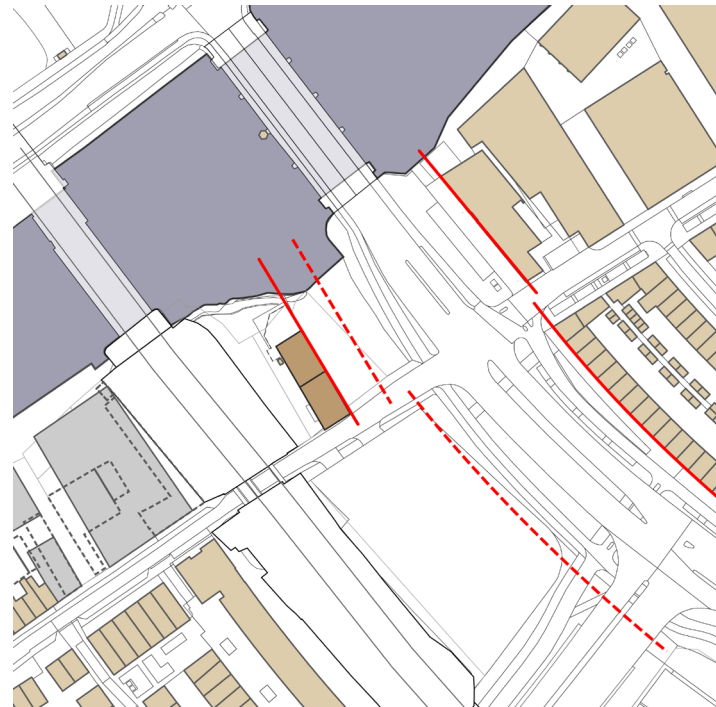
Positie in stedelijk grid

In het streven de uniciteit van het gebouw en de plek te behouden en optimaal te benutten, mag het bouwvolume zich onttrekken aan het stedelijk grid. Het hoeft dus niet gelid van omliggende rooilijnen staan. Het staat vrij in de ruimte waardoor het zijn eigenwijze architectuur en functie ondersteunt. De vrije ruimte rondom biedt daarbij kansen om een relatie aan te gaan met de openbare ruimte.



Rooilijnen

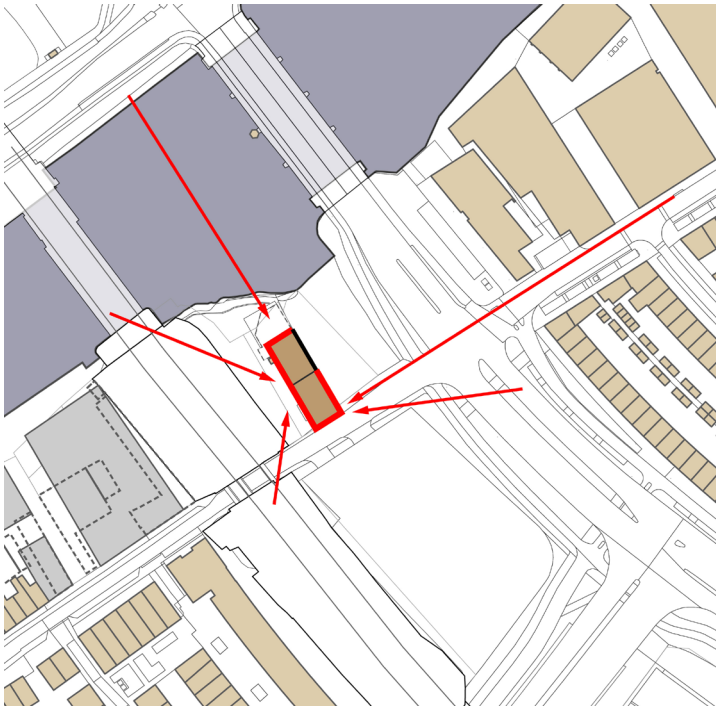
De rooilijnen aan de overzijde van de Oudeweg lopen niet geheel door. Er is een verspringing ter plaatse van de Harmenjansweg. Naar de Drostekade toe verbreedt het profiel om plaats te maken voor de brug. Dat principe kan aan de zijde van de Dantuma en de Drijfriemenfabriek overgenomen worden. Door de verbreding wordt het mogelijk om deze plek openbaar te houden.



Uitgangspunten

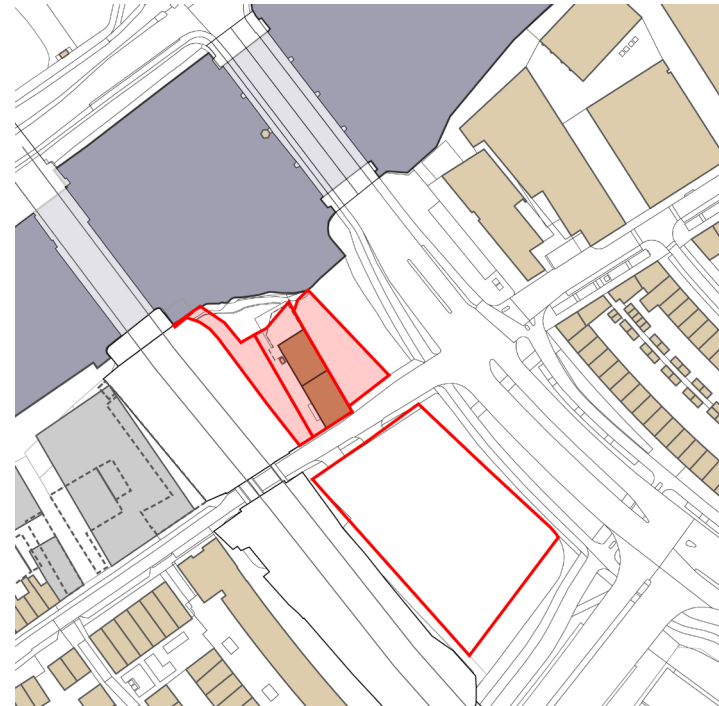
Zichtbaarheid

De herkenbaarheid als icoon van de stad dient ondersteund te worden door de zichtbaarheid van het gebouw. Nu is het alleen vanuit de trein zichtbaar en van de andere zijden is het gebouw verscholen. Uitgangspunt is dan ook de zichtbaarheid vanaf het spoor te behouden en vanaf andere punten te vergroten. De noordoostelijke gevel van het lagere bouwdeel heeft een geslotener en eenvoudiger karakter dan de andere. Dit vormt aanleiding om in de nieuwbouw verschillend om te gaan met deze twee gevels. Aan de zijde van het spoor is lage of korte bebouwing tegen het spoortalud denkbaar.



Percelen

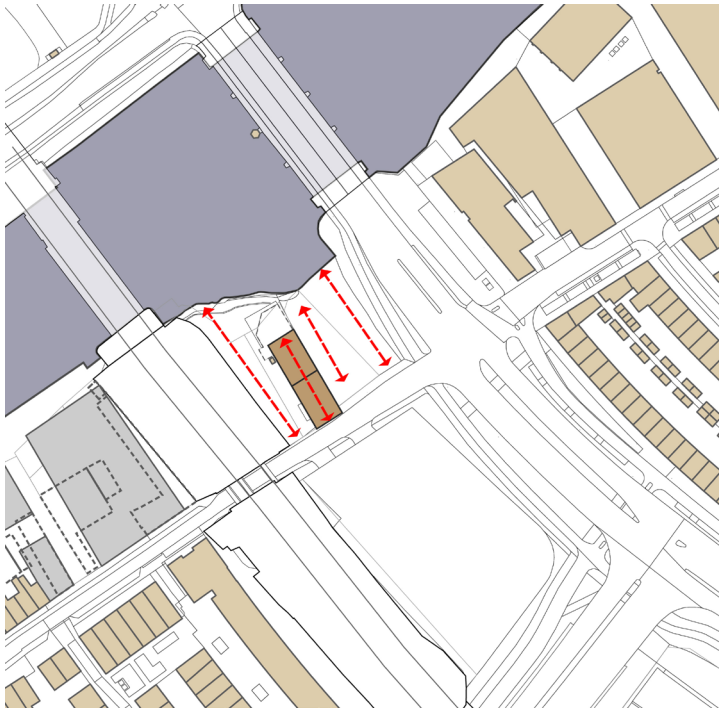
De perceelsgrenzen volgen niet volledig de geprojecteerde rooilijnen, maar wijken richting het Spaarne steeds verder van de Oudeweg af. De ligging van de bebouwing binnen de perceelsgrenzen is niet heilig maar er wordt wel rekening mee gehouden dat het Dantumaterrein wel conform deze grenzen wordt bebouwd.



Ruimtelijke uitgangspunten

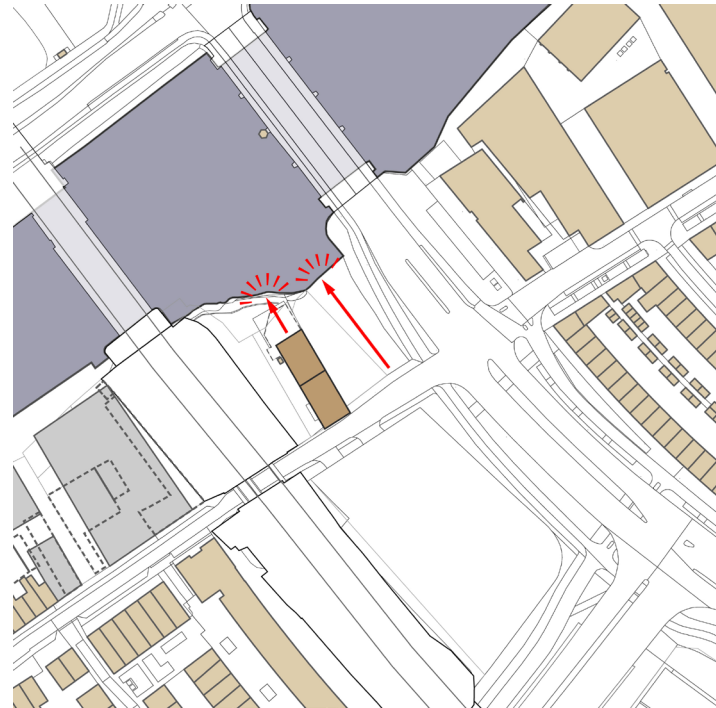
As-werking

Het verleden als watergebonden bedrijfsbebouwing blijft afleesbaar door de as-werking haaks op het Spaarne te versterken. Dat principe ligt ook ten grondslag aan de bebouwing op het Droste-terrein. Dat betekent dat open en bebouwde delen in de lengte richting haaks op de oever staan en onderling min of meer parallel.



Relatie met water

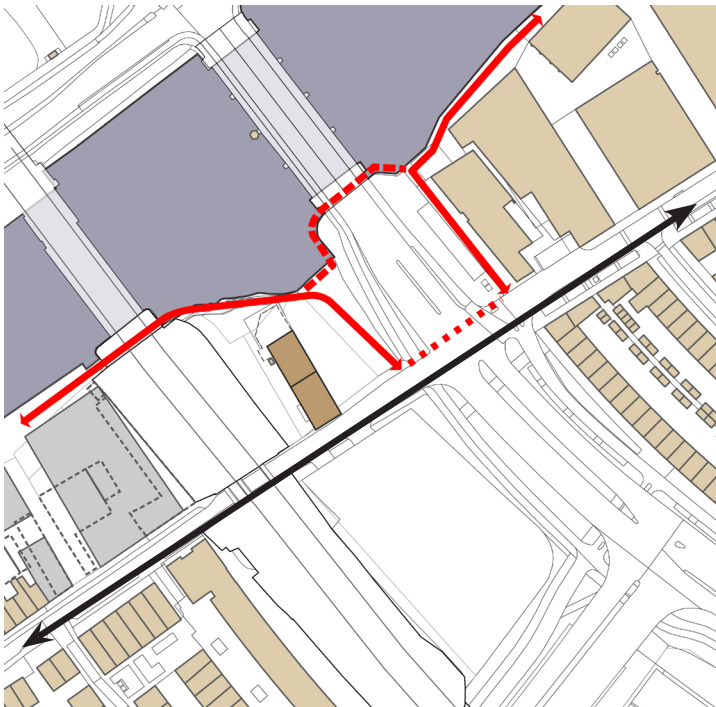
De ruimte ten noordoosten van de Drijfriemenfabriek dient niet alleen als schakel in de oeververbinding maar ook om vanuit de Oudeweg het contact te zoeken met het Spaarne in visuele én functionele zin. De relatie tussen water en het bestaande Drijfriemengebouw zelf zal verbeterd worden door bestaande uitbouwen te verwijderen en het gebouw functioneel te oriënteren op de oever. Deze ruimte zal dus deels openbaar moeten worden.



Uitgangspunten

Oeververbinding

De ambitie om een langzaam verkeersroute langs het Spaarne te realiseren zal bij het Drijfriementerrein vertaald dienen te worden in een openbare oever. De route wordt doorgezet onder de spoorbrug richting Scheepmakerskwartier. In de toekomst moet blijken of de route ook richting Drostekade kan worden doorgezet. Tot dat moment buigt de route naar binnen naar de oversteekplaats over de Oudeweg bij de Harmenjansweg. Zo kan alsnog de Drostekade bereikt worden. De Harmenjansweg blijft hoofdfietsroute, dus kan de oeververbinding volstaan met voetgangers, waardoor het realiseren van deze verbinding haalbaarder wordt.



Monumentale bomen

Monumentale bomen dienen in principe behouden te worden. Op het perceel ten noordoosten staan alle monumentale bomen aan de rand van de Oudeweg. Dat biedt de mogelijkheid om tussen deze bomen en het bestaande gebouw nieuwbouw te realiseren. Daarbij moet wel rekening gehouden worden met de kruinprojectie. De maximale bebouwingsmogelijkheid kan beperkt of vergroot worden door de conclusies uit de bomeninventarisatie.



Massastudie

Om de bebouwingmogelijkheden te analyseren is een massastudie verricht. Hierin is het naastliggende Dantumaterrein meegenomen om de onderlinge verhoudingen te kunnen bekijken. De beelden moeten niet gezien worden als varianten maar als stappen in een studie om tot een goede massa te komen.

stap 1. Maximale benutting uitwerkingsregels

Dit verbeeldt de volledige invulling van de kavels conform de maximale bouwhoogtes van de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan, te weten 24 meter. Dit levert geen wenselijke situatie doordat de nieuwbouw de oudbouw volledig domineert en grotendeels aan het zicht onttrekt. Ook met het iets verlagen van het gebouw blijft door het totale volume een ongebalanceerde situatie bestaan die geen recht doet aan het monumentale gebouw.

stap 2. Gedifferentieerde bouwhoogtes

De bouwvolumes worden gedifferentieerd. Aan de Oudeweg neemt de hoogte getrapt af, richting het Spaarne: 18 - 12 - 9. Aan het spoor kent het Dantumaterrein een volume van 12 meter hoog. Op het Drijfriemterrein worden de volumes kleiner om te voldoen aan de gestelde uitgangspunten: een grotere zichtbaarheid, as-werking, meer ruimte rondom en lagere volumes. Langs het talud kan een langwerpige laag of kort volume komen, waardoor het gebouw goed zichtbaar blijft vanuit de trein.

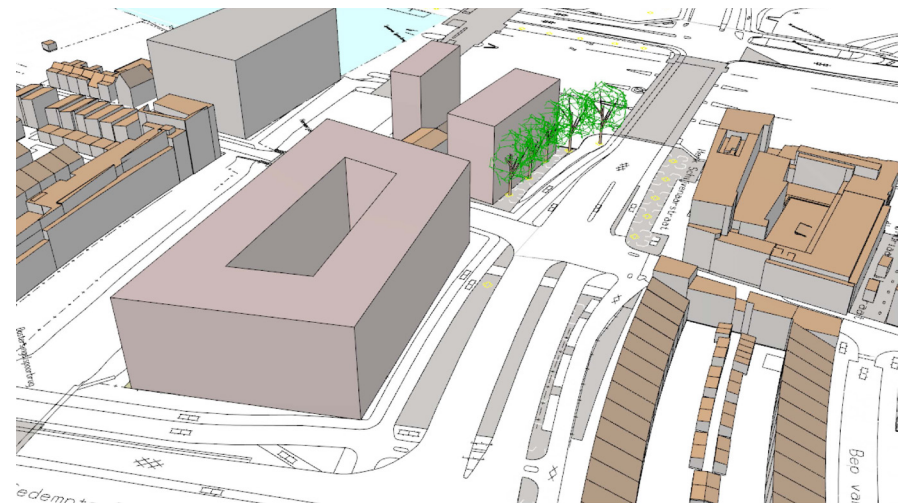
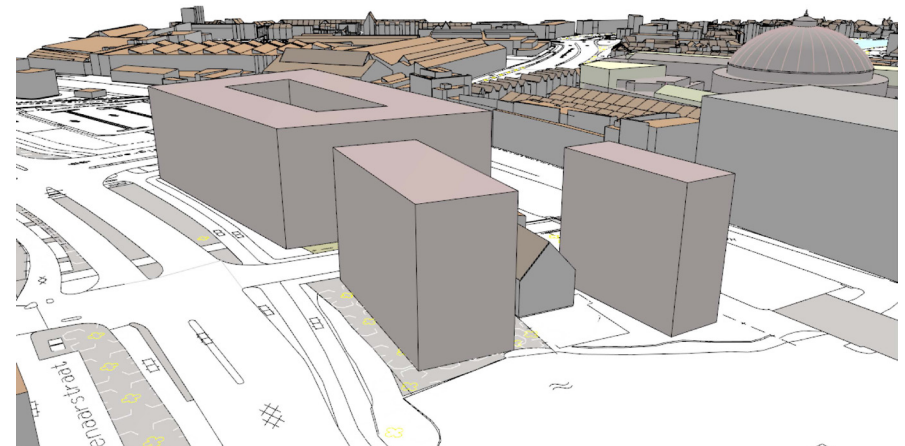
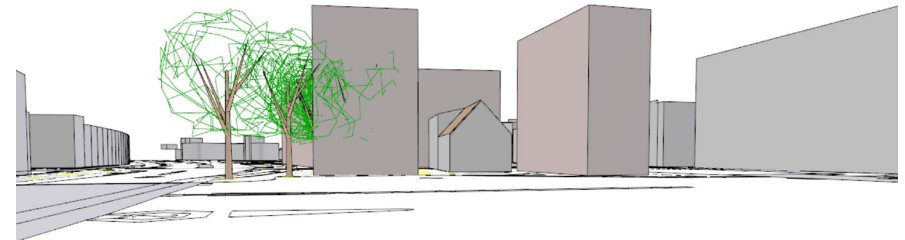
stap 3. Optimalisatie

Op de hoek van Oudeweg en Gedempte Oostersingel kan het volume de maximale hoogte van 24 meter bereiken vanwege de overmaat in de openbare ruimte en bij wijze van stedelijk accent in de bocht van de Oudeweg. De rest van het Dantumablock kent een hoogte van 12 meter. Op het Drijfriemterrein zelf wordt de aanbouw gerealiseerd in een gebouw met kap: 6 goothoogte, 12 nokhoogte om aansluiting te zoeken bij de het bestaande volume. De bebouwing langs het spoor kent een hoogte van 4,5 meter. Dit biedt een gebalanceerd beeld.

Conclusie

Op basis van de m³ bouwmasa van stap 3 wordt voor de bebouwbare locaties een max. volume in m³ (kubieke meters), een max. grondvlak en een maximale bouwhoogte bepaald. Daardoor bestaat er voor het ontwerp flexibiliteit, kan het volume beter toegespitst worden op de functie, maar blijven kwalitatieve eisen, zoals de zichtbaarheid en de as-werking, gelden. Uit eindelijk te bebouwen massa kan dus wel een andere vorm hebben dan die in stap 3.

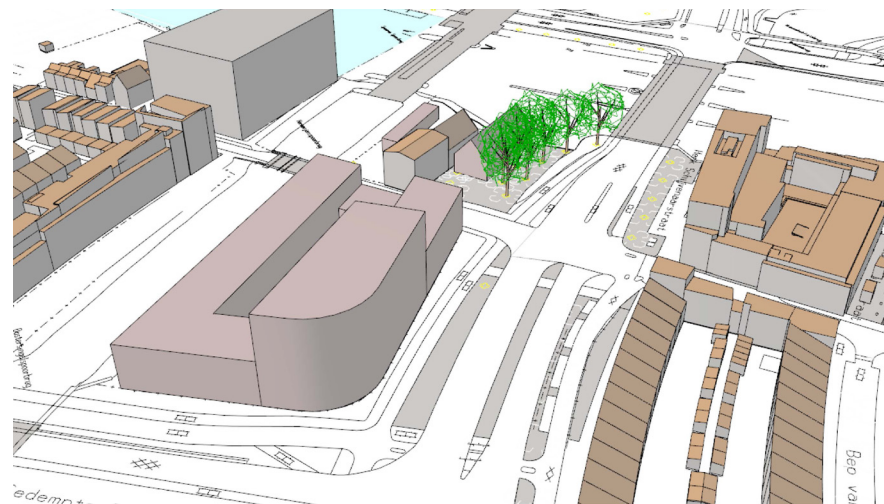
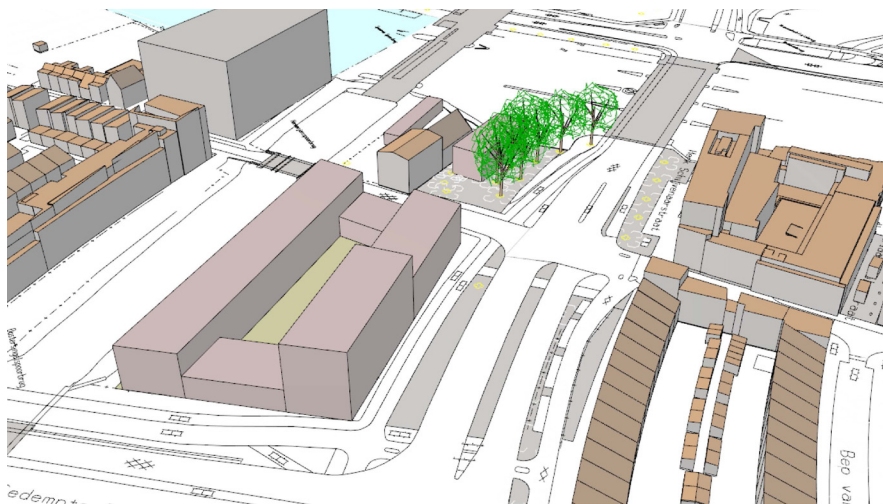
stap 1. Maximale benutting uitwerkingsregels



stap 2. Differentiatie bouwhoogtes



stap 3. Optimalisatie



NB: Bovenstaande beelden moeten niet gezien worden als varianten maar als studie om tot een goede massa te komen. Er kunnen geen rechten aan ontleend worden.

Ruimtelijke randvoorwaarden

Onderstaande randvoorwaarden refereren aan de verschillende onderdelen van de locatie zoals ze zijn aangeduid op de bouwenvelop.

A. Bestaande gebouw

Ten aanzien van de transformatie en restauratie van het bestaande gebouw zijn de uitgangspunten uit het rapport van DOOK leidend. Het betreft niet alleen de punten die in dit Stedenbouwkundig Kader zijn herhaald, maar alle in het rapport vernoemde punten die de oudbouw betreffen. De oostgevel dient deels zichtbaar te blijven vanaf de openbare ruimte. In alle gevallen dient het volledige bouwvolume afleesbaar te blijven.

B. Locatie voor nieuwbouw

- Nieuwbouw WEL mogelijk MITS rekening houdend met o.a. Bomeninventarisatie, Ecologische Quickscan (Vleermuizen), K&L-strook
- max. 75% van oppervlak bebouwd
- max. afmeting bouwenvelop: 2300 m³ (kubieke meter)
- max. bouwhoogte: 13 meter
- openbare voetgangersdoorgang van minimaal 7 meter breedte tussen Spaarne en Oudeweg (tussen vlak D en vlak F)
- opzet gebouw dient qua vorm de as-werking van totale complex te behouden
- het bouwdeel dient naar de openbare ruimte een voldoende open karakter hebben en/of een functionele relatie mee aan te gaan
- de verbinding met de oudbouw dient niet overmatig te afbreuk te doen aan de gevel daarvan en dient reversibel te zijn
- de oostgevel van de oudbouw dient afleesbaar te zijn vanaf Oudeweg

C. Locatie voor bijgebouwen

- max. 50% van oppervlak bebouwd
- max. afmeting bouwenvelop: 800 m³ (kubieke meter)
- max. bouwhoogte: 7 meter
- min. afstand tot bestaande gebouw (vlak A): 7 meter
- opzet bouwdeel dient qua opzet en vorm de as-werking te ondersteunen
- het bouwdeel dient richting de oudbouw een voldoende open te zijn
- max. 50% van bebouwing en begane grond is in gebruik voor gesloten functies als opslag, (fiets-)parkeren, bergingen e.d.
- het gebouw mag opgedeeld worden in zelfstandige eenheden
- rekening dient te worden gehouden met een evt. uitbreiding van het spoor en/of fietssnelweg, door uit te gaan van tijdelijkheid/ aanpasbaarheid van bebouwing, zonder af te doen op de kwaliteit van de vormgeving

D. Openbare ruimte

- behouden monumentale bomen
- verwijderen onderbeplanting
- zichtbaarheid van gebouw onder de kruin van bomen maximaliseren
- openbare voetgangers verbinding naar en langs oever (van minimaal 7 m.)
- hoogwaardige inrichting conform HIOR
- mogelijkheid behouden verbinding de verlengen naar Droste terrein
- Nieuwbouw NIET mogelijk TENZIJ monumentale bomen van slechte kwaliteit zijn en om die redenen gekapt moeten worden. In dat geval mag nieuwbouw vlak B uitgebreid worden in vlak D met behoud van de voorwaarden genoemd onder B en D.

E. Eigen terrein – open

- niet te bebouwen
- terrein is onderdeel van het gebruik en exploitatie van de bebouwing
- minimaal 30% van het terrein dient een semi-openbaar of openbaar karakter te hebben, zoals een terras.
- afsluiting middels een hoogwaardig vormgegeven erfscheiding is mogelijk
- het dient een open relatie te hebben met de openbare ruimte met Spaarne in visuele en functionele zin
- geschikt voor gebruik als terras

F. Oeververbinding

- openbare voetgangersroute tussen Spoorburg en Oudeweg (vlak D)
- verwijderen onderbeplanting en obstakels
- openbare voetgangers verbinding naar en langs oever
- hoogwaardige inrichting conform HIOR en aansluiten op inrichting Scheepsmakerskwartier
- afstand oever tot bebouwing minimaal 7 meter

G. Water

- realiseren ligplaats voor tijdelijk afmeren, deel van recreatieve waterroute
- in combinatie met watertoets kan onderzocht worden of hier een strand of uitbreiding land mogelijk is
- reservering voor oeververbinding met Drosteterrein

Bouwenvelop



schaal 1:500

Relatie oudbouw en nieuwbouw

Voor zover technische randvoorwaarden het mogelijk maken is het uitgangspunt dat naast of aan de bestaande gebouw nieuwbouw neergezet kan worden. In nieuwbouw is er over het algemeen meer mogelijkheid om ruimte af te stemmen op een specifieke functie dan bij een monumentaal gebouw. Daardoor worden de gebruiksmogelijkheden van het totale terrein vergroot. Het kan zelfs zo zijn dat nieuwbouw de oudbouw ontlast door gebruikruimtes uit te plaatsen (bijvoorbeeld: muziekstudio's die hoge eisen stellen aan de bouwfysica en gebruikruimte van het gebouw).

Oudbouw en nieuwbouw kunnen een architectonische relatie aangaan die monumentaliteit respecteert en die tevens een symbiotische meerwaarde oplevert. Deze meerwaarde dient de icoonfunctie van het gebouw te versterken. Het is vantevoren niet te bepalen waarin deze symbiose gevonden kan worden. Soms zit het in contrast, soms juist in het overnemen van architectonische principes. Zo kan er bijvoorbeeld contrast in het materiaalgebruik zijn maar aansluiting in de dakvorm (zie voorbeeld hieronder). In ieder geval zal de architect de restauratie van de oudbouw en het ontwerp van de nieuwbouw als een integrale ontwerpopgave moeten beschouwen.

Er worden hierbij architectonische criteria gegeven die kunnen dienen voor de selectie en/of toetsing van het plan:

- De nieuwbouw mag niet overheersend zijn in schaal, vorm en materialisatie.
- De vorm en gevelbeeld van de oudbouw moet voldoende "afleesbaar" blijven, evenals de zichtbaarheid van de oude gevels vanuit de omgeving
- De architectuur van de nieuwbouw gaat een symbiotische relatie aan met de oudbouw (1+1=3)
- Nieuwbouw mag de huidige historisch relaties (zoals terrein-gebouw en gebouw-water) niet verstoren, maar respecteert en ondersteunt deze
- De fysiek inbreuk op het monument ten bate van de aanhechting van nieuwbouw dient zeer beperkt te zijn en reversibel
- De nieuwbouw heeft een duurzaamheidsambitie die meer betreft dan het wettelijk minimum en maakt de duurzaamheidsprincipes zichtbaar

Daarnaast wordt bij de selectie van de architect diens ervaring met een dergelijke opgave zwaar meegewogen, alsmede zijn ervaring met de toepassing van duurzaamheidsprincipes in zowel nieuwbouw als oudbouw.



Museum MORE Gorssel - Hans van Heeswijk



Uitbreiding Brasserie Sonsbeek - NEXIT architects



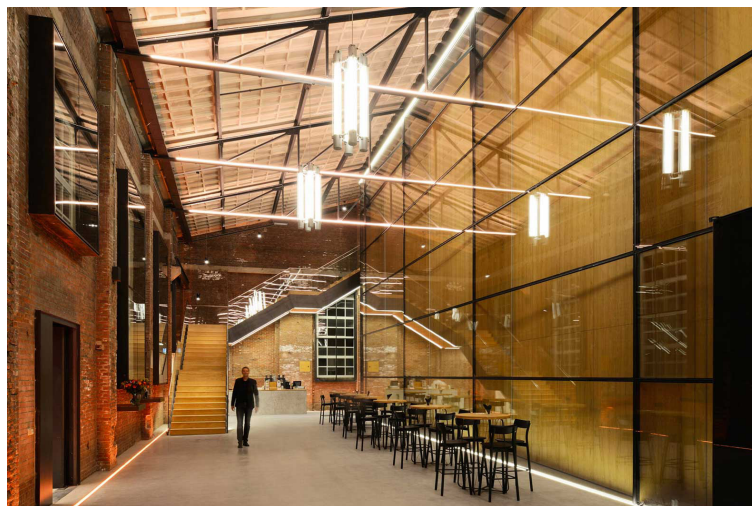
Willemsoord Den Helder - Van Dongen/Koschuch



Utopolis Den Helder - BBSC Architects



Museumkwartier Den Bosch- Bierman Henket



Schouwburg Willemsoord Den Helder - Van Dongen/Koschuch



GEB Sliedrecht - Hans Philips

Functionele uitgangspunten

Voor de functionele invulling van het pand en het perceel geldt dat er vele mogelijkheden zijn. De gemeente Haarlem wil in dit stadium vooral inzetten op het benutten van kansen op deze locatie. De toename van het aantal (nieuwe) woningen in de omgeving van de locatie vormt de aanleiding om hier gezien de aard van het gebouw en de plek om juist aanvullend een alternatief programma toe te voegen.

In dat kader zet de gemeente in op een publieksaantrekkelijke, bij voorkeur (deels) publiek toegankelijke en (eventueel) multifunctionele invulling. Functies die bijdragen aan een goede toekomstbestendige invulling van het pand en het perceel zijn:

- horeca, waaronder hotel, restaurant, café, uitgaansgelegenheid, terras;
- bedrijvigheid, bijv. kleinschalige werk- en/of bedrijfsunits, bij voorkeur in combinatie met andere functies;
- kunst- en cultuurfuncties, zoals muziek, filmhuis/bioscoop, ateliers;
- (water)recreatie, stadsstrand;
- wonen, mits gecombineerd met andere functies om de publieke toegankelijkheid te waarborgen;
- maatschappelijk, onderwijs, sport;
- verkeer en parkeren, zowel voor auto's als voor fietsen;
- groenvoorzieningen.

Zelfstandige detailhandel is op deze locatie niet gewenst. Een uitzondering kan gelden voor aan een andere (hoofd)functie ondergeschikte en bovendien kleinschalige detailhandel. Andere functies die minder passend worden geacht zijn: een volledige omzetting naar de woonfunctie of volledig gebruik als monofunctioneel kantoor.

Bovenstaande functies sluiten grotendeels aan op de mogelijkheden uit de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan.



Duurzaamheid

Uit het klimaatakkoord in Parijs (2015) zijn afspraken gemaakt over een vermindering van de CO2 uitstoot per inwoner. Haarlem heeft de ambitie om in 2030 Klimaat neutraal te zijn. Elke ontwikkeling zal hieraan moeten bijdragen, zo ook ontwikkelingen in de Spaarnesprong. Dit gaat verder dan de minimale eisen in het bouwbesluit.

In de selectiedocumenten wordt nader omschreven aan welke duurzaamheidseisen voldaan dient te worden.

Aandachtspunten zijn:

- energiebesparende maatregelen;
- zelf opwekken van energie;
- zorgen voor extra groen t.b.v. natuurlijke koeling en infiltratie regenwater;
- bijdragen aan duurzame mobiliteit.

Een klimaatbestendige inrichting door:

- realiseren van vertraagde regenafvoer (kan technisch ook gerealiseerd worden in ondergrondse parkeergarage)
- Watercompensatie eisen Rijnland
- Afkoppelen (gescheiden rioolstelsel)
- CO2 uitstoot verminderen door energiebesparende maatregelen en opwekken van duurzame energie; indien mogelijk moet worden aangesloten op een collectieve duurzame energievoorziening; geothermie installatie. De vraag hoe we dit vorm kunnen geven wordt opgepakt met de eigenaren

Voorbehouden en aandachtspunten

De ontwikkelingsmogelijkheden kunnen in het verdere proces beperkt of verruimd door nader onderzoek en het voortschrijdend inzicht dat daar uit voortkomt. Aandachtspunten zijn:

Bomen

- Stel (liefst vóór verkoop) een globale bomeninventarisatie op. Dat geeft veel duidelijkheid t.a.v. de mogelijkheden
- Kappen van monumentale bomen kan alleen bij zwaarwegende economische redenen. Dat is een politieke beslissing. Uitgangspunt is alleen kappen indien ze van slechte kwaliteit zijn, dit kan het geval zijn.
- Voor gewone bomen een kapvergunning aanvragen. De bomen zijn waarschijnlijk 50-60 jaar oud. Wat stond er daarvóór? Dat kan een argument zijn voor kap.
- Er is een herplantplicht conform het bomenbeleidsplan en bomenverordening.
- Het totale oppervlakte groen moet gelijk blijven staat conform duurzaamheidsprogramma (hoofdstuk 3.6). Als compenseren niet kan, dan is dat een politieke beslissing. Compensatie kan ook op andere locatie in de buurt .
- Niet bouwen onder kruinprojectie.

Ecologie

- Quicksan ecologie moet gedaan worden. Dat heeft mogelijk gevolgen voor waar je wel of niet kunt bouwen. (Vleermuis onderzoek kan alleen in het voorjaar)
- Evt. moet een Flora en Fauna wet ontheffing traject doorlopen worden.
- Ontwerp moet voldoen aan beleidsregels natuurinclusief bouwen (vleermuisruimte, vogelkasten etc.) Dat is een vastgestelde beleidsregel.

Water

- Watertoets moet uitwijzen waarvoor compensatie voor dient te gebeuren. In ieder geval voor het verlies van wateroppervlak, maar mogelijk ook voor toename verhard of bebouwd oppervlak.

Parkeren

- In een vroeg stadium al zekerheid over concrete oplossingen voor het parkeren.
- Uitgangspunt is parkeren op eigen terrein conform de vigerende normen. Er kan gemotiveerd met een alternatieve oplossing gewerkt worden. (zie nota Beleidsregels parkeernormen). In aanvulling hierop geldt voor deze locatie dat er wellicht mogelijkheden zijn in de plannen in de omgeving. (Zoals bij Koepel of Nedtrain tbv parkeren.

Kabels en Leidingen

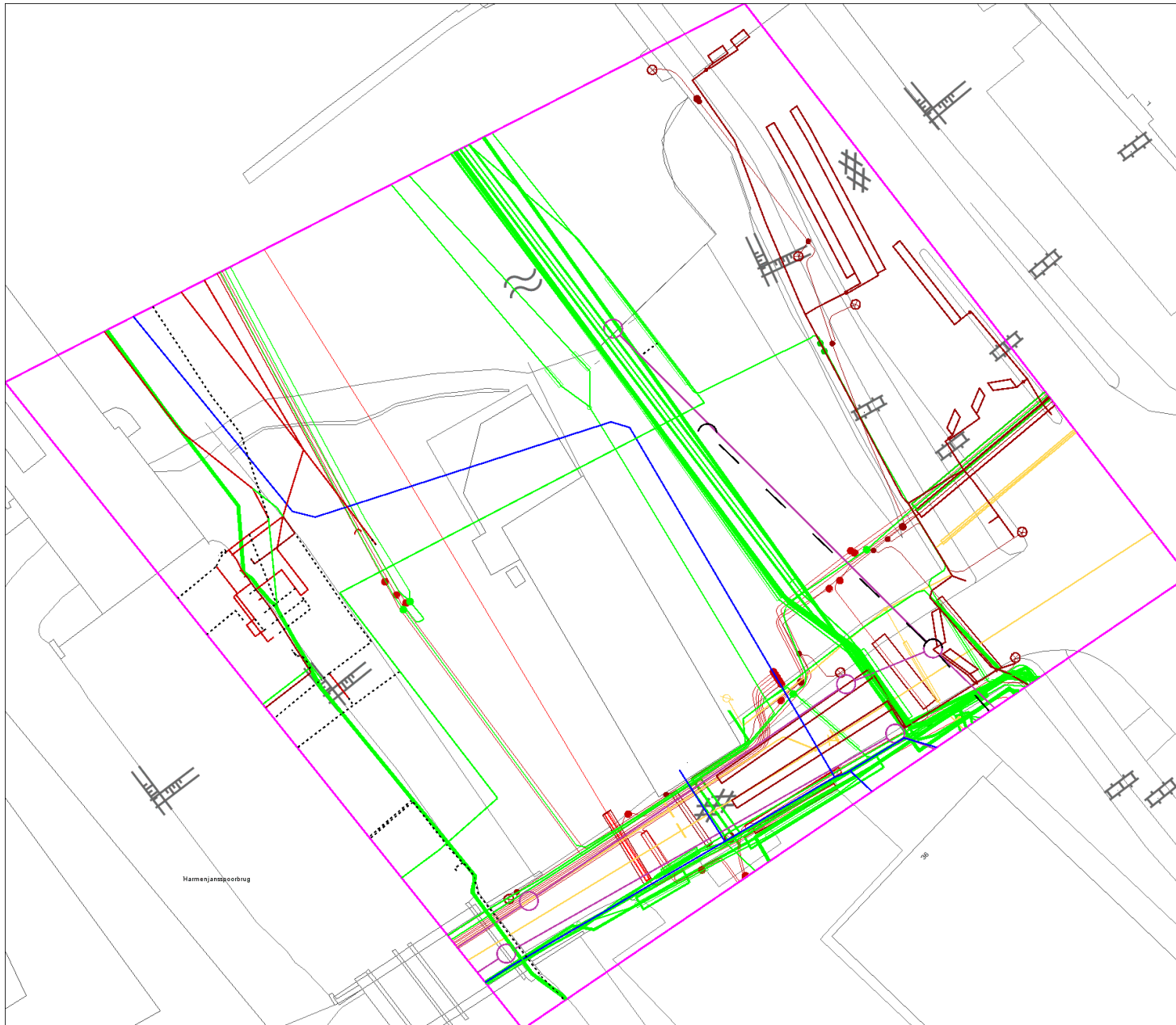
- Er ligt o.a. een zware dataleiding van 7 aanbieders. Deze ligt waarschijnlijk op -9 meter diepte. (zie bijgaande K&L kaart)

Duurzaamheid

- De aandachtspunten ten aanzien van duurzaamheid zullen verder geconcretiseerd worden in uitgangspunten

Milieu

- Afhankelijk van de functie zullen er diverse milieuonderzoeken uitgevoerd moeten worden zoals (fijnstoffen en geluid)



Kabels en leidingen (2011)

| | |
|------------------------------|------------------------------|
| upc datatransport | Klantennummer: 110050306 - 1 |
| Liander hoogspanning | |
| Liander middenspanning | |
| Liander laagspanning | |
| Liander gas lage druk | |
| Liander datatransport | |
| globalcrossing datatransport | |
| Reggefiber datatransport | |
| KPN datatransport | |
| Tele2 datatransport | |
| Eurofiber datatransport | |
| BT Nederland datatransport | |
| Gemeente Haarfe datatrans | |
| Gemeente Haarfe laagspan | |
| Gemeente Haarfe riool vrijv | |
| Gemeente Haarfe overig | Aanvraagdatum: 20-10-2011 |
| PWN water | |
| prorail middenspanning | |
| prorail laagspanning | |
| prorail overig | |
| prorail datatransport | |
| vdberizon datatransport | |
| | |
| | |
| | |

Colofon:
Uitgave van de
gemeente Haarlem

Adres:
Postbus 511
2003 PB Haarlem

T 023 – 511 30 00
F 023 – 511 34 40

Oplage:

Versie:
21 oktober 2016