



**Gemeente  
Haarlem**

# **Ontwikkelvisie Spaarndamseweg**

## **Inspraakverslag**

11 december 2019

Omgevingsbeleid

# Inhoudsopgave

|           |   |          |
|-----------|---|----------|
| <b>1.</b> | <b>Inleiding</b>                                  | <b>3</b> |
| 1.1       | Informatieavonden                                 | 3        |
| 1.2       | Inspraakmogelijkheden                             | 3        |
| <b>2.</b> | <b>Hoofdpijnen inspraakreacties</b>               | <b>4</b> |
| 2.1       | Waarom een visie?                                 | 4        |
| 2.2       | Verkeer, knelpunten, toekomstig mobiliteitsbeleid | 4        |
| 2.3       | Verdeling toekomstige woningen.                   | 5        |
| 2.4       | Bestaande bebouwing in de visie?                  | 5        |
| 2.5       | Planschade  | 6        |
| <b>3.</b> | <b>Wijzigingen in de visie</b>                    | <b>7</b> |

# 1. Inleiding

De grote druk op de Haarlemse woningmarkt maakt de bouw van extra woningen een belangrijke opgave voor de stad. De gemeente heeft de ambitie om ca. 10.000 woningen te bouwen in de periode tot 2025. Dat is onder andere nodig om de huidige wachttijden van verschillende doelgroepen te verkorten en om inwoners die in aanmerking komen voor een sociale huurwoning een grotere kans te geven om in Haarlem te blijven wonen. Naast deze woningen moet ook de werkgelegenheid en het voorzieningenniveau meegroeien. Het toevoegen van zoveel woningen en voorzieningen in Haarlem is een uitdaging én een kans. Om hier kaders voor te stellen is de ontwikkelvisie opgesteld. Deze visie is een eerste stap om ontwikkelingen in deze ontwikkelzone gestructureerd en volgens een eenduidig kader te laten verlopen.

Het concept van de ontwikkelvisie Spaarndamseweg is 29 augustus 2019 door het college voor inspraak vrijgegeven. In de concept visie wordt bekeken op welke manier 650 woningen kunnen worden toegevoegd aan dit deel van de stad en wat er hierbij aan werkgelegenheid en voorzieningen mee gepaard moet gaan voor een evenwichtige groei van de stad.

## 1.1 Informatieavonden

Ter toelichting van de concept visie zijn er twee informatieavonden georganiseerd. Tijdens deze avonden is de concept visie meerdere malen gepresenteerd. Naast dat wij de buurt wilden informeren over de visie was dit ook een belangrijk moment om input vanuit de buurt op te halen. Op het moment dat de conceptvisie Spaarndamseweg ter inzage lag is er nog een derde avond georganiseerd waarop desgewenst nog vragen gesteld konden worden over de inhoud van deze visie.

Voorafgaand aan de informatieavonden zijn er informatiebrochures verspreid. Het is ons ter oren gekomen (tijdens de informatieavonden en in de zienswijzen) dat er meerdere mensen die in het plangebied wonen geen brochure hebben ontvangen en daarom niet of pas laat op de hoogte waren van de informatieavonden. In het postcodegebied 2021 en 2022 zijn huis aan huis uitnodigingen verspreid. Het is erg vervelend dat diverse bewoners van het gebied geen uitnodiging hebben gehad. Excuses zijn via de nota van antwoord gemaakt Intern wordt onderzocht waar het mis is gegaan en hoe dit in de toekomst voorkomen kan worden.

## 1.2 Inspraakmogelijkheden

Een zienswijze kon op twee manieren worden ingediend. Er kon op de website [www.haarlem.nl/spaarndamseweg](http://www.haarlem.nl/spaarndamseweg) een reactie worden ingediend. Daarnaast kon er naar het e-mailadres [spaarndamseweg@haarlem.nl](mailto:spaarndamseweg@haarlem.nl) een reactie worden gemaild. Tezamen zijn er 56 zienswijzen ingediend (ook zijn er 11 reacties uit de commissievergadering meegenomen bij de beantwoording). Sommige hiervan waren uniek van aard, veel reacties waren visie-overstijgend of al zeer gedetailleerd waar in het vervolgproces nader bij stil wordt gestaan, een groot deel waren reacties die inhoudelijk veel overeenkomsten vertonen. Voor deze reacties dient dit begeleidend document. De hoofdlijnen van de zienswijzen worden hieronder besproken.

## 2. Hoofdlijnen inspraakreacties

Gebleken is dat er meerdere thema's terugkeren in de zienswijzen. Zo is er onduidelijkheid over wat precies een visie is. Er zijn veel vragen gekomen omtrent verkeer, parkeren en de mobiliteitsonderzoeken die zijn en/of worden uitgevoerd. Veel vragen zijn er over de stedenbouwkundige aard van de visie en het programma. Onder andere vragen over een aantal locaties, waar momenteel met veel plezier wordt gewoond en waar de mogelijkheid tot ontwikkelen overheen is getekend, deden veel stof opwaaien. Tot slot kwamen er ook vragen omtrent het proces van planschade en het vervolgtraject van de visie.

### 2.1 Waarom een visie?

De visie is een langlopend document waarmee ruimtelijke ontwikkelingen een richting krijgen. Het gaat om ontwikkelingen die nu maar ook de komende decennia plaats kunnen vinden. De visie geldt als stip op de horizon. Elke initiatiefnemer die een ontwikkeling in de zone beoogd dient de visie daar bij te gebruiken en vindt hier de randvoorwaarden waar de ontwikkelingen aan moeten voldoen. Door de visie wordt het gebied langs het Spaarne op eenduidige wijze en aan de hand van dezelfde (kwaliteits) eisen ontwikkeld waardoor een goede ruimtelijke samenhang geborgd is. Mobiliteitstransitie, voorrang van fiets en voetganger (SOR).

De uitgangspunten van de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) bieden wat betreft mobiliteit meer ruimte voor voetgangers en fietsers. In de ontwikkelzones wordt ingezet op een mobiliteitstransitie. De auto krijgt daarin minder prioriteit en er is veel ruimte voor mobiliteitsconcepten, parkeerhubs en voorrang voor gebruik van de fiets en ov.

### 2.2 Verkeer, knelpunten, toekomstig mobiliteitsbeleid

Door de toename van het aantal inwoners in de zone zullen de huidige kruisingen intensiever gebruikt worden. Om te onderzoeken wat de toename van de inwoners zal doen met deze plekken is een studie gedaan, waaruit blijkt dat voornamelijk de kruispunten met de drie bruggen problemen opleveren (Prinsenbrug, Waarderburg en Schoterbrug). Voor deze plekken dient dus verder gezocht te worden naar oplossingen om een goede verkeersafwikkeling mogelijk te maken. Eind 2020 wordt het nieuwe mobiliteitsbeleid verwacht. De basis voor het mobiliteitsbeleid is de in 2017 door de raad vastgestelde structuurvisie openbare ruimte. Hierin is de keuze gemaakt om voorrang te geven aan lopen, fietsen, openbaar vervoer bóven de auto. Het mobiliteitsbeleid heeft tot doel om op een realistische manier te komen tot een mobiliteitsbeeld voor 2040, met het oog op de opgaven rond mobiliteit en de mobiliteitstransitie waar de stad voor staat. Deze worden uitgewerkt in concrete maatregelen tot 2025, waarbij wordt gekeken naar de infrastructurele kant, de gedragskant en de ruimtelijke ontwikkelingskant. De centrale onderzoeksvragen zijn dan ook: Wat is nodig op het gebied van mobiliteit (infra en beleid) om de ambities (doelen en keuzes) uit het coalitieprogramma, de Structuurvisie Openbare Ruimte en het klimaatakkoord te kunnen realiseren?

Wat betekent de veranderende mobiliteit (zowel vervoerswijzekeuze als geschatte groei) concreet voor Haarlem en welke concrete maatregelen of oplossingen zijn er denkbaar en nodig?

Op welke manier kunnen de uitkomsten van het mobiliteitsbeleid en uitvoeringsplan ingebed worden binnen het (in ontwikkeling zijnde) uitvoeringsprogramma SOR 2020-2040 en de (in ontwikkeling zijnde) strategieën voor de ontwikkelzones?

## 2.3 Verdeling toekomstige woningen.

Van de 50% woningen die in de vrije sector worden gerealiseerd, zullen geen nadere eisen worden gesteld met betrekking tot de differentiatie. Aangezien 50% van de woningen in de sociale huur terecht komt en er vrij veel kostenverhogende eisen aan de locaties worden gesteld, zorgt beperkingen ten aanzien van de vrije sector woningen er bovendien voor dat de plannen onhaalbaar worden en er ook geen sociale huurwoningen worden gerealiseerd.

De markt gaat in ieder geval zijn werk ook doen, zodat naar verwachting alle doelgroepen op een of andere wijze aan bod komen. In de uitwerking van de visie zal de doelgroepenkaart van de gemeente overigens als dwingend advies aan de initiatiefnemers worden meegegeven  
Hoogbouw Effecten Rapportage (HER)

Indien er hoger gebouwd zal worden dan 30 meter is het beleid een HER te maken. Hiermee zullen dan de effecten van de mogelijke hoogbouw op de omgeving in beeld worden gebracht. Dit zijn onder andere de effecten op historisch stadszicht, aansluiting op de buurt, privacy bezonningssituatie en wind. Als een HER negatief uitpakt moeten plannen worden aangepast.

## 2.4 Bestaande bebouwing in de visie?

In de visie worden op meerdere locaties ontwikkelmogelijkheden over bestaande (koop- en huur)woningen getekend. Dit is gedaan met oog op een integrale ontwikkeling van de gehele zone waarbij ontwikkelingen die op korte en lange termijn plaatsvinden samenhang zullen krijgen . Tijdens de informatieavonden is reeds gebleken dat er veel onduidelijkheid en weerstand is tegen het opnemen van deze mogelijkheden in de visie.

Het gaat om vier specifieke locaties.

- De hoek van de Jan Gijzenkade en de Spaarndamseweg.
- De corporatiewoningen in deelgebied Noord.
- De acht particuliere woningen ten zuiden van de corporatiewoningen.
- De hoek van de Paul Krugerkade en de Spaarndamseweg.

Dit zijn vier locaties die als toekomstige ontwikkellocaties zijn meegenomen en waar momenteel met veel plezier wordt gewoond. Hieronder wordt uitgelegd per locatie hoe deze in de concept visie een plek krijgt en op welke wijze een eventuele aanpassing in de definitieve visie is opgenomen.

- Als het principe van de hoge en middelhoge accenten wordt doorgezet, zou op deze hoek ruimte zijn voor een middelhoog accent. Vanwege de complexe eigendomssituatie en de termijn waarop deze ontwikkeling plaats kan vinden, is deze ontwikkeling niet realistisch. Daarom is deze ontwikkellocatie uit de ontwikkelvisie gehaald.
- Deze woningen zijn recent gerenoveerd en daarom is ontwikkeling op korte termijn niet realistisch. Op termijn is ontwikkeling wel goed denkbaar. Daarnaast biedt verdichting hier een

kans om ook extra groen te realiseren, zoals dat ook in de impressie van de zone is aangegeven. Daarom blijft dit deel in de visie behouden.

- Herontwikkeling van de private rijtjeswoningen ten zuiden van de corporatiewoningen is sterk afhankelijk van de eigenaren. Deze hebben in de participatie aangegeven ontwikkeling tot appartementengebouwen niet te zien zitten. Mede om deze reden hebben wij het oorspronkelijke plan gewijzigd. Omdat de stad zich hier duidelijk presenteert aan het Spaarne zal in het vervolgetraject onderzocht worden of hier een vierde laag (dakopbouw) toegestaan kan worden die door de eigenaren vrij in te vullen is als uitbreiding van de woning of als realisatie van een extra appartement.
- Volgens de voorgestelde structuur van middelhoge en hoge accenten is aan de noordwestkant van de hoek van de Spaarndamseweg met de Paul Krugerkade een hoogbouwaccent gewenst. Dit hoogbouwaccent is van belang voor de hele zone omdat het bijdraagt aan de herkenbare hoogtestructuur van de hele Spaarndamseweg. Door het relatief grote bouwvolume is ontwikkeling op lange termijn niet ondenkbaar. Daarom blijft deze locatie onderdeel van de visie.  
Het is overigens een ontwikkeling die alleen kan worden gerealiseerd als alle bewoners hier aan mee willen werken.

Voor de punten 1 en 3 wordt een wijziging in de visie doorgevoerd. De punten 2 en 4 blijven ongewijzigd onderdeel van de visie.

## 2.5 Planschade

Meerdere zienswijzen vragen zich af in hoeverre er tijdens de bouwwerkzaamheden schade zal ontstaan aan woningen en eigendommen (bijvoorbeeld door bouwverkeer of heikwerkzaamheden). Met het vaststellen van de visie zijn we nu nog in een heel prille fase. Er is nog geen sprake van zichtbare veranderingen of een definitief vaststaand plan. Na het vaststellen van de ontwikkelvisie voor de Spaarndamseweg moeten er naast planontwikkeling door initiatiefnemers nog vergunningen worden aangevraagd voor er daadwerkelijk gebouwd gaat worden. In die periode worden ook de bestemmingsplannen gewijzigd.

Planschade kan er worden geclaimd wanneer een definitief planologisch besluit, zoals een bestemmingsplan, wordt gewijzigd, waardoor er nadelige gevolgen voor een betrokkene zijn. De ontwikkelvisie vormt de basis voor het maken van een bestemmingsplan, maar is niet het juridisch kader, zoals een bestemmingsplan dat wel is.

De planschade wordt via de anterieure overeenkomst, die de gemeente met elke initiatiefnemer afsluit, doorgelegd aan de initiatiefnemer. Op grond van de wet is degene die de bestemming wijzigt, verantwoordelijk voor de gevolgen. Deze verantwoordelijkheid wordt op deze manier doorgelegd naar de initiatiefnemer.

Meer informatie over aansprakelijkheid, kosten en de procedure van planschade vindt u op de pagina over tegemoetkoming planschade. (<https://www.haarlem.nl/tegemoetkoming-planschade/>) Op de hoogte blijven van de ontwikkelingen.

In het vervolproces zal de visie aan de gemeenteraad worden aangeboden. De raad besluit dan over definitieve vaststelling van de visie. Nadat de raad de visie vaststelt kan worden begonnen aan verdere uitwerking van de zone en de verschillende ontwikkellocaties.

Om op de hoogte te blijven van komende ontwikkelingen is het raadzaam om de website in de gaten te houden en te abonneren op de digitale nieuwsbrief ([www.haarlem.nl/spaarndamseweg/](http://www.haarlem.nl/spaarndamseweg/)).

### 3. Wijzigingen in de visie

Van alle inspraakreacties zijn er een aantal geweest die tot een wijziging van de visie hebben geleid. Onderstaand is een lijst opgenomen welke wijzigingen in de visie zijn gemaakt.

- Op verschillende kaarten/afbeeldingen zijn straatnamen toegevoegd
- Verschillende tekeningen waarop het clubhuis van scouting Kontiki niet was aangebracht zijn gewijzigd, het clubhuis is toegevoegd.
- P4. Op de afbeelding zijn de ontwikkellocaties benoemd en is het kleurgebruik aangepast.
- P5. De planning bij Quality Bakers/Tuin van Tollenaar is aangepast
- P13 en 15. Adresgegevens zijn uit de visie verwijderd aangaande een monumentale boerderij aan de Oostzijde van het Spaarne.
- P30. Woon-werk belang argumentatie toegevoegd voor realisatie langzaam verkeersbrug
- P33. De ontwikkellocatie op de hoek van de Jan Gijzenvaart met de Spaarndamseweg is uit de visie gehaald als ontwikkellocatie.
- P33. De kaart van het hoogtepfiel van de Spaarndamseweg is aangepast n.a.v. het verwijderen van de ontwikkellocatie aan de Jan Gijzenvaart en de wijziging van de particuliere koopwoningen in het noordelijk deel.
- P42. Voor de particuliere koopwoningen wordt de mogelijkheid opgenomen een uitbreiding te realiseren van een dakopbouw.
- P42. De formulering van bestaande functies op het water verplaatsen naar een andere plek is gewijzigd en komt genuanceerder terug.
- P53. Bij Spaarneboog is de specifieke hoogte aangepast. Na de wijziging wordt aangegeven dat enkele hogere accenten voorstelbaar zijn.
- Met betrekking tot de riviercruiseterminal is het onderzoeken/verplaatsen hiervan uit de visie gehaald, eventuele ontwikkeling hier zal moeten bijdragen aan versterking van de verblijfskwaliteit op de kade.
- De (moeizame) oversteekplaats over de Spaarndamseweg nabij het 50Kv station is toegevoegd aan de visie.
- Ter hoogte van Spaarndamseweg 74-76 wordt de wens opgenomen om het parkeren en laden en lossen te realiseren aan de Spaarndamseweg in plaats van aan de achterzijde.
- In de visie is opgenomen dat de route voor voetgangers en fietsers veiliger moet worden tussen havenkantoor en binnenstad.
- Op een aantal afbeeldingen is het Nieuw Guineaplein toegevoegd.
- In de bouwregels, onder hoofdstuk 4.2 zijn de formuleringen aangepast onder de punten 3, 5, 6 en 10.

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,  
**11 december 2019**

---

Postbus 511  
2003 PB Haarlem  
Tel. 14 023

[haarlem.nl](http://haarlem.nl)