

DOOK

gemeente Haarlem

haalbaarheidsonderzoek • drijfriemenfabriek

haalbaarheidsonderzoek drijfriemenfabriek Haarlem

© DOOK erfgoedwerk, 's-Hertogenbosch augustus 2010



inhoudsopgave

inleiding	pag. 5
<hr/>	
bouwhistorisch onderzoek	pag. 7
bouwkundige staat	pag. 20
locatiekarakteristiek	pag. 22
<hr/>	
restauratievisie	pag. 24
aandachtspunten herbestemming	pag. 26
<hr/>	
haalbaarheidsonderzoek	
- variant A bedrijfsverzamelgebouw	pag. 28
- variant B hotel	pag. 34
<hr/>	
conclusie	pag. 40



inleiding

Dit haalbaarheidsonderzoek is een verkenning naar de mogelijkheden voor behoud van de Haarlemse Drijfriemenfabriek. Deze fabriek, ontstaan uit de leerlooierij van A. Drost, werd aan het eind van de 19de eeuw gebouwd ten oosten van het Spaarne en ten noordoosten van het spoorwegtracé Haarlem-Amsterdam. Tegenwoordig huisvest het gebouw diverse kleinschalige bedrijfsactiviteiten. De gemeente Haarlem is geïnteresseerd in herbestemming van het pand op een wijze waarbij de monumentale waarden gerespecteerd worden. DOOK erfgoedwerk heeft hiertoe deze haalbaarheidsstudie verricht.

Om de haalbaarheid te onderzoeken heeft DOOK een aantal bronnen gebruikt. Zo is bij het onderzoeken van de bouwkundige staat, waarvan het resultaat is opgenomen in het In het hoofdstuk 'Bouwkundige staat', kennis genomen van het Bouwkundig Inspectierapport van de Monumentenwacht van juni 2010.

Tevens is een korte gebouwbeschrijving gebruikt ten behoeve van plaatsing van de fabriek op de gemeentelijke monumentenlijst (opgesteld door Monumenten Advies Bureau te Nijmegen).

DOOK erfgoedwerk heeft hiernaast een bouwhistorische verkenning verricht.

De bouwhistorische verkenning heeft geleid tot een waardestelling, waaruit blijkt welke onderdelen van het gebouw waardevol zijn en daarmee het behouden waard. In het hoofdstuk 'bouwhistorisch onderzoek' zijn het onderzoek en de hieruit voortkomende waardestelling opgenomen.

In het hoofdstuk 'locatieanalyse' zijn een korte analyse van het voormalig drijfriemenfabriekterrein en de mogelijkheden die deze locatie biedt, beschreven.

Op basis van de bouwkundige inspectie, het bouwhistorisch onderzoek en de locatienanalyse is een restauratievisie voor de fabriek opgesteld, die de basis vormt voor twee herbestemmingsvarianten. Die visie is uiteengezet in het hoofdstuk 'restauratievisie'. Van beide mogelijke bestemmingen is uitgewerkt hoe ze in het gebouw passen, welke consequenties ze hebben voor het gebouw en wat de investeringkosten en mogelijkheden zijn.

Wij hopen met dit onderzoek een bijdrage te leveren aan een zorgvuldige beslissing over de mogelijkheden voor behoud van de drijfriemenfabriek.

afb. 1: kadastrale minuut sectie E, blad 1, bij de groene pijl het terrein van de drijfriemenfabriek



6

bouwhistorisch onderzoek

stedenbouwkundige ontwikkeling

Toen de Gemeente Haarlem in 2001 de gebouwen van de voormalige Drijfriemenfabriek kocht, was het precies 200 jaar geleden dat de eerste eigenaar van de fabriek Adrianus Droste het terrein verwierf. De uit Haastrecht afkomstige leerlooier kocht het inclusief de gebouwen en inrichtingen die tezamen een leerlooierij vormden. De ligging buiten de stad aan het water van het Noorder Buiten Spaarne lag voor een looierij voor de hand. Zo'n bedrijf had namelijk stromend water nodig om de te verwerken huiden te spoelen. De stankoverlast die werd veroorzaakt maakte bovendien de vestiging dicht bij woonhuizen onaantrekkelijk.

Het terrein van Droste aan het Harmenjansveld was aan het begin van de 19de eeuw nauwelijks ontsloten voor bedrijvigheid en industrie. Op het terrein, ten noorden van de huidige Papentorenvest, waren kleine scheepswerven, meekrapovens¹ en leerlooierijen gevestigd. De kadastrale minuut van 1832 laat zien dat er in de directe omgeving van het Harmenjansveld nog relatief weinig bebouwing was (afb. 1). De andere percelen aan het Harmenjansveld waren bestemd voor bewoning, kleinschalige bedrijfsactiviteiten en voor een deel nog in gebruik als weiland. In 1842 werd de spoorlijn Amsterdam-Haarlem

¹ Uit de wortels van de plant Meekrap werd een rode kleurstof geproduceerd.

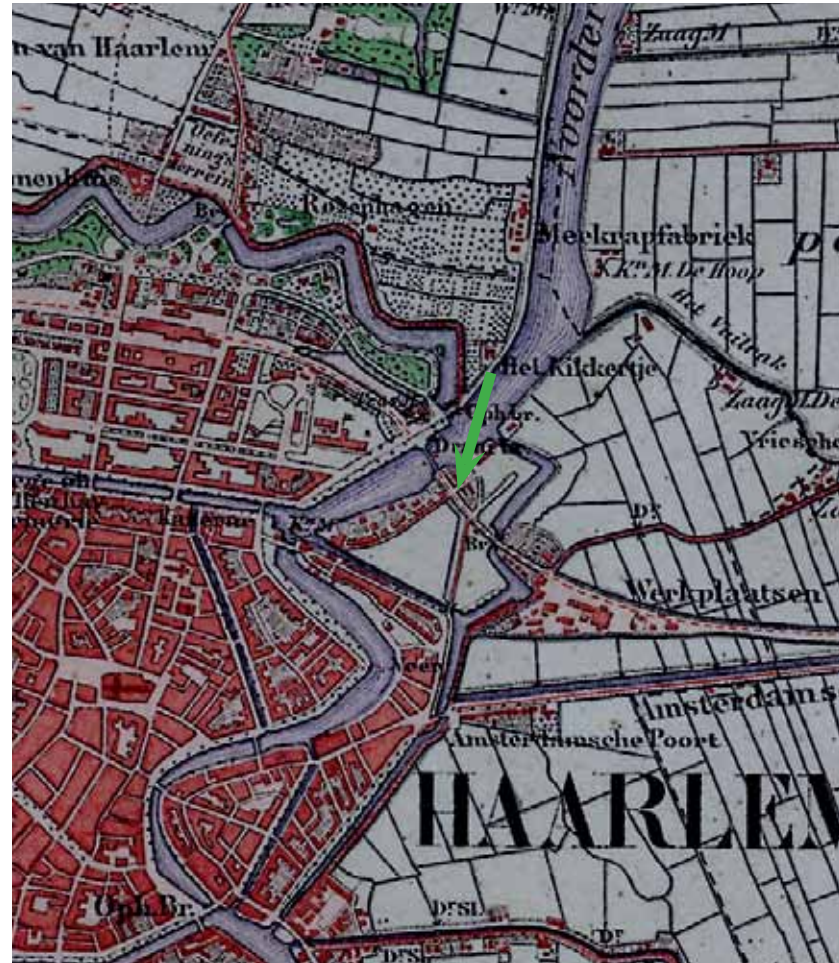
van het station buiten de Amsterdamse Poort doorgetrokken naar de stad. Het perceel van de Drijfriemenfabriek kwam daardoor naast de spoorlijn te liggen maar de spoorwegovergang was in eerste instantie nog op maaiveldniveau. Het duurde lang voordat het Haarlemse gemeentebestuur ruimte gaf voor grotere industrieën. Pas rond 1900 konden ondernemers terreinen langs de oevers van het Noorder Buiten Spaarne aankopen. Rond de eeuwwisseling verzezen hier moderne bedrijven als de Haarlemse Sodafabriek, de Haarlemse IJzergieterij en Droste. De gemeente Haarlem vestigde in deze omgeving de gas- en lichtfabrieken. Militaire topografische kaarten uit verschillende periodes laten duidelijk zien welke ontwikkeling het gebied bij het Buiten Spaarne heeft ondergaan (afb. 3) en (afb. 4). In het gebied werden ook woonhuizen gebouwd ten behoeve van de arbeiders van de fabrieken. Verbeteringen op infrastructureel gebied werden veelal op initiatief van de industrieën uitgevoerd. Door de aanleg van een spoorviaduct (afb. 6) en de aanleg van de brug tussen het Prinsbolwerk en de Oudeweg (afb. 5) raakte het terrein van de Drijfriemenfabriek geïsoleerd van zijn omgeving. Op den duur werden de grote fabrieken verlaten en werden er herbestemmingprojecten uitgevoerd. Vanaf 2007 werden delen van de Drostefabriek herbestemd en werd er nieuwbouw uitgevoerd ten behoeve van wonen en werken. Een deel van de gebouwen van de lichtfabriek heeft op dit moment een culturele bestemming, maar een herontwikkeling van het hele complex heeft nog niet plaatsgevonden.

7

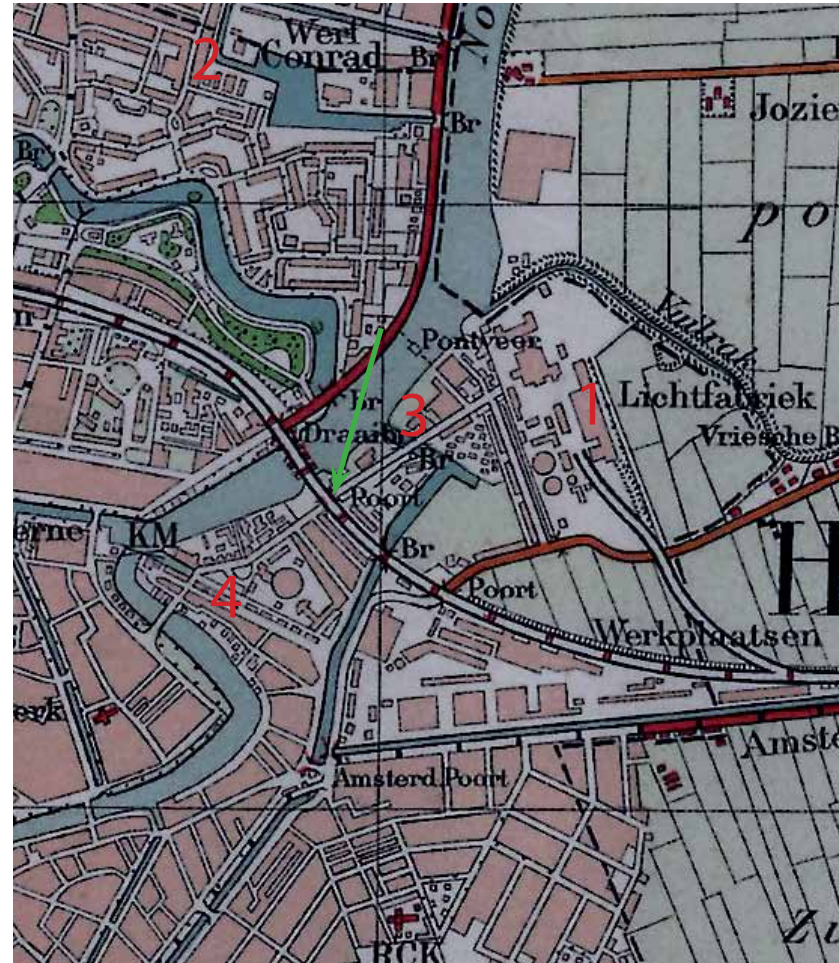
afb. 2: de drijfriemenfabriek van A. Droste rond 1900



afb.3: militaire kaart uit 1877 bij de groene pijl de drijfriemenfabriek



afb.4: soortgelijke kaart uit 1927 met o.a. de Lichtfabriek (1), de werf van Conrad, de Drostfabriek (3) en de Koepelgevangenis (4) ten zuiden van de spoorlijn.

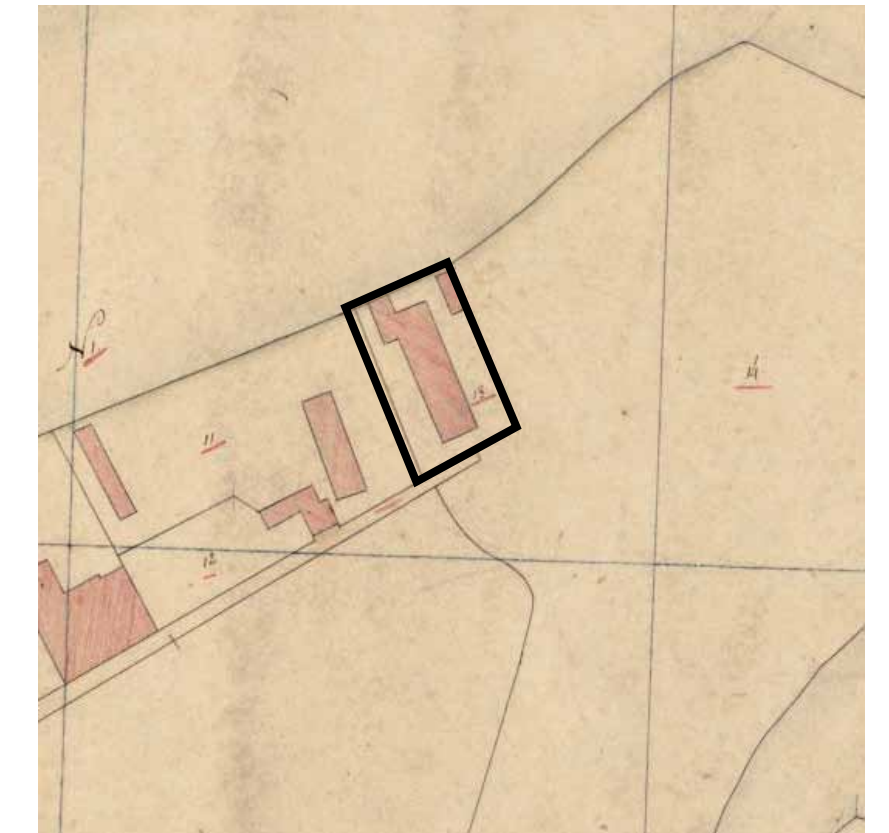


drijfriemenfabriek A. Drost & zoon

Een detail (afb.7) van de kadastrale minuut laat zien dat de bebouwing op het terrein aan de Harmenjansweg 95 tijdens het tweede kwart van de 19e eeuw anders was dan de huidige. De indeling van het terrein was waarschijnlijk toen nog meer gericht op het looien van leer dan op de productie van drijfriemen. Het fabriceren van drijfriemen was overigens een bedrijfstak die in meerdere gevallen voortkwam uit de fabricage van leer. Met de opkomst van de mechanisering kwam er meer vraag naar dit product en kwam bij de Fam. Drost meer de nadruk te liggen op deze 'groeimarkt' dan op het maken van tuig- en zoolleer. Ondanks economische tegenwind rond het midden van de 19de eeuw, veroorzaakt door belastingdruk en buitenlandse concurrentie, bleef het bedrijf overeind. Onder leiding van een kleinzoon van A. Drost, Cornelis Jan Smits, werd een van de werkplaatsen vernieuwd. Aan het eind van de jaren tachtig richtte de firma een winkel op voor schoenmakersfournituren. Door de ontwikkeling van de Haarlemse industrie bleef ook de vraag naar drijfriemen hoog.

Tegen het eind van de 19de eeuw werden de bedrijfsgebouwen uitgebreid, zodat de huidige bebouwing ontstond, bestaand uit een hoog deel met een mansardekap en een aansluitend lager deel met een zadeldak. Onder leiding van de kleinzoon van A. Drost werden productiemethoden vernieuwd. Afnemers waren bijvoorbeeld de scheepswerven in Haarlem maar ook bedrijven als de Staatsmijnen en overheidsinstellingen als het Ministerie van Koloniën. In de jaren 30 van de 20ste eeuw lukte het concurrent Prakke uit Eibergen aandelen in het bedrijf over te nemen. De eigen productiviteit van het bedrijf liep terug en de producten werden meer en meer ingekocht van het moederbedrijf in Eibergen. Het verzuim om nieuwe producten als rubber en bijbehorende productiemethoden te introduceren luidde de ondergang van het bedrijf in. In 1973 verkocht Prakke het bedrijf aan een handel in industriële artikelen. Dit bedrijf is aan het eind van de jaren 80 naar een andere locatie verplaatst. De gemeente Haarlem kocht de gebouwen in 2001 aan en sindsdien doen ze dienst als opslagruimte en kleinschalige bedrijfsruimte.

afb.7: detail kadastrale minuut, het terrein van de drijfriemenfabriek is omkaderd



afb.5: de drijfriemenfabriek vanaf de overzijde van de Oudeweg



afb.6: de drijfriemenfabriek vanuit de Harmenjansweg



exterieur harmenjansveld 95

Van de huidige opstallen op het terrein zijn geen bouwtekeningen of andere archiefstukken bekend aan de hand waarvan ze precies gedateerd zouden kunnen worden. Behalve de architectonische details geeft ook de bedrijfsgeschiedenis een indicatie van de tijd van ontstaan van de gebouwen. Afgaand op de informatie die A. Neeven verstrekt in het artikel 'De drijfriemenfabriek A. Drost en zoon'¹ zijn de huidige gebouwen opgetrokken in het laatste kwart van de negentiende eeuw. Het achterste deel met het zadeldak zou gebouwd zijn rond 1875 en het voorste deel met de mansardekap tegen 1900.

Het complex heeft een langgerekte rechthoekige plattegrond en bestaat uit een hoger en een lager deel die in elkaars verlengde liggen. De nok van het dak ligt haaks op de Harmenjansweg. Het voorste bouwdeel (afb.9) bestaat uit drie bouwlagen en een kap, het achterste uit twee bouwlagen en een kap (afb.10). De steens muren zijn opgetrokken in kruisverband en (van oorsprong) gevoegd met een snijvoeg². De

¹ B.C. Sliggers ed., *De loop van het Spaarne, Haarlem (1987) p 132-135*

² De term snijvoeg wordt in de literatuur niet eenduidig beschreven. Bedoeld is hier een voeg die wel 'gesneden' is maar niet boven het vlak van de stenen uitsteekt. Een rapport van de monumentenwacht geeft aan dat het achterste bouwdeel volplat is gevoegd. Op dit moment is niet duidelijk of dat een reparatie is of de oorspronkelijke toestand.

strekse bogen boven de vensters en deuropeningen zijn uitgevoerd in gele verblendsteen. De steile delen van de mansardekap zijn gedekt met Lucas IJbrandpannen, de vlakke bovenste dakvlakken hebben een (moderne) bitumen dakbedekking. Het achterste dak is gedekt met verbeterde Hollandse pannen.

De voorgevel (afb.8) is symmetrisch met in het midden van elke verdieping een dubbele houten deur, waarbij de deur op de begane grond is vervangen door een modern exemplaar. Aan weerszijden van de deuren zitten steeds twee getoogde, ijzeren kiepramen. In de zolderverdieping zitten twee ronde vensters met ijzeren rozetramen. In het midden tussen de ronde ramen zit een houten hijsluik met daarboven een hijsbalk. Een deel van de vensters is met plaatmateriaal dichtgezet. In de gevel zitten ijzeren muurankers en in het linkerdeel van de begane grond twee rozetankers. De gevel wordt afgesloten met een houten kroonlijst.

Het meest opvallende architectonische element in de linkerzijgevel (afb.9) zijn de acht, vertikaal in drieën gedeelde openingen van de tweede verdieping. Deze openingen waren van oorsprong niet van glas voorzien, maar hadden houten luikjes. De openingen waren bedoeld als luchttoevoer voor de droogruimtes erachter. Andere details die in

deze gevel opvallen, zijn de met decoratieve zinken 'leien' afgewerkte houten bakgoten op klossen en de Lucas IJbrandpannen. De goten zijn met zink bekleed. Op de muren zitten nog restanten van geschilderde reclameteksten.

Het achterste deel van de linker gevel (afb.10) heeft hetzelfde type vensters als het voorste deel. Ook de strekse bogen zijn in gele verblendstenen uitgevoerd. Het lijkt zeer wel mogelijk dat de vensters met de segmentbogen en ijzeren ramen zijn aangepast aan de 'nieuwe' stijl van het voorste deel van het gebouw. In deze gevel zitten in de begane grond en op de verdieping dubbele houten deuren. Het bouwdeel heeft houten bakgoten met een zinken bekleding op gemetselde consoles. Ook op deze gevel bevinden zich restanten van beschilderingen.

De achtergevel was op het moment van dit onderzoek niet in zijn geheel zichtbaar, omdat er een tijdelijke aanbouw met een horecafunctie was geplaatst (afb.11). De gevel is een tuitgevel met uitkragende schouders. In de centrale as zitten op elke verdieping dubbele houten deuren, waarvan alleen de bovenste nog een opgeklampte deur is (afb.12).

De andere twee zijn vervangen. Boven in de topgevel zit een klein luik met een hijsbalk. In de zolderverdieping zitten twee ronde vensters die met platen zijn dichtgezet. Achter de platen zitten nog gietijzeren rozetvensters, identiek aan die in de voorgevel. De ijzeren ramen zijn mogelijk een aanpassing. Aan de achtergevel is een gelaste constructie boven een laadperron gebouwd. De I-balk boven in de constructie loopt door in de eerste verdieping en was bedoeld om met een loopkat materialen naar binnen te brengen.

Het voorste deel van de rechtergevel (afb.13) heeft een soortgelijke indeling als de linkergevel, inclusief de hoge muuropeningen op de tweede verdieping. Hier zijn de luiken nog aanwezig. De verdeling van de openingen is niet helemaal gelijk aan die in de linkergevel. In de linkergevel zit namelijk ook nog een deur die in de rechter niet zit. In het achterste deel van de gevel zitten lagere ijzeren raampjes dan in de rest van het gebouw. Ze zijn niet regelmatig over het gevelvlak verdeeld. Wél hebben ze, net als de overige vensteropeningen, een strekse boog van verblendstenen.

afb.8: voorgevel juli 2010



afb.9: linker zijgevel juli 2010



afb.10: linker zijgevel, achterste deel juli 2010



afb.11: achtergevel met staalconstructie en tijdelijke aanbouw juli 2010



afb.12: achtergevel mei 2001



afb.13: voorste deel rechter zijgevel



interieur harmenjansweg 95

Logischerwijs ligt bij het beschrijven van een industrieel object de nadruk meer op constructieve en functionele dan op decoratieve elementen. Zoals in de beschrijving van het exterieur al is gezegd zijn er minimaal twee fasen in de bouw te onderscheiden. Een jonger gedeelte dat rond 1900 is gebouwd en een iets ouder deel uit het vierde kwart van de 19de eeuw. Zoals al langere tijd gebruikelijk was in de functionele bouw werden grote open ruimtes gecreëerd door het toepassen van onderslagbalken. In de ruimtes van de drijfriemenfabriek is goed te zien welke ontwikkelingen zich tijdens de tweede helft van de 19de eeuw in dit soort constructies hebben voltrokken. Het oudere bouwdeel heeft houten onderslagbalken met standvinken (afb. 14). De constructie is niet verstevigd met korbelen maar met sleutelstukken. De vloeren zijn verder opgebouwd uit grenen balken en vloerdelen.

In het nieuwere voorste deel van het gebouw bestaat de constructie uit ijzeren balken en gietijzeren kolommen (afb. 15). Hoewel gietijzeren kolommen al veel eerder in de 19e eeuw gebruikt werden, kwamen ze ook rond de eeuwwisseling nog vaak voor. Holle kolommen met een ronde doorsnede kwamen het meest voor. De kolommen in de Drijfriemenfabriek hebben aangegoten consoles waarop de ijzeren onderslagbalken liggen (afb. 16). De balken zijn met de consoles

verbonden door middel van bouten. Om de krachten van de kolommen die op de verdiepingen staan over te brengen, zijn vulstukken (afb. 17) gebruikt. Deze vulstukken zijn op de aangegoten consoles gebout. Ze hebben een opening waar de onderslagbalk doorheen loopt. De afzonderlijke delen van de balken zijn met platen ijzer en bouten aan elkaar gekoppeld (afb. 18).

De oplegging van de onderslagbalken in de voor- en achtergevels is bijzonder omdat midden in die gevels in elke verdieping grote dubbele deuren zitten. Dat probleem is opgelost door de balken aan versterkte ijzeren lateien op te hangen (afb. 21). Voor de houten onderslagbalken in het oudere deel is een soortgelijke oplossing gekozen.

Waarschijnlijk om de krachtenafdracht van de zoldervloer te verbeteren, zijn op de derde verdieping van het voorste bouwdeel om de twee vloerbalken muurstijlen met korbelen aangebracht (afb. 19). Omdat de grote muuropeningen voor de 'droogluiken' een verzwakking van de constructie met zich meebrengen, lijkt dat noodzakelijk.

Op de begane grond van het achterste bouwdeel is goed waar te nemen waar het nieuwe deel aansluit op het oude. In het achterste deel bevindt zich een houten onderslag, in het voorste een ijzeren (afb. 22). De beide balken zijn in het midden van de ruimte opgelegd

op een gemetselde pilaar die waarschijnlijk een restant is van de oude voorgevel. Tegen de rechter buitengevel staat een schuin in de hoek geplaatste schouw tegen een kort muurtje. Die zal ook onderdeel geweest zijn van de oude voorgevel (afb. 20).

De begane grond van het oude bouwdeel wordt door een scheidingsmuur verdeeld in een grote en een kleine ruimte. Aan de zijde van de kleine ruimte zijn in het metselwerk dichtgezette muuropeningen te zien (afb. 23). Dit wijst er op dat onderdelen van een ouder gebouw in de huidige constructie zijn opgenomen.

De begane grond en de verdiepingen zijn opnieuw ingedeeld om ze aan te passen aan het huidige gebruik als ateliers, opslag en kleinschalige bedrijvigheid. Ook de trappen zijn vernieuwd en verplaatst. Een foto van rond 1900 (afb. 27) van de eerste verdieping van het achterste bouwdeel laat zien dat toen de ruimtes minder onderverdeeld waren dan nu. Het voorste bouwdeel heeft kleinere ruimtes doordat dit deel wordt onderverdeeld door een bouwmuur tussen het deel met de ventilatie luiken en het voorste deel met de ijzeren ramen op de tweede verdieping.

De kap van het lagere achterste bouwdeel (afb. 25) is een enkelvoudig hangwerk met dubbele trekplaten. De trekplaten liggen in dit geval niet op het niveau van de muurplaten maar hoger. De spantbenen lopen

door tot op de balklaag en zijn met blokkeels aan de borstwering verbonden. De trekplaten zijn niet, zoals meer gebruikelijk is, met ijzeren beugels aan de hangstijl verbonden. De hangstijl loopt door tot onder de dubbele trekplaten en de trekplaten vallen aan weerszijden in inkepingen in de hangstijl. Wel is deze situatie bij enkele spanten veranderd, waarbij het deel van de stijlen dat onder de trekplaten uitstak is afgezaagd en is vervangen door ijzeren beugels of bouten. De kap is niet beschoten. In de topgevel - de voormalige - voorgevel is een gietijzeren rozetraam aan gebracht. Die topgevel scheidt nu de zolder van de tweede verdieping van het voorste bouwdeel.

De kap van de voorste bouwmassa is een mansardekap en helemaal in grenenhout uitgevoerd. Het kap is beschoten met grenenhout. De hijsbalk boven het luik in de voorgevel is door de middelste stijlen van het eerst spant gestoken en met een ankerbalkverbinding aan het tweede spant verbonden (afb. 29).

Enkele bijzondere, industriële, details zijn de 'kraanbaan' en de aandrijfassen voor de machines. De kraanbaan (afb. 32) loopt door de eerste verdieping naast de onderslagbalken. Hij begint bij de constructie aan de achterzijde en komt door een dubbele deur naar binnen. De aandrijfassen (afb. 30 en 31) met poelies is aan lagerblokken aan de vloerbalken opgehangen. Om de poelies werden de drijfriemen gespannen, die de machines in beweging brachten.

afb. 14: houten 'standvink' in oudste bouwdeel



afb. 15: eerste verdieping voorste bouwdeel met ijzeren onderslag en gietijzeren kolom



afb. 16: detail kolom: aangegoten consoles en basement



afb. 17: vulstuk tussen twee kolommen



afb. 18: koppeling van twee balken



afb.19: muurstijlen en korbelen op de tweede verdieping van het jongste bouwdeel



afb.20: restant muurwerk en schouw van de voormalige voorgevel van het oudere bouwdeel



afb.21: oplegging van de onderslagbalk in de voorgevel (vensters zijn modern)



afb.22: houten onderslag in het oude bouwdeel en ijzeren onderslag in het nieuwere deel



afb.23: dichtgezette muuropeningen scheidingmuur oud bouwdeel



afb.24: raveling eerste verdiepingvloer, links een 'moderne' trap



afb.25: kap oudere bouwdeel



afb.27: werkplaats op de eerste verdieping ca. 1900 (uit: 'de loop van het Spaarne')



afb.29: constructie hijsbalk voorgevel



afb.31: aandrijfjas met lager, achter de onderslagbalk de kraanbaan



afb.26: kap nieuwe bouwdeel



afb.28: eerste verdieping juli 2010



afb.30: aandrijfjas met poelies



afb.32: links de zwarte kraanbaan, bij de deur loopt hij naar buiten naar het laadperron



waardestelling

In deze waardestelling is in het kort aangegeven welke elementen van de Drijfriemenfabriek en zijn locatie door DOOK erfgoedwerk als de moeite van het behouden waard worden beschouwd. In de plattegronden is door middel van kleuren aangegeven welke monumentale waarden de verschillende onderdelen bezitten. Blauw staat voor een hoge monumentwaarde, groen voor positieve monumentwaarde en geel voor indifferente monumentwaarde. Voor het overige is in tekst aangegeven hoe DOOK erfgoedwerk de cultuurhistorische, architectuurhistorische en bouwhistorische kwaliteiten van het object kwalificeert.

cultuurhistorisch

De Drijfriemenfabriek is een exponent van de kleinschalige industrie die zich vanaf het begin van de 19de eeuw ontwikkelde uit de nijverheid langs het Buiten Spaarne. Daaronder waren looierijen, meekrapfabrieken en kleine leveranciers van de scheepvaart. De Drijfriemenfabriek ontwikkelde zich tot een kleinschalige industrie met innovatieve producten en werd later in de 19de eeuw toeleverancier van grote industrieën en fabrieken als de werven aan het Spaarne, de lichtfabriek en de Drostefabriek. De Drijfriemenfabriek is nu nog het enige kleine bedrijfsgebouw in het gebied, dat in relatief gave staat is overgebleven. Derhalve is de fabriek een belangwekkend monument van de kleinschalige industrie in Haarlem.

architectuurhistorisch

Net als in de woningbouw was er in de industriële bouw sprake van gebouwen die waren ontworpen door architecten en gebouwen die men in de categorie aannemersarchitectuur zou kunnen indelen. Uiteraard zijn er veel functionele elementen in het gebouw terug te vinden: De dubbele deuren in de voor- en achtergevel, de droogluiken

in de linker- en de rechtergevel en het gebruik van onderslagbalken om een zo groot mogelijk 'open' vloeroppervalk te verkrijgen.

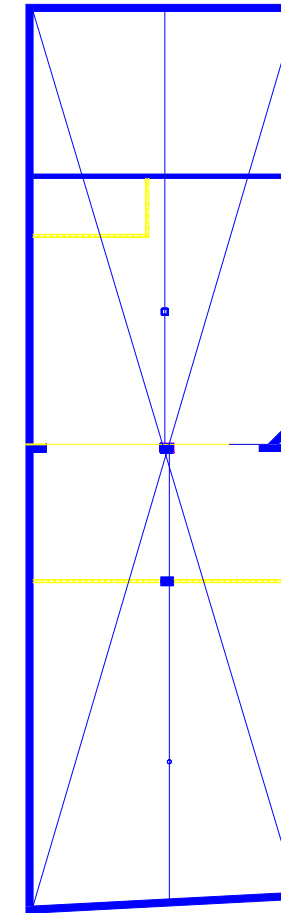
Het gebruik van houten onderslagbalken en houten standvinken in het oudere, achterste gedeelte van het gebouw en het gebruik van gietijzeren kolommen en ijzeren lbalken in het voorste deel illustreren de ontwikkeling in de industriële bouw in de tweede helft van de 19de eeuw. Ook de kappen, in de vorm van het houten hangwerk en de mansardekap, illustreren de mogelijkheden in de 19de eeuwse functionele bouw goed.

De toepassing van gele verblendstenen in de segmentbogen, de zinken leien als bekleding van de gakgoten, de gietijzeren ramen en rozetramen en de Lucas Ijsbrandpannen laten de stijlkenmerken van rond 1900 duidelijk zien. Deze kenmerken en het feit dat vrijwel alle vensteropeningen nog voorzien zijn van ijzeren ramen maken dat het gebouw in zijn huidige staat 'gaaf' te noemen is.

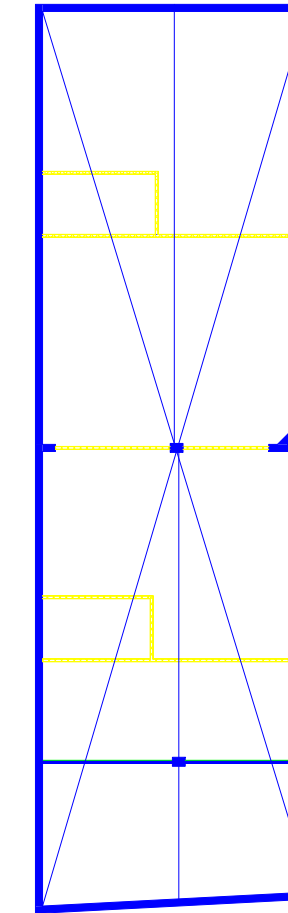
bouwhistorisch

In bouwhistorische zin zijn er enkele elementen die volgens DOOK erfgoedwerk interessant zijn om te behouden. Het behoud van de Ijsbrandpannen is van belang omdat deze pansoort langzamerhand verdwijnt uit het Nederlandse straatbeeld. Ook de afwerking van de goten met de zinken leien is zeldzaam te noemen. De toepassing van gietijzeren kolommen in de binnenruimte is in de kleinschalige bouw redelijk uitzonderlijk. Om de historie van het gebouw zichtbaar te houden, is het van belang om sommige bouwkundige elementen, zoals de tussenmuur in het oudere bouwdeel, te bewaren. Het gebruik van verblendstenen is voor de bouwperiode in dit type bouw niet heel gebruikelijk. Omdat de hele opzet van het gebouw nog goeddeels ongeschonden is, zijn deze afzonderlijke onderdelen des te waardevoller. De muuropschriften zijn de moeite van het behouden waard, hoewel ze door de 'tand des tijds' al redelijk zijn aangetast.

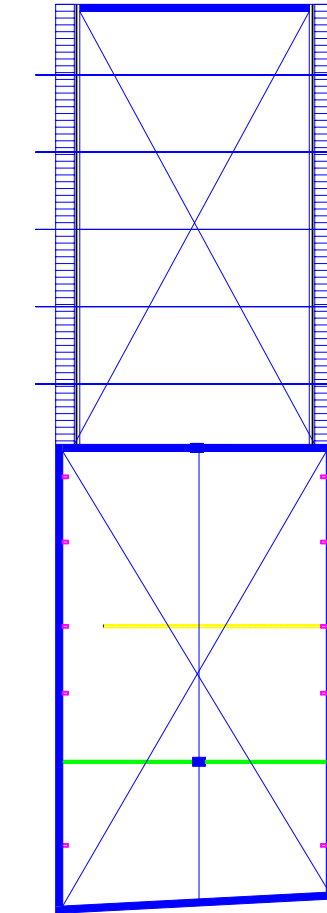
waardingsplattegronden



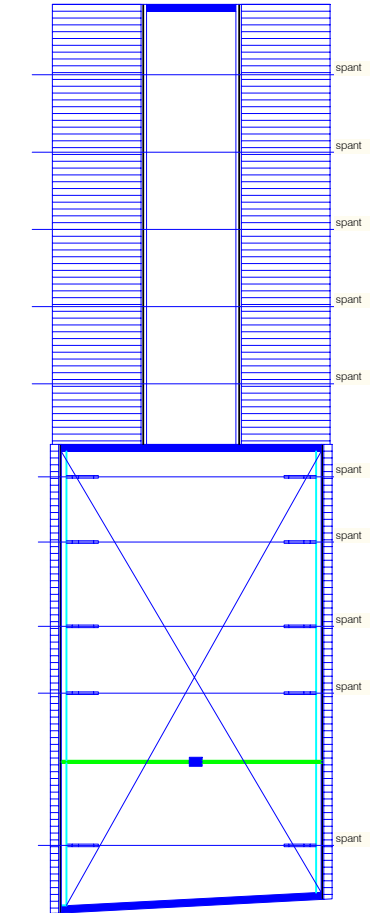
begane grond



eerste verdieping



tweede verdieping



zolderverdieping



- OO Hoge monumentwaarde
- OO Positieve monumentwaarde
- OO Indifferente monumentwaarde

bouwkundige staat

bestaande situatie

Op basis van een globale inmeting en bouwkundige opname zijn de volgende gegevens opgesteld:

Bouwdeel A (straatzijde)

Bouwdeel A (straatzijde):
Totale bruto grondoppervlakte ca. 170 m2
Totale bruto vloeroppervlakte ca. 680 m2

Totale bruto inhoud ca. 1925 m3
Bouwkundige opbouw

Vloeren:

- Begane grondvloer: beton, ongeïsoleerd
- Eerste verdieping: stalen onderslagbalk (h: 300 mm) met houten balklaag (ca. 90x240 hoh ca 700mm) met houten vloerdelen. De eerste verdieping wordt ondersteund door gemetselde en gietijzeren kolommen.
- Tweede verdieping: idem
- Zolderverdieping: idem

Buitenwanden:

- Steens metselwerk

Dak:

- Houten spanten met houten dakbeschot, steile dakvlak: keramische dakpannen (lucas ijsbrand pannen) en bitumeuze dakbedekking op het flauwe dakvlak

Constructie:

- Dragende gemetselde zijgevels, stalen onderslagbalk opgelegd op een stalen latei in de voorgevel en op gemetselde en gietijzeren kolommen

- Houten balklaag ondersteund door de stalen onderslagbalk en dragende gemetselde gevels
- Houten dakspanten worden op de tweede verdieping ondersteund door muurstijlen met korbelen

Bouwdeel B (Spaarneszijde)

Bouwdeel B (Spaarneszijde):
Totale bruto grondoppervlakte ca. 160 m2
Totale bruto vloeroppervlakte ca. 480 m2

Totale bruto inhoud ca. 1480 m3
Bouwkundige opbouw

Vloeren:

- Begane grondvloer: beton, ongeïsoleerd
- Eerste verdieping: houten onderslagbalk (300x300 mm) met houten balklaag (ca. 95x240 hoh ca 700mm) met houten vloerdelen. De eerste verdieping wordt ondersteund door gemetselde kolommen of houten standvinken.
- Zolderverdieping: idem

Buitenwanden:

- Steens metselwerk

Dak:

- Houten spanten, dakvlak belegd met verbeterde hollandse pannen

Constructie:

- Dragende gemetselde zijgevels, houten onderslagbalk opgelegd op een stalen latei in de achtergevel en op een gemetselde kolom en muur en houten standvinken.
- Houten balklaag ondersteund door de houten onderslagbalk en dragende gemetselde gevels
- Houten dakspanten

bouwkundige staat

fundering:

- Op de scheiding tussen de twee bouwdelen is een scheur waarneembaar, die duidt op zettingsverschil. Er zijn geen scheuren waargenomen die wijzen op een funderingsprobleem.

vloeren:

- De staat van de betonvloer is matig. Deze is ongeïsoleerd en niet vlak afgewerkt.
- Verdiepingsvloeren: de balkkoppen dienen gecontroleerd te worden op houtrot. De zwaarte van de balken voldoet niet aan de huidige normen voor doorbuiging, maar wel aan die voor sterkte. Bij een bestemmingswijziging dient hier vrijstelling voor aangevraagd te worden. De oplegging van de onderslagbalk in de voor- en achtergevel dient nader bekeken te worden i.v.m. sterkte.

gevels:

- De staat van onderhoud van de gevels is matig tot redelijk.
- Het metselwerk is matig tot redelijk. Ter plaatse van de ankers moet metselwerk ingeboet worden. In de zuidelijke zijgevel is het metselwerk ter hoogte van de zolderverdieping van bouwdeel B plaatselijk beschadigd, mogelijk door roestend ijzer.
- Het voegwerk is matig tot redelijk. Aan de noordgevel is veel voegwerk uitgespoeld. Het opnieuw aanvullen van het voegwerk is noodzakelijk.
- Diverse zandstenen blokken zijn gescheurd door roestend ijzer en zijn aan de oppervlakte geërodeerd.
- De gevels zijn ongeïsoleerd.
- De raamkozijnen zijn deels origineel, een deel ontbreekt of is mogelijk ingemetseld. De stalen raamkozijnen en ramen zijn in redelijke staat, de houten in matige staat. De ramen zijn enkel beglaasd. Het glas is plaatselijk gebroken of ontbreekt.
- De muurankers zijn in slechte staat, ter plaatse van de ankers is het metselwerk beschadigd door roestend ijzer.

- Het schilderwerk is in slechte staat. Het schilderwerk heeft achterstallig onderhoud.

daken:

- De dakbedekking is redelijk, er zijn plaatselijk lekkages.
- De goten zijn niet gecheckt, maar aangenomen wordt dat deze vervangen dienen te worden inclusief de gootlijsten en -bodems.
- Ter plaatse van de schoorsteen is het hout aangetast.
- De onderkant van de dekbalken van de spanten van bouwdeel A bevinden zich op 1.80 m hoogte. Voor een nieuwe functie dient hier rekening mee gehouden te worden of onderzocht wat kan worden aangepast.

installaties:

- De installaties zijn verouderd.

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

muren:

locatiekarakter

situatie

De locatie van de voormalig drijfriemenfabriek wordt sterk gedomineerd door de inklemming tussen het spoor aan de zuidwestzijde, het Spaarne aan de noordzijde en de Oudeweg aan de noordoostzijde van de fabriek. Deze drie elementen hebben een sterk afbakende werking op het fabrieksterrein ten opzichte van de directe omgeving, waardoor een intieme plek is ontstaan, te midden van de drukke stad. Enkel aan de zuidzijde van het terrein is, door de Harmenjansweg, een (fysieke) verbinding aanwezig met het stadscentrum van Haarlem en de Industriehaven. De locatie is in de huidige situatie zeer in zichzelf gekeerd, onder andere door de bovengenoemde barrières. Daarnaast versterken de bomen en bossage gelegen tussen de fabriek en de Oudeweg deze beslotenheid. Ze onttrekken het pand vanaf de noordoostzijde geheel aan het oog. Het oorspronkelijke industriële karakter is op de locatie van de drijfriemenfabriek nog sterk voelbaar. Ook op andere locaties langs het Spaarne is die industriële sfeer nog herkenbaar, zoals bij de Droste Fabriek en Nieuwe Energie ten noorden en het Huis van Bewaring ten zuidwesten van de locatie.

mogelijkheden

De Drijfriemenfabriek kan door zijn ligging tussen voorgenoemde terreinen, die ieder van cultuurhistorisch van belang zijn voor de stad Haarlem, een belangrijke verbindingsschakel vormen. Door het industriële karakter van de fabriek te behouden en dit in zijn toekomstige functie te versterken, blijft het karakter van dit deel van de stad aan de oostzijde van het Spaarne beter herkenbaar. Om het fabrieksterrein te laten fungeren als schakel is het wenselijk meer openheid en zichtbaarheid te creëren, zodat het bijzondere industriële karakter kan uitstralen naar de omgeving. De plek kan meer open gemaakt worden door de groenzone langs de Oudeweg te verkleinen, waardoor de achter- en rechterzijgevel van de fabriek beter zichtbaar worden. Daarnaast is het wenselijk de relatie van de locatie met het Spaarne te versterken. Een relatie die er van oorsprong ook was, toen de drijfriemenfabriek nog in werking was en het water gebruikte voor zijn productie. De relatie met het Spaarne kan gelegd worden door een aanlegplaats voor de pleziervaart te creëren met eventueel een sanitaire

voorziening voor watertoeristen. Een horecafunctie met een terras georiënteerd op het Spaarne zou daar goed bij passen.

Een voorstel is om de Drosteboulevard te verlengen en door middel van een houten looppad onder de brug door een verbinding te maken met de locatie van de voormalig Drijfriemenfabriek. Deze verbinding dient meerdere doelen: de Drosteboulevard loopt niet meer dood tegen de Oudeweg, deze barrière wordt doorbroken en er wordt een verbinding gemaakt tussen de twee historische locaties. Er ontstaat een voetgangersroute langs de oostzijde van het Spaarne die in de toekomst mogelijk zijn vervolg kan krijgen naar de Molen de Adriaan en de binnenstad van Haarlem.

gebouw

Karakteristiek voor de drijfriemenfabriek is dat deze bestaat uit twee in het verlengde van elkaar gebouwde delen. Hierdoor is een sterke as ontstaan haaks op het Spaarne, evenwijdig aan het spoor en de Oudeweg. Deze lengteas is in het interieur van de fabriek eveneens duidelijk waarneembaar en hangt samen met de manier waarop het

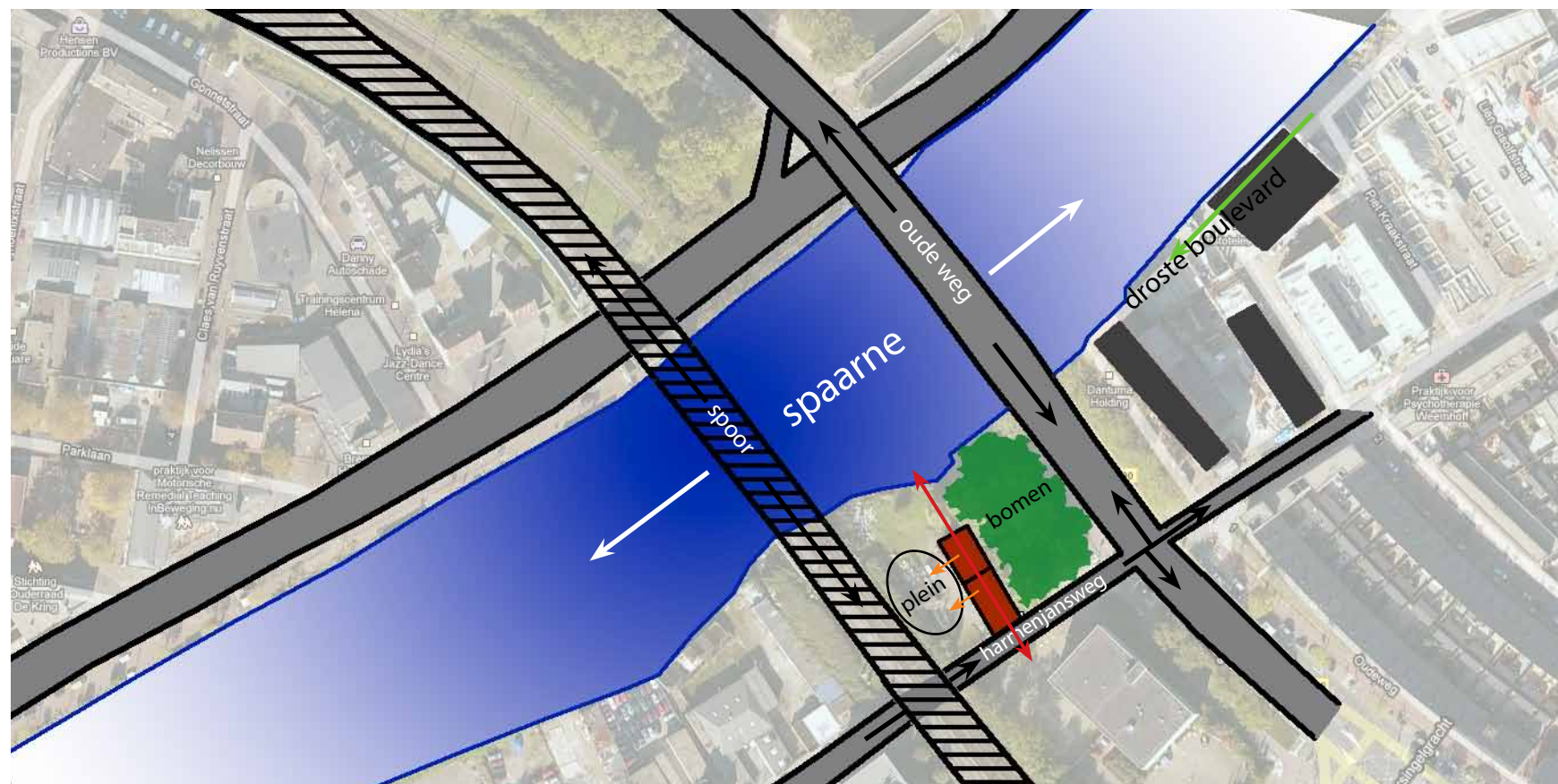
gebouw gebruikt werd gedurende de periode waarin er drijfriemen geproduceerd werden. De opbouw van de draagconstructie met zijn onderslagbalk in de lengte-as en de laad- en losluiken in de kopgevels van het gebouw accentueren deze as.

Verder valt op dat het gebouw sterk op de zuidwestzijde georiënteerd is, waar zich van oorsprong het buitenterrein van de fabriek bevond. In de gevel aan deze zijde zijn venster- en deuropeningen aanwezig, in de andere langsegevel zijn alleen vensteropeningen.

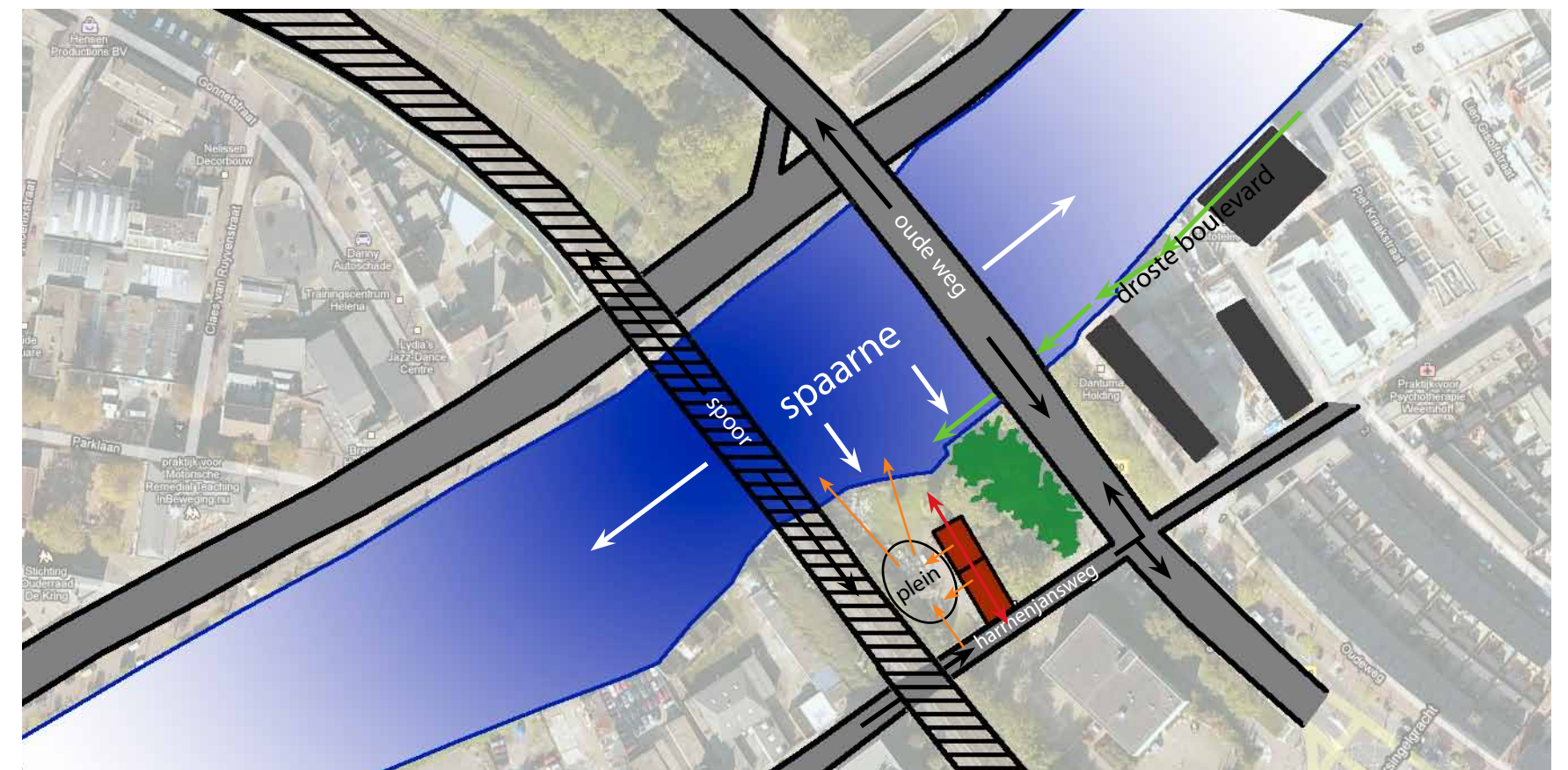
mogelijkheden

Bij herbestemming van de fabriek dient rekening gehouden te worden met het karakter van de locatie en de fabriek. Eventuele nieuwbouw dient de as-werking haaks op het Spaarne te ondersteunen en de relatie met het fabrieksterrein aan de zuidwestzijde moet behouden blijven. Het terrein dient een open plek te blijven behorende bij de fabriek, 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.

afb.33: bestaande situatie



afb.34: nieuwe situatie



restauratievisie drijfriemenfabriek

In deze visie is verwoord wat de belangrijkste waarden zijn van het pand en hoe hiermee om te gaan. De visie geldt als een leidraad voor het nemen van ontwerpbeslissingen en de restauratieaanpak. De visie voor de drijfriemenfabriek is opgesteld op basis van de resultaten van het bouwhistorische onderzoek en bijbehorende waardestelling, de bouwkundige inspectie en de locatieanalyse.

DOOK stelt dat de belangrijkste waarde van de drijfriemenfabriek en de locatie schuilt in het historische industriële karakter. Bij het restaureren en herbestemmen ervan dient dit karakter op zorgvuldige wijze behouden en waar mogelijk versterkt te worden. Voornoemd karakter is op verschillende niveaus herkenbaar.

stedenbouwkundig

Op het niveau van de stedenbouwkundige ontwikkeling van Haarlem is de locatie een van de weinig overgebleven voorbeelden van vroege, kleinschalige industriële activiteiten. Veel van deze kleine bedrijfsgebouwen zijn verdwenen omdat dit industrieel erfgoed tot nu toe niet voldoende op waarde geschat werd. Op stedenbouwkundig niveau is het van belang de huidige geïsoleerde ligging op te heffen om de historische verbinding van de locatie met zijn omgeving weer zichtbaar en voelbaar te maken. Het herstel van de historische relaties dient op een zodanige wijze te geschieden dat het ook een meerwaarde voor de huidige stad oplevert.

In het kort stelt DOOK op stedenbouwkundig niveau het volgende voor: Het afgebakende karakter van de locatie wegnemen en deze benutten om de samenhang in de industriële bebouwing aan de oostzijde van het Spaarne te versterken. Dit kan bereikt worden door:

- De locatie beter zichtbaar te maken vanaf de Oudeweg en Harmenjansweg door middel van het beperken van het aanwezige groen.
- De locatie beter bereikbaar te maken door deze onderdeel te maken van een langzaamverkeerroute langs het Spaarne door de Droste boulevard onder de Oudeweg door te verlengen, bijvoorbeeld door een houten looppad aan te leggen.

- De locatie aantrekkelijk te maken door een bestemming te kiezen die publiek trekt en/of bedrijvigheid genereert en tevens passend is bij het industriële karakter van dit deel van de stad

locatieniveau

Het industriële karakter van het gebouw wordt bepaald door een aantal elementen. Voor de drijfriemenfabriek zijn dit de industriële architectuur, de langgerekte vorm en de haakse ligging op het Spaarne. Het terrein dat vroeger benut werd door de fabriek, de terreininrichting met elementen als transportinstallatie aan de achterzijde en de ligging langs het Spaarne dragen bij aan dit karakter.

Voor behoud en versterking van de industriële sfeer dient men op de locatie historische relaties te behouden en als basis te gebruiken bij herbestemming door:

- De relatie fabriek-werkterrein te behouden en te herstellen en benutten, door het terrein een functie te geven passend bij de nieuwe gebouwfunctie.
- De relatie van de fabriek met het water opnieuw te leggen en te benutten.
- De langwerpige bouwmassa haaks op het Spaarne herkenbaar te houden.

gebouwniveau

Op niveau van het gebouw is het industrieel karakter tot in de details aanwezig. Zo is de langwerpige plattegrond en de plaatsing van twee volumes in elkaars verlengde een rechtstreeks gevolg van de installatie van een lange aandrijffas, waarmee alle machines aangedreven konden worden. In de architectuur zijn typisch 19de eeuwse industriële stijlelementen aanwezig, zoals de getoogde stalen ramen, de ontlastingsbogen boven de ramen, de gietijzeren kolommen en de sierankers. Daarnaast zijn er veel elementen die een directe relatie hebben met de functies die het gebouw had, zoals de laaddeuren, de ventilatieopeningen van de voormalig looizolder en de aandrijfassen. Kenmerkend voor industriële bouw is functionaliteit. Wanneer het gebouw niet meer functioneerde werd het aangepast, bijvoorbeeld omdat het te klein werd of naar aanleiding van het werken met

nieuwe technieken als stoomaandrijving, waardoor in het gebouw een gelaagdheid is ontstaan. Elementen die het gebouw tot een industrieel gebouw maken dienen zo veel als mogelijk bewaard, benadrukt en benut te worden, waaronder:

- De bouwmassa, waarvan de lengteas en het karakter van de ruimtes een bijzonder kenmerk zijn, alsmede de plaatsing van twee volumes achter elkaar.
- De constructiewijze, waarbij onderslagbalken en stalen kolommen toegepast zijn.
- Functiegerelateerde architectonische kenmerken als laaddeuren en ventilatieluiken, maar ook als hijsbalk, kraanbaan en aandrijfassen. Hieronder vallen ook de gevelopschriften.
- Architectonische stijlelementen zoals de stalen ramen met verblendstenen ontlastingsbogen erboven en de sierankers.
- De gelaagdheid van het gebouw. Dit kan door elementen uit verschillende perioden te conserveren. Tevens biedt dit de mogelijkheid een nieuwe ‘laag’ toe te voegen in de vorm van een nieuwe functie.

Daarnaast bevat het gebouw enkele elementen die van bouwhistorisch belang zijn, omdat het materialen zijn die kenmerkend zijn voor de tijd waarin het gebouw opgetrokken is, zoals de Lucas IJsbrandpannen, de decoratieve zinken afwerking van de goten en de gietijzeren rozetvensters in de topgevels. Maar ook bijzonder materiaalgebruik kan van bouwhistorisch belang zijn. In dit kader is de vroege toepassing van de verblendsteen in de toogjes boven de ramen nogmaals te noemen.

materiaal
Tevens is op gebouwniveau behoud van materiaal een basisbeginsel van waaruit gerestaureerd moet worden. Aanwezige materialen dienen behouden te worden. Bij herstel en vervanging moet hetzelfde materiaal gebruikt worden. Afwijken hiervan kan alleen als er een gemotiveerde afweging aan ten grondslag ligt.

functiebehoud
Zoals reeds genoemd bij het stedenbouwkundig niveau is behoud van functie belangrijk, dit geldt eveneens op niveau van het gebouw. Dit kan bereikt worden door:

- Een functie te kiezen vergelijkbaar met de oude functie.

- Een functie te kiezen die passend is bij het ‘DNA’ van het gebouw, wat impliceert dat de belangrijkste waarden van het pand niet aangetast hoeven te worden.

aanpassingen
Hergebruik van de fabriek is enerzijds een voorwaarde om het gebouw voor de toekomst te behouden. Dat impliceert dat de nodige aanpassingen gedaan zullen moeten worden. Wanneer het pand een nieuwe functie krijgt, houdt dit tevens in dat het pand aan nieuwe eisen op het gebied van comfort en veiligheid zal moeten voldoen. Binnen het spanningsveld tussen behoud van historische waarden en aanpassingen voor goed eigentijds gebruik dient iedere verandering zorgvuldig afgewogen te worden. Daardoor wordt voorkomen dat verlies van historische waarden optreedt.

Om de voormalig fabriek geschikt te maken voor een nieuwe functie kan blijken dat nieuwbouw gewenst of zelfs noodzakelijk is. Voor het plegen van nieuwbouw zijn enige uitgangspunten van belang:

- De nieuwbouw mag niet overheersend zijn in schaal, vorm, en materialisatie.
- Eventuele nieuwbouw mag de huidige historische relaties (zoals terrein-gebouw en gebouw-water) niet verstoren, maar respecteert en ondersteunt deze.

duurzaamheid
Het is bij het maken van een restauratieplan voor het gebouw van belang oog te hebben voor duurzame oplossingen bij de keuze van materialen. Het is raadzaam voorafgaand aan het herbestemmen te inventariseren hoe de duurzaamheid van het gebouw vergroot kan worden zonder de historische waarden aan te tasten.

flexibiliteit
In het verleden zijn regelmatig aanpassingen gedaan aan de fabriek. Hierdoor is het naar ons idee geoorloofd om, uiteraard binnen de kaders zoals hiervoor geschetst, aanpassingen te doen ten behoeve van het huisvesten van een nieuwe functie in de fabriek. In onze visie voor de drijfriemenfabriek is flexibiliteit belangrijk om het gebouw ook in de verdere toekomst goed te kunnen blijven gebruiken. Zonder toekomst heeft het verleden geen waarde.

aandachtspunten herbestemming

herbestemming van de drijfriemenfabriek

Door binnen de kaders van de restauratievisie een nieuwe functie in de voormalig drijfriemenfabriek te huisvesten, kan het gebouw een nieuwe toekomst krijgen, waarbij de historische waarden behouden blijven en de geschiedenis van de fabriek en de locatie beter herkenbaar wordt in de stad. Bij het kiezen van een nieuwe bestemming zijn enkele aandachtspunten te noemen die in gedachte meegenomen moeten worden om tot een goed en bruikbaar plan te komen.

- De aanwezigheid van het spoor: het geluid, veroorzaakt door de langskomende treinen, maakt de combinatie met bepaalde functies, zoals wonen, moeilijk.
- Parkeren: het terrein bij de fabriek biedt ruimte aan maximaal 16 parkeerplaatsen. De open plaats ten zuiden van de fabriek, die een belangrijke kwaliteit heeft voor de locatie, zou hierdoor voor een groot deel in beslag genomen worden. Een mogelijkheid is om het terrein aan de noordzijde van de fabriek in gebruik te nemen als parkeerterrein. Deze grond is nu in eigendom van de gemeente en beplant met bomen en struiken. Op dit terrein kunnen op een verantwoorde manier 16 parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

- Het Masterplan Spoorzone: in dit plan is de ambitie uitgesproken het gebied aan de oostzijde van het Spaarne te ontwikkelen met behoud van het karakter van dit gebied, waar de eerste industrie van Haarlem ontstond. Deze kant van de rivier wordt gezien als 'de andere kant' en dient sterker verbonden te worden met de stad. In dit gebied kan een mengeling van functies plaatsvinden; toeristische en recreatieve activiteiten, bedrijven, kantoren, wonen, ateliers, onderwijs, et cetera.
- Het Bouwbesluit: de nieuwe functie dient ingepast te worden in het bestaande gebouw. Indien hiervoor het bestemmingsplan gewijzigd moet worden, zal de verbouwing getoetst moeten worden aan het bouwbesluit voor nieuwbouw. Op enkele punten kan hiervoor een vrijstelling gevraagd worden om ernstige aantasting van historische waarden van het bestaande gebouw te voorkomen. Ten aanzien van het aspect 'veiligheid' wordt in alle gevallen uitgegaan van de voorschriften voor nieuwbouw.





haalbaarheidsonderzoek

Er zijn vele herbestemmingsmogelijkheden voor de fabriek. Te denken valt aan huisvesting van een culturele functie zoals een theater, een bioscoop, een museum of ateliers en galleries. Daarnaast zijn maatschappelijke functies en toeristische functies zoals een uitgaans-centrum, een restaurant met zalenverhuur, een hotel of een nautisch centrum denkbaar. Kantoorfuncties als werkruimtes voor ZZP-ers of netwerkorganisaties zijn ook geschikt voor vestiging in de fabriek. Uit de lange lijst van mogelijkheden hebben wij twee functies gekozen, die naar ons idee economisch haalbaar lijken, namelijk een bedrijfsverzamelgebouw en een hotel. Beide hebben we onderworpen aan een haalbaarheidsonderzoek.

variant a: bedrijfsverzamelgebouw herbestemming bedrijfsverzamelgebouw

Deze variant is wellicht een zeer voor de hand liggende herbestemming. Dit betekent dat het een natuurlijke invulling van het gebouw is. Een groot voordeel van deze bestemming is dat de functie van het gebouw en de plek behouden blijft. Er hoeven slechts minimale aanpassingen aan het gebouw gedaan te worden: zoals trappenhuizen en installaties. Aangezien de bestemming niet gewijzigd wordt, kan er eveneens voor gekozen worden het gebouw slechts casco te restaureren en geen isolatie toe te passen. De sfeer van de plek en het gebouw, zelfs van het interieur, kan hiermee optimaal behouden blijven.

inpassing van de functie

In het pand kunnen 14 ruimtes van ca. 60 tot 70 m² netto vloeroppervlakte gerealiseerd worden. Deze worden ontsloten door twee nieuwe trappenhuizen, daarbij worden toiletten en installaties georganiseerd. Aan de westgevel kan een moderne nieuwbouw geplaatst worden, die de gemeenschappelijke functies voor de bedrijven kan herbergen, zoals vergaderruimte, receptie, kantine en reproservice. Dit kan gecombineerd worden met een horecagelegenheid die als publieks-trekker de verbinding kan leggen tussen de stad en de Drostefabriek.

Parkeren:

Voor een bedrijfsverzamelgebouw geldt in Haarlem een parkeernorm van 0,8 parkeerplaatsen per 100 m² bvo (bruto vloer opp.). Dit plan realiseert in totaal 1180 m² bvo bedrijfsruimte. Hiervoor dienen 9,4 parkeerplaatsen aangelegd te worden.

Voor een horecafunctie varieert de parkeernorm tussen de 4 (congrescentrum, café, bar) en 8 (restaurant) parkeerplaatsen per 100 m² bvo. In dit plan is ruimte gereserveerd voor 90 m² bvo ten behoeve van een horecafunctie. Deze horecagelegenheid zal gedeeltelijk gelijktijdig met de bedrijfsruimte functioneren. Een restaurant zal echter ook 's avonds open zijn. Op dat moment kunnen de parkeerplaatsen voor de bedrijfsruimtes gebruikt worden voor het restaurant. Voor 90 m² bvo moeten 3,6 (congrescentrum, café) tot 7,2 (restaurant) parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Voor beide functies moeten er overdag 13 parkeerplaatsen beschikbaar zijn (bedrijf + café) en 's avonds 8 (restaurant). Op het kavel ten noordoosten van de fabriek is ruimte beschikbaar voor 16 parkeerplaatsen, ruim voldoende voor deze functies.

investeringskosten en opbrengsten

Kosten:

Voor de bouwkundige kosten is uitgegaan van een casco-restauratie. Een bedrijfsverzamelgebouw kan goed functioneren in een sobere omgeving en daarmee kan tevens de sfeer van het pand behouden blijven. Er worden geen voorzetwanden en voorzetramen aangebracht. Wel worden alle installaties vernieuwd. Om de kosten van het energieverbruik niet onnodig hoog te maken, kan tevens gedacht worden aan alternatieve energiebronnen, zoals een warmtepomp of zonnecollectoren. Ook in de inrichting van de installaties en het gebruik van het gebouw kan op een zuinige manier worden omgegaan met energie.

Opbrengsten:

Tegen een huurprijs van € 100,- per netto m² vloeroppervlakte kan dit plan een opbrengst van 1,5 ton per jaar genereren. Na de restauratie vertegenwoordigt het pand een bepaalde waarde die wij ramen op ca. 1,1 miljoen voor het totale complex. Dat betekent dat de meer-investering van ruim 1,1 miljoen in 1 jaar kan worden terugverdiend. Kosten voor onderhoud zijn hier echter nog niet vanaf getrokken. De nieuwbouw voor het restaurant is in deze kostenrekening buiten beschouwing gelaten. Wij gaan ervan uit dat deze nieuwbouw zichzelf moet kunnen terugverdienen in de exploitatie van het restaurant en servicekosten voor het bedrijfsverzamelgebouw.

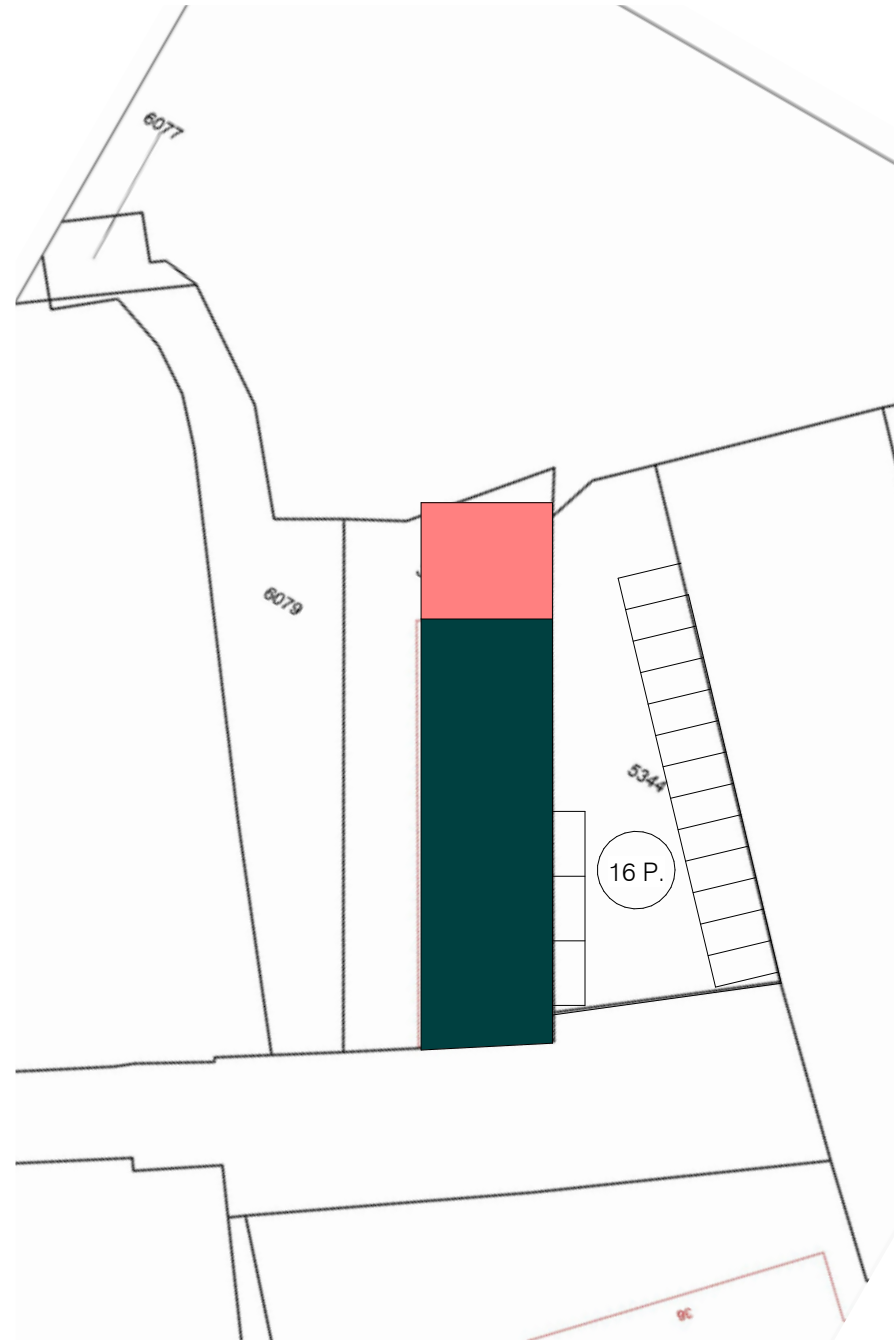
conclusie

Met dit plan worden een aantal belangrijke doelen behaald: de sfeer van de plek en het pand blijft optimaal behouden. Het industriële karakter van het pand blijft niet alleen zichtbaar in het gebouw maar ook voelbaar in het gebruik. De functie van het pand is niet gewijzigd. Hierdoor kan de fabriek een optimale bijdrage leveren aan het behoud van het industriële karakter van dit deel van Haarlem. Daarnaast kan de horecafunctie een relatie leggen met de rivier.

In financieel opzicht blijkt dit plan realistisch. Bij vergelijking van de bouwkundige kosten van deze restauratie met die van nieuwbouw kan geconcludeerd worden dat de restauratie ca. € 80,- per m³ duurder is. Dit betekent een meer-investering van bijna 3 ton. De huuropbrengsten zijn bewust laag gehouden om ook ruimte te bieden voor minder financieel draagkrachtige bedrijven, bijvoorbeeld bedrijven in de culturele sector. Daarnaast kunnen een restauratielening tegen een lage rente en een eventuele subsidie de kosten drukken.

Wij achten dit plan passend voor het gebouw en de locatie. Het is realistisch en kan de fabriek een duurzame toekomst geven.

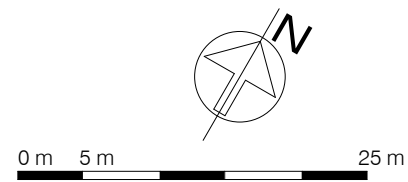
situatie bedrijfsverzamelgebouw



bedrijfsverzamelgebouw: 1180 m2 bvo [bruto vloeropp.]
 parkeernorm: 0,8 P-plaats per 100 m2 bvo
 te realiseren: 9,4 parkeerplaatsen

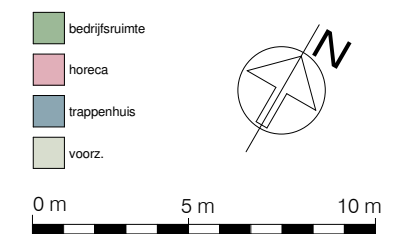
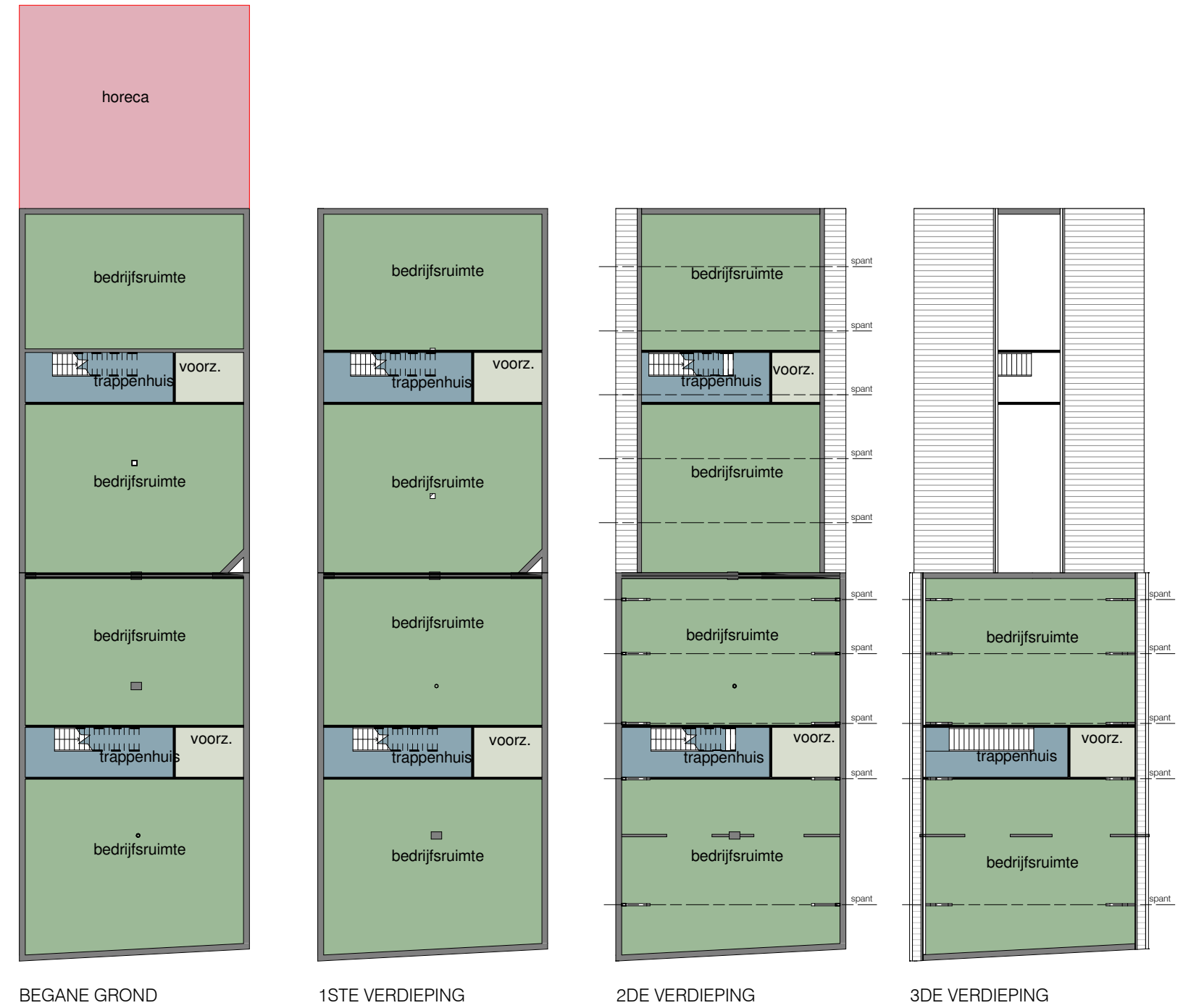
horeca: 90 m2 bvo
 parkeernorm: 4 tot 8 P-plaats per 100 m2 bvo
 te realiseren: 3,6 tot 7,2 parkeerplaatsen

totaal parkeerplaatsen: 13 parkeerplaatsen overdag
 8 parkeerplaatsen 's avonds



30

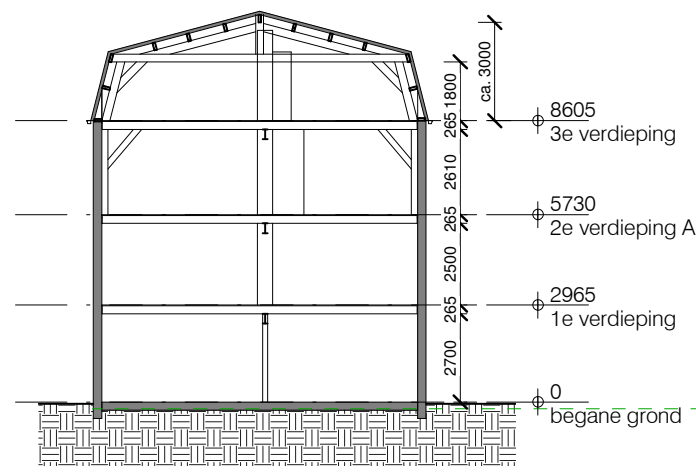
plattegronden bedrijfsverzamelgebouw



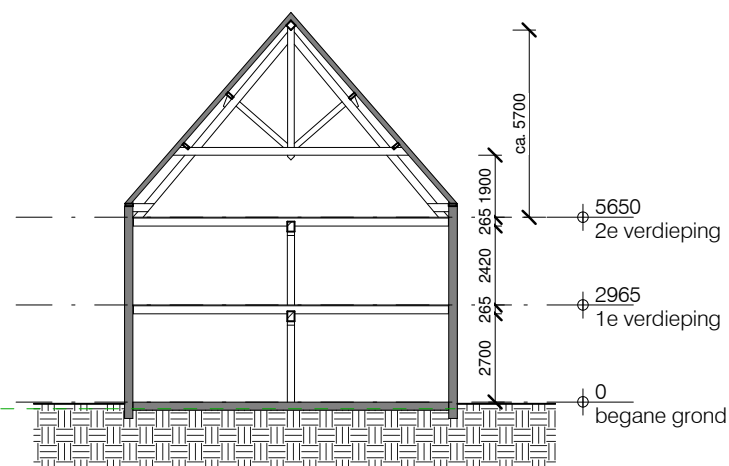
31

ruimtetabel bedrijfsverzamelgebouw

BEDRIJFSVERZAMELGEBOUW ruimte tabel			
naam	toelichting	verdieping	oppervlakte [netto]
bedrijfsruimte		begane grond	73 m ²
bedrijfsruimte		begane grond	63 m ²
bedrijfsruimte		begane grond	71 m ²
bedrijfsruimte		begane grond	58 m ²
bedrijfsruimte		1e verdieping	58 m ²
bedrijfsruimte		1e verdieping	71 m ²
bedrijfsruimte		1e verdieping	63 m ²
bedrijfsruimte		1e verdieping	72 m ²
bedrijfsruimte		2e verdieping	72 m ²
bedrijfsruimte		2e verdieping	63 m ²
bedrijfsruimte		2e verdieping	59 m ²
bedrijfsruimte		2e verdieping	47 m ²
bedrijfsruimte		3e verdieping	60 m ²
bedrijfsruimte		3e verdieping	69 m ²
bedrijfsruimte: 14			899 m ²
horeca	café, restaurant, vergader ruimte	begane grond	92 m ²
horeca: 1			92 m ²
trappenhuis		begane grond	14 m ²
trappenhuis		begane grond	14 m ²
trappenhuis		1e verdieping	14 m ²
trappenhuis		1e verdieping	14 m ²
trappenhuis		2e verdieping	12 m ²
trappenhuis		2e verdieping	14 m ²
trappenhuis		3e verdieping	14 m ²
trappenhuis: 7			98 m ²
voorz.	wc's, leidingen, installaties	begane grond	7 m ²
voorz.	wc's, leidingen, installaties	begane grond	7 m ²
voorz.	wc's, leidingen, installaties	1e verdieping	7 m ²
voorz.	wc's, leidingen, installaties	1e verdieping	7 m ²
voorz.	wc's, leidingen, installaties	2e verdieping	5 m ²
voorz.	wc's, leidingen, installaties	2e verdieping	7 m ²
voorz.:	wc's, leidingen, installaties	3e verdieping	6 m ²
voorz.: 7			44 m ²
Grand total			1133 m ²



DOORSNEDE BOUWDEEL A



DOORSNEDE BOUWDEEL B



investeringen en opbrengsten bedrijfsverzamelgebouw

Drijfriemenfabriek Haarlem herbestemming tot BEDRIJFSVERZAMELGEBOUW

INVESTERINGSKOSTEN + OPBRENGSTEN	totaalkosten	
	excl btw	incl. btw
Grondkosten		
Aankoop fabriek + bijbehorende grond	pm	
Aankoop aangrenzend kavel	pm	
Overdrachtsbelasting	pm	
Notariskosten	pm	
Sanering van de grond	500.000	
Asbest verwijderen	pm	
Vergoedingen en schadeloosstellingen	pm	
Rentekosten	pm	
Totale grondkosten excl. btw	500.000	
Bouwkosten		
Bouwkundige werken casco	3400 m ³ à € 350	1.190.000
Installaties	3400 m ³ à € 80	272.000
Terreinvoorzieningen	1.200 m ² à € 70	84.000
Totale bouwkosten excl. btw		1.546.000
Inrichtingskosten		
Inrichting	pm	
Totale inrichtingskosten excl. btw		0
Vorbereidings- en begeleidingskosten		
Programma van eisen / vooronderzoek	pm	
Architecten advieskosten	volledige opdracht [ontwerp t/m oplevering]	128.156
Advieskosten constructeur		12.816
Toezicht tijdens de bouw		0
Advieskosten werktuigkundige installaties		0
Advieskosten elektrotechnische installaties		0
Advieskosten tuinarchitect		0
Advieskosten binnenhuisarchitect		0
Advieskosten geluid / bouwfysica		0
Grondmechanisch bodemonderzoek + fund.advies		0
Milieuonderzoek bodemgesteldheid		2.000
Ruimtelijke onderbouwing voor bestemmingswijziging		pm
Totale voorbereidings- en begeleidingskosten excl. btw		142.972
Heffingen		
Leges bouwaanvraag		21.644
Precario		pm
Lozingskosten		0
Aansluitkosten nutsbedrijven		0
Totaal heffingen excl. btw		21.644
Rente tijdens de bouw		
Rentekosten voorbereidingsfase	1,5 jaar voorbereiding, 6% rente	4.289,15
Rentekosten uitvoeringsfase	0,75 jaar bouw, 6% rente	55.387,72
Rentekosten bedrijfskapitaal		pm
Totaal rente tijdens de bouw excl. btw		59.677
Aanloopkosten		
Opname belendingen		pm
Kosten eerste paal, kapfooi, opening		pm
Verhuiskosten		pm
Totaal aanloopkosten excl. btw		0
INVESTERINGSKOSTEN		
Subtotaal		totaal incl btw
Grondkosten	500.000	595.000
Bouwkosten	1.546.000	1.839.740
Inrichtingskosten	0	0
Vorbereidings- en begeleidingskosten	142.972	170.136,45
Heffingen	21.644	25.756,36
Rente tijdens de bouw	59.677	71.015,48
Reservering totale werk	0	0
Aanloopkosten	0	0
Totale investeringskosten	€ 2.270.293	€ 2.701.648
OPBRENGSTEN		
restwaarde van bedrijfspand bij verkoop		
units	14	
verkoopwaarde per unit	€ 80.000	
verkoopwaarde totale bedrijfspand	€ 1.120.000	
terug te verdienen investering		€ 1.150.293
opbrengsten exploitatie		
verhuurbaar netto opp. bedrijfsruimte	935 m ²	
huurprijs per m ² netto vloeropp.	€ 100	
huuropbrengsten per jaar	€ 1.122.000	
terugverdientijd	1,03 jaar	



haalbaarheidsonderzoek variant b: hotel

herbestemming hotel

Zoals eerder vermeld zijn er veel functies voor de fabriek denkbaar. Er is gekozen de herbestemming als hotel verder te onderzoeken, omdat vanuit de gemeente is aangegeven dat er behoefte is aan meer hotelfaciliteiten in Haarlem. De locatie ligt vlak bij het station, de binnenstad en het water en is daarom uitermate geschikt voor een hotel. En met de juiste inrichting kan ook met deze functie het industriële karakter van de plek behouden blijven. Het industriële karakter kan ingezet worden om het hotel een bijzondere uitstraling te geven. De bezoeker beleeft in het hotel een deel van de geschiedenis van Haarlem.

inpassing van de functie

De lengte-as van het gebouw kan in de hotelfunctie benut worden als ontsluiting van de kamers. De verkeersruimte is centraal in de lengte-as gesitueerd met aan weerszijden de kamers. Er is uitgegaan van een hotel met tweepersoons kamers inclusief sanitaire voorzieningen. Voor de receptie, de bar en het restaurant kan een nieuwbouw aan de noordwestgevel gebouwd worden, met een terras aan het Spaarne. Door sanitaire voorzieningen voor watertoeristen te realiseren, kan ook deze doelgroep worden aangetrokken tot de locatie.

In totaal kunnen in de fabriek 39 hotelkamers van ca. 14 m² worden ingepast en een aanbouw van 90 m² voor de receptie en het restaurant.

Parkeren:
Voor een hotel geldt in Haarlem een parkeernorm van 0,5 parkeerplaatsen per kamer. Bij 39 kamers betekent dat, dat er 19,5 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Het kavel aan de noordoostzijde van het pand biedt ruimte voor 16 parkeerplaatsen. Dat houdt in dat nog 4 parkeerplaatsen op het voormalig fabrieksterrein aan de zuidwestzijde nodig zijn. Deze dienen zo gepositioneerd te worden dat het open karakter van dit terrein niet verloren gaat.

investeringskosten en opbrengsten

Kosten:
Alleen een casco-restauratie is voor een hotel niet voldoende. In de bouwkundige kosten is dan ook een extra post voor afbouw meegenomen. Daarnaast kan ook in dit plan, door een slimme inpassing van de installaties, door energiebesparing winst worden behaald.

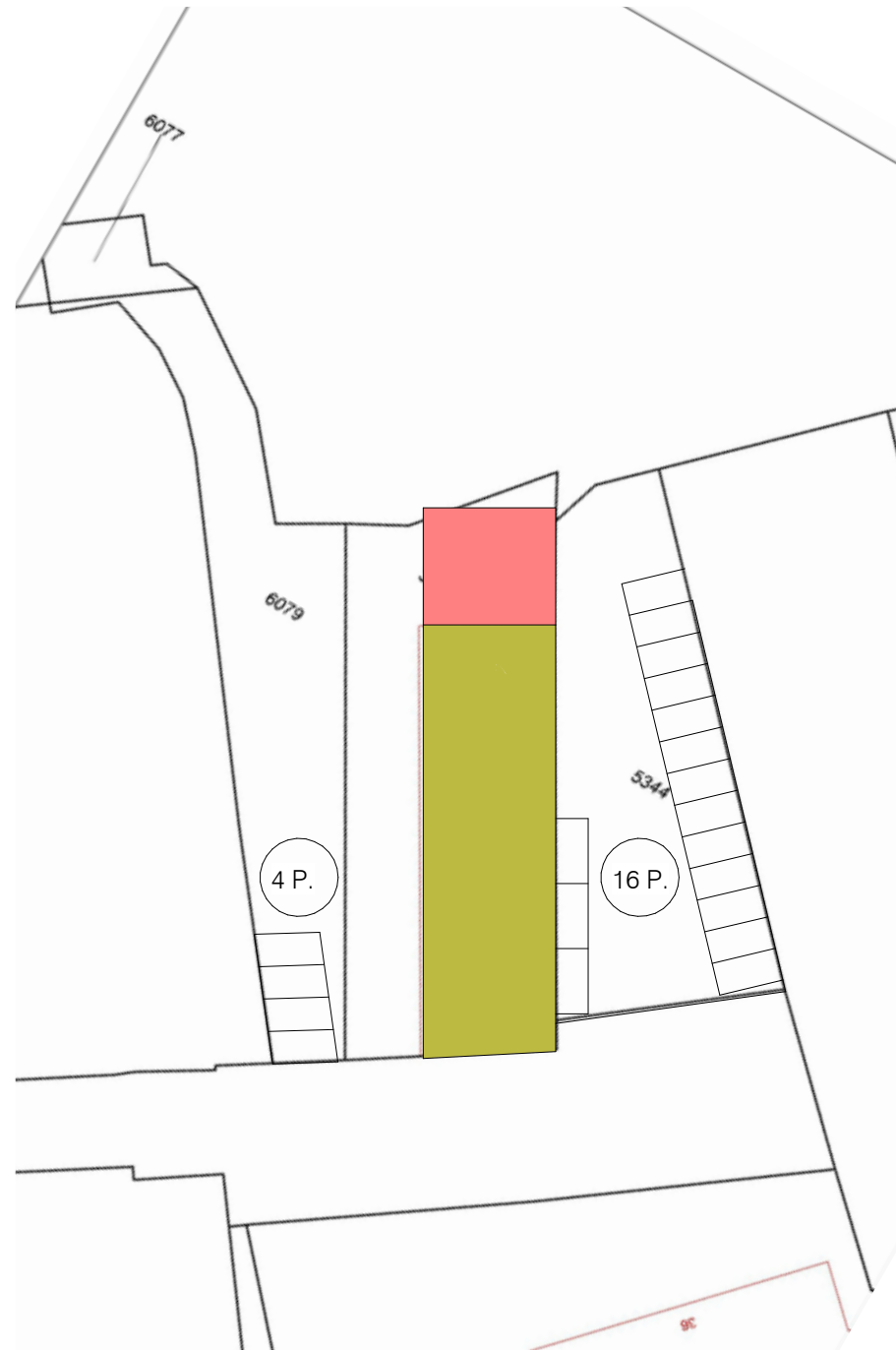
Voor de isolatie tegen geluidsoverlast van het spoor is geen post gereserveerd. Het bouwbesluit stelt geen eisen op dit vlak bij een hotelfunctie. Het is echter de vraag of de hotelkamers, zo vlak naast het spoor, goed te verhuren zijn. Extra isolerende maatregelen zijn wellicht gewenst.

Opbrengsten:
Voor het berekenen van de opbrengsten is uitgegaan van een 2 à 3-sterren hotel. De groei in de hotelmarkt stagneert sterk sinds 2008. Vooral de 5-sterren hotels hebben te lijden onder de verslechterde economie. Met name zakelijke bezoekers kiezen massaal voor de goedkopere hotels vanwege de kredietcrisis. Haarlem biedt echter goede kansen voor een hotel. Naast de toeristische mogelijkheden die Haarlem zelf te bieden heeft, kan het hotel ook profiteren van het huidige tekort aan hotelkamers in Amsterdam. Tenslotte is het advies een kleinschalig, service gericht, hotel neer te zetten met acceptabele kamerprijzen. Er is in deze berekening gekozen voor een veilige prijsstelling en bezettingsgraad. De waarde die het pand vertegenwoordigt na de restauratie en verbouwing tot hotel, schatten wij op 1,4 miljoen. Volgens onze berekening zou met een dergelijk hotel de meer-investering voor de restauratie in 3 jaar terug te verdienen zijn. Er vanuit gaande dat de gemiddelde investeerder in ca. 2 tot 3 jaar rendement wil zien van zijn investeringen is dit een goed resultaat. Overigens is er hierbij vanuit gegaan dat de nieuwbouw voor het restaurant, net als bij de variant van het bedrijfsverzamelgebouw, zichzelf moet terug verdienen in zijn exploitatie.

conclusie

Vanuit de investering bekeken is deze hotelfunctie een haalbare bestemming voor de drijfriemenfabriek. Er is weliswaar geen behoud van de originele functie, maar doelen, zoals het behouden van het industriële karakter van het gebouw en de locatie en het versterken van de relatie met het Spaarne, worden behaald. De historische locatie staat garant voor een bijzonder hotel met een herkenbare sfeer.

situatie hotel



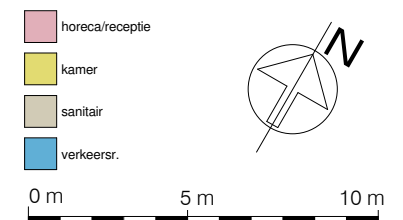
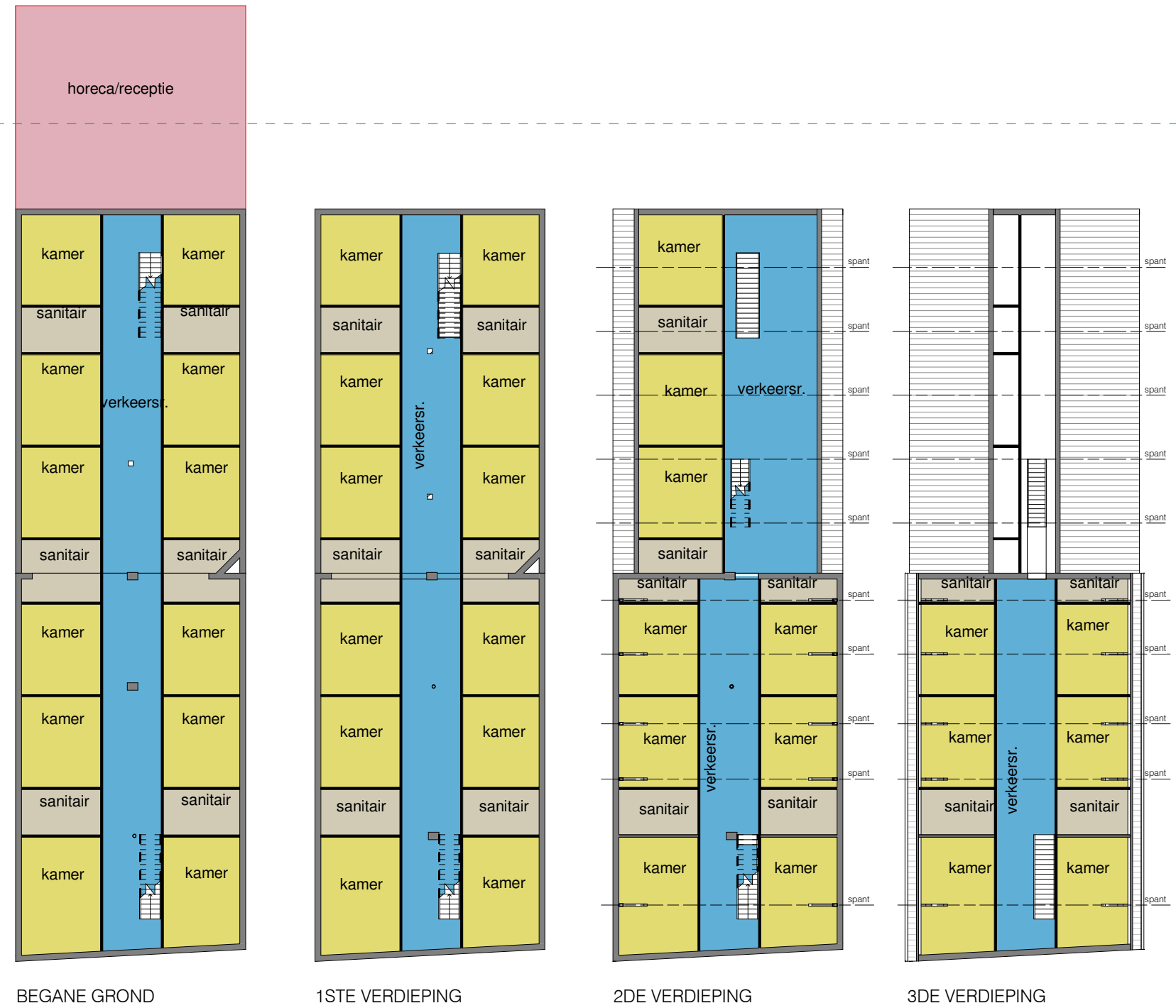
hotel:
parkeernorm:
te realiseren:

39 kamers
0,5 P-plaats per kamer
19,5 parkeerplaatsen



0 m 5 m 25 m

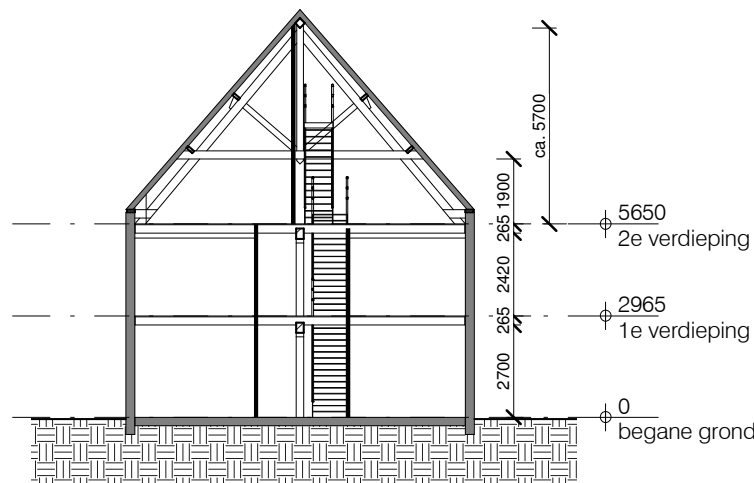
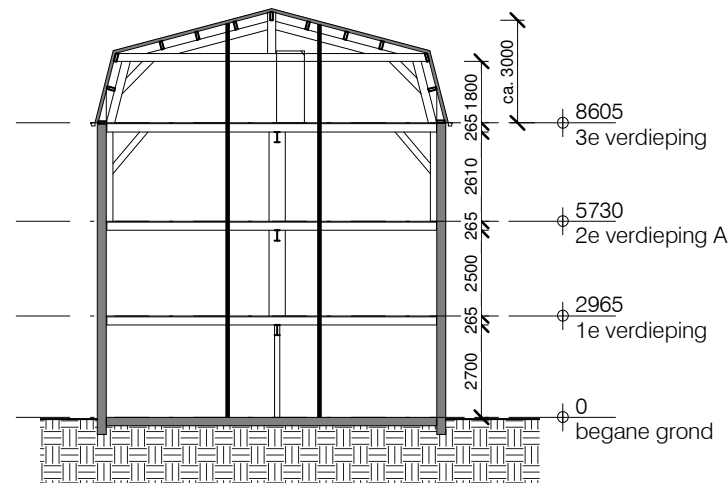
plattegronden hotel



ruimtetabel hotel

HOTEL ruimte tabel		
naam	verdieping	oppervlakte
horeca/receptie	begane grond	92 m ²
horeca/receptie: 1		92 m ²
kamer	begane grond	18 m ²
kamer	begane grond	14 m ²
kamer	begane grond	14 m ²
kamer	begane grond	14 m ²
kamer	begane grond	14 m ²
kamer	begane grond	14 m ²
kamer	begane grond	14 m ²
kamer	begane grond	14 m ²
kamer	begane grond	14 m ²
kamer	begane grond	14 m ²
kamer	begane grond	16 m ²
kamer	1e verdieping	14 m ²
kamer	1e verdieping	14 m ²
kamer	1e verdieping	14 m ²
kamer	1e verdieping	14 m ²
kamer	1e verdieping	14 m ²
kamer	1e verdieping	18 m ²
kamer	1e verdieping	16 m ²
kamer	1e verdieping	14 m ²
kamer	1e verdieping	14 m ²
kamer	1e verdieping	14 m ²
kamer	1e verdieping	14 m ²
kamer	2e verdieping	15 m ²
kamer	2e verdieping	15 m ²
kamer	2e verdieping	15 m ²
kamer	2e verdieping	14 m ²
kamer	2e verdieping	14 m ²
kamer	2e verdieping	14 m ²
kamer	2e verdieping	18 m ²
kamer	2e verdieping	16 m ²
kamer	2e verdieping	14 m ²
kamer	2e verdieping	14 m ²
kamer	3e verdieping	13 m ²
kamer	3e verdieping	13 m ²
kamer	3e verdieping	17 m ²
kamer	3e verdieping	13 m ²
kamer	3e verdieping	13 m ²
kamer	3e verdieping	16 m ²
kamer: 39		561 m ²

HOTEL ruimte tabel		
naam	verdieping	oppervlakte
sanitair	begane grond	7 m ²
sanitair	begane grond	8 m ²
sanitair	begane grond	7 m ²
sanitair	begane grond	7 m ²
sanitair	begane grond	9 m ²
sanitair	begane grond	7 m ²
sanitair	1e verdieping	7 m ²
sanitair	1e verdieping	7 m ²
sanitair	1e verdieping	9 m ²
sanitair	1e verdieping	8 m ²
sanitair	1e verdieping	7 m ²
sanitair	1e verdieping	7 m ²
sanitair	2e verdieping	7 m ²
sanitair	2e verdieping	6 m ²
sanitair	2e verdieping	4 m ²
sanitair	2e verdieping	3 m ²
sanitair	2e verdieping	7 m ²
sanitair	2e verdieping	7 m ²
sanitair	3e verdieping	3 m ²
sanitair	3e verdieping	3 m ²
sanitair	3e verdieping	6 m ²
sanitair	3e verdieping	6 m ²
sanitair: 22		144 m ²
verkeersr.	begane grond	84 m ²
verkeersr.	1e verdieping	84 m ²
verkeersr.	2e verdieping	65 m ²
verkeersr.	2e verdieping	42 m ²
verkeersr.	3e verdieping	42 m ²
verkeersr.: 5		317 m ²
Grand total		1114 m ²



investeringen en opbrengsten hotel

Drijfriemenfabriek Haarlem		herbestemming tot	HOTEL	
INVESTERINGSKOSTEN + OPBRENGSTEN			totaalkosten	
Omschrijving			excl btw	incl. btw
Grondkosten				
Aankoop fabriek + bijbehorende grond			pm	
Aankoop aangrenzend kavel			pm	
Overdrachtsbelasting			pm	
Notarijskosten			pm	
Sanering van de grond		500.000		
Asbest verwijderen			pm	
Vergoedingen en schadeoosstellingen			pm	
Rentekosten			pm	
Totale grondkosten excl. btw			500.000	
Bouwkosten				
Bouwkundige werken casco	3400 m ³ à	€ 350	1.190.000	
Installaties	3400 m ³ à	€ 80	272.000	
Afbouw	3400 m ³ à	€ 50	170.000	
Terreinvoorzieningen	1.200 m ² à	€ 70	84.000	
Totale bouwkosten excl. btw			504,71	1.716.000
Inrichtingskosten				
Inrichting			pm	
Totale inrichtingskosten excl. btw				0
Vorbereidings- en begeleidingskosten				
Programma van eisen / vooronderzoek			pm	
Architecten advieskosten	volledige opdracht [ontwerp t/m oplevering]		139.035	
Advieskosten constructeur			13.904	
Toezicht tijdens de bouw			0	
Advieskosten werktuigkundige installaties			0	
Advieskosten elektrotechnische installaties			0	
Advieskosten tuinarchitect			0	
Advieskosten binnenhuisarchitect			0	
Advieskosten geluid / bouwfysica			0	
Grondmechanisch bodemonderzoek + fund.advies			0	
Milieuonderzoek bodemgesteldheid			2.000	
Ruimtelijke onderbouwing voor bestemmingswijziging			pm	
Totale voorbereidings- en begeleidingskosten excl. btw				154.939
Heffingen				
Leges bouw aanvraag			24.024	
Precario			pm	
Lozingskosten			0	
Aansluitkosten nutsbedrijven			0	
Totaal heffingen excl. btw				24.024
Rente tijdens de bouw				
Rentekosten voorbereidingsfase	1,5 jaar voorbereiding, 6% rente		4.648,16	
Rentekosten uitvoeringsfase	0,75 jaar bouw, 6% rente		58.835,15	
Rentekosten bedrijfskapitaal			pm	
Totaal rente tijdens de bouw excl. btw				63.483
Aanloopkosten				
Opname belendingen			pm	
Kosten eerste paal, kapfooi, opening			pm	
Verhuiskosten			pm	
Totaal aanloopkosten excl. btw				0
INVESTERINGSKOSTEN				
Grondkosten			Subtotaal	totaal incl btw
Bouwkosten			500.000	595.000
Inrichtingskosten			1.716.000	2042040
Vorbereidings- en begeleidingskosten			0	0
Heffingen			154.939	184377,2011
Rente tijdens de bouw			24.024	28588,56
Reservering totale werk			63.483	75545,14703
Aanloopkosten			0	0
Totale investeringskosten			€ 2.458.446	€ 2.925.551
OPBRENGSTEN				
restwaarde van hotel bij verkoop	€ 1.400.000			
terug te verdienen investering				€ 1.058.446
<i>opbrengsten exploitatie</i>				
gemiddelde bezettingsgraad	65%			
prijs per kamer (2 à 3 sterren)	€ 110			
revPAR	€ 72			
bedrijfsresultaat	35%			
winst kamer per jaar	€ 9.134			
aantal kamers	39			
winst per jaar	€ 356.231			
terugverdientijd	3,0 jaar			

conclusie

Het doel van deze haalbaarheidstudie is tweeledig. Ten eerste wil de gemeente Haarlem weten welke monumentale waarden de Drijfriemenfabriek bezit en of deze waarden reden geven voor behoud van het industriële gebouw. Daaropvolgend rees de vraag of het financieel en praktische mogelijk is het gebouw een nieuwe bestemming te geven, omdat zonder een nieuw toekomstplan, duurzaam behoud van het pand vrijwel onmogelijk is.

Om deze vragen te kunnen beantwoorden, is in dit onderzoek een combinatie gemaakt tussen een bouwhistorische verkenning met waardestelling en een haalbaarheidsonderzoek naar twee mogelijke herbestemmingsvarianten, een bedrijfsverzamelgebouw en een hotel. Op deze manier zijn de waarden van het pand en de locatie in kaart gebracht en is er een beeld geschetst van de kosten en baten die gemoeid zijn met de herbestemming en restauratie van de drijfriemenfabriek.

Uit deze studie kan geconcludeerd worden dat de fabriek een aantal bijzondere waarden bezit, niet alleen als industrieel gebouw met een aantal interessante architectonische en bouwhistorische aspecten, maar ook als deel van de geschiedenis van Haarlem. Vanuit deze optiek is het pand zeer de moeite waard om te behouden.

Het gebouw en de locatie lenen zich goed voor herbestemmingen van uiteenlopende functies, of voor een combinatie van functies. De ligging langs het spoor en het Spaarne heeft beperkingen (geluidsoverlast van het spoor en afgebakende ligging) maar biedt tevens perspectieven (nabijheid van het station en de binnenstad, watertoerisme). Door bij herbestemming een publieke functie in de Drijfriemenfabriek te huisvesten, wordt het gebouw voor een groter publiek toegankelijk en daarmee 'collectief bezit' van de Haarlemmers.

DOOK acht beide uitgewerkte herbestemmingsvarianten in de basis geschikt voor de Drijfriemenfabriek. Een bedrijfsverzamelgebouw zal het bestaande gebouw nauwelijks aantasten en sluit aan bij het karakter van de originele functie. Een hotel impliceert meer aantasting van de ruimtelijke beleving van het gebouw, maar kan de locatie aan het spoor en het Spaarne goed uitnuttten.

Voor het op een geslaagde wijze herbestemmen van de fabriek is financiële haalbaarheid van belang. De gemaakte berekeningen laten zien dat bij restauratie, beide varianten reële opties zijn om de Drijfriemenfabriek in de toekomst in gebruik te houden. Op financieel gebied is het de moeite waard mogelijkheden te onderzoeken tot het verkrijgen van laagrentende leningen en subsidies in het kader van erfgoedbehoud en/of duurzaamheid. Aangeraden wordt in een vroeg stadium van planvorming te onderzoeken hoe duurzaamheid een integrale rol kan spelen bij herbestemming.

Bij de herbestemming van het pand is het belangrijke de juiste keuze te maken voor een bij én in het gebouw passende functie. De waardestelling in dit rapport kan daarbij een leidraad zijn. Erkenning van het object als Gemeentelijke Monument geeft de Gemeente Haarlem een mogelijkheid in de ontwikkelingsfase een vinger aan de pols te houden. In een goede samenwerking tussen de gemeente en bijvoorbeeld een investeerder of ondernemer kan een plan uit gewerkt worden, waarin behoud van cultuurofgoed en economische ontwikkeling hand-in-hand gaan.

Tenslotte stellen we dat het zeer de moeite waard en financieel haalbaar is de Drijfriemenfabriek te behouden voor toekomstige generaties. Het pand biedt mooie kansen voor een nieuwe toekomst.

Dit haalbaarheidsonderzoek is uitgevoerd door DOOK erfgoedwerk voor de Gemeente Haarlem.

Verveelvoudiging voor eigen of intern gebruik door de opdrachtgever is toegestaan. Bronvermelding is verplicht. Voor het overige mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt hetzij elektronisch, mechanisch, door middel van druk, fotokopieën, microfilm of op welke wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van opdrachtgever en DOOK erfgoedwerk, 's Hertogenbosch.

Hanneke Bleijs, Bianca Eikhoudt, Katrien Koppers, Jos Schrijen
DOOK erfgoedwerk
postelstraat 62
5211 eb den bosch
dookinfo@gmail.com

© DOOK erfgoedwerk, 's-Hertogenbosch 2010

haalbaarheidsonderzoek • drijfriemenfabriek

