



RUIMTELIJKE ONDERBOUWING
Drijfriemenfabriek-De Oerkap - Haarlem

22 december 2021

Polderman 
cultuurhistorie restauratie architectuur



Colofon

Objectgegevens:

Object: voormalige Drijfriemenfabriek
Adres: Harmenjansweg 95
2031 WJ Haarlem
Monumentstatus: gemeentelijk monument nr. 59-0239
Kadastraal: Gemeente Haarlem; sectie E, nr 3784, 6079 en 6612

Opdrachtgever en eigenaar:

Naam: Stadsstrand De Oerkap / Drijfriemenfabriek
Contactpersoon: [REDACTED]
Adres: Harmenjansweg 95
2031 WJ Haarlem
Telefoon: 06-[REDACTED]
E-mail: [REDACTED]@oerkap.nl

Adviseur / gemachtigde:

Naam: Polderman, Bureau voor Monumenten- en Restauratieadvies
Contactpersoon: [REDACTED]
Adres: Eendrachtsweg 67
3012 LG Rotterdam
Telefoon: 010-4363250
E-mail: [REDACTED]@bureaupolderman.nl / [REDACTED]@bureaupolderman.nl
Status: definitief
Datum: 22 december 2021

Inhoudsopgave

1. Aanleiding en doel	4
2. Omschrijving project	5
2.1 Omschrijving van het project	5
2.2 Huidige ruimtelijke en functionele structuur	5
2.3 stedenbouwkundige onderbouwing	8
2.4 verkeer/parkeren	10
2.5 duurzaamheid en energie	16
2.6 ladder duurzame verstedelijking	17
3. Toepasselijk beleid	18
3.1 Rijksbeleid	18
3.2 Provinciaal beleid	19
3.3 Gemeentelijk beleid	21
4. Milieu en omgeving	25
4.1 Bezinning	25
4.2 Groentoets	25
4.3 Bodemonderzoek	27
4.4 Archeologisch onderzoek	28
4.5 flora- en fauna-onderzoek	28
4.6 milieu-effectrapportage	29
4.7 akoestisch onderzoek	29
4.8 Milieuzonering	30
4.9 Lichthinder	30
4.10 Luchtkwaliteit	31
4.11 Externe veiligheid	31
4.12 Luchthavenindelingsbesluit	31
4.13 Waterhuishouding	31
4.14 Kabels en leidingen	31
4.15 Cultuurhistorische waarden	32
4.16 aardgasvrij bouwen	34
4.17 brandweerveorzieningen	34
4.18 Asbest	34
4.19 Afval	34
4.20 Windhinder	34
4.21 Molenbiotoop	35
5. Uitvoerbaarheid	35
5.1 maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project	35
5.2 economische uitvoerbaarheid van het project	36
5.3 privaatrechtelijke belemmeringen	36

Bijlagen

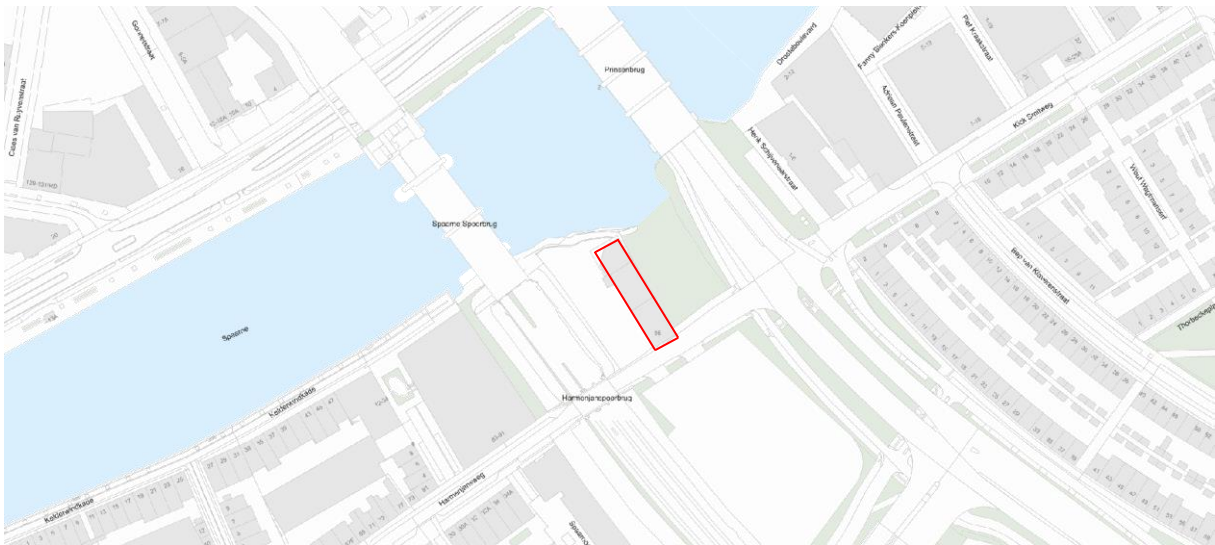
1. Aanleiding en doel

Het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor de aanpassing en uitbreiding van de voormalige Drijfriemenfabriek tot gebouw voor cultuur, muziekopname, muziekitvoering en horeca met terras.

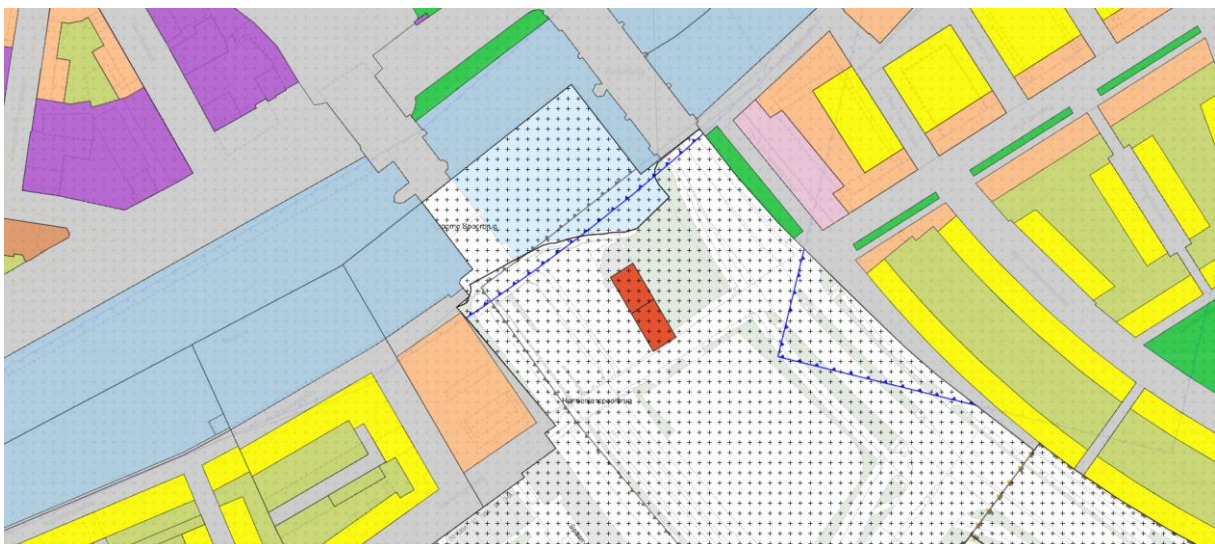
Het project wordt door de eigenaren R [REDACTED] geïnitieerd.

Te realiseren aan Harmenjansweg 95 te Haarlem op perceel 3784, 6079 en 6612, sectie E
Deze ontwikkeling is niet mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan; voor de locatie geldt een uitwerkingsverplichting, waardoor niet direct een omgevingsvergunning kan worden verleend.

Bij de verkoopprocedure door de gemeente Haarlem-Vastgoed, is gesteld dat medewerking zal worden verleend aan een aanvraag omgevingsvergunning, mits wordt voldaan aan de voorwaarden gesteld in het koopcontract en het ruimtelijk kader.



Locatie Drijfriemenfabriek Bron: kaart.haarlem.nl



Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Papentorenvest met Drijfriemenfabriek Bron: kaart.haarlem.nl

2. Omschrijving project

2.1 Omschrijving van het project

Het gebouw van de voormalige drijfriemenfabriek aan de Harmenjansweg wordt sinds 2010 gebruikt als productieruimten en maatschappelijke invulling op voornamelijk het gebied van muziek. In 2015 is een bruikleenovereenkomst gesloten met de huidige gebruiker voor de uitoefening van horeca en atelierruimte annex muziekstudio('s) / oefenruimten.

De initiatiefnemers zijn er inmiddels in geslaagd het gebouw onder voorwaarden van de gemeente Haarlem over te nemen.

Een van de voorwaarden is dat voor het einde van 2021 een omgevingsvergunning voor de restauratie en herbestemming van het gebouw moet zijn ingediend.

De herbestemming van het gebouw bestaat uit de bestemming van de tijdelijke functies die de afgelopen jaren al zijn uitgevoerd op de locatie.

Het gebouw zal worden gerestaureerd, waarbij de tijdelijke aanbouw zal worden vervangen door een permanente aanbouw. Het stadsstrand en de opnamestudio's krijgen een permanente plek. Het terrein rondom de Drijfriemenfabriek is niet ingedeeld, en wordt gebruikt als terras en voor buitenrecreatie door de gebruikers van het pand. Aan de straatzijde is op eigen terrein parkeergelegenheid voor een groot aantal fietsen en een beperkt aantal auto's.

2.2 Huidige ruimtelijke en functionele structuur

2.2.1 Haarlem

Volgens naamkundigen is de naam Haarlem afgeleid van de woorden haru, lo en haima (zandgrond, bos en nederzetting). Waarschijnlijk is Haarlem in de 8e eeuw ontstaan op een plek waar eerder al bewoning had plaats gevonden. De eerste vermelding in historische bronnen is van de eerste helft 10de eeuw.

In de eeuw daarna kwam het gehucht onder gezag van de graven van Holland, die hier hun hof bouwden. De nederzetting ontwikkelde zich voorspoedig dankzij de gunstige ligging op de hooggelegen grond aan het Spaarne en de aanwezigheid van het eerder genoemde hof. In 1245 eeuw kreeg Haarlem stadsrechten van graaf Willem II. In de 14de en 15de eeuw kende de stad een grote bloeiperiode dankzij de lakenhandel, bierbrouwerijen en de scheepsbouw. In de tweede helft van de 15de eeuw ging het economisch bergafwaarts. De belegering door de Spanjaarden in 1573 en de stadsbrand van 1576 zorgden ervoor dat de stad voor een groot deel verwoest werd.

Na de inname van Antwerpen door de Spanjaarden, vestigden zich veel Antwerpenaren in Amsterdam en omstreken, zodat ook Haarlem een groeiperiode doormaakte. Ondanks de economische moeilijkheden in de 18de eeuw, kreeg de stad in 1839 een spoorlijn die Haarlem met Amsterdam verbond. Die zorgde opnieuw voor grote economische bloei. De stad was inmiddels flink gegroeid en buiten de oude afgebroken omwalling werden nieuwe arbeiderswijken gebouwd.

2.2.2 het Spaarne

De rivier het Spaarne is ongeveer 4000 jaar geleden ontstaan. Van oorsprong was deze rivier breder dan de huidige. Vanaf de 12de-13de eeuw werden door de bewoners van Haarlem de oevers van de rivier stelselmatig opgehoogd en bij de stad getrokken. Op de kaart van Van Tuyn en Baarsel uit 1837 is duidelijk een versmalling van het Spaarne in de stad te zien. De rivier is altijd al belangrijk geweest voor de handel en industrie in de stad. Transport van goederen zoals turf vond over het water plaats. Aan de rivier lagen al vroeg veel bierbrouwerijen, die zo makkelijk konden worden bevoorrad met graan, hop en turf. Ook waren er al vanaf de 15de eeuw verschillende kalkbranderijen gevestigd. In de 17de eeuw kwamen deze kalkovens geconcentreerd aan de oostoever van het Zuider Buiten

Spaarne te liggen. In principe lagen alle brandgevaarlijke en stankverspreidende industrieën buiten de stad. Ook de molens werden op die plaatsen gebouwd; daar konden ze het meeste wind vangen.

2.2.3 Industrie

In het begin van de 19de eeuw wist Haarlem drie grote textielbedrijven naar de stad te krijgen. Deze bedrijven konden vanwege de hoge grondstofprijzen en het ongeschoolde personeel niet concurreren met de textielindustrie in het oosten van Nederland. Het was lange tijd moeilijk om nieuwe industrieën naar Haarlem te halen, maar de aanleg van de spoorlaan zorgde in het midden van de 19de eeuw voor de infrastructuur die de ontwikkeling van de industrie versnelde. Hierdoor kwam er vooral aan het noordelijke deel van het Spaarne meer industrie. Ook vestigden zich hier bedrijven uit de binnenstad, waar uitbreiding niet meer mogelijk was en stank en lawaaioverlast voor problemen zorgden. Rond de drijfriemenfabriek kwamen bedrijven zoals de nieuwe machinefabriek van de gebroeders Figee, de hoofdwerkplaats van de Nederlandse Spoorwegen, de margarinefabriek van Cohen en Van der Laan (iets verder noordelijk), de Haarlemse Sodafabriek, de Droste chocoladefabriek, de scheepswerf Conrad, de Haarlemse houthandel en de gemeentelijke gas- en lichtfabrieken te liggen.



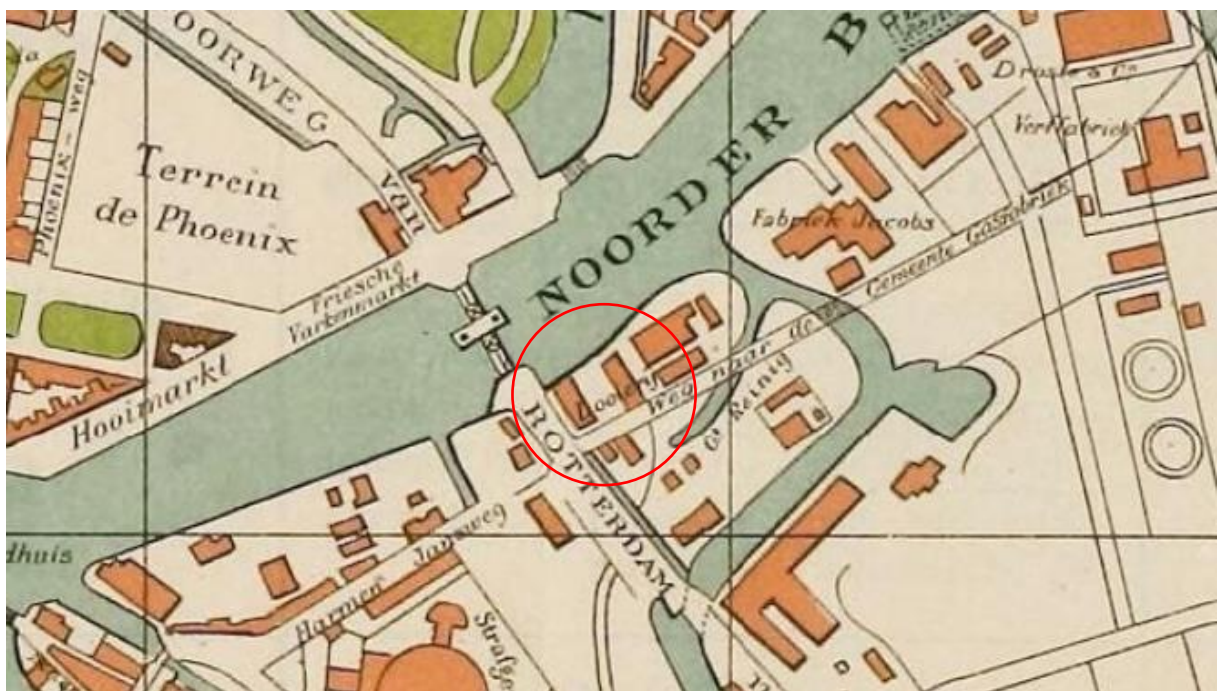
Afbeelding: 1837 kaart van Haarlem en omstreken van Tuyn en Baarsel (NHA, NL-HlmNHA_51000368-1_G)



Afbeelding: 1878 uitsnede uit kaart van Haarlem van H.M. Buijen van Weelderen (NHA, NL-HlmNHA_51000731)



Afbeelding: foto van het gebied rond de drijfriemenfabriek, ca 1900 (NHA,)



Afbeelding: 1904 uitsnede uit kaart van Haarlem H.A.van Olphen (NHA, NL-HlmNHA_511102-1)

De Drijfriemenfabriek bestaat uit twee langwerpige geschakelde bouwdelen die achter elkaar gebouwd zijn. Het oudste bouwdeel ligt midden op het terrein, het 10 jaar jongere bouwdeel is in het verlengde hiervan aan de straatzijde gesitueerd. Beide bouwdelen bestaan uit een begane grond en een verdieping, waar het oudste bouwdeel daarboven een zadeldak met rode pannen heeft met een tuitgevel aan de achterzijde. Het jongere bouwdeel kent boven de eerste twee lagen nog een anders vormgegeven tweede verdieping en een mansardekap gedekt met Lucas IJsbrandpannen en zink. Aan de achterzijde staat een stalen portaalconstructie, waaromheen de plat afgedekte eenlaagse uitbreiding van de Oerkap is gebouwd met een vlonder tot bij de waterkant. De uitbreiding is pragmatisch samengesteld uit bestaande bouwelementen, hergebruikte bouwmaterialen en containers. Het terrein wordt langs de spoordijk en aan de straatzijde afgesloten door een stalen

(rol-)hek. Het terrein tussen spoordijk en gebouw is open en wordt gebruikt als zgn. stadsstrand. Het terrein tussen Drijfriemenfabriek en N200 wordt al langere tijd niet gebruikt en is daardoor zeer groen. Deze natuurlijke kwaliteit wil gemeente (eigenaar van deze grond) alsook de Oerkap graag behouden.

Omschrijving van het gebruik

Het huidige gebruik van het gebouw is ontstaan vanuit een insteek van “tijdelijk gebruik”. Dit bestaat uit het stadsstrand De Oerkap (horeca buiten en binnen) en de werkruimtes waar aan de productie van de muziek van gerenommeerde Haarlemse bands wordt gewerkt. Een cruciaal onderdeel van de muziek-infrastructuur van Haarlem. Het is een netwerk van professionele muzikanten met hoge kwaliteit die de brug zijn tussen oefenruimtes in Poppodium Slachthuisterrein en professionelere oefenruimtes en opnamestudio’s in Haarlem. In de Drijfriemenfabriek wordt geoefend, muziek geproduceerd en opgenomen. Daarnaast is er een boekingskantoor en worden er videoclips opgenomen.

In het jongste gebouwdeel aan de straatzijde is een aantal werkruimtes gecreëerd binnen de bestaande structuur, die door diverse mensen en groepen worden gebruikt. In het oudste bouwdeel daar achter wordt de begane grond gebruikt voor diverse opslag en een deel van de keuken van de Oerkap. De verdieping wordt eveneens gebruikt voor werk- en oefenruimtes, de zolder is niet in gebruik.

Achter het monument is een aanbouw ontstaan van waaruit de horeca (Oerkap) wordt geëxploiteerd, met een groot terras en het stadsstrand.

2.3 stedenbouwkundige onderbouwing

De Drijfriemenfabriek is aangewezen als gemeentelijk monument. De ambitie van de eigenaren is om het gebouw een duurzaam nieuw leven te geven, waarbij de cultuurhistorische waarden hersteld en versterkt worden. Dat betekent dat er aan de stedenbouwkundige situatie niets zal veranderen.

De Ontwikkelingsvisie Spaarnesprong (vastgesteld in de gemeenteraad op 15 maart 2018) geeft een visie op de ontwikkeling van de omgeving Papentorenvest – Oudeweg – Oostvest – Harmenjansweg.

In de visie wordt over de Drijfriemenfabriek het volgende gezegd (Ontwikkelingsvisie, 2018, p.7): “Voor het monumentale pand en de omliggende terreinen aan het Spaarne wordt ingezet op continuering van het huidige gebruik als horeca en muziekstudio. Een stedenbouwkundig kader wordt opgesteld waarin de ruimtelijke en planologische randvoorwaarden daarvoor staan. Het kent o.a. de volgende uitgangspunten:

- Het is een stepping-stone in de vergroting van het centrum en een schakel in de route langs het Spaarne.
- Het gebouw is één van de identiteitsdragers van de Spaarnesprong: een ijkpunt op de mental map van bewoners en bezoekers.

- De ontwikkeling van het gebouw dient gekoppeld te worden aan een verbetering van de openbare ruimte. Er wordt een nieuwe plek voor de stad gemaakt aan het Spaarne met een route die het verbindt met het Scheepmakerskwartier.
- Er wordt geen nieuwbouw gerealiseerd. Wel is het mogelijk om de bestaande uitbouw te vernieuwen.”

Verder wordt aangegeven dat de openbare ruimte op de plek van de Drijfriemenfabriek een herontwerp verdient (p.22) en dat de ligging met een toekomstige ontsluiting langs het water verder geoptimaliseerd kan worden. Door de ligging langs de Oudeweg is er sprake van goede zichtbaarheid, die voor toekomstige functies aantrekkelijk kan zijn. Hier blijven daarom in de toekomst gemengde functies mogelijk, waaronder cultuur, horeca, bedrijven e.d. (p.31).

Gebruik van de locatie is gericht op de functies van cultuur en horeca: muziekproductie en oefenruimtes, horeca, stadsstrand en op de uitbouw ruimte voor een dakterras/theaterpodium. Het gebouw inclusief toekomstige uitbouw bevat 1160 m² vvo, waarvan maximaal 355 m² vvo is beoogd als horeca (exclusief toiletten) en de overige meters als culturele functie.

Ten aanzien van de transformatie en restauratie van het bestaande gebouw wordt verwezen naar de uitgangspunten uit het rapport van DOOK (bijlage). Een belangrijke algemene conclusie is dat in elk geval het volledige bouwvolume ‘afleesbaar’ dient te blijven.

Het ontwerp betreft dan ook een nieuwe indeling van het gebouw en de vervanging van de tijdelijke uitbouw door een permanente, binnen bovengenoemde stedenbouwkundige kaders.

Naast de muziekstudio's in het voorste bouwdeel zal een grand café/ DRF café met een podium plaats bieden aan een kleine 250 bezoekers in het achterste bouwdeel. De zolder hiervan is niet geschikt als gebruikruimte vanwege de constructiehoogte van de spanten.

De horeca richt zich vooral op exterieur gebruik als stadsstrand tijdens de zomermaanden, maar zal in de toekomst het gehele jaar geopend zijn. Met het gebouw willen de eigenaren een plek voor de buurt creëren, maar ook voor de stad. Door het tijdelijk gebruik te bestendigen hopen zij op een voortzetting van het draagvlak dat ze inmiddels hebben opgebouwd.

Het is de wens van de eigenaren om te voldoen aan de normen van het bouwbesluit, daarom zal de lat qua installaties en afwerkingsniveau hoger gelegd worden. Dit brengt investeringen met zich mee, die vanuit de exploitatie moeten worden opgebracht.

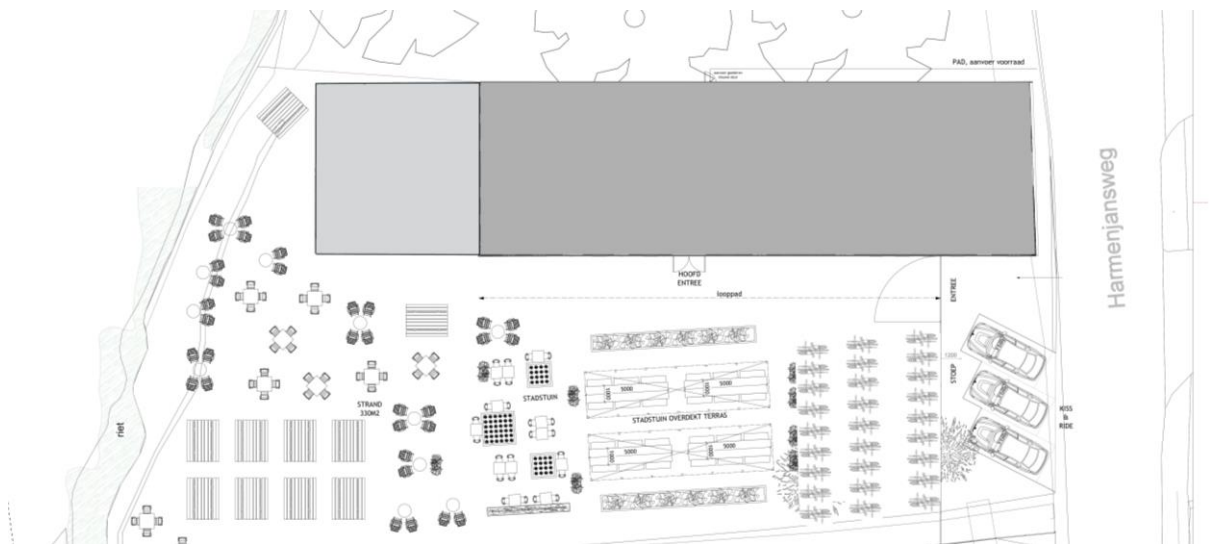
Om dit te bereiken moet het pand worden omgevormd van utilitair bedrijfsgebouw naar comfortabel multifunctioneel publieksgebouw.

Het huidige strandpaviljoen zal worden vervangen door een nieuw op te trekken eenlaagse aanbouw binnen de daarvoor in het ruimtelijk kader aangegeven contour.

2.4 verkeer/parkeren

Het plan bestaat uit de definitieve voortzetting van het tijdelijke gebruik van de Drijfriemenfabriek bestaande uit horeca en cultuur. Het is vastgesteld dat parkeren op de locatie beperkt mogelijk is. Zoals in onderstaande afbeelding is weergegeven, is het mogelijk om maximaal 3 auto's op eigen terrein te parkeren in verband met de toegankelijkheid van het gebouw en de instandhouding van het terrein. Daarnaast wordt ruime gelegenheid gecreëerd voor fietsparkeren op het terrein en is de Oerkap bereikbaar voor voetgangers, ook vanaf de zijde van het water via een nieuw aan te leggen kade of steiger.

Deze drie plaatsen voorzien in de parkeerbehoefte van de Drijfriemenfabriek. Dit wijkt af van de parkeereis voor deze locatie. Het mobiliteitsplan is echter hoofdzakelijk gericht op het gebruik van de fiets waar de huidige bezoekers ook uitsluitend gebruik van maken en dat willen we in de toekomst voortzetten.



Afbeelding: situatietekening ontwerp

In het openbaar gebied in de nabijheid van de Drijfriemenfabriek is het aantal parkeerplaatsen zeer beperkt. Momenteel wordt de Harmenjansweg opnieuw ingericht, waarbij het aantal parkeerplaatsen nog verder beperkt wordt. Het straatprofiel wordt afgeschaald naar een fietsstraat, waar de auto te gast is. De huidige snelheid wordt verlaagd van 50 naar 30 km/u. Dat betekent de gemeente de doelstelling heeft om het autoverkeer in deze straat tegen te gaan. Dit sluit aan bij de doelstellingen van de Oerkap om bezoekers op een alternatieve manier dan met de auto op de Oerkap te laten arriveren.

De afgelopen 10 jaar was de Oerkap reeds gevestigd in het pand en functioneerde de horeca met de huidige capaciteit aan parkeerplaatsen op eigen terrein en in de openbare ruimte. De doelgroep van bezoekers en gebruikers maakt weinig tot geen gebruik van de auto om de Oerkap te bezoeken. De opzet en doelstelling van de eigenaren blijft onveranderd in het voorliggende plan. Zij denken dan ook voldoende aangetoond te hebben dat de aanwezigheid van de Oerkap geen aanzuigende werking heeft en niet leidt tot verkeersproblemen.

Desalniettemin wordt voor het toekomstige gebruik het *Stappenplan Parkeernormen bij bouwprojecten 2017* doorlopen, zoals geformuleerd in de *Beleidsregels parkeernormen Haarlem*,

zodat duidelijk wordt welke (on-)mogelijkheden er zijn in relatie tot het parkeren voor bezoekers van de Oerkap/Drijfriemenfabriek.

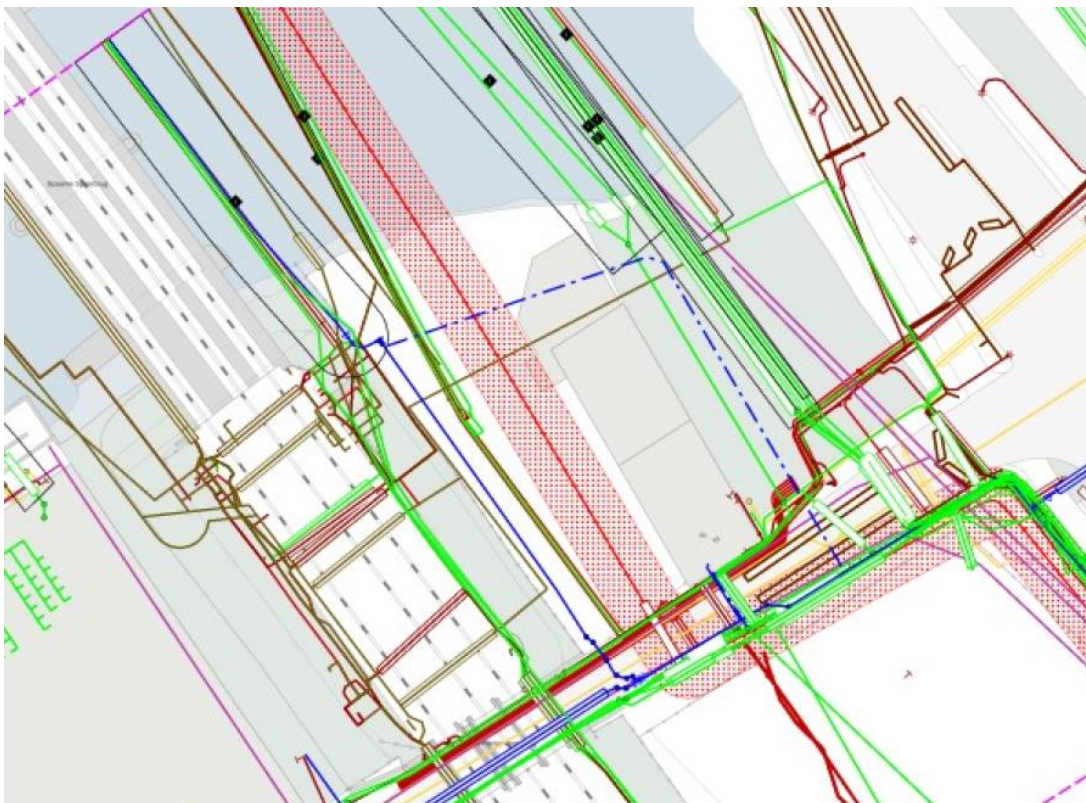
Stap 1: verkleinen bouwvolume of toepassen vervoersmanagement

In principe moet voldaan worden aan de parkeernorm die geldt voor het gebied “schil/overloop” uit de parkeernorm Haarlem 2015. Hier geldt een parkeernorm voor verschillende functies zoals hieronder genoemd.

Functie	Aantal m2 bvo	Norm/100 m2 bvo	Aantal pp
Grand-café, bar, disco, cafetaria	355 m2	0,8	
Bedrijfsverzamelgebouw	428 m2	0,8	
totaal	783 m2		6,4

Bij een gebruik als café/bar/disco in combinatie met bedrijfsverzamelgebouw dienen minimaal 6,4 => 7 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

De beschikbare ruimte op eigen terrein is hiervoor niet toereikend. Onderzocht is of het mogelijk is om de parkeervoorziening op eigen terrein uit te breiden met een ondergrondse voorziening. Dit is echter onmogelijk gebleken door het grote aantal belangrijke kabels en leidingen dat onder de projectlocatie doorloopt, zie onderstaande afbeelding.



Afbeelding: uitsnede kaart kabels en leidingen Drijfriemenfabriek. Bron: gemeente Haarlem verkoopbijlagen

Om het huidige gebruik te kunnen continueren, een rendabele exploitatie te bereiken en te voldoen aan andere doelstellingen uit de ruimtelijke randvoorwaarden verbonden aan de verkoop van de Drijfriemenfabriek is een verkleining van het bouwvolume geen optie.

Als alternatief hiervoor is onderzocht of **vervoersmanagement** kan worden toegepast. Dit is opgenomen in het volgende mobiliteitsplan. Hierin staat in hoeverre van het openbaar vervoer, de fiets of andere manier van verplaatsing gebruik gemaakt kan worden, waardoor het bouwplan geen nadelig effect op de parkeersituatie in de omgeving heeft.

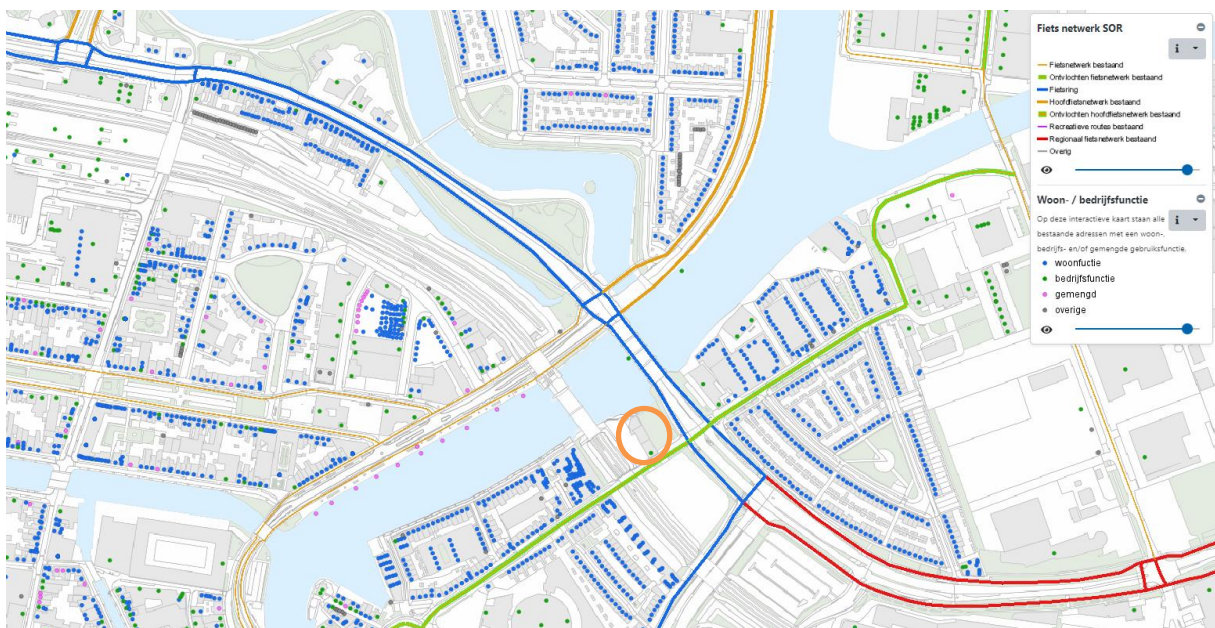
Over het algemeen geldt dat het autobezit in de steden de komende jaren verder zal afnemen, in het voordeel van meer duurzame vervoersmiddelen als fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Haarlem is een compacte stad, waar de afstanden tussen voorzieningen niet groot zijn. Door de huidige opzet van de infrastructuur in Haarlem is het over het algemeen efficiënter om binnen de gemeentegrenzen de auto niet te gebruiken.

- Fietsen

Het pand is gelegen aan de rand van het centrum, naast een woonwijk. De Oerkap heeft een zeer lokale klantenkring. Veel van de bezoeker zijn omwonenden, die lopend of met de fiets arriveren. Overige bezoekers maken veelal gebruik van de fiets, of van het openbaar vervoer. Zoals op onderstaande afbeelding te zien is, ligt de Drijfriemenfabriek aan een aantal belangrijke (regionale) fietsroutes. Deze goede fietsinfrastructuur, gecombineerd met de herinrichting van de Harmenjansweg als langzaamverkeersstraat is een uitstekende voorwaarde om autogebruik terug te dringen.

Op eigen terrein kan een aanzienlijke fietsenstalling worden gerealiseerd aan de spoorzijde, zodat het hoofdgebouw vrij blijft van verdere aanbouwen

- max. oppervlak: 100 m²
- max. bouwhoogte: 5 meter



Afbeelding: Fietsnetwerken rondom de projectlocatie. Bron: kaart.haarlem.nl

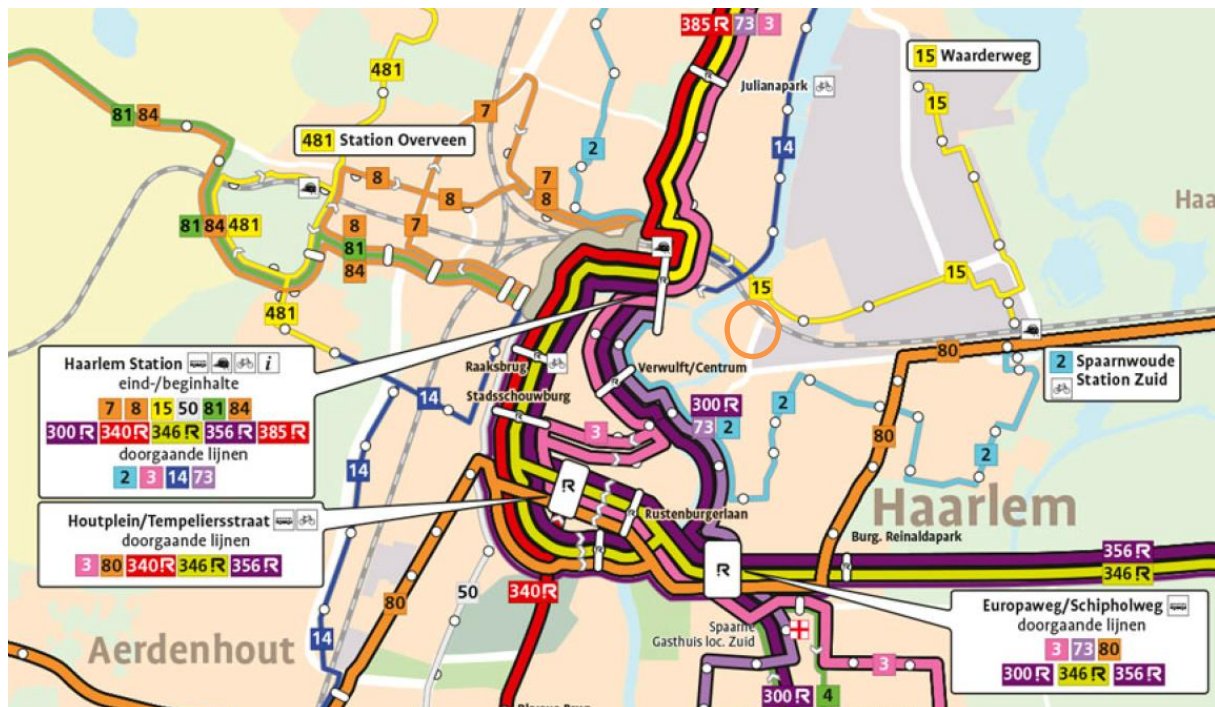
- Deelmobiliteit

In Haarlem bieden Felyx en Go-Sharing deelscooters aan. De scooters zijn verspreid over de stad neergezet. Gebruikers kunnen via de aanbieder een scooter huren en deze op de plek van bestemming parkeren. De deelscooters mogen geparkeerd worden op dezelfde plekken als waar reguliere scooters mogen staan. De scooters kunnen bij de fietsen op het eigen terrein worden geparkeerd. De populariteit van deze scooters is enorm, een groot deel van de doelgroep van de Oerkap maakt er gebruik van, wat betekent dat nog een kleiner deel van de bezoekers uit automobilisten zal bestaan.

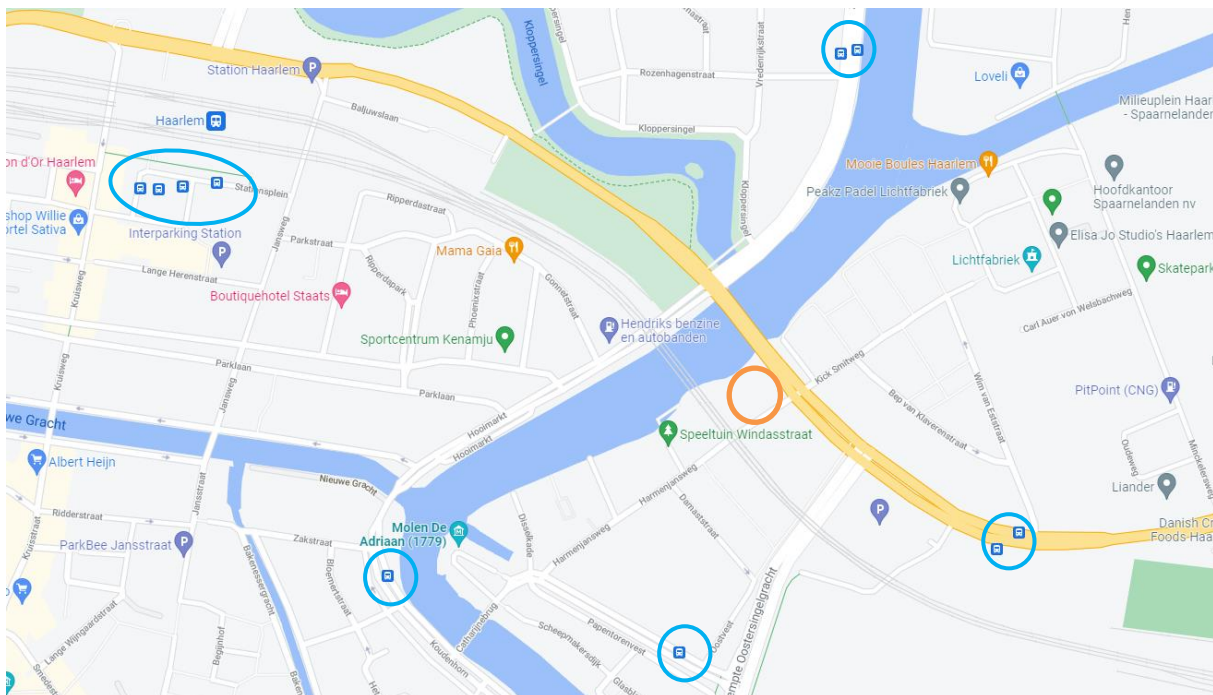
Daarnaast kan gebruik worden gemaakt van zowel de reguliere taxiendiensten als nieuwe concepten als Uber, waarbij opvalt dat vooral de laatste steeds populairder wordt.

- Busvervoer

De Drijfriemenfabriek ligt op 850 meter van station Haarlem, waarvandaan een groot aantal buslijnen vertrekt. Dichter in de buurt staat een aantal bushaltes van lijn 15 en 14.

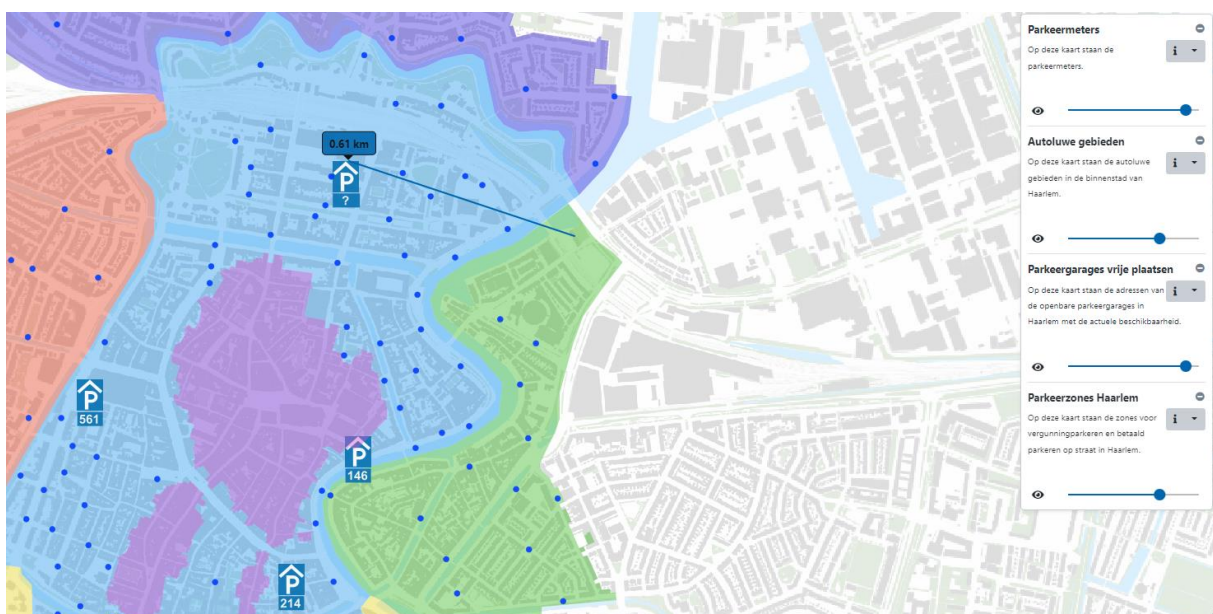


Afbeelding: uitsnede overzichtskaart dienstregeling Haarlem-IJmond. Bron: Connexion



Afbeelding: bushaltes rondom de projectlocatie. Bron: Google maps

Stap 2: huren of kopen van parkeerplaatsen binnen een straal van 500 meter van de bouwlocatie



Afbeelding: uitsnede uit parkeerkaart Haarlem, afstand projectlocatie tot openbare parkeergarage. Bron: kaart.haarlem.nl

Binnen een straal van 500 meter is geen openbare parkeergarage waar eventueel parkeerplaatsen kunnen worden verkregen.

In het naastgelegen Scheepmakerskwartier zijn woningen met inpandige parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan in deelplan 2A 47 plaatsen voor bewoners en bezoekers zijn. Indien onvermijdelijk, kan met deze eigenaren overlegd worden of er sprake is van overmaat in de garage

en of er mogelijkheden zijn om in de extra parkeerbehoefte te voorzien, bijvoorbeeld voor de gebruikers van de studio's. Dit vergt echter een complexe aanpassing om deze private parkeervoorziening gedeeltelijk openbaar te maken ten behoeve van de Oerkap en heeft daarom niet de voorkeur.

Stap 3: parkeerplaatsen realiseren in aangrenzende openbare ruimte

Aan de Harmenjansweg wordt het aantal openbare parkeerplaatsen teruggebracht van 83 naar 75. Naar het zich laat aanzien zijn de capaciteitsberekeningen hiervoor gemaakt zonder de nieuwe (permanente) functie van de Drijfriemenfabriek mee te rekenen. Het plan ligt aan de rand van de zone betaald parkeren, aan de overkant van de N200 in de Waarderpolder is geen betaald parkeren waardoor daar op piekmomenten geparkeerd zou kunnen worden. Het is echter de doelstelling van de eigenaren om bezoekers ervan bewust te maken dat zij niet met de auto naar de Oerkap komen. De resultaten van de afgelopen jaren geven aan dat het niet aannemelijk is dat de parkeerdruk op de omliggende wijken zal oplopen met de realisatie van dit plan.

Stap 4: gedeeltelijke of algehele vrijstelling

Uit voorgaande stappen en de analyse van de mobiliteit valt op te maken de mogelijkheden om op eigen terrein te parkeren worden benut, maar dat op deze manier niet kan worden voldaan aan de gestelde parkeereis. De doelstelling van de Oerkap is die van het voeren van een duurzame onderneming, waarbij zij de afgelopen jaren hebben aangetoond dat zij bezoekers trekken die niet met de auto komen. Het beleid van de gemeente is hier eveneens op gericht, wat onder anderen blijkt uit beleidsdocumenten, communicatie naar burgers en het feitelijk aanpassen van de Harmenjansweg in het voordeel van ongemotoriseerd verkeer. Er wordt daarom een **verzoek tot vrijstelling** van de resterende parkeereis van 4 plaatsen gedaan.

Samenvattend stellen de eigenaren het volgende.

1. De bezoeker weet na 12 jaar dat de Oerkap zich richt op de fiets en niet met de auto. Het is inmiddels algemeen bekend dat je te voet of met de fiets naar het stadsstrand moet komen. Alle bezoekers komen met de fiets omdat er simpelweg geen parkeerplekken voor auto's zijn. Als we nu extra parkeerplekken gaan genereren dan heeft dat een averechts effect op onze bezoekers. Wellicht gaan ze dan toch proberen met de auto te komen terwijl nu iedereen weet dat dat niet mogelijk is en op de fiets komt. We willen natuurlijk het gebruik van de fiets alleen maar bevorderen en niet het gebruik van de auto.
2. Het inzetten op fietsen past perfect bij het mobiliteitsplan van de gemeente Haarlem. De Harmenjansweg wordt namelijk een fietsstraat waar de auto te gast is. Dit komt helemaal overeen met het plan van de Drijfriemenfabriek om de komst van de bezoekers op de fiets te bevorderen. De Drijfriemenfabriek heeft daarom op haar eigen terrein een ontwerp voor een ruime fietsenstalling.
3. De drie parkeerplekken worden kiss and ride parkeerplekken voor mindervaliden, personeel, bandleden/ creatieven die moeten laden en lossen en andere automobilisten die iets komen leveren. De parkeerplekken zijn expliciet niet bedoeld voor reguliere bezoekers van het stadsstrand en de Drijfriemenfabriek.
4. De Drijfriemenfabriek is tevens steppingstone van de gewenste voetgangersboulevard verbinding langs 't Spaarne. De Drijfriemenfabriek moet een reden zijn voor mensen

richting het Noorden om gebruik te maken van de (nog aan te leggen) boulevard verbinding. Het gebruik van de auto staat hier haaks op.

2.5 *duurzaamheid en energie*

Ten aanzien van duurzame stedelijke ontwikkeling stelt de gemeente het volgende.

De gemeente Haarlem heeft in de beleidsnota “Praktijkrichtlijn Duurzame Stedenbouw” bepaald dat alle ruimtelijk relevante plannen vanaf 2006 moeten voldoen aan de basiskwaliteit duurzame stedenbouw en waar mogelijk aan een streefkwaliteit. De praktijkrichtlijn duurzame stedenbouw bestaat uit uitgangspunten en een checklist duurzame stedenbouw op basis van de ervaringen in Haarlem.

De belangrijkste uitgangspunten voor duurzame stedenbouw zijn de volgende:

- Koppel natuur /recreatieve functies aan het waternetwerk
- Koppel stedelijke functies aan het stedelijke verkeersinfrastructuur (OV, fiets, auto)
- Betrek milieurandvoorwaarden in het stedenbouwkundig ontwerp
- Zorg voor een intensieve inrichting van het stedelijk gebied
- Zorg dat je wijken en gebouwen flexibel ontwerpt en herstructureert
- Tracht zongerichte verkaveling zo veel mogelijk in het ontwerp mee te nemen
- Bevorder door het stedelijk ontwerp het gebruik van fiets en openbaar vervoer
- Tracht sloop van kwalitatief goede wijken en gebouwen te vermijden.

De vrijwillig te nemen maatregelen zorgen ervoor dat een ruimtelijk plan aan de streefkwaliteit kan voldoen. Dat is dus een kwaliteit die verder gaat dan wettelijke regelingen ofwel de basiskwaliteit.

Het voorliggende plan voldoet deels aan de streefkwaliteit aangezien het monumentale gebouw volledig wordt gerenoveerd, waardoor het verval gestopt wordt en het van een zeer laag energielabel een groot aantal labelsprongen zal kunnen maken door het aanbrengen van een hoogwaardig isolatiepakket en efficiënte installaties. Door de restauratie en revitalisering van het gebouw, wordt het voor de toekomst zeker gesteld als duurzaam onderdeel van het stedelijk weefsel. De Oerkap richt zich op het maken van de verbinding van met het waternetwerk van Haarlem, het Spaarne. Het voordeel van de Oerkap op deze locatie is dat dit terrein op deze manier een goed gebruik kan krijgen en dat de functie zeer goed inpasbaar is in het monument. Andere functies als wonen, of bepaalde bedrijvigheid zijn niet haalbaar vanwege omgevingsfactoren en de beperkte mogelijkheden van het terrein en het monument.

Daarnaast wordt autogebruik door bezoekers actief tegengegaan en is het bedrijfsvoering erop gericht om de fietser te faciliteren. Daarbij is de locatie gelegen aan een aantal doorgaande fietsroutes.

Voor de verduurzaming van het monument wordt verwezen naar de bijlage, waarin deze aanpak wordt uiteengezet.

2.6 *ladder duurzame verstedelijking*

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft regels waar concrete ruimtelijke projecten aan moeten voldoen. Zo is in het Bro de ladder voor duurzame verstedelijking verankerd. Deze ladder is gericht op vraaggericht programmeren en het zorgvuldig benutten van ruimte. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving van de behoefte bevat en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling buiten het bestaand stedelijk gebied mogelijk maakt, een motivering is opgenomen waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

De motivatie in het collegebesluit bij de verkoop van de Drijfriemenfabriek voor het bestendigen van de huidige exploitatie was als volgt.

“Dit plan betreft een voor het plangebied en voor Haarlem nieuwe stedelijke ontwikkeling in de vorm van oefenruimtes en opnamestudio's voor muzikanten die nog niet in Haarlem beschikbaar was. De functie bestond informeel al in tijdelijke vorm op deze plek, maar wordt nu permanent ingevuld. In 2015 is een bruikleenovereenkomst gesloten met de huidige gebruikers voor de uitoefening van horeca (stadsstrand De Oerkap) en atelierruimte annex muziekstudio/oefenruimten. Met de komst van de Oerkap is het pand onderdeel van de buurt geworden en heeft het vooral dankzij de inspanning van de Oerkap zich ontwikkeld van rafelrand tot een culturele hotspot voor de buurt en de stad. De huidige gebruiker van het pand en het gebruiksdoel passen zeer goed in het gebied. Het stadsstrand en de broedplaatsen voor de muziekindustrie zijn een prachtig voorbeeld hoe de gemeente (bewoners) initiatieven ondersteunt en faciliteert.

Ook de Haarlemse bevolking wil het stadsstrand behouden. Dat blijkt onder meer uit de opstelling van de wijkraad, die een sterke voorkeur heeft om de huidige gebruikers op de locatie te laten zitten en de diverse initiatieven die door Haarlemmers in de media zijn gestart om de huidige gebruiker op deze locatie te laten blijven.

Het huidige gebruik en de exploitanten voegen unieke waarde toe aan de stad. Het stadsstrand is in 2017 uitgeroepen tot een van de 7 leukste stadsstranden van Nederland door Nu.nl.

De werkruimtes in de Drijfriemenfabriek werken versterkend voor diverse bands die fungeren als ambassadeur voor Haarlem. Werkruimtes waar gerenommeerde Haarlemse bands met computers en allerhande opnameapparatuur werken aan de productie van de muziek, een cruciaal onderdeel van de muziek-infrastructuur van Haarlem. De Drijfriemenfabriek fungeert als belangrijke verbindende schakel tussen het Slachthuissterrein en een professionele studio. Er zijn geen andere plekken in de stad waar dit mogelijk is. De combinatie met de Oerkap maakt het ook sterk. Door een deels publieke functie blijft dit bijzondere monument toegankelijk voor de stad.”

3. Toepasselijk beleid

3.1 *Rijksbeleid*

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit noemen we 'nationale belangen'. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeem-verantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden.

De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen. Voorbeelden van nationale belangen zijn:

- Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
- Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
- Zorgdragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoefte.
- Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
- Zorgdragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
- Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
- Verbeteren en beschermen van biodiversiteit.
- Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter-)nationaal belang.

De belangrijkste keuzes die worden gemaakt richten zich op het volgende. De opwekking van duurzame energie moet worden ingepast met oog op omgevingskwaliteit. Iedereen krijgt de komende jaren te maken met de overstap naar duurzame energie. Daarvoor zijn bijvoorbeeld meer windmolens en zonnepanelen nodig. Clustering is daarbij van belang en zonnepanelen worden in eerste instantie op en aan gebouwen gerealiseerd.

Ook moet er ruimte zijn voor een overgang naar een circulaire economie. Hergebruiken van grondstoffen en materialen en benutten van duurzame energiebronnen wordt steeds belangrijker. De inrichting van de leefomgeving moet een aantrekkelijk vestigingsklimaat zoveel mogelijk bevorderen. Een aantrekkelijke omgevingskwaliteit vraagt goede inpassing van bedrijven, logistieke functies en datacentra.

Tot 2030 moeten er ongeveer 1 miljoen woningen gebouwd worden. Er wordt zoveel mogelijk gebouwd binnen bestaand stedelijk gebied, zodat open ruimtes en groen tussen steden behouden blijft. De nieuwe woningen moeten betaalbaar en goed bereikbaar zijn. Bewoners moeten tevens een prettige, gezonde en veilige leefomgeving ervaren. Dat vergt grote investeringen in openbaar vervoer, veilige fiets en wandelpaden, meer groen, ontmoetingsruimte en wateropvang in de stad, en goede verbindingen met recreatiegebieden in de nabijheid van de stad.

Het landgebruik moet in balans zijn met natuurlijke systemen. Bijvoorbeeld door kringlooplandbouw. Zo wordt een goede bodem- en waterkwaliteit en biodiversiteit bevorderd. Om

te kunnen blijven genieten van het landschap moet behoud van de kwaliteit van het landschap sterker meewegen in de keuzes die worden gemaakt.

Planspecifiek

Het voorliggende plan zorgt voor de realisering van horeca en cultuur voor verschillende doelgroepen. De inrichting van het plangebied is duurzaam door de natuurlijke terreininrichting met voldoende accumulerend vermogen voor water en warmte, een verbinding van de openbare weg naar het Spaarne. Daarnaast wordt cultureel erfgoed behouden en versterkt door nieuwe functies, waarmee het een aantrekkelijk gebied met ontmoetingsruimte wordt. Het plan is hiermee in lijn met de Nationale Omgevingsvisie.

3.2 *Provinciaal beleid*

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 heeft de provincie Noord-Holland de “Omgevingsvisie NH2050 – Balans tussen economische groei en leefbaarheid” vastgesteld. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Noord-Holland 2014. De provincie wil balans tussen economische groei en leefbaarheid. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuurinclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond.

Ambities

Noord-Holland heeft een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau. Om deze ook voor de toekomst vast te kunnen houden, richt de provincie zich op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven. Dit is de hoofdambitie. Als subambities zijn er een aantal opgenomen:

I. Leefomgeving

a. Klimaatverandering

Noord Holland moet voorbereid zijn op klimaatverandering en waterrobuust worden ingericht.

b. Gezondheid en veiligheid

De ambitie is het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van bodem-, water- en lucht, externe veiligheid, geluidbelasting en (ontwikkelingen in) de ondergrond. Gestreefd wordt naar een gezonde leefomgeving, wat inhoudt: een woon-werkomgeving waar je zo min mogelijk wordt blootgesteld aan ongezonde stoffen en veiligheidsrisico's en die een gezonde levensstijl ondersteunt.

c. Biodiversiteit en natuur

De ambitie is om de biodiversiteit in Noord-Holland te vergroten, ook omdat daarmee andere ambities/doelen kunnen worden bereikt. Dit betekent dat ontwikkelingen zoveel mogelijk natuurinclusief zullen zijn.

II. Gebruik van de leefomgeving

a. Economische transitie

De ambitie is een duurzame economie, met innovatie als belangrijke motor. Economische ontwikkelingen dienen qua aard, omvang en vorm aan te sluiten bij de regio of plek.

b. Wonen en werken

De ambitie is dat vraag en aanbod van woon- en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming zijn.

c. Mobiliteit

De ambitie is dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden. Clustering van functies is een belangrijk duurzaamheidsprincipe.

d. Landschap

De ambitie is het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

III. Energietransitie

De ambitie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal en gebaseerd is op (een maximale inzet op opwekking van) hernieuwbare energie.

Sturingsfilosofie

In de aanpak om de ambities waar te maken geldt het principe 'lokaal wat kan, regionaal wat moet' als sturingsfilosofie. Daarbij staat de opgave altijd centraal. Deze bepaalt het schaalniveau, de samenstelling van samenwerkende partijen en de tijdsperiode. Vanuit een gedeelde visie op de (bestaande en toekomstige) kwaliteiten van een gebied.

Vijf bewegingen

Vanuit de ambities zijn een vijftal bewegingen opgesteld die laten zien hoe Noord-Holland wil omgaan met de opgaven die op onze samenleving afkomen en die de provincie wil faciliteren.

- a. Dynamisch schiereiland: Benutten van de unieke ligging, waarbij de kustverdediging voorop staat, waar toeristische- en recreatieve kansen worden benut en waar natuurwaarden worden toegevoegd.
- b. Metropool in ontwikkeling: De Metropoolregio Amsterdam gaat steeds meer als één stad functioneren en de reikwijdte wordt groter.
- c. Sterke kernen, sterke regio's: deze beweging gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die daarmee het voorzieningenniveau in de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden en de kernen hun herkenbare identiteit behouden.
- d. Nieuwe energie: het benutten van de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie.
- e. Natuurlijk- en vitaal landelijke omgeving: het ontwikkelen van natuurwaarden in combinatie met het versterken van de (duurzame) agrifoodsector.

Planspecifiek

De voorliggende ontwikkeling waarbij een locatie binnen het bestaand stedelijke gebied van Haarlem wordt herontwikkeld is niet in strijd met de omgevingsvisie. Het versterkt het centrum van Haarlem door de toevoeging van een combinatie van horeca en cultuur waaraan voorafgaand een zorgvuldig besluitvormingsproces heeft plaatsgevonden.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Bestemmingsplan Papentorenvest 2008

Artikel 20 uitwerkingsgebied 1 (U1)

1. Doeleindenomschrijving

De op de plankaart voor “uitwerkingsgebied 1” aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- c. maatschappelijke doeleinden
- d. kantoren
- e. bedrijfsdoeleinden
- g. recreatieve doeleinden
- h. horeca, tot max cat 3

2. Uitwerkingsbepalingen

B&W werken de in lid 1 omschreven bestemming uit met inachtneming van de volgende regels.

A. Algemeen

Bij de uitwerking van het gebied wordt rekening gehouden met de volgende factoren:

- a. Multifunctioneel karakter
- b. Beperken van automobilititeit door het autovrij maken van het gebied en bevordering van langzaam verkeer (*red: actie gemeente, heeft invloed op de parkeereis voor het nieuwe gebruik, de Harmenjansweg wordt momenteel opnieuw ingericht en autoluw gemaakt.*)
- c. Parkeren oplossen op eigen terrein, bij voorkeur onder maaiveld (*red: op eigen terrein is beperkt haalbaar, laatste niet haalbaar.*)
- d. Het stimuleren van het recreatief gebruik van de Spaarne-oever door een aantrekkelijke inrichting en het aanleggen van een voet/fietsverbinding langs het Spaarne

Ruimtelijk kader

Voor het gebied is een cultuurhistorische effectrapportage opgesteld waarin een aantal zaken is weergegeven die van belang zijn bij de verdere uitwerking van het gebied.

De rapportage stelt dat de Drijfriemenfabriek een monumentale waarde heeft en dan ook behouden dient te blijven. Het integreren van het gebouw in de nieuwe ontwikkeling is een belangrijk aandachtspunt. Verder zullen de woningen op de kop van de Harmenjansweg en de Papentorenvest behouden blijven. Bij uitwerking van het gebied dient deze rapportage betrokken te worden.

Verder dient bij de uitwerking van het gebied het “stedenbouwkundig programma van eisen” voor het Scheepmakerskwartier betrokken te worden zoals vastgesteld in de B&W vergadering van 18 oktober 2005 onder nummer SO/BD/2005/906

B. Uitwerkingsregels

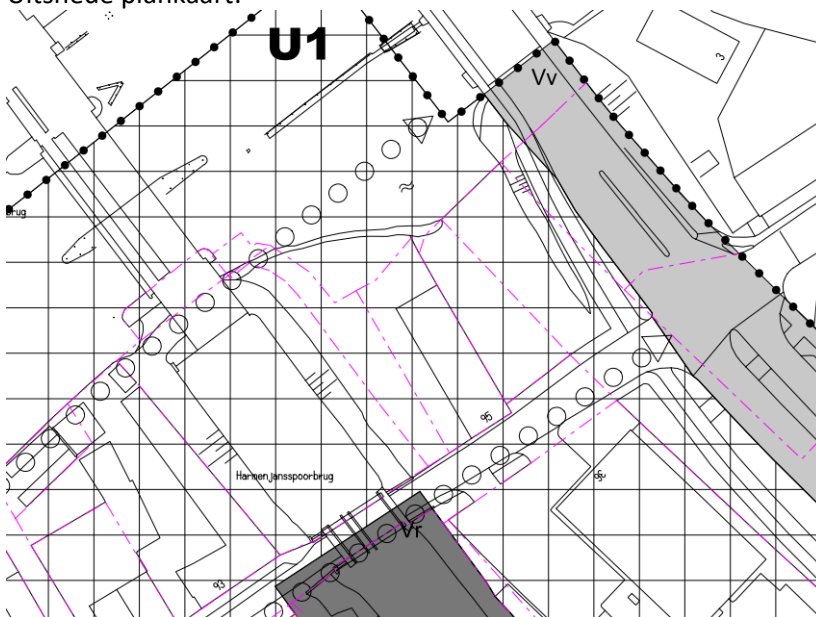
- In het gebied mag niet meer dan 1000 m² horeca 3 worden gerealiseerd
- In het gebied mogen aanlegsteigers worden aangelegd tbv de nautische functie
- In het gebied mogen maximaal 100 ligplaatsen voor pleziervaartuigen worden aangelegd
- Het parkeren moet binnen het uitwerkingsgebied worden opgelost
- *De route langs het Spaarne dient een minimale breedte te hebben van 5 meter en een maximale breedte van 15 meter. De gemiddelde breedte over de gehele lengte van de route dient 8 meter te zijn.*
- *Binnen het uitwerkingsgebied dienen een tweetal langzaamverkeersverbindingen te worden gerealiseerd.*

* in de Ruimtelijke Randvoorwaarden zijn aangepaste voorwaarden voor de bovenstaande twee punten opgenomen: “openbare voetgangersroute tussen Scheepmakerskwartier en Oudeweg van maximaal 4 meter breed langs oever”

3. Procedure

- a. B&W werken het plan uit overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de WRO
- b. Bebouwing mag slechts plaatsvinden overeenkomstig een goedgekeurde uitwerking
- c. B&W zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het onder b bepaalde indien het bouwwerk past in een, overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de wet ter visie gelegde ontwerp-uitwerkingsplan, mits ter zake van deze vrijstelling tevoren van GS een verklaring van geen bezwaar is ontvangen.
- d. Alvorens B&W overgaan tot uitwerking van plangedeelten, wordt de procedure gevolgd, zoals bedoeld in artikel 23 van de voorschriften.

Uitsnede plankaart:



3.3.2 Ontwikkelingsvisie Spaarnesprong

Op 15 maart 2018 heeft Haarlem deze ontwikkelingsvisie vastgesteld. Deze visie schetst de verschillende ontwikkelingen, geeft een ruimtelijke analyse en bundelt de diverse beleidsstukken die de afgelopen jaren zijn gemaakt voor het gebied.

De visie gaat over het gebied rondom de voormalige Koepelgevangenis aan de Papentorenvest. De grenzen van het gebied zijn globaal gedefinieerd tussen Spaarne, Oudeweg en het Nedtrain-terrein. Het gebied is grotendeels onderdeel van het centrum en van het beschermde stadsgezicht, maar wordt nog niet zo beleefd. De naamgeving Spaarnesprong refereert dan ook aan de ambitie om dit gebied meer te laten functioneren als binnenstad, zodat deze als het ware het Spaarne oversteekt.

Drijfriemenfabriek

Voor het monumentale pand en de omliggende terreinen aan het Spaarne wordt ingezet op continuering van het huidige gebruik als horeca en muziekstudio. Een stedenbouwkundig kader wordt opgesteld waarin de ruimtelijke en planologische randvoorwaarden daarvoor staan. Het kent o.a. de volgende uitgangspunten:

- Het is een stepping-stone in de vergroting van het centrum en een schakel in de route langs het Spaarne.
- Het gebouw is één van de identiteitsdragers van de Spaarnesprong: een ijkpunt op de mental map van bewoners en bezoekers.
- De ontwikkeling van het gebouw dient gekoppeld te worden aan een verbetering van de openbare ruimte. Er wordt een nieuwe plek voor de stad gemaakt aan het Spaarne met een route die het verbindt met het Scheepmakerskwartier.
- Er wordt geen nieuwbouw gerealiseerd. Wel is het mogelijk om de bestaande uitbouw te vernieuwen.

Afstemming en samenwerking

Het opstellen van een overkoepelende visie biedt kansen in de samenwerking tussen de ontwikkelingen. Bepaalde ruimtelijke claims beter centraal opgelost worden dan per perceel:

Parkeercapaciteit: De parkeerdruk in het gebied is al hoog. Het toekomstige gebruik van Koepel, Drijfriemenfabriek e.d. verhogen die druk. Het oplossen van het parkeervraagstuk per kavel kan leiden tot een suboptimale invulling daarvan. Het parkeervraagstuk kan op gebiedsniveau worden opgelost door afstemming tussen de projecten en de openbare ruimte of eventueel door het maken van een collectieve parkeervoorziening.

3.3.3 Structuurplan Haarlem 2020

Het Structuurplan geeft op hoofdlijnen de ruimtelijke ambities en wensen voor de stad voor de periode 2005-2020. In de toekomst wil Haarlem de bestaande aantrekkelijkheid behouden en verder uitbreiden. Haarlem wil voor zijn inwoners een levendige en veilige stad zijn met veel aandacht voor een leefbare woonomgeving en voldoende voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen. Voor bedrijven moet Haarlem nog interessanter worden als vestigingsplaats. De strategische ligging vlakbij Schiphol, Amsterdam en IJmond, de goede bereikbaarheid over

de weg en per openbaar vervoer, en de aanwezigheid van een hoogopgeleide beroepsbevolking spelen daarbij een cruciale rol.

De speerpunten van beleid zijn profilering op een duurzaam goed woonklimaat, versterking van de zakelijke dienstverlening en versterking van de culturele en toeristische wervingskracht.

Uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlem is dat bewust met schaarse ruimte wordt omgegaan en dat er contrasten in de stad zijn. Naast plekken waar dynamiek wordt voorgestaan (in herstructureringsgebieden, op knooppunten van openbaar vervoer en in veranderzones) zijn er ook rustige woonwijken waar plaats is voor ondersteunende wijkvoorzieningen.

De doelstelling voor wonen is de mogelijkheden voor passende huisvesting van Haarlemse (en regionale) burgers te vergroten. De beschikbare ruimte mag intensiever worden gebruikt door meer realisatie van functiemenging van wonen en werken.

Planspecifiek

In het structuurplan maakt de planlocatie deel uit van het centrumstedelijk gebied. De ontwikkeling aan de oostzijde van het Spaarne (Spaarnesprong) wordt gezien als een feitelijke vergroting van de binnenstad. In de binnenstad zijn er intensieve en extensieve bebouwde delen. Aan zowel de oostkant als de westkant van het Spaarne zijn er goede mogelijkheden voor functiemenging op gebouw- en bouwblokkniveau. Combinaties van wonen, werken en recreëren versterken hier het stedelijk klimaat. Het vergroten van het domein van de binnenstad betekent behoud van bestaande recreatieve voorzieningen in wijken en buurten en uitbreiden van de meer stedelijk recreatieve functies aan de oostzijde van het Spaarne. De gemeente wil het Spaarne en zijn oevers beter benutten om recreatieve routes in de stad versterken. Dat is niet alleen voor de inwoners van Haarlem maar ook om meer bezoekers aan te trekken en zo de economie te versterken.

3.3.4 Nota ruimtelijke kwaliteit

Regie

Het gebied Papentorenvest heeft in de nota het niveau beschermende regie gekregen. De beschermende regie is gericht op gebieden die het historische 'gezicht' van Haarlem vormen. Het gaat om gebieden waarvan de structuur, de architectuur en de openbare ruimte van bijzondere kwaliteit en van (cultuur)historische waarde zijn. Die kwaliteiten zijn onderkend doordat de gebieden door het rijk zijn aangewezen tot of genomineerd als beschermd stads- of dorpsgezicht.

De beschermende regie is gericht op het behouden en versterken van de zichtbare relatie tussen geschiedenis, (inrichting van de) openbare ruimte, architectuur en functie. Die herkenbaarheid maakt de stedelijke ruimte tot een prettige plek om te bezoeken en om in te wonen. De regie is behoudend en gedetailleerd. De bij het beschermd gezicht behorende toelichting vormt de basis van de criteria. Toetsingscriteria zijn opgenomen in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit (Deel 2: beoordelingskaders ruimtelijke kwaliteit, pagina 28).

Gebiedstype

De Drijfriemenfabriek ligt in de Historische kern van Haarlem. Dit gebied kenmerkt zich door de ligging van de kern en loop van de hoofdstraten die samenhangt met de ondergrond en

waterlopen. Aaneengesloten straatwanden, bestaande uit onderling sterk verschillende individuele gebouwen, direct aan straat of dijk. Stenige openbare ruimte met harde overgang openbaar-privé. Veel historische en monumentale gebouwen met bijzondere detaillering.

Beleid

De Binnenstad is in 1990 aangewezen als beschermd stadsgezicht. De aanwijzing wil de binnenstad niet bevrozen, maar wel zodanig beschermen dat de gewaardeerde historische ruimtelijke karakteristieken behouden blijven en waar mogelijk worden versterkt. De cultuurhistorische waarden zijn niet alleen een inspiratiebron, maar ook kaderstellend.

Planspecifiek

Met de restauratie en herbesteding van de Drijfriemenfabriek wordt een cultuurhistorisch waardevol gebouw hersteld en gerevitaliseerd. Het gebouw wordt weer onderdeel van het stedelijk weefsel, waar het jarenlang een blinde vlek is geweest op de kaart. Met de restauratie wordt aangesloten op de ambities van de nota ruimtelijke kwaliteit en het erfgoedbeleid van de gemeente Haarlem.

3.3.5 Monumentenverordening Haarlem 2013

Aangezien de Drijfriemenfabriek in 2019 is aangewezen als gemeentelijk monument, is op dit pand het gemeentelijke erfgoedbeleid in de vorm van de monumentenverordening van toepassing. Het gemeentelijke erfgoedbeleid is gelijk aan het beleid voor Rijksmonumenten, dat wil zeggen dat zowel interieur als exterieur beschermd zijn. In vooroverleg is het plan reeds aan de erfgoedadviseur gepresenteerd. Na goedkeuring van de erfgoedadviseur wordt het plan voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit.

4. Milieu en omgeving

4.1 Bezinning

De Drijfriemenfabriek staat op een perceel waar geen omringende bebouwing aanwezig is op de aangrenzende percelen. Het perceel wordt ingesloten door infrastructuur en een onbebouwd groen perceel dat in eigendom is van de gemeente.

Het bestaande gebouw wordt niet aangepast in hoogte of volume, de geplande eenlaagse uitbreiding aan de achterzijde zal niet hoger worden dan de huidige tijdelijke uitbreiding die sinds 10 jaar op deze plek staat.

Het plan heeft geen invloed op de huidige bezonningssituatie, een bezonningsstudie is derhalve niet noodzakelijk.

4.2 Groentoets

Het plan gaat uit van behoud van de huidige groenstructuur met aanwezige bomen en conformeert zich naar de plannen van de gemeente voor wat betreft de inrichting van de

waterkant. Hierbij wordt uitgegaan van hetgeen gesteld wordt in het Ruimtelijk Kader dat als bijlage 1 B1a door gemeente Haarlem-Vastgoed bij het koopcontract is gevoegd.

Deze conformering houdt niet in dat initiatiefnemers verantwoordelijk of aansprakelijk zijn voor de uitvoering van onderstaande punten.

Uit: Ruimtelijk kader gemeente Haarlem
Gemeentelijke ambities omgeving kavel

De gemeente heeft ambities voor de omgeving van de Drijfriemenfabriek en houdt daarom een aantal gronden in eigendom. De ambities zijn verbeeld op de bijgevoegde tekening, waarvan een uitsnede hier onder is opgenomen.



Afbeelding: ambitie openbare ruimte rondom Drijfriemenfabriek

Openbaar groen (groen ten noord-oosten van de Drijfriemenfabriek):

- behouden monumentale bomen voor zover deze in technische goede staat zijn
- verwijderen onderbeplanting
- zichtbaarheid van gebouw onder de kruin van bomen maximaliseren
- hoogwaardige inrichting conform HIOR
- ruimte voor openbare voetgangers- en fietsverbinding naar oever
- mogelijkheid behouden verbinding de verlengen naar Drosteterrein

Oeververbinding (oranje)

- openbare voetgangersroute tussen Scheepmakerskwartier en Oudeweg van maximaal 4 meter breed langs oever
- De doorgaande gemetselde kade wordt compleet aangelegd inclusief brede band en deksloof conform materialisatie Kelderwindkade.
- Kade ligt ter plaatse van de Oerkap lager dan het kavel van de Drijfriemenfabriek
- Over de breedte van het eigendom kan de sfeer van de Oerkap worden uitgerold door een houten dek over de stenen kade heen te leggen, aansluitend op een terras/ dek op het water. Zie bijgevoegd referentiebeeld voor de materialisering. NB Deze afbeelding

dient niet om de uitvoering van het terras vast te leggen maar is bedoeld om de sfeer van de materialisering vast te leggen.



Water: terrassen en recreatievaart (blauw)

- terrassen op het water (vlonders of steigers)
- Afmeting: de helft van de beschikbare ruimte met een maximum van 300 m²
- gedeeltelijk gebruikt en beheerd door Drijfriemenfabriek
- gedeeltelijk locatie voor tijdelijk afmeren, behorend bij recreatieve waterroute
- reservering voor oeververbinding met Drosteterrein

4.3 Bodemonderzoek

De bodem dient geschikt te zijn voor het beoogde gebruik.

Er is onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van bodemverontreiniging in de bodem van de planlocatie. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in twee rapporten en een Milieuparagraaf:

-Verkennd en nader onderzoek Harmenjansweg 95, afdeling Milieu, bureau Bodem, kenmerk 800901, d.d. 17 maart 2010 (Bijlage 5 van het verkoopcontract);

-Verkennd onderzoek Harmenjansweg ten noorden van 95, gemeente Haarlem, afdeling Milieu, bureau Bodem, kenmerk 812814, d.d. 12 december 2011 (Bijlage 6 van het verkoopcontract).

-Harmenjansweg 95 Bodeminfo en Milieuparagraaf d.d. 2 augustus 2018 met kenmerk PCM/2018/452555 (bijlage 6 van het verkoopcontract):

“Uit de uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat er plaatselijk sterke verontreinigingen zijn aangetoond. Bij gelijkblijvend gebruik (stadsstrand met bar en terras, openbaar groen) zijn er geen risico's voor de volksgezondheid en het milieu. In dat geval zijn er geen sanerende maatregelen nodig.”

“Ten behoeve van de verkoop van de grond en het gebouw zijn voldoende gegevens bekend. Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging, maar er zijn bij het huidige gebruik geen actuele risico's. Een bodemonderzoek is in dit geval niet nodig. Werkzaamheden in de

bodem of een verandering van bestemming van het terrein moeten worden gemeld bij het bevoegd gezag Wbb (meldpuntbodem@haarlem.nl).”

Alvorens gestart wordt met de bouw van de uitbreiding en de verbouwing, zal contact opgenomen worden met het bevoegd gezag Wbb om te bezien of vervolgonderzoek noodzakelijk is bij voortzetting van het huidige gebruik.

4.4 Archeologisch onderzoek

In geval dat de oppervlakte van het project meer dan 2500 m² betreft en de bouwwerkzaamheden dieper dan 0,30 m onder het maaiveld plaatsvinden, dient een waardestellend archeologisch rapport te worden overlegd.

Aangezien er werkzaamheden gepland zijn voor funderingsverbetering van het monument en de tijdelijke uitbreiding zal worden vervangen door een definitieve aanbouw met fundering, zal de grond dieper dan 0,30 m geroerd worden en zal een archeologisch rapport worden overlegd als onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning.

4.5 flora- en fauna-onderzoek

De Drijfriemenfabriek is een bedrijfsgebouw dat na het vertrek van de eerste gebruikers dienst heeft gedaan als opslag en meest recent als multifunctioneel gebouw voor cultuur en horeca. Dit gebruik bestaat inmiddels meer dan 10 jaar. Het pand is dus altijd in meer of mindere mate in gebruik geweest, alleen werd het niet goed onderhouden. In het bestemmingsplan van 2008 is besloten om de bestemming van het pand en omliggende gronden te verwijderen, waardoor nu een uitwerkingsplan noodzakelijk is om een vergunning te kunnen verkrijgen, waarbij onder anderen een flora- en faunaonderzoek onderdeel kan zijn van de ruimtelijke onderbouwing.

Het gaat hier om een bestaand monument dat in ieder geval de afgelopen 11 jaar intensief in gebruik is geweest. Het voorliggende plan houdt niet meer in dan een voortzetting van de huidige functies en het opheffen van achterstallig onderhoud in de afgelopen jaren is ontstaan. Een flora- en fauna-onderzoek is niet relevant omdat er aan de hoofdvorm van het pand niets zal wijzigen. Er wordt niet grootschalig gesloopt en het omringende terrein met begroeiing wordt volledig gehandhaafd, waardoor het onwaarschijnlijk is dat met de plannen vaste rust- en verblijfplaatsen of belangrijk leefgebied wordt aangetast van de in de Wet natuurbescherming beschermde soorten.

In het recente verleden is gepoogd een onderzoek uit te voeren naar de aanwezigheid van vleermuizen in het gebied, in het kader van de ontwikkeling van nieuwbouwwoningen direct aan de overzijde van het spoor. Bij dat onderzoek zijn bij de Drijfriemenfabriek geen vleermuizen waargenomen. Wel ter plaatse van de spoorbrug, maar dit plan heeft geen betrekking op die zone.

4.6 *milieu-effectrapportage*

In het Besluit milieueffectrapportage wordt in Bijlage C en D gesteld ten aanzien van welke activiteiten, plannen en besluiten een milieueffectrapportage verplicht is, respectievelijk door het bevoegd gezag moet worden beoordeeld of zij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Het voorliggende plan komt niet overeen met een van de activiteiten genoemd in Bijlage C en D, derhalve is een milieueffectrapportage niet van toepassing.

4.7 *akoestisch onderzoek*

Het betreft hier een bestaand pand; de ontwikkeling bestaat uit het transformeren van dit pand waarbij een eenlaagse uitbreiding wordt toegevoegd. De locatie is gelegen in de directe nabijheid van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem en de doorgaande weg N200.

Omgevingslawaai is afkomstig van treinverkeer en wegverkeer.

De nieuwe functie van horeca met muziekpodium is tevens een geluidsbron en is daarmee een ontwikkeling met een mogelijk risico op het overschrijden van grenswaarden ter plaatse van de gevels omliggende bebouwing.

Aan de andere zijde van het spoorviaduct, op ongeveer 50 meter, staat aan de Kelderwindkade een appartementencomplex. Ten behoeve van het uitwerkingsplan Scheepvaartkwartier fase 2B voor dit complex uit 2017 is een akoestisch onderzoek gedaan, aangezien dit plan nieuwe geluidgevoelige bestemmingen (woningen) mogelijk maakte. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de toelichting van dat uitwerkingsplan.

Het GeluidBuro heeft een akoestisch onderzoek opgesteld waarin de berekende resultaten worden getoetst aan de wettelijke grenswaarden en aan het gemeentelijke Hogere waardebeleid.

- Railverkeerslawaai

De geluidbelasting vanwege het railverkeer overschrijdt niet alleen de voorkeursgrenswaarde van 55 dB, maar ook de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB. Het treffen van maatregelen aan de bron, bijvoorbeeld door het aanbrengen van raildempers is niet mogelijk door de stalen spoorbrug. Ook het plaatsen van geluidschermen leidt tot een te geringe geluidreductie. Door de hoogte van het pand zullen de meeste woningen geen effect hebben van het geluidscherm op het talud. Op de spoorbrug kan geen scherm worden geplaatst. Vanuit de Wet geluidhinder leidt dit tot het treffen van maatregelen bij de ontvanger. Daar waar de maximale ontheffingswaarde voor railverkeerslawaai wordt overschreden zal een zogenaamde dove gevel worden ontworpen. Deze dove gevel bevat geen te openen ramen en deuren.

Aan de overzijde van de N200, Oudeweg, staat een aantal rijwoningen van de Sportheldenbuurt. Ten tijde van de ontwikkeling van dit gebied (2013) is in het bestemmingsplan Sportheldenbuurt alleen gekeken naar industriëlawaai uit de Waarderpolder.

Het industrieterrein Waarderpolder is een gezoneerd industrieterrein. Het plangebied grenst direct aan het gezoneerde industrieterrein Waarderpolder en ligt binnen de geluidzone van het industrieterrein. Deze geluidzone betreft de 50 dB(A)-contour. In het verleden is het Drosteterrein omgezet van bedrijfsterrein naar woongebied. Kort daarna is de gehele Thorbeckebuurt gesloopt en nieuw gebouwd. De voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai bedraagt 50 dB(A). Bij de voorbereiding van deze plannen zijn zogenaamde hogere waarden vastgesteld voor de te realiseren woningen. Voor alle woningen binnen het plangebied is toen een hogere waarde van 55 dB(A) vastgesteld. Daarmee is voldaan aan de bepalingen uit de Wet geluidhinder.

Uit bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de grenswaarden van de nieuwe functie in de Drijfriemenfabriek ter plaatse van de geluidsgevoelige functies aan weerszijden van het gebouw onder de 55 dB(A) dienen te blijven.

Er is in het kader van het tijdelijke gebruik als horecagelegenheid en muziekpodium een akoestisch onderzoek uitgevoerd door BK Geluid & Trillingen. Dit onderzoek betrof metingen in de bedrijfssituatie waarbij in de buitenlucht muziek ten gehore wordt gebracht.

Bij de herbestemming zal een inpandig podium worden gerealiseerd, waarbij geluidsisolerende maatregelen worden getroffen, waardoor aan het Bouwbesluit 2012 zal worden voldaan. Zowel ter voorkoming van overlast ter plaatse van de woningen, als ten behoeve van de kwaliteit van de afzonderlijke binnenruimtes van het pand.

De Oerkap heeft de buurt en haar verantwoordelijkheid voor geluidshinder hoog in het vaandel staan. Al 12 jaar heeft het stadsstrand de Oerkap een relatie opgebouwd met de buurt en dit heeft in die jaren nooit tot problemen geleid. Uiteraard hebben omwonenden incidenteel last ervaren van sommige activiteiten op de Oerkap maar hier werd direct op gehandeld waardoor het geen overlast werd. Het stadsstrand kent daarom geen meldingen van overlast. We verwachten dat in de toekomst de akoestische belasting alleen maar af zal nemen omdat de activiteiten vaker in een goed geïsoleerde Drijfriemenfabriek zullen plaatsvinden in plaats van buiten of in de (huidige) niet geïsoleerde paviljoen van het stadsstrand. Daarnaast zullen wij voor de muzikanten ook geluidisolatie moeten aanbrengen om het geluid van buiten naar binnen te beperken. Muzikanten kunnen niet goed werken met geluidsvervuiling van treinen, drukke verkeer van de oude weg, opengaande bruggen en passerende boten. We kunnen wel stellen dat de organisatie van de Oerkap een bijzondere set aan vaardigheden heeft ontwikkeld om op deze specifieke locatie verantwoord met akoestische activiteiten om te gaan. Daar kan geen akoestische meting op deze locatie beter uitkomst voor bieden.

4.8 Milieuzonering

Het project voorziet niet in het realiseren van een milieubelastende, dan wel een milieugevoelige functie.

4.9 Lichthinder

Het project veroorzaakt geen lichthinder voor de directe omgeving, het opstellen van een lichtplan is derhalve niet van toepassing.

4.10 Luchtkwaliteit

Het project heeft geen invloed op de luchtkwaliteit. Het uitvoeren van een luchtkwaliteitsonderzoek ten behoeve van de Wet milieubeheer is derhalve niet van toepassing.

4.11 Externe veiligheid

Het project voorziet niet in activiteiten die een negatieve invloed hebben op de externe veiligheid. Het uitvoeren van onderzoek ten behoeve van dit onderwerp is derhalve niet van toepassing.

4.12 Luchthavenindelingsbesluit

De projectlocatie ligt binnen het gebied waarin het Luchthavenindelingbesluit Schiphol van kracht is. In dit besluit, onderdeel van de gewijzigde Wet Luchtvaart (ofwel de 'Schipholwet'), is rond de luchthaven Schiphol een beperkingengebied aangewezen. Hierbinnen gelden regels omtrent beperkingen van de maximale hoogte van objecten en van vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik.

De bebouwing op de projectlocatie wordt niet verhoogd, waardoor de belangen van het vliegverkeer niet zullen worden geschaad bij uitvoering van dit plan.

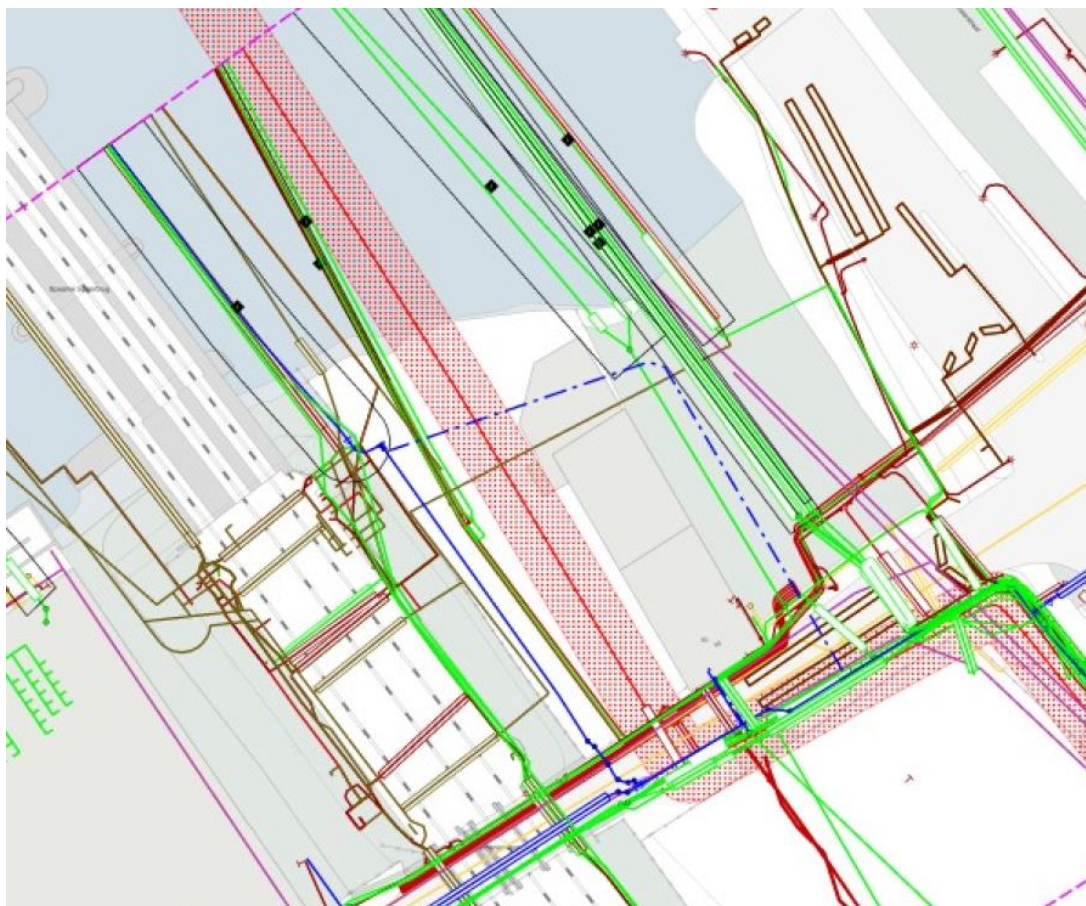
4.13 Waterhuishouding

Het is wettelijk verplicht om bij ruimtelijke plannen en besluiten een beschrijving op te nemen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Het Waterschap eist compenserende waterberging als er meer dan 500 m² extra verharding gerealiseerd wordt. Er vindt geen toename van verharding plaats. Het regenwater zal ter hoogte van het plangebied goed geïnfilteerd kunnen worden in de bodem, door de natuurlijke landschapsinrichting van het terrein als stadsstrand. Er vinden geen bouwkundige werkzaamheden plaats aan watergangen in de directe nabijheid van de planlocatie. Een watertoets is daarom niet noodzakelijk.

4.14 Kabels en leidingen

Rondom en onder het terrein loopt een groot aantal leidingen. Op onderstaande afbeelding is hiervan de positie weergegeven. Door deze vele tracés is het niet mogelijk ondergrondse bouwactiviteiten te ontwikkelen. Bij de bouw van de uitbreiding is het van belang rekening te houden met de aanwezige leidingen en hiervan een KLIC-melding te doen bij aanvang bouw. Met de netwerkbeheerders is overeengekomen dat ter plaatse van de te realiseren uitbreiding een aantal ondergrondse mantelbuizen zal worden aangebracht, waardoor de ondergrondse infrastructuur ook in de toekomst niet belemmerd wordt door deze ontwikkeling.

Een heiplan zal ter goedkeuring worden voorgelegd aan het bevoegd gezag.



4.15 *Cultuurhistorische waarden*

Het plan betreft de herbestemming van een gemeentelijk monument. Een bouwhistorisch onderzoek en de redengevende omschrijving monument met daarin een beschrijving van de cultuurhistorische waarden zijn als bijlage bij dit plan gevoegd.

De Drijfriemenfabriek is een functioneel gebouw, dat voornamelijk bestaat uit ruimten die dienst deden als opslag voor goederen en als grote productieruimten. De cultuurhistorische waarden bestaan uit de contextuele waarden die betrekking hebben op de betekenis van de Drijfriemenfabriek in de ontstaansgeschiedenis van Haarlem, het industriële verleden van de stad en de vergelijking met soortgelijke fabrieksgebouwen uit die periode binnen de gemeente.

Daarnaast bestaan de interne waarden uit cultuurhistorische, architectuurhistorische en bouwhistorische waarden.

Samengevat betreffen deze volgens onderzoeksbureau DOOK het volgende.

- Cultuurhistorische waarden

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.

- Architectuurhistorische waarden

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' vloeroppervlak 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 I-balken 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 bakgoten, 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.

- Bouwhistorische waarden

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.

De visie op de restauratie en herbestemming van de Drijfriemenfabriek is onder anderen vastgelegd in het eveneens bijgevoegde restauratieplan. Uitgangspunten zijn dat voor wat betreft het bestaande gebouw uitgegaan wordt van een restauratieve benadering volgens de principes van de restauratieladder (stichtingerm.nl). Dat betekent dat waar mogelijk historisch materiaal wordt behouden en hersteld met de geëigende materialen en technieken om het oorspronkelijke voorkomen van het gebouw weer te herstellen. Waar dit niet mogelijk is omdat bepaalde elementen inmiddels niet meer aanwezig zijn door in het verleden uitgevoerde wijzigingen, daar wordt een passend alternatief voorgesteld dat zich op een niet-historiserende manier ondergeschikt voegt in het gebouw. De nieuwe functie is goed inpasbaar in het

bestaande gebouw, zonder de cultuurhistorische waarden onevenredig aan te hoeven tasten. Wijzigingen noodzakelijk in het kader van de nieuwe bestemming zijn afleesbaar. De uitbreiding wordt een eigentijds, maar ondergeschikte toevoeging aan het hoofdgebouw.

Doel is om te komen tot een constructief en bouwkundig volledig hersteld gebouw, dat de oorspronkelijke kwaliteit en uitstraling heeft, met toevoeging van een nieuwe tijdslaag en daarmee ook voor de volgende generatie het verhaal vertelt en een hernieuwde belevingswaarde heeft.

4.16 aardgasvrij bouwen

Hoewel dit project geen nieuwbouw betreft en bovendien een monument waardoor vrijstelling van bepaalde bouwbesluit-eisen mogelijk is, is wel de ambitie van de eigenaren om installaties aardgasvrij te kunnen maken. De installaties die voor dit project zullen worden toegepast, kunnen aardgasvrij worden gevoed door bijvoorbeeld een warmtepomp. Dit zal in de nabije toekomst verder vorm gaan krijgen.

4.17 brandweervoorzieningen

Dit project heeft niet een zodanige omvang dat aanvullende brandweervoorzieningen noodzakelijk zijn bovenop de vereiste voorzieningen vanuit het Bouwbesluit 2012.

4.18 Asbest

Als bijlage bij de verkoopovereenkomst heeft de gemeente een asbestinventarisatie rapport type A bijgevoegd (zie bijlage). De conclusie hiervan is dat er op dat moment een aantal asbesthoudende materialen aanwezig waren. Vervolgens heeft er een asbestsanering plaatsgevonden. Een tweede rapport betreft een verslag van de Eindcontrole na sanering, uit 2014. Hieruit blijkt dat alle eerder aangetroffen materialen zijn verwijderd.

Aangezien er sindsdien geen bouwactiviteiten meer hebben plaatsgevonden, is dit nog altijd de actuele situatie. De vergunningverlener verplicht in de omgevingsvergunning tot een aanvullende inventarisatie type B. een aanvullend type B-onderzoek heeft alleen betrekking op de in de rapportage genoemde beperkingen en vermoedens. Dit onderzoek zal voorafgaand aan de start van de bouw worden uitgevoerd door een gecertificeerd inventarisatiebedrijf.

4.19 Afval

De inzameling van afval zal na voltooiing van het plan een voortzetting zijn van de huidige afspraken.

4.20 Windhinder

Het plan gaat uit van bestaande bouw met een eenlaagse uitbreiding, lager dan 15 meter. Een windonderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

4.21 *Molenbiotoop*

De projectlocatie bevindt zich niet binnen de contour van een molenbiotoop.

5. **Uitvoerbaarheid**

5.1 *maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project*

Draagvlak van de buurt is verkregen door de geleidelijk opstart van de Oerkap de afgelopen jaren. De Haarlemse bevolking wil het stadsstrand behouden. Dat blijkt onder meer uit de opstelling van de wijkraad, die een sterke voorkeur heeft om de huidige gebruikers op de locatie te laten zitten en de diverse initiatieven die door Haarlemmers in de media zijn gestart om de huidige gebruiker op deze locatie te laten blijven. Een voorbeeld hiervan is 'Red de Oerkap'. Dit was een buurtinitiatief waar veel steunbetuigingen op binnenkwamen. www.reddeoerkap.nl

Het huidige gebruik en de exploitanten voegen unieke waarde toe aan de stad. Het stadsstrand is in 2017 uitgeroepen tot een van de 7 leukste stadsstranden van Nederland door Nu.nl.

De werkruimtes in de Drijfriemenfabriek werken versterkend voor diverse bands die fungeren als ambassadeur voor Haarlem. Werkruimtes waar gerenommeerde Haarlemse bands met computers en allerhande opnameapparatuur werken aan de productie van de muziek, een cruciaal onderdeel van de muziek-infrastructuur van Haarlem. De Drijfriemenfabriek fungeert als belangrijke verbindende schakel tussen het Slachthuisterrein en een professionele studio. Er zijn geen andere plekken in de stad waar dit mogelijk is. De combinatie met de Oerkap maakt het ook sterk. Door een deels publieke functie blijft dit bijzondere monument toegankelijk voor de stad.

De organisatoren hebben aparte gesprekken gevoerd met de erfgoedverenigingen Heemschut en Historische Vereniging Haarlem.

Op 29 september 2021, bij de seizoenssluiting is een bijeenkomst georganiseerd waarbij de stakeholders geïnformeerd werden omtrent de stand van het project.

Op 20 december 2021 is er, voorafgaand aan de het indienen van de omgevingsvergunning aanvraag, een digitale informatieavond georganiseerd waar de plannen zijn gepresenteerd en omwonenden en belanghebbenden de mogelijkheid kregen om vragen en opmerkingen te plaatsen.

Hiervoor was de wijkraad en alle omwonenden uitgenodigd, 80 mensen hadden zich aangemeld als aanwezigen. De vertegenwoordigers van gemeente, monumentenvereniging en wijkraden waren aanwezig. Deelnemers waren met name benieuwd naar de stand van de plannen en kijken uit naar het resultaat.

De wijkraad heeft de presentatiefilm verspreid onder haar leden en deze is inmiddels ruim 400 keer bekeken.

De reacties waren unaniem positief.

Het draagvlak van de Provincie Noord-Holland reikt verder dan alleen het provinciale beleid. De Provincie Noord-Holland heeft via hun Loodsherbstemmingen en financieringsmogelijkheden voor restauratie, herbestemmen en verduurzamen een actieve rol gespeeld tijdens het verkoopproces en financieringstraject van de Drijfriemenfabriek. Deze relatie is tevens verwerkt in het verkoopovereenkomst met de gemeente Haarlem

5.2 economische uitvoerbaarheid van het project

De ontwikkeling en invulling van dit uitwerkingsplan vindt - uiteraard binnen de randvoorwaarden die (onder anderen gesteld in de verkoopovereenkomst) de gemeente in dit plan stelt - plaats voor risico van de eigenaren. Een planschade overeenkomst kan onderdeel uitmaken van het Wabo-projectbesluit. Op die manier is de economische uitvoerbaarheid van dit plan gewaarborgd.

5.3 privaatrechtelijke belemmeringen

Verwijzend naar de bepalingen in de koopovereenkomst (zie bijlage), is er geen sprake van privaatrechtelijke belemmeringen als wordt voldaan aan de bepalingen overeengekomen in voornoemde koopovereenkomst. Het betreffende plan voldoet aan de kaders gesteld in de koopovereenkomst.

Bijlagen

1. Koopovereenkomst Drijfriemenfabriek 2020
2. Een op een verkoop Drijfriemenfabriek met publicatie en kaders
3. Kaders en voorwaarden onderhandse verkoop Drijfriemenfabriek
4. Ambitie OR Drijfriemenfabriek 20190521
5. Ruimtelijk kader Drijfriemenfabriek
6. Definitieve uitgifte verkooptekening 105 87 20190501
7. Verkennend en nader onderzoek Harmenjansweg 95 - milieukundig bodemonderzoek
8. bodeminfo en milieuparagraaf iv.m. verkoop inhoud document
9. Funderingsonderzoek 2019
10. 302SBoo2_Drijfriemenfabriek_Kabels en leidingen
11. asbest inventarisatierapport
12. aanvulling_Asbestvrijgave dd. 30-5-2014
13. Drijfriemenfabriek-bouwenvelop
14. Verkoop Drijfriemenfabriek, Harmenjansweg 95 - getekend collegebesluit 28 januari 2021
15. Bouwhistorisch onderzoek DOOK
16. Restauratieplan Polderman
17. Tekeningen bestaande situatie
18. Gebrekentekeningen
19. Plan Oerkap
 - plattegronden, doorsnedes, gevels, details nieuw
20. Ventilatieberekeningen
21. Constructieberekeningen
22. DuMo notitie
23. Harmenjansweg inrichting 413188.151-S-2-0001
24. GT100034 akoestisch onderzoek Harmenjansweg