

Oplegvel Raadsstuk

Portefeuille C. van Velzen
Auteur Dhr. A.W.P. Jansen
Telefoon 5113922 E-mail: a.jansen@haarlem.nl
WZ/GM Reg.nr. 2008/138046
Te kopiëren: bijlage A, B, C
B & W-vergadering van 2 december 2008

Onderwerp

Masterplan Scheepmakerskwartier: keuze havenvariant.

Voor de verdere planontwikkeling en uiteindelijk de realisatie van de herstructurering van het Scheepmakerskwartier is een besluit nodig over de inrichting van het plangebied en in het bijzonder de ligging van de haven in het plangebied.

De Raad heeft een kaderstellende bevoegdheid en heeft bij de bespreking van het concept-Masterplan in januari 2008 gevraagd om een planvariant voor het Scheepmakerskwartier met de stadshaven bij de molen de Adriaan.

B&W

1. Het college stelt de raad voor om ontwikkelaar De Principaal te verzoeken bij de onderbouwing van het Masterplan Scheepmakerskwartier uit te gaan van een stadshaven bij molen de Adriaan (havenvariant 2);
2. Het college neemt kennis van de inspraakreacties en verzoekt de ontwikkelaar bij de verdere uitwerking van de plannen rekening te houden met de ingediende zienswijzen;
3. Het college stelt de raad voor om op basis van Masterplan een realisatie-overeenkomst met de Principaal op te stellen en deze voor besluitvorming aan de raad voor te leggen;
4. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit; persbericht.
5. Het voorstel van het college wordt voorgelegd aan de gemeenteraad nadat de commissie Ontwikkeling hierover een advies heeft uitgebracht

Raad:

Besluit in te vullen door griffie	Moties en amendementen in te vullen door griffie	Raadsstuk in te vullen door griffie
☐ Conform	☐ Ja	Raadsstuknr
☐ Gewijzigd	☐ Nee	
☐ Aangehouden		Datum vergadering
☐ Afgevoerd		

RAADSSTUK

Onderwerp: Masterplan Scheepmakerskwartier: keuze havenvariant.



Inleiding

Begin 2008 is door ontwikkelaar Principaal een ‘concept-Masterplan Scheepmakerskwartier’ gepresenteerd en in de inspraak gebracht. Het gaat om het gebied grofweg tussen Papentorenvest en spoorlijn. De locaties noordelijk daarvan, zijnde de Drijfriemenfabriek en Dantuma, zijn voorlopig buiten beschouwing gelaten. Over die locaties wordt gesproken met onder andere Holland Casino. De inspraakreacties zijn in bijlage A opgenomen.

Een aantal voorstellen en suggesties uit de inspraak wordt in de verdere planontwikkeling meegenomen, een aantal nader onderzocht.

Zo is de suggestie van de Belangenvereniging Waterrecreatie Haarlem om schepen een ligplaats te bieden haaks op het Spaarne, in het meest brede deel van het Spaarne, direct overgenomen. Dit levert een aanzienlijke vergroting op van het aantal ligplaatsen en creëert daarmee ook op die plaats levendigheid. Wel zal in dit kader nog overleg moeten plaatsvinden met de waterbeheerder.

Voor wat betreft het verzoek om speelgelegenheid voor kinderen (onder andere door de wijkcommissie) wordt gezocht naar ruimte binnen het plan om een speelkooi op te nemen.

Een deel van de vragen (als: hoe is de bereikbaarheid van de kade voor hulpdiensten, hoe gaan de binnenhoven eruit zien, etc.) worden in de komende periode – als onderdeel van de verdere planontwikkeling - beantwoord en/of uitgewerkt. De Principaal zal de commissie daarvan te zijner tijd over informeren. Voor de voortgang van de planontwikkeling is het nodig dat nu een keuze wordt gemaakt voor de exacte plek van de haven.

Hoogte bebouwing en locatie stadshaven

Het concept-Masterplan krijgt veel waardering.

Over twee onderdelen van het plan ontstaat discussie: de hoogte van de bebouwing nabij de molen en de plaats van de stadshaven; aan de noord- of zuidzijde in het gebied.

Als het gaat om de hoogte van de bebouwing dan is het verzoek om de molenbiotoop te respecteren inzake de hoogte en afstand van de bebouwing in de nabijheid van de molen. Stichting Molen de Adriaan heeft aangegeven dat vier bouwlagen (ca. 12 meter) een acceptabele maximale bouwhoogte is in relatie tot de molenbiotoop. De Principaal zal deze maximale bouwhoogte respecteren.

De locatie / positionering van de haven heeft in de planontwikkeling tot op heden veel aandacht gekregen. Voor de plaats van de stadshaven in het Scheepmakerskwartier zijn grofweg drie scenario's denkbaar:

1. Een stadshaven in het noorden van het Scheepmakerskwartier, zoals dat in het huidige concept-Masterplan is uitgewerkt;
2. Een stadshaven direct bij de molen.
3. Een stadshaven centraal in het gebied. Dit is de zogeheten 'Vijn/Stichting Spaarnehaven'-variant, die uitgaat van een zeer grote haven, met daaromheen intensieve bebouwing. Dit scenario wijkt sterk af van het stedenbouwkundige model van het huidige plan van de Principaal.

In het huidige concept-Masterplan is na ampele afweging een keuze gemaakt voor de stadshaven in het noorden (havenvariant 1).

In de commissie Ontwikkeling in januari 2008 werd door velen de stadshaven bij de molen (havenvariant 2) als voorkeursvariant benoemd. Ná de commissie is de plek van de haven dan ook opnieuw onderwerp van studie geweest.

In een besloten commissievergadering van april 2008 is afgesproken dat de commissie na de zomer een vergelijking krijgt van de bestaande havenvariant met een stadshaven aan de noordzijde (havenvariant 1) met een variant waarbij de stadshaven bij de molen is gesitueerd (havenvariant 2). In bijlage B zijn deze beide varianten ingetekend.

Het college, zo is afgesproken, spreekt vóór de commissiebehandeling een voorkeur uit voor één van de varianten. Oorspronkelijk was het de bedoeling om dit direct na de zomer te doen. De vergelijking heeft echter meer tijd gevergd dan ingeschat omdat de Principaal de financiële onderbouwing van de planvarianten door een extern ingenieursbureau heeft laten uitvoeren.

Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. In het kader van de planontwikkeling Scheepmakerskwartier een keuze te maken voor een stadshaven bij molen de Adriaan (havenvariant 2) en De Principaal te verzoeken het Masterplan op basis van deze variant te onderbouwen;
2. kennis te nemen van de inspraakreacties en de ontwikkelaar te verzoeken bij de verdere uitwerking van de plannen rekening te houden met de ingediende zienswijzen;
3. Op basis van het Masterplan een realisatieovereenkomst tussen gemeente en De Principaal op te stellen en deze voor besluitvorming voor te leggen.

Beoogd resultaat

Met de keuze van de locatie van de stadshaven kan het 'Masterplan Scheepmakerskwartier' door de ontwikkelaar worden afgerond, op basis waarvan de herstructurering van het gebied verder ter hand wordt genomen.

Argumenten

In de afgelopen periode zijn alle voor- en nadelen nogmaals op een rij gezet. In de planontwikkeling is getekend en gerekend aan de verschillende havenvarianten.

Onderstaand worden de argumenten van de verschillende havenvarianten en de consequenties beschreven.

Havenvariant 1: noordelijke haven (plan december 2007)

Het gaat om 16 bestaande en 133 nieuwe woningen, met 19.530 meter BVO. Er worden 6 bedrijfsruimten gerealiseerd (880 vierkante meter BVO).

In totaal wordt circa 500 meter kade gecreëerd: ligplaatsen voor ruim 50 schepen: 7 sloepen, 20 jachten (tot 9 meter), 25 jachten en 2 historische schepen.

- De locatie wordt een ‘stepping stone’ tussen het centrum van Haarlem en het Droste terrein en Nieuwe Energie. In de toekomstvisie van de gemeente Haarlem groeit de binnenstad immers uit in die richting. Er ontstaat een spreiding van bijzondere functies langs de route centrum – Droste / Nieuwe Energie;
- Er ontstaat een cluster van functies: stadshaven, wonen, bedrijven, horeca, hergebruik Drijfriemenfabriek (hotel en wellicht casino). Deze functies kunnen gebruik maken van de parkeergelegenheid die binnen het plangebied wordt aangelegd, waardoor een goede autobereikbaarheid is gewaarborgd;
- Er zijn uiteindelijk twee havens: één bij molen de Adriaan (sloepen) en een stadshaven voor schepen van maximaal 9 meter;
- Meer commerciële ruimten gespreid in het gebied;
- Er ontstaat geen conflict met de te handhaven bestaande bebouwing (aan de Harmenjansweg). Bovendien weten toekomstige nieuwe bewoners dat er een haven en bedrijven komen. De kans op bezwaren van omwonenden en planschade is gering;
- Het appartementengebouw krijgt meer kwaliteit met een haven voor de deur. Dit is gunstig voor de woonbeleving en de vastgoedwaarde;
- Op deze locatie is het Spaarne op zijn breedst;
- Het plan is financieel haalbaar. De haven en nautische voorzieningen zijn opgenomen in de exploitatie van de Principaal.

Havenvariant 2: een stadshaven bij de molen (plan april 2008)

Het gaat om 16 bestaande en 131 nieuwe woningen, met 19.400 meter BVO. Het woonprogramma is zodoende vergelijkbaar met havenvariant 1, met dien verstande dat er minder eengezinswoningen (aan het Spaarne) worden gebouwd, en meer appartementen. Er worden 3 bedrijfsruimten gerealiseerd, met in totaal 600 vierkante meter BVO. Dat is minder dan in havenvariant 1.

In totaal wordt circa 400 meter kade gecreëerd. Dat is iets minder dan in havenvariant 1, maar biedt ligplaats aan hetzelfde aantal schepen: ruim 50, waarvan 6 sloepen, 17 jachten (tot 9 meter), 29 jachten en 2 historische schepen. De exacte aantallen in deze variant zijn overigens afhankelijk van de definitieve vorm van de haven. Daarvoor zijn drie subvarianten (2a t/m 2c) getekend, die in bijlage B zijn opgenomen en waaruit – bij de keuze voor havenvariant 2 - in de nabije toekomst met belanghebbenden en betrokkenen een keuze moet worden gemaakt.

- Er komt één haven, voor sloepen en jachten, op een rustige plek en dichtbij het centrum van de stad;
- Er ontstaat een cluster van functies: stadshaven, molen en omliggende bebouwing, wonen, horeca. Dicht bij elkaar gelegen (‘ensemble’),

geconcentreerd. De afstand tot de beoogde parkeergarage bij Dantuma/Drijfriemenfabriek is behoorlijk, hetgeen ongunstig is voor de bereikbaarheid;

- Er is door de stadshaven meer afstand tussen de molen en de nieuwe bebouwing, hetgeen gunstig is voor de molenbiotoop. Om een beeld te geven van de nieuwe situatie is in bijlage C een constructiefoto opgenomen van de situatie rond de molen in havenvariant 2;
- Eén kant van de haven kan niet worden gebruikt, omdat daar sprake is van privaat eigendom van zittende bewoners. Dit betekent ook eventueel risico op planschade;
- Nautisch gezien is een uitgang op deze plaats goed mogelijk. Wel is sprake van een binnenbocht, hetgeen het minst overzichtelijk is;
- De exploitatie is negatief. De vastgoedopbrengst in het plan ligt lager dan bij variant 1.

Binnen het scenario van havenvariant 2 is door Haarlemse Bouwplannen (dhr E. Haverkorn) voorgesteld om 'te bezien of een smalle landtong op de plaats van de Cavex-lokatie zou kunnen worden gerealiseerd', waardoor de haven iets noordelijker zou komen te liggen en het in- en uitvaren makkelijker wordt. Deze subvariant zou het voordeel hebben dat:

- 1) het eventuele bezwaar wordt weg genomen van de huidige bewoners aan de Papentorenvest tegen de aanleg van een stadshaven;
- 2) de haven wordt op enige afstand gesitueerd van de bocht in het Spaarne. Bij het uitvaren van de haven zou veel minder overlast ontstaan voor het scheepverkeer op het Spaarne dan in de situatie dat de haven direct naast de molen ligt.

Deze subvariant heeft een aantal nadelen, waardoor deze variant niet verder is uitgewerkt. Volgens deze oplossing krijgen niet de bewoners aan de Papentorenvest te maken met de haven, maar de bewoners van de te handhaven woningen aan de Harmenjansweg. In stedenbouwkundig opzicht ontstaat een lastige, zo niet onmogelijke opgave, omdat het ensemble woningen aan de Harmenjansweg gehandhaafd blijft en er fysiek te weinig ruimte is om de haven aan te leggen. Deze oplossing vraagt bovendien nogal wat ruimte, die ten koste gaat van de opbrengst van het plan.

Het voordeel van een iets grotere afstand tot de bocht in het Spaarne wordt niet onderschreven. Ook bij een stadshaven in de meest zuidelijke ligging kan goed worden in- en uitgevaren. Dit is althans de conclusie van alle deskundigen (Belangenvereniging Waterrecreatie Haarlem, nautisch adviseur Rob Vrolijk, gemeentelijke Havendienst Haarlem en de heer Sprokkelenburg als ex-havenmeester) die naar de situatie hebben gekeken.

Afwegingen

Op inhoudelijke gronden zijn er voor elk van de havenvarianten in positieve en negatieve zin opmerkingen te maken. In functioneel opzicht komt het woonprogramma in beide havenvarianten grofweg overeen. Bij havenvariant 1 wordt gering meer bedrijfsprogramma gerealiseerd. Bezien vanuit de toevoeging van de nautische functie zijn de verschillen betrekkelijk en gering.

De varianten verschillen in financiële consequenties. Deze zijn in opdracht van de Principaal doorgerekend door een extern kostenbureau en getoetst door de afdelingen projectmanagement en vastgoed van de gemeente Haarlem.

Een analyse van de twee varianten leert dat weliswaar de kosten om een stadshaven aan te leggen bij de molen kleiner zijn dan bij een stadshaven aan de noordzijde, maar dat de opbrengsten (op basis van het aantal en de kwaliteit van de te verkopen vierkante meters oppervlakte) geringer zijn.

In totaal gaat het bij de havenvarianten om een verschil van circa 650.000 euro, ten nadele van havenvariant 2. In deze fase van de planontwikkeling kan echter nog worden gewerkt aan planoptimalisering. Het verschil lijkt overbrugbaar.

Alles afwegend heeft havenvariant 2 voor het college de voorkeur. Een stadshaven naast molen de Adriaan komt de kwaliteit en de uitstraling van het gehele gebied rond de molen sterk ten goede. Het 'ensemble' dat ontstaat door de directe nabijheid van molen de Adriaan en de omliggende bebouwing, alsmede de afstand tot het centrum zijn medebepalend voor deze voorkeur.

Financiering

Bij een keuze voor de voorgestelde havenvariant 2 worden in de realisatie-overeenkomst afspraken gemaakt over de wijze waarop het geprognosticeerde tekort wordt gedekt. Bij die afspraken gaat het om: kostenreducties ten gevolge van planoptimalisering, toedeling van kosten aan de partijen en kosten die eventueel kunnen worden gedekt vanuit (provinciale) subsidie. Basisvoorwaarde voor de gemeente is dat het tekort geen invloed heeft op het saldo van de grondexploitatie (GREX) voor het Scheepmakerskwartier.

Voor wat betreft de nautische aspecten is in de financiële opstelling voor het gebied rekening gehouden met de aanleg van de haven, de kade in meerdere niveaus, nautische voorzieningen op de kade en verbetering van de onderdoorgang onder het spoor zodat een goede verbinding ontstaat met Droste, langs het water en via de Harmenjansweg. Om een kwalitatief hoogwaardig verblijfsklimaat in het gebied te realiseren wordt de kade in het gebied in meerdere niveaus aangelegd (hoog- en een laag niveau). Het 'hoge' deel grenst aan de woningen en via brede trappen is de lage kade bereikbaar. Deze lage kade ligt op verschillende niveaus zodat er aanlegplaatsen ontstaan voor verschillende soorten schepen.

De aanleg van niveauverschillen in de kades en de aanleg van de haven zelf zijn extra kosten die gemaakt worden ten behoeve van de nautische functie in het gebied. Zoals eerder afgesproken wordt de twee miljoen euro die de Principaal oorspronkelijk zou bijdragen aan de realisatie voor de fietsbrug, besteed aan de nautische functie in het gebied. Gezien deze verschuivingen zal de GREX opnieuw worden vastgesteld. Deze vaststelling zal tegelijk met de realisatie-overeenkomst voor besluitvorming worden voorgelegd.

Subsidie

De kades in het Scheepmakerskwartier worden volgens de huidige (financiële) opstelling uitgevoerd als 'damwanden met betonsloof'. Ter vergelijking: dit is zoals de toegepast bij het nabijgelegen Droste en de Scheepmakersdijk. De redenering is dat de kades in het Scheepmakerskwartier op veel plaatsen dusdanig laag zijn (en dus dicht op het water liggen) dat samen met de houten voorzieningen om de schepen te keren, de damwanden nauwelijks zichtbaar zijn.

Uitgangspunt is een hoge kwaliteit van de kadewand. Op dit moment is er te weinig informatie of een damwand volstaat. Bij de verdere planontwikkeling zal daar dan ook aandacht naar uitgaan. Als blijkt dat er vanuit de ruimtelijke kwaliteit een voorkeur is om de kade, of bepaalde delen van de kade, gemetseld uit te voeren (of vergelijkbaar middels een damwand met 'schort en bemetseling'), dan zal voor de

dekking van de extra kosten een beroep worden gedaan op het subsidieprogramma WED (Water als Economische Drager). Vooruitlopend daarop is de 'Kansenkaart Waterrecreatie' (gemeente Haarlem, 2008) opgesteld.

De wens is uitgesproken om de markante, vierkante CAVEX schoorsteen te behouden. De eventuele realisatie hiervan is afhankelijk van het al dan niet verkrijgen van geldelijke steun cq. subsidie. Dat zal per geval worden gezien.

Plankosten gemeente

De raad heeft op 17 januari 2008 een krediet ter beschikking gesteld voor de planontwikkelingskosten 2008 (raadstuk 14). Voor de periode 2009 en verder ligt het in de bedoeling om de gemeentelijke kosten voor de planontwikkeling met de Principaal te verrekenen. Ook dat gebeurt in het kader van de realisatie-overeenkomst.

Vervolg / uitvoering

Nadat een keuze is gemaakt voor één havenvariant, zal het Masterplan Scheepmakerskwartier verder worden uit ontwikkeld. De eerstvolgende stap in het proces is dat met de ontwikkelaar een realisatie-overeenkomst wordt gesloten waarin ook afspraken over de financiën worden gemaakt. De realisatie-overeenkomst komt ter besluitvorming voor bij de raad.

De Principaal wordt gevraagd de gekozen havenvariant in te brengen in een Masterplan Scheepmakerskwartier. Dit Masterplan is tevens de basis voor een met de Principaal overeen te komen realisatieovereenkomst, die voor goedkeuring aan de raad zal worden voorgelegd. Daarna kan de Principaal het Masterplan verder uit ontwikkelen. Betrokkenen en belanghebbenden worden geïnformeerd over de keuze van de commissie.

Nadat de raad de keuze voor één havenvariant heeft gemaakt, zullen betrokkenen en belanghebbenden in een aantal bijeenkomsten op de hoogte worden gebracht. De commissie ontwikkeling zal op de hoogte worden gesteld van de bijeenkomsten en is van harte uitgenodigd om bij die bijeenkomsten aanwezig te zijn.

Bijlagen

Bijlage A:

Inspiraacties Scheepmakerskwartier – Masterplan december 2007

Bijlage B:

Havenvarianten

Bijlage C

Constructiefoto situatie rond molen in havenvariant 2

Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

1. In het kader van de planontwikkeling Scheepmakerskwartier een keuze te maken voor een stadshaven bij molen de Adriaan (havenvariant 2) en De Principaal te verzoeken het Masterplan op basis van deze variant te onderbouwen;
2. kennis te nemen van de inspraakreacties en de ontwikkelaar te verzoeken bij de verdere uitwerking van de plannen rekening te houden met de ingediende zienswijzen;
3. Op basis van het Masterplan een realisatieovereenkomst tussen gemeente en De Principaal op te stellen en deze voor besluitvorming voor te leggen.

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

De griffier

De voorzitter

Bijlage A. Inspraakreacties

Scheepmakerskwartier – Masterplan december 2007

Op 13 december 2007 heeft de Principaal in samenwerking met de gemeente een masterplan gepresenteerd voor het Scheepmakerskwartier. Betrokkenen en belanghebbenden hebben daarna gedurende twee maanden de mogelijkheid gehad om op de plannen te reageren en/of een zienswijze in te dienen. Van die mogelijkheid is veelvuldig gebruik gemaakt. Een overzicht van de personen / instanties die gereageerd hebben treft u bij deze notitie aan.

Hieronder wordt eerst een samenvatting gegeven van de reacties / zienswijzen op hoofdlijnen, om vervolgens meer gedetailleerd in te gaan op de inhoud van de reacties. Opgemerkt wordt dat veel reacties ook gegeven zijn in de vorm van vragen (bijvoorbeeld op het onderdeel ‘verkeer’), die deels bij de verdere uitwerking van het plan aan de orde komen.

Samenvatting

Allereerst wordt geconstateerd dat de reacties op hoofdlijnen positief zijn. Men is in het algemeen goed te spreken over de opbouw van en de kwaliteit in het plan, het verblijfsklimaat aan het Spaarne door de vormgeving van de kades, de aard en diversiteit aan woningen (in combinatie met particulier opdrachtgeverschap) en de realisatie van een stadshaven cq. de aandacht voor de waterrecreatie.

In het algemeen krijgen twee onderdelen veel aandacht. Dat zijn de hoogte van de bebouwing nabij de molen en de plaats van de haven.

Onder andere Stichting Molen de Adriaan wil voldoende aandacht voor de molenbiotoop en niet teveel hoge bebouwing te dicht op de molen. Voor wat de plaats van de haven wordt de suggestie gedaan om de haven niet aan de noordzijde (zoals in het huidige voorstel), maar aan de zuidzijde te realiseren, nabij de molen.

Een aantal personen / instanties (Joost Swarte, Haarlemse bouwplannen, Stichting Spaarnehaven en Stichting Waterrecreatie Haarlem) hebben alternatieve plannen ingediend, waarbij opvalt dat vooral de plaats en capaciteit van de haven afwijkt van het gepresenteerde Masterplan. De Stichting Waterrecreatie Haarlem stelt voor om de capaciteit voor de waterrecreatie in Haarlem in ieder geval uit te breiden door haaks op de kade schepen te laten aanmeren. Daarmee wordt volgens de stichting dan een flinke uitbreiding gerealiseerd, die de discussie over de exacte omvang van de te realiseren haven van mindser belang maakt. Haarlemse bouwplannen heeft een variant geschetst waarbij de haven opschuift tot in de buurt van de molen, nog slechts gescheiden door een ‘landtong’. De Historische Vereniging Haarlem komt onder andere met eenzelfde voorstel. Joost Swarte heeft een variant getekend rondom een haven die midden in het gebied is geprojecteerd. Ook de Stichting Spaarnehaven heeft een haven als uitgangspunt genomen en daaromheen in de vorm van historiserend bouwen, een groot aantal kleine woningen / appartementen. Elk van de gepresenteerde plannen heeft voor- en nadelen ten opzichte van het gepresenteerde Masterplan.

De omwonenden, wijkcommissie en klankbordgroep van het project spreken uit dat men snelheid wil maken met de uitvoering van het plan en het liefst geen alternatieven meer voorgeschoteld wil krijgen. Zij zijn zeer tevreden over de lokatie van de haven (aan de noordzijde). Zij hebben

problemen met het eventueel verdwijnen van de ‘voetbalkooi’ die nu in de wijk aanwezig is. De vraag is om aandacht te besteden aan de speelgelegenheid in de buurt.

De Fietzersbond gaat in op de consequenties van het wegvallen van de brug voor langzaam verkeer en vraagt zich af op welke wijze de afwikkeling van fietsers plaats gaat vinden.

Hieronder wordt in meer detail ingegaan op de gemaakte opmerkingen.

Verkeer

- Hoe wordt de langzaam-verkeer verbinding uit het structuurplan in dit plan ingepast?
- Wandelroute is wel verbeterd, maar nog niet aantrekkelijk.
- Kan de wandelroute richting Droste onder de bruggen door?
- Gaat verkeersstroom via Harmenjansweg? Hoeveel auto's per uur?
- Is er voldoende opstelruimte van/naar Oudeweg?
- Is VRI-installatie Harmenjansweg toereikend?
- Gaat verkeer van/naar binnenstad via Catharijnenbrug?
- Gaat verkeer van/naar p-garage N. Gracht via Catharijnenbrug?
- Hoeveel motorvoertuigen passeren per etmaal de Catharijnenbrug?
- Ontsluitingswegen binnenterrein zijn verkeerstechnisch moeilijk
- Hoe wordt autoluwheid aan kadezijde gewaarborgd?
- Hoe is bereikbaarheid kade voor hulpdiensten?
- Hoe is verkeersstroom naar halfverdiept parkeren en p-plaatsen eigen terrein?
- Hoe is ontsluiting binnenhoven?
- Hoe is de inrichting van de Harmenjansweg?
- Straatprofiel: aandacht voor verkeerstechnische en inrichtingsaspecten

Waterrecreatie / haven

- Plaats voor historische schepen ontbreekt
- Jachthavens moeten groter, bij voorkeur voor zeilschepen.
- Voorkeur voor kleinere havens
- Ligplaatsen voor grote motorjachten bij havenkantoor
- Niet eens met de locatie passantenhaven
- Geen grote passantenhaven bij molen
- Angst voor geluidsoverlast van haven

Bebouwing

- Hoogte bebouwing bij molen: zorg over verslechtering biotoop voor de molen.
- uitzicht-verslechtering vanuit verschillende kanten door bebouwing (zichtlijnen die verstoort worden)
- Meer openheid naar Spaarnezijde
- Gelijkvloerse woningen voor senioren
- Minder hoogbouw aan Spaarnezijde
- Veel balkonnen aan Spaarnezijde
- Bebouwing met achterhuizen doet binnenhof-karakter teniet
- Hoe wordt spreiding bouwhoogte gewaarborgd?

- Zijn achterhuizen meegerekend in parkeernorm?
- Mogen alle huizen aan kadezijde een achterhuis realiseren?
- Verzoek om bezonningsstudie
- Angst voor “saaie” rij huizen aan Spaarne
- Hoe gaan binnenhoven eruit zien?
- Binnenhoven publiek toegankelijk maken
- Criteria particulier opdrachtgeverschap formuleren en vastleggen

Openbare ruimte

- Teveel hoogteverschillen in de kade. Suggestie: doorlopen kade met b.v. bankjes
- Binnentuin gebruiken voor groen ipv auto's
- Speelgelegenheid voor kinderen; aandacht voor geluidsoverlast
- Woonboten-verbod op nieuwe oever
- Hoe wordt aantrede tot verhoogde straatje op halfverdiepte p-garage?
- Aandacht voor toegankelijkheid kades?
- Meer groenvoorzieningen

Parkeren

- Bij voorkeur geen parkeergelegenheid op binnenhoven
- bij voorkeur alles ondergronds of halfverdiept.

BIJLAGE B

HAVENVARIANTEN

Scheepmakerskwartier

Havenvariant 1 – noordelijke ligging (december 2007)

pagina 2

Havenvariant 2 – bij de molen (april 2008)

pagina 3

Variant 2a

pagina 4

Variant 2b

pagina 5

Variant 2c

pagina 6

HAVENVARIANT 1

Masterplan Scheepmakerskwartier december 2007



plankaart 11 december 2007
schaal 1:500

KENMERKEN HAVEN BIJ SPOORDIJK:

- Cluster van stadshaven + wonen + bedrijven + horeca + hergebruik Drijfriemenfabriek (hotel) + parkeren in parkeergarages
- Steppingstone tussen centrum en Drosteterrein en Nieuwe Energie
- Stadshaven komt in een nieuw gebouwde omgeving, waardoor er nauwelijks een risico bestaat op bezwaren omwonenden
- Twee havens: een insteekhaven voor sloepen bij molen De Adriaan en een stadshaven voor schepen van max. 9 meter
- Meer commerciële ruimte gespreid in het plangebied
- Meer openbare parkeergelegenheid voor de haven bij Drijfriemenfabriek en Dantuma-terrein
- Goed zicht bij in- en uitvaren haven
- Spreiding van bijzondere functies langs de route centrum – Drosteterrein (bruggetje tussen molen en nieuwe kade)
- Haven geeft appartementengebouw veel beter uitzicht
- Grondexploitatie neutraal

Kadelengte: ca. 500m
Aanlegmogelijkheid voor max.:
7 sloepen
20 jachten 9m lengte
25 jachten
2 historische schepen

HAVENVARIANT 2

Alternatief masterplan Scheepmakerskwartier maart 2008



plankaart maart 2008
schaal 1:500

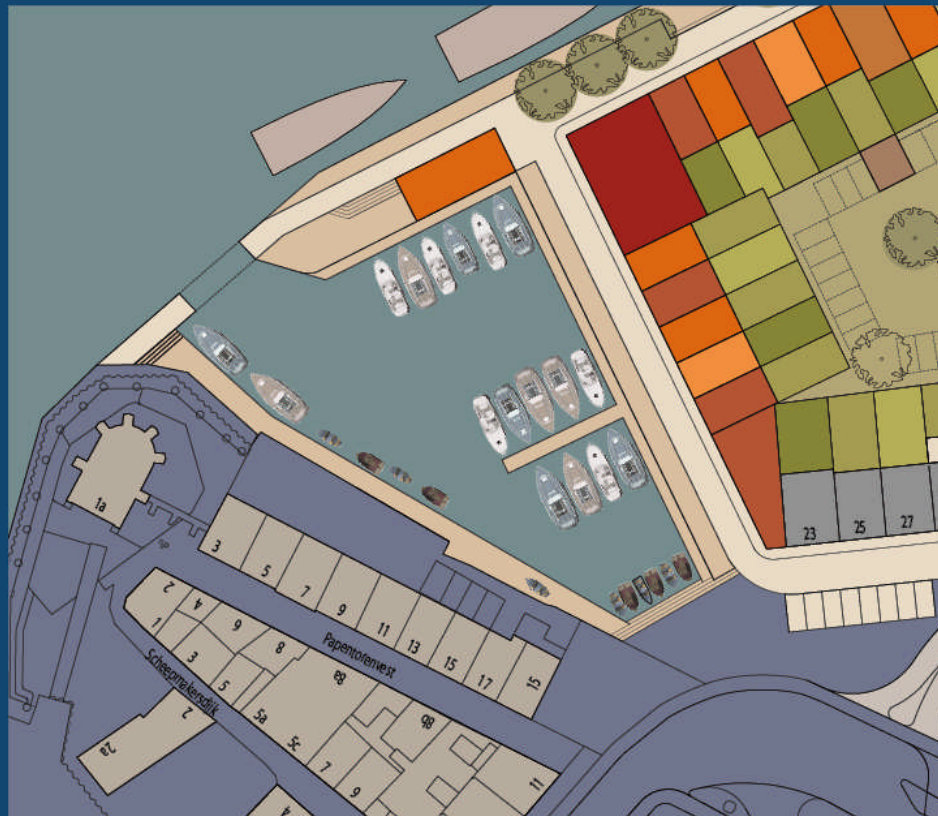
KENMERKEN HAVEN BIJ MOLEN 'DE ADRIAAN':

- Cluster van stadshaven + wonen + molen + horeca geconcentreerd
- Stadshaven komt op rustige plek en dichtbij centrum
- Eén stadshaven voor sloepen en schepen
- Meer afstand tussen nieuwe bebouwing en molen
- Scheiding tussen haven en (rustig) woongebied
- Haven bij bestaande woonbebouwing leidt tot risico langere procedures en/of planschade
- Grondexploitatie negatief

Kadelengte: 385m
Aanlegmogelijkheid voor max.:
6 sloepen
17 jachten 9m lengte
29 jachten
2 historische schepen

HAVENVARIANT 2A

Alternatief masterplan Scheepmakerskwartier - april 2008 - havenvariant 2a

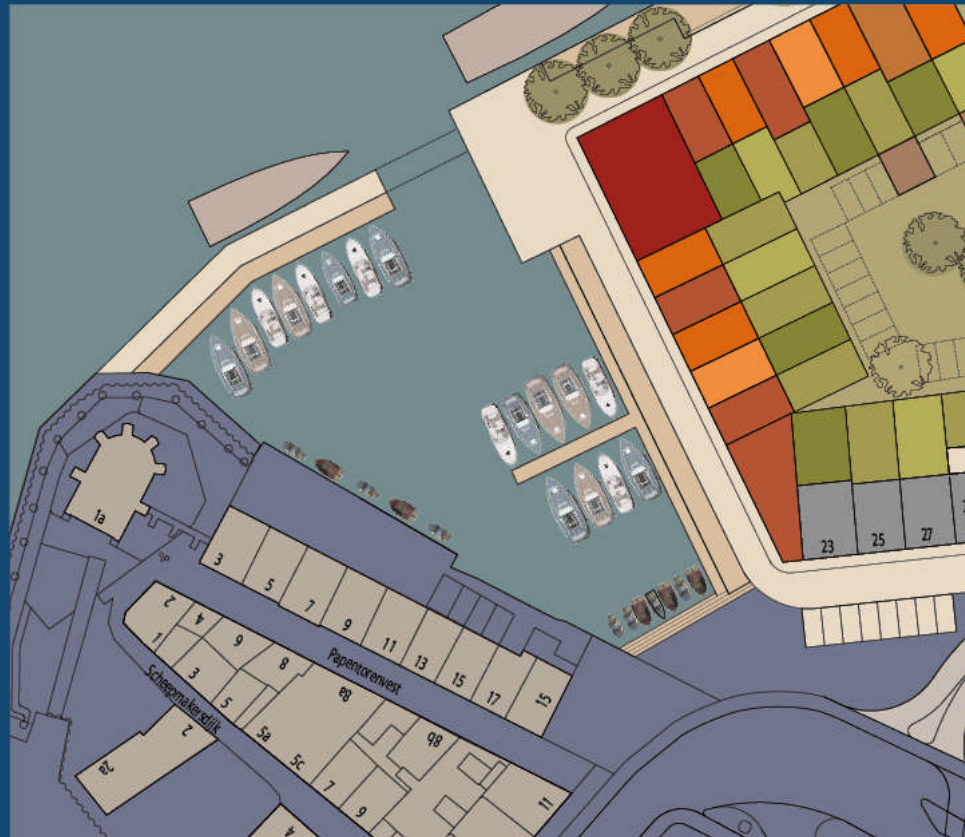


Kadelengte: ca. 385m
Aanlegmogelijkheid voor
max.:

6 (+5)	sloepen
15 (+2)	jachten 9m lengte
29	jachten
2	historische schepen

HAVENVARIANT 2B

Alternatief masterplan Scheepmakerskwartier - april 2008 - havenvariant 2b



Kadelengte: ca. 328m
Aanlegmogelijkheid voor
max.:
7 sloepen
9 (+8) jachten 9m lengte
29 jachten
2 historische schepen

0m 10m 20m 30m 40m 50m

schaal 1:500

HAVENVARIANT 2C

Alternatief masterplan Scheepmakerskwartier - april 2008 - havenvariant 2c



Kadelengte: ca. 364m
Aanlegmogelijkheid voor
max.:
6 (+5) sloepen
13 (+10) jachten 9m lengte
29 jachten
2 historische schepen

0m 10m 20m 30m 40m 50m

⊙ schaal 1:500



