

Nota van B&W

Portefeuille J. Nieuwenburg
Auteur Mevr. I.M.C. Vlugt
Telefoon 5113679
E-mail: i.vlugt@haarlem.nl
SO/PM Reg.nr. 2007/ 154 393
Bijlagen I, II en III kopiëren
B & W-vergadering van 4 september 2007

Onderwerp

vaststelling aangepast Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE)
Deliterrein en intrekking voorontwerp-bestemmingsplan Deliterrein

Bestuurlijke context

In de afgelopen periode zijn inzichten met betrekking tot de herontwikkeling van het voormalig gasfabriekenterrein Deliterrein (zie bijlage I) veranderd. Dit heeft ertoe geleid dat er een aangepast Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) ter goedkeuring aan de raad wordt voorgelegd (zie bijlage II).

Dit aangepaste SPVE respecteert in grote mate de uitgangspunten van het SPVE dat in 2000 is vastgesteld.

De afwijkingen in het aangepaste SPVE zijn met name te vinden in aanvullende eisen (zie bijlage III).

Het SPVE heeft nog steeds betrekking op het gebied dat begrensd wordt door de Spaarndamseweg, de Transvaalstraat en de Delistraat. De noordelijke plangrens bevindt zich ongeveer halverwege de Transvaalstraat en de Floresstraat (zie bijlage I).

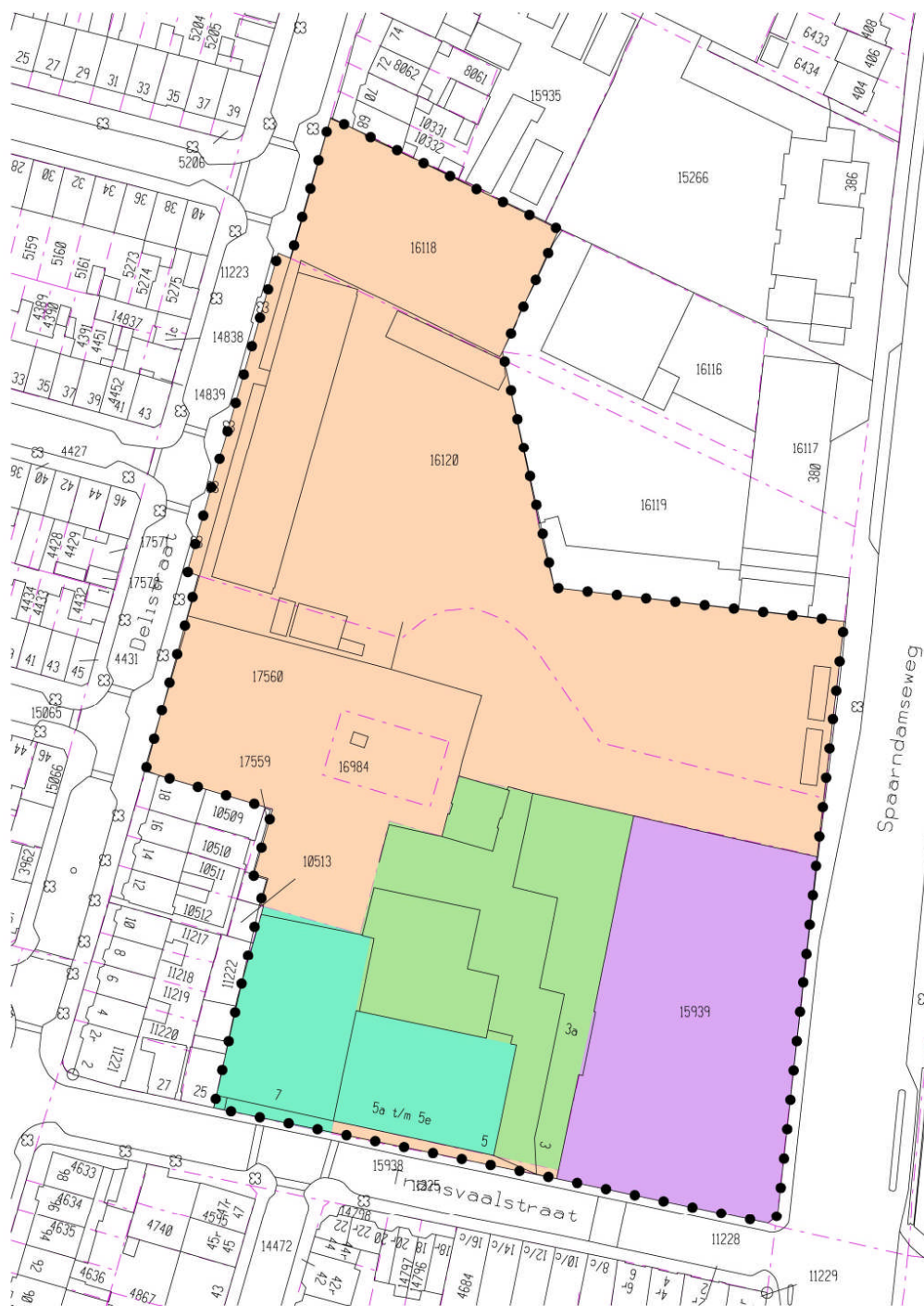
Intrekken voorontwerp-bestemmingsplan Deliterrein

Het aangepaste SPVE past niet binnen het reeds geconcipieerde voorontwerp-bestemmingsplan Deliterrein. Daarom is tevens het verzoek dit voorontwerp bestemmingsplan Deliterrein in te trekken en het Deliterrein mee te nemen in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Spaarndamseweg.

B&W-besluit:

1. Het college stemt in met het aangepaste Stedenbouwkundige Programma van Eisen Deliterrein.
2. Het college stemt in met het intrekken van het voorontwerp-bestemmingsplan Deliterrein.
3. Het college stemt ermee in het gebied Deliterrein mee te nemen in het in voorbereiding zijnde ontwerp bestemmingsplan Spaarndamseweg.
4. De betrokkenen (insprekers en deelnemers aan het artikel 10 BRO-vooroverleg) ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit; de portefeuillehouder geeft perstoelichting & de media ontvangen een persbericht.
5. Het besluit heeft geen financiële consequenties
6. Het raadsstuk wordt voorgelegd aan de gemeenteraad, nadat de commissie Ontwikkeling hierover een advies heeft uitgebracht

Bijlage I: overzicht plangebied Deliterrein & verschillende grondposities



DELITERREIN E.O. Eigendomssituatie

●—●	Plangebied Deliterrein		
	Gemeente Haarlem	(4 percelen)	totaal 8.496 m2
	Shell		2.420 m2
	Eigenaar A		2.003 m2
	Eigenaar B	(2 percelen)	totaal 1.334 m2



Afdeling Beleid
Ruimtelijk Ontwerp
Planvisualisering

postbus 741 2003 RS Haarlem tel: 023-5113515

DELI

AANGEPAST STEDEBOUWKUNDIG PROGRAMMA VAN EISEN



Het Deliterrein en omgeving omstreeks 1988

INLEIDING

aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van deze notitie ligt primair bij de nieuwbouw-mogelijkheden die het Deli-terrein (eigendom van de gemeente Haarlem) en enkele aangrenzende terreinen bieden. Daarbij gaat het om terreinen die op dit moment voor een belangrijk deel onbebouwd en gesaneerd zijn en die vooral zijn bestemd voor nieuwbouw van woningen.

inhoud van deze notitie

Het Deli-terrein – hierna verder *plangebied* te noemen – wordt in hoofdstuk 1 beknopt beschreven vanuit een aantal verschillende invalshoeken. Hoofdstuk 2 besteedt aandacht aan de beleidsuitgangspunten die op de toekomst van het plangebied betrekking hebben. De gegevens uit hoofdstuk 1 en 2 komen samen in de Visie, hoofdstuk 3. En in hoofdstuk 4 wordt uiteengezet welke wenselijkheden en randvoorwaarden richtinggevend moeten zijn voor de verdere planuitwerking. In hoofdstuk 5 tenslotte wordt aandacht gegeven aan de criteria die gehanteerd moeten worden bij de welstandsbeoordeling.

1. PLANGEBIED

- 1.1 begrenzing
- 1.2 historie
- 1.3 ruimtelijke context
- 1.4 beeldkwaliteit

2. BELEIDSMATIGE CONTEXT

- 2.1 bestemmingsplan
- 2.2 Spaarneplan
- 2.3 structuurplan

3. VISIE

naar een beter verblijfsklimaat

4. EISEN EN WENSEN

- 4.1 gebruik en programma
- 4.2 ruimtelijke randvoorwaarden
- 4.3 beeldvorming

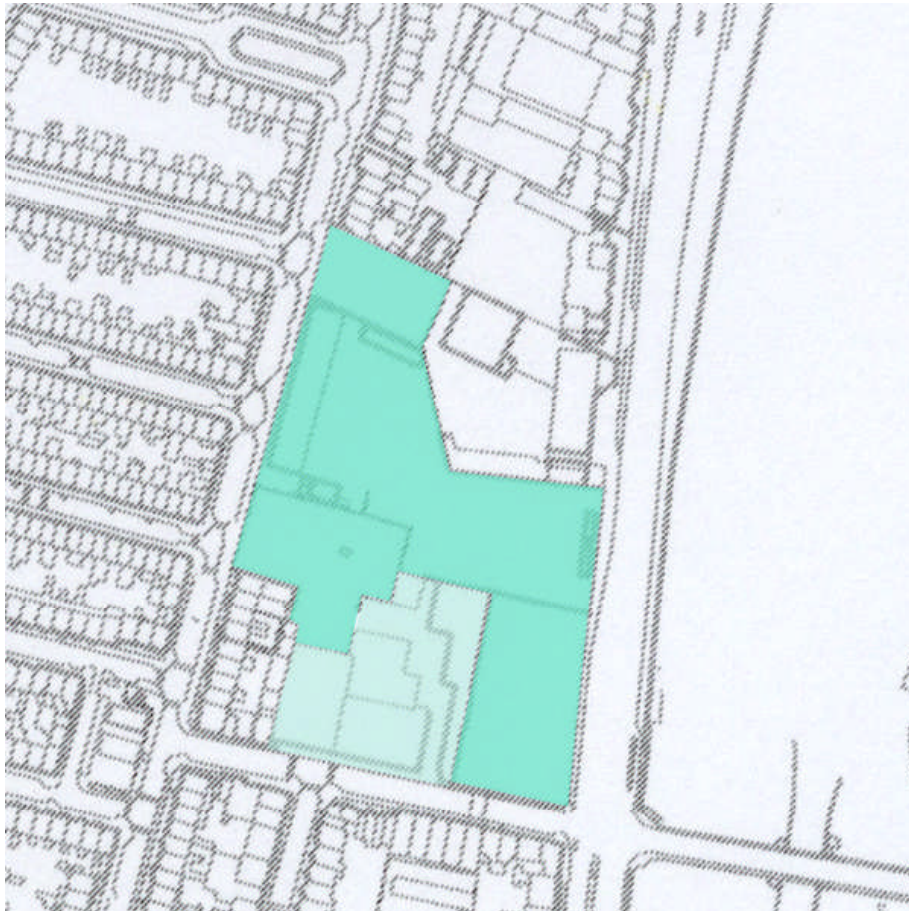
5. WELSTANDSCRITERIA

- 5.1 gebiedsbeschrijving
- 5.2 welstandscriteria

PLANGEBIED

1.1 begrenzing

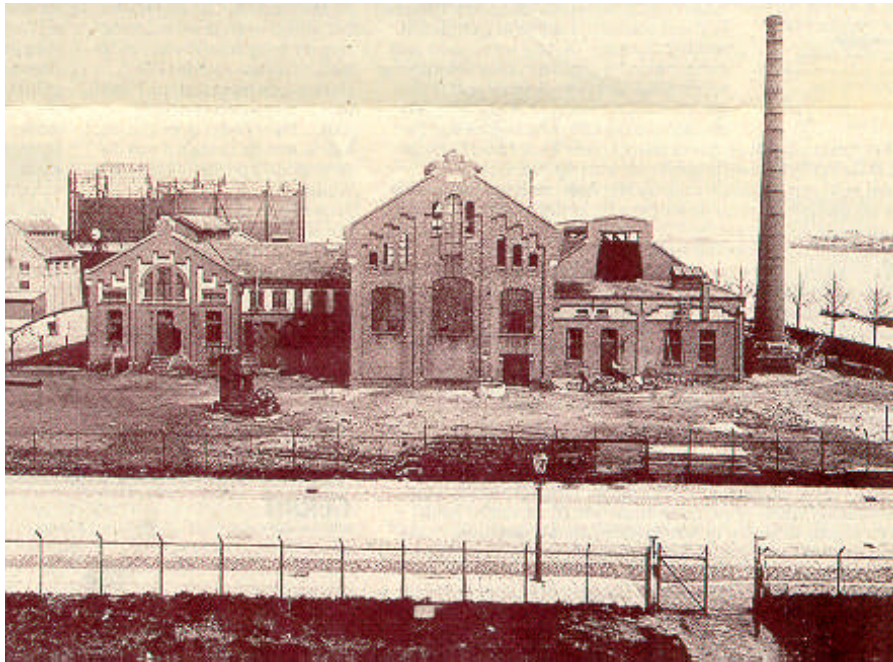
In bijgaand kaartje (afb 2) is het plangebied in een donkere tint aangegeven. Het gebied onderin het kaartje – met een lichtere kleur – betreft de eigendommen van eigenaren A en B. Dit zijn aan het plangebied grenzende terreinen waarover in deze notitie ook uitspraken worden gedaan.



afb 2 De donkere kleur geeft het plangebied aan. Het is de bedoeling dat het lichter getinte gebied later daaraan wordt toegevoegd.

1.2 historie

Zoals ook aan het Zuider Buiten Spaarne lagen ook aan het Spaarne ten noorden van de stad - zij het in mindere mate - tot in de 19e eeuw een aantal buitenplaatsen van rijke Haarlemmers. Later in de eeuw zijn de meeste daarvan verdwenen en verschijnen er, ook op de oostelijke maar vooral op de westelijke oever, scheepswerven en fabrieken. Tot omstreeks 1930 worden de terreinen langs de Spaarndamseweg nog vrijwel geheel in beslag genomen door diverse industriële bebouwing waartoe ook de oude gasfabriek van Schoten behoorde. Rond die tijd raken Transvaalbuurt en Indische Buurt zo ongeveer volgebouwd; aan de oostkant liggen de woningen dus vaak tegen de fabrieksterreinen aan. Vanaf dan tot op de dag van vandaag worden van tijd tot tijd fabriekscomplexen gesloopt en vervangen door woonbebouwing.



afb 3 De voormalige gasfabriek van Schoten gezien vanuit het zuiden. Op de voorgrond dus de Transvaalstraat.

Ten noorden van de Transvaalstraat staat vanaf het eind van de 19e eeuw de gasfabriek van Schoten. De productie wordt hier beëindigd in 1921. Nabij de hoek van Transvaalstraat en Spaarndamseweg blijft nog wat van de bebouwing overeind; deze is later nog in gebruik bij een distributievevestiging van Shell. Een ander gedeelte wordt gesloopt en komt in gebruik als opslagplaats van de gemeente, o a voor bestratingsmaterialen; de 'gemeentewerf'.

Rond 1976 en 1982 worden aan de Spaarndamseweg direct noordelijk van het plangebied twee appartementencomplexen gebouwd, de laatste in combinatie met een garagebedrijf. Shell is omstreeks 1990 vertrokken en de gemeente verplaatst de werf in 1995 naar de Waarderpolder. Onlangs is ook het hiervóór bedoelde garagebedrijf naar elders verhuisd.

1.3 ruimtelijke context

Het plangebied ligt in het zuidoosten van de Indische Buurt. Het grenst aan de zuidkant aan de Transvaalbuurt. Beide gebieden behoren tot de dichtst bebouwde woonbuurten in Haarlem. Dicht bebouwd (en bewoond) betekent ook dat er in vergelijking met andere delen van de stad relatief weinig open ruimte is. Zowel in de aangrenzende Indische Buurt als in de Transvaalbuurt vinden we voornamelijk rechte, smalle, vaak vrij saaie straten. Nabij het plangebied gaat het om vijf straten die bovendien kort (150 tot 200 m') zijn en uitlopen op het plangebied. Dit betekent dat de planontwikkeling van het Deliterrein en omgeving vrij direct ook invloed zal hebben op nabijgelegen straten; voor die straten zal – bijna in letterlijke zin – het perspectief veranderen.

Ook in de omgeving van het plangebied is het wonen dominant t o v andere stedelijke functies, maar toch is hier sprake van een duidelijke menging die vooral zichtbaar is aan de Spaarndamseweg en aan de Transvaalstraat. De twee grootste bedrijfseenheden in deze omgeving liggen ten noorden van het plangebied; de één - tot voor kort een zaak voor auto-occasions - ligt onder een van de twee hoge flats, en de andere (die iets meer naar de Floresstraat toe bijna de hele breedte van het bouwblok vult) heeft door de jaren heen een wat wisselend gebruik. Verder zijn er (ook op het binnenterrein en aan de Transvaalstraat) enige aannemersbedrijven gevestigd.

Een bijzonder aspect van de ligging is het Spaarne. De Spaarndamseweg is weliswaar vooral: een drukke weg! maar de aanwezigheid van het Spaarne betekent ook: ruimte (die het

woongebied moet ontberen). De Spaarndamseweg is ter hoogte van het plangebied op z'n drukst. Dat komt door de ligging bij de Waarderbrug; dit is een van de weinige toegangen van het werkgebied Waarderpolder. Dat zal veranderen als over enige jaren de Schoterbrug – noordelijker aan de Spaarndamseweg nabij de huidige jachthaven – in gebruik zal zijn genomen.

De aanwezigheid van de Spaarndamseweg betekent een goede autobereikbaarheid. De ligging t o v het openbaar vervoer is nu redelijk; er rijdt een bus (lijn5) over de hele lengte van deze weg. Andere buslijnen rijden over de Rijksstraatweg (circa 500 m naar het westen).

1.4 beeldkwaliteit

Door de ligging aan het Spaarne (en in het bijzonder bij de Waarderbrug) zal hetgeen op deze plek wordt gebouwd, in hoge mate bijdragen aan de beeldvorming. Of anders gezegd: de ligging aan het Spaarne heeft z'n aantrekkelijke kanten maar stelt tegelijkertijd hoge eisen aan hetgeen hier gerealiseerd zal worden.

Bij het ontwikkelen van een plan moet men zich goed rekenschap geven van het feit dat een vijftal straten vanuit de omgeving naar het studiegebied toelopen en dat de te realiseren planopzet wezenlijk de beeldkwaliteit in die straten kan beïnvloeden.

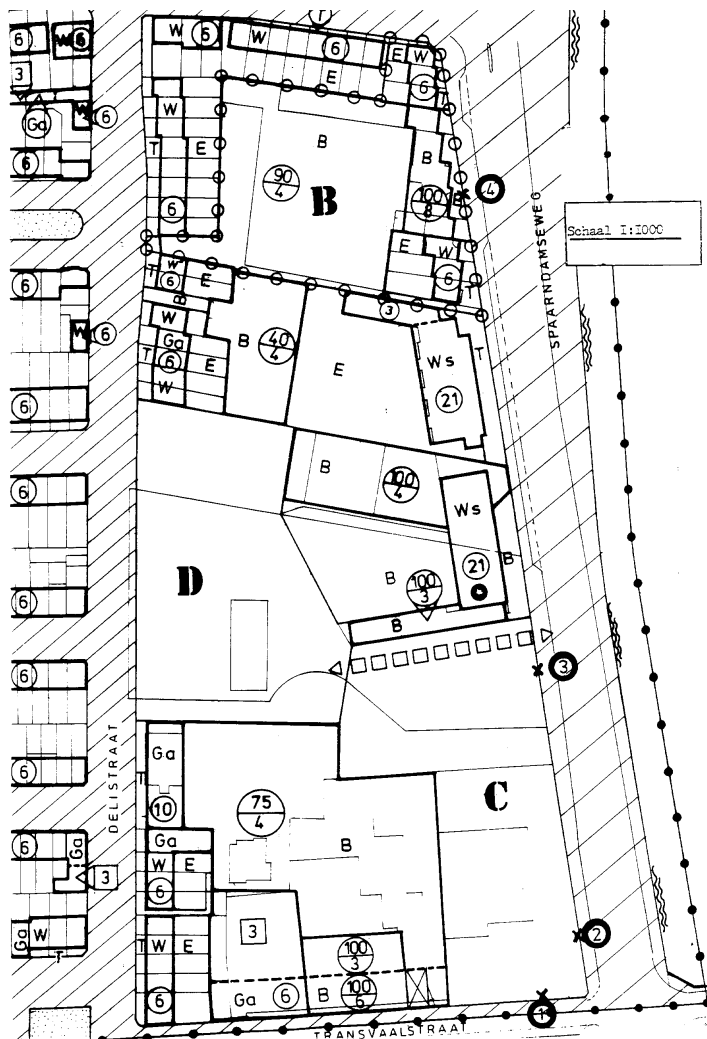
De invloed van wat meer volumineuze bouw is op dit moment uitdrukkelijk zichtbaar in de Riouwstraat en de Billitonstraat. Het is de vraag of dit zicht op de hoogbouw bijdraagt aan een positief woonklimaat.

BELEIDSMATIGE CONTEXT

2.1 bestemmingsplan

Op dit moment is voor het plangebied van kracht: het *stadsvernieuwingsplan Indische Buurt Zuid*, vastgesteld op 19 augustus 1987 en goedgekeurd op 8 april 1988.

In dit stadsvernieuwingsplan valt het Deliterrein voor het grootste deel binnen de op de kaart aangegeven globale plangebieden C en D (zie afb 4). Een beperkt resterend gedeelte van het plangebied is in het stadsvernieuwingsplan bestemd voor 'Bedrijven' en voor 'Gemengde doeleinden'.



afb 4 Fragment uit de plankaart van het stadsvernieuwingsplan Indische Buurt Zuid

Met het oog op de op dat moment voorziene planontwikkeling is in 2003 en 2004 een voorontwerp-bestemmingsplan opgesteld voor uitsluitend het Deliterrein en de terreinen ten zuiden daarvan tot aan de Transvaalstraat. Dit bestemmingsplan is destijds al in het artikel 10 overleg gebracht. Intussen zijn de opvattingen over de toekomst van het Deliterrein dusdanig gewijzigd, dat het bedoelde voorontwerp niet meer kan worden gebruikt. Het zal daarom worden ingetrokken.

2.2 Spaarneplan

Het Spaarneplan – tot stand gekomen in 1993 en door de gemeenteraden van Haarlem en Heemstede vastgesteld in 1995 – is in belangrijke mate op te vatten als een structuurschets. In eerste instantie is het plan inventariserend en legt het de vinger op bijzondere betekenissen en op potenties die deze voormalige veenstroom heeft. In de tweede plaats worden wenselijkheden, en soms ook concrete oplossingen, gedefinieerd voor de verschillende delen van het Spaarne.

Voor het plangebied is vooral van belang dat voor wat betreft het Noorder Buiten Spaarne – tussen Prinsenbrug en jachthaven – wordt geconstateerd dat in dit gedeelte de minst aantrekkelijke delen van de Spaarne-oeveren liggen. Het Spaarneplan geeft aan dat een herindeling van de Spaarndamseweg, met fiets- en wandelmogelijkheden langs het water niet alleen een face-lift van deze oeveren is; tegelijkertijd wordt hiermee aan de bewoners van Transvaalbuurt en Indische buurt een plezierige uitloop geboden uit hun tamelijk groen- en ruimte-arme woonomgeving.

2.3 structuurplan

In het structuurplan zijn in hoofdstuk 3 de beleidslijnen voor het ‘verandergebied Spaarne Noord’ beschreven, waaronder het Deliterrein valt. Motieven voor veranderingen zijn o.a.:

- impulsen door een nieuwe oeververbinding;
- kansrijk voor meer hoogbouw;
- algehele upgradering tot aantrekkelijk verblijfsgebied en identiteitsbepaler van het stadsdeel Noord: gemengd wonen, werken en recreëren;
- ontwikkeling van het Spaarne als recreatieve as (Spaarneplan) met stedelijke allure: aantrekkelijkheid in inrichting en functies (multifunctionaliteit);
- versterken verblijfsfunctie door vergroten van mogelijkheid tot (passieve) recreatie aan oever.

KENSCHETS

Het brede water van het Noorder Buiten Spaarne is een aantrekkelijk uitgangspunt voor een mooie stedelijke omgeving. Nu kennen de bebouwing en oever langs Spaarne een rommelige inrichting, mede als gevolg van een industrieel verleden. De oeveren zijn niet op elkaar betrokken. De Spaarndamseweg is een verkeersweg zonder noemenswaardige verblijfsfunctie. Het noordelijke deel is voorzien van een recreatieve oever en vrijliggende fietspaden. De rest is alleen een harde kade met parkeerfunctie voor auto's en sloopschepen. Aan de westkant overheerst de woonfunctie. De woningen zijn in redelijke staat en er is sprake van veel particulier bezit. Direct bij het Spaarne – aan de Spaarndamseweg – is een rafelige situatie met wat (industriële) bedrijvigheid en groothandel. Achterliggende woonbuurten zijn daardoor soms wat versnipperd. De bebouwing langs de Spaarndamseweg verkeert nog in een rommelige overgangssituatie die met aantrekkelijke nieuwbouw gaandeweg verbetert.

NETWERKEN

De Spaarneoeveren zijn van belang voor verbetering van het ecologisch netwerk (natuurwaarden meer de stad in halen en verbetering waterkwaliteit).

Voor autoverkeer heeft de komst van de oeververbinding (Schoteroogbrug) en de Oostweg (nieuwe tracé tussen Oudeweg en Schoteroogbrug) grote invloed. Dit leidt tot een drastische verkeersreductie op de Spaarndamseweg, zodat hier een verblijfsgebied kan ontstaan.

Bijlage II: Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) Deliterrein

MILIEUFACTOREN

- hoogtebeperking Schiphol (zuid naar noord 100 m. – 140 m.)
 - invloed tankstation Spaarndamseweg
 - geluidhinder Spaarndamseweg
 - luchtverontreiniging Spaarndamseweg
- (laatste 2 milieufactoren zullen afnemen na realisering Oostweg/Schoterroogbrug)

GEWENSTE BEELDKWALITEIT EN OPENBARE RUIMTE

Een ontwikkeling van de westzijde met stedelijke allure zal leiden tot versterking van de beeldkwaliteit van het Spaarne. Een boulevard met stedelijke wanden (hogere gevel) met in een bepaald ritme een aantal architectonische accenten (hoger dan 10 lagen) is daarbij een gewenst beeld. De bebouwingsintensiteit en hoogte mogen zuidelijk van de Waarderbrug ('het kanaal') toenemen. Dit deel uitdrukkelijk stedelijk inrichten/ bebouwen met nadruk op verhardingen (oever als kade). Noordelijk van de Waarderbrug (de 'rivier') inrichten/bebouwen met meer nadruk op aanwezigheid groen ('zachte oevers'). De oriëntatie op het water zal daarbij aandacht krijgen. Langs de hele Spaarndamseweg kunnen de onderste bouwlagen als plint een constante factor worden die qua maatvoering verwijst naar de hier en daar aanwezige woningbouw uit het interbellum. Door de verkeersfunctie van de Spaarndamseweg te beperken, met parkeren onder of op gebouwen, komt ruimte vrij voor het inrichten van een oeverstrook voor recreatie. De zijwegen naar het achterliggende woongebied kunnen (visueel) aansluiten op de nieuwe ontwikkelingen door toevoegen van middelhoogbouw die geleidelijk naar laagbouw verloopt. Het patroon van zijwegen en de inrichting daarvan is van belang om de omliggende buurt toegang te geven tot de Spaarneoever.

De Spaarneoevers zijn kansrijk voor benutten van (natuurlijke) zichtlijnen vanuit de omgeving om op die plekken gebouwen met accenten te realiseren. Een voorbeeld is behoud van oriëntatie op de beeldbepalende Figeethal.

BESCHRIJVING BEOOGDE RUIMTELIJK-FUNCTIONELE ONTWIKKELING

Op de westoever van het Spaarne vindt versterking van functiemenging plaats: de bebouwing wordt geïntensiveerd met de functies wonen, werken, groothandel en vrije tijdsvoorzieningen. De gemiddelde dichtheid zal een verdubbeling zijn t.o.v. het heden. Vooral het gebied Spaarneboog heeft hier een rol in. Op de 1^e en eventueel 2^e bouwlaag komen niet-woonfuncties en daarboven uitsluitend wonen. In eventuele nieuwbouw in de zijwegen wordt ruimte gereserveerd voor atelierwoningen. Omdat in Noord vrij weinig 'woonzorgzones' zijn, is vestiging van appartementen voor senioren in combinatie met nabij gelegen zorgvoorzieningen kansrijk. Dit heeft ook een positief effect op de mogelijkheid voor ouderen in achtergelegen woongebieden om van die voorzieningen gebruik te maken. De Spaarneboulevard krijgt door de komst van de Schoterroogbrug meer ruimte voor recreatie en activiteiten, vertier op (max. drie) restaurant/cafeboten en minder ruimte voor de auto. De achter-liggende woonwijken zijn zeer dicht bebouwd en slecht bedeed met verblijfsruimte. De Spaarneoever kan voor de bewoners uitkomst bieden, mits de oevers toegankelijker worden en meer betrokken bij deze wijken. Door de afnemende verkeersdruk op de Spaarndamseweg ontstaat meer ruimte voor ander gebruik van de oever: als parkfunctie en ontmoetingsruimte voor de naastgelegen groenarme buurten. Ook drijvende publieksfuncties (hotelboot, kinderdagverblijf) passen in dit beeld. Op grond van het bovenstaande is de gewenste stedelijke milieutypering: stedelijk karakter met een functioneel gemengd beeld.

INDICATIE VAN DE CAPACITEIT VAN HET VERANDERGEBIED

In dit verandergebied is een mix van vele functies uitgangspunt. Tenminste 50% van de westoever zal wonen worden (omdat bij een groot deel van de ontwikkelingen gestapelde bouw uitgangspunt is en vanaf de tweede/derde bouwlaag wonen de functie is). De eerste 2 bouwlagen kennen een mix van kantoren, bedrijven, wonen en voorzieningen.

3. VISIE

naar een beter verblijfsklimaat

De Spaarndamseweg is op dit moment in de eerste plaats verkeersgebied. Op deze weg rijden dagelijks duizenden auto's doordat een aantal belangrijke relaties in de regio logischerwijs op deze route geconcentreerd zijn. Dat zijn de relaties tussen Haarlem-Noord en de IJmond aan de ene kant en de Haarlemse binnenstad, de Waarderpolder en Amsterdam/Schiphol aan de andere kant. Bovendien ligt aan de Spaarndamseweg het winkelcentrum Spaarneboog dat flink wat volk aantrekt.

De zware verkeersfunctie van de Spaarndamseweg, die ook duidelijk in de huidige inrichting – met zijn brede wegprofiel – tot uitdrukking komt, heeft over flinke delen van de lengte andere denkbare functies weggedrukt of zelfs fysiek onmogelijk gemaakt.

Op dit moment worden concreet voorbereidingen getroffen voor de bouw van een brug nabij de Spaarndammerbrug en de jachthaven: de Schoterbrug. Daarmee komt het moment naderbij waarop naar verwachting een aanzienlijk deel van de huidige verkeersbewegingen op de Spaarndamseweg zich naar de nieuwe oeververbinding en de wegen door de Waarderpolder zal verplaatsen. Daarmee ontstaat – in zowel letterlijke als figuurlijke zin – ruimte om het klimaat langs de Spaarndamseweg te verbeteren. Door versmalling van de rijweg ontstaat de mogelijkheid om behalve vrijliggende fietspaden ook een wandelstrip langs de oever te maken. Deze vormt een stukje 'uitloopgebied' voor de Transvaalbuurt en Indische buurten. Door een dergelijke reconstructie wordt een situatie gecreëerd met meer evenwicht tussen verkeers- en verblijfsfuncties.

Na ingebruikname van de Schoterbrug kan de Waarderbrug een meer beperkte functie krijgen – namelijk alleen voor langzaam verkeer en misschien de bus. Daardoor zal de positie van het plangebied ten opzichte van de huidige situatie een aanmerkelijke verbetering ondergaan. Door het vervallen van de nu omvangrijke stroom auto's de polder in, kan immers juist ter hoogte van het Deli-terrein de ruimte voor het gemotoriseerde verkeer worden beperkt ten gunste van de eerdergenoemde oeverstrip. De voor ogen staande nieuwe inrichting en ook een verminderd aantal verkeersbewegingen zal het bovendien gemakkelijker maken om de weg over te steken.

Al met al kunnen belangrijke verbeteringen worden bereikt van het woon- en leefklimaat in deze omgeving. Omdat straks juist de Spaarne-oever voor bewoners een aantal extra's kan bieden, verdient de bereikbaarheid daarvan vanuit de aangrenzende buurten bijzondere aandacht. Voor ons plangebied – gelegen in een 'bouwblok' van bijna 300 meter lengte (tussen Transvaalstraat en Floresstraat) – betekent dit dat hier de toevoeging van een openbare verbinding tussen Delistraat en Spaarndamseweg een must is. De aanwezigheid van zo'n doorgang betekent tevens dat het nieuwe woongebied sneller met de bestaande buurt zal vergroeien.

Het plangebied heeft een ligging die in beginsel voor diverse vormen van gebruik geschikt zou zijn. Toch is er, intussen al enige jaren terug, voor gekozen om op deze plek voornamelijk woningen te realiseren. Deze koers – naar intensivering van het wonen in de zone langs de Spaarndamseweg – is later ook bevestigd in het Haarlemse structuurplan.

Om het woon- en leefklimaat aan de Spaarndamseweg niet te eenzijdig op het wonen te richten, is het gewenst ook ruimte te bieden aan andere hier passende stedelijke functies. Om die reden wordt verlangd dat – tenminste – de beganegrondlaag van te ontwikkelen plannen een andere bestemming krijgt die bijdraagt aan veelkleurigheid en levendigheid op de Spaarndamseweg maar die voor het wonen niet storend is.

De Indische buurt bestaat voor een aanzienlijk deel uit huizen in twee verdiepingen; hier en daar hebben huizen een toegevoegde derde bouwlaag of een kap. Aan de Spaarndamseweg is de situatie wezenlijk anders. Weliswaar vinden we hier op een aantal plaatsen soortgelijke

Bijlage II: Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) Deliterrein

bescheiden huizen als in de buurt, maar ook zijn op verscheidene plaatsen aanzienlijk veel hogere (woon)gebouwen verrezen. De Spaarndamseweg op zich biedt immers zeer wel mogelijkheden voor hogere bebouwing; waar de limiet ligt is niet eenduidig aan te geven, want vooral afhankelijk van de per plek verschillende specifieke omstandigheden. Om de aanwezigheid van hoogbouw niet slechts van die omstandigheden afhankelijk te laten zijn, is wel bepaald dat bebouwing hoger dan zo'n 15 meter wel incidenteel mogelijk is, maar dat in de hoogte een zekere orde wordt gebracht; de hoogte van dit soort "accenten" zal vanaf het noorden richting binnenstad oplopen.

4 WENSEN EN EISEN

4.1 gebruik en programma

a.

Wonen is de hoofdzakelijke bestemming van het plangebied.

b.

De woningdifferentiatie is als volgt:

- 34 grondgebonden eengezinswoningen in de prijsklasse boven de 275.000,= euro
- 104 appartementen, in de prijsklasse beneden de 195.000,=. Onduidelijk is verhouding koop, huur.
- 800m² BVO commerciële ruimte

c.

De beganegrondlaag aan de kant van de Spaarndamseweg krijgt een commerciële en/of maatschappelijke bestemming die niet storend is in een woonomgeving.

In dit gedeelte van het plan wordt toegestaan dat de tweede en derde bouwlaag de zelfde bestemming krijgen als de beganegrondlaag.

d.

De auto-ontsluiting van het plangebied – anders gezegd: in- en uitgang van de in het bouwplan op te nemen gebouwde parkeervoorziening – kan aan de Spaarndamseweg ofwel aan de Transvaalstraat worden gesitueerd. Parkeervoorzieningen worden bij voorkeur zodanig gelokaliseerd dat zij zowel binnen het nieuwbouwgebied als ook in de omringende straten zo min mogelijk verkeersbewegingen opleveren.

e.

Binnen het nieuwbouwgebied gelden de volgende parkeernormen:

voor de woningen in de prijsklasse beneden de 195.000,= dient er tenminste 1,2 parkeerplaats ter beschikking te staan.

Voor de woningen in de prijsklasse boven de 275.000,= dient er 1,5 parkeerplaats ter beschikking te staan.

Voor de commerciële ruimte, die overdag in bedrijf is, dient er tenminste 2,0 parkeerplaatsen ter beschikking te staan.

Uit de parkeerberekening blijkt dat dit leidt tot een tekort van 11 parkeerplaatsen.

Verwachting is dat dit tekort wel binnen het project opgelost kan worden.

f.

Inrichting van het plangebied als autoluw of autovrij woongebied is wenselijk.

g.

Op tenminste één plek een voetgangersverbinding in oostwestrichting tussen Delistraat en Spaarndamseweg ter beschikking staan.

h.

De in het plangebied aanwezige groen- en speelvoorziening kan in het kader van de planontwikkeling een andere bestemming krijgen, maar dan moet elders in het plan (tenminste) een vervangende voorziening tot stand komen.

i.

De inrichting van het plangebied wordt voor wat het groen betreft gestuurd door het Groenstructuurplan en het Wijkgroenstructuurplan Westoevers Noorder Buiten Spaarne.

De hoeveelheid groen in het plangebied mag hoe dan ook niet minder worden. Gewenst is dat bestaande bomenstructuren langs het Spaarne en de Delistraat te verbeteren. Alsmede een ruimere “groene” toegang langs de Transvaalstraat als recreatieve verbinding tussen wijk en Spaarne-oever.

4.2 ruimtelijke randvoorwaarden

a.

Zoveel als mogelijk wordt uitgegaan van een ruimtelijke opzet die het gesloten bouwblok als basis heeft.

b.

Voor wat betreft de dichtheid van de nieuwe planontwikkeling worden niet op voorhand limieten gesteld; waar in dit verband grenzen liggen zal blijken uit ontwerpexercities waarbij andere uitgangspunten en randvoorwaarden - bijv t a v bouwhoogten, woningdifferentiatie en de wijze van parkeren - bepalend zijn.

c.

De grootste bouwhoogte is toegestaan aan de kant van de Spaarndamseweg; gedacht wordt hier aan een hoogte die in het voorgevelvlak varieert tussen 12 en 30 m¹, en gemiddeld op 20 m¹ ligt. Boven de aangegeven 30 m¹ mogen nog twee lagen worden gebouwd die zich duidelijk van de rest van het gebouw onderscheiden – als ‘bekroning’.

d.

Aan de Transvaalstraat zal in de rooilijn niet hoger worden gebouwd dan drie lagen.

e.

Aan de kant van de Delistraat zal uitsluitend sprake zijn van grondgebonden woningen, d w z dat de hoogte de drie bouwlagen niet te boven zal gaan.

f.

In de middenzone van het te bebouwen gebied zal qua bouwhoogte voor een goede overgang moeten worden gezorgd tussen de hogere en de lagere bebouwing.

g.

Het wordt gewenst geacht om bij het ontwerpen voor de Spaarndamseweg uit te gaan van het bouwen op een 'plint' van twee of drie bouwlagen; dit als middel om de hoogbouw en de laagbouw langs het Spaarne met elkaar te verenigen.

4.3 beeldvorming

In de afgelopen maanden is voor het plangebied een stedenbouwkundige opzet ontwikkeld die past in de visie voor de Spaarndamseweg en het Deli-terrein en die aansluit bij de hiervoor genoemde eisen en wensen (zie afb 5, fase 1 en 2).

Het is een opzet die zowel aan de kant van de Spaarndamseweg als aan de kant van de Delistraat uitgaat van het principe van het gesloten bouwblok. Dat wil zeggen dat de in deze structuur aanwezige woningen twee duidelijk verschillende kanten cq een vóór- en een achterkant hebben. Er wordt gemikt op het ontstaan van een plein tussen deze twee bebouwingszones.

De hoogte van de voorgestelde nieuwbouw loopt op vanaf de Delistraat (2 à 3 lagen) naar de Spaarndamseweg (5 tot 12 bouwlagen).

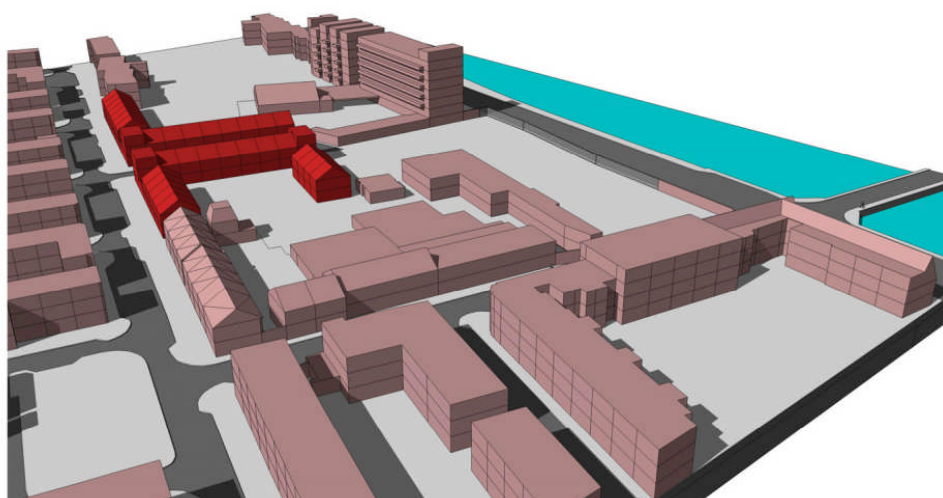
Het parkeren wordt aan de kant van de Delistraat opgelost aan de tuinzijde van de hier gesitueerde grondgebonden woningen. Aan de kant van de Spaarndamseweg wordt een grote parkeervoorziening opgenomen binnen het grootste bouwblok.

Bijlage II: Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) Deliterrein

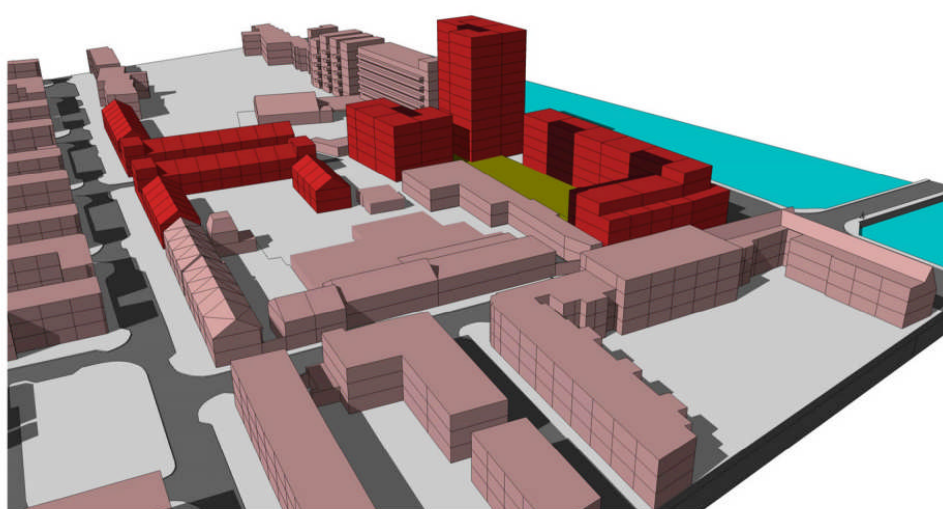
Via de afbeeldingen 5 : fase 1 , 2 en 3 komt ook tot uitdrukking dat rekening wordt gehouden met een bepaalde fasering. Indien er realisering plaats vindt van alle 3 de fasen, kan er in de toekomst een plein ontstaan. Dat is in de sterk versteende Transvaalbuurt en Indische buurt een welkome toevoeging.

Bijlage II: Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) Deliterrein

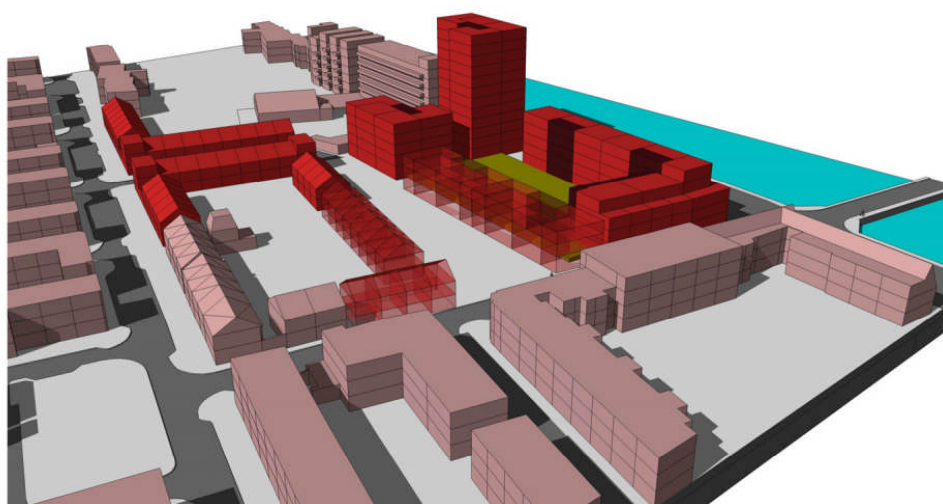
Vervolg afb. 5



Fase 1



Fase 2



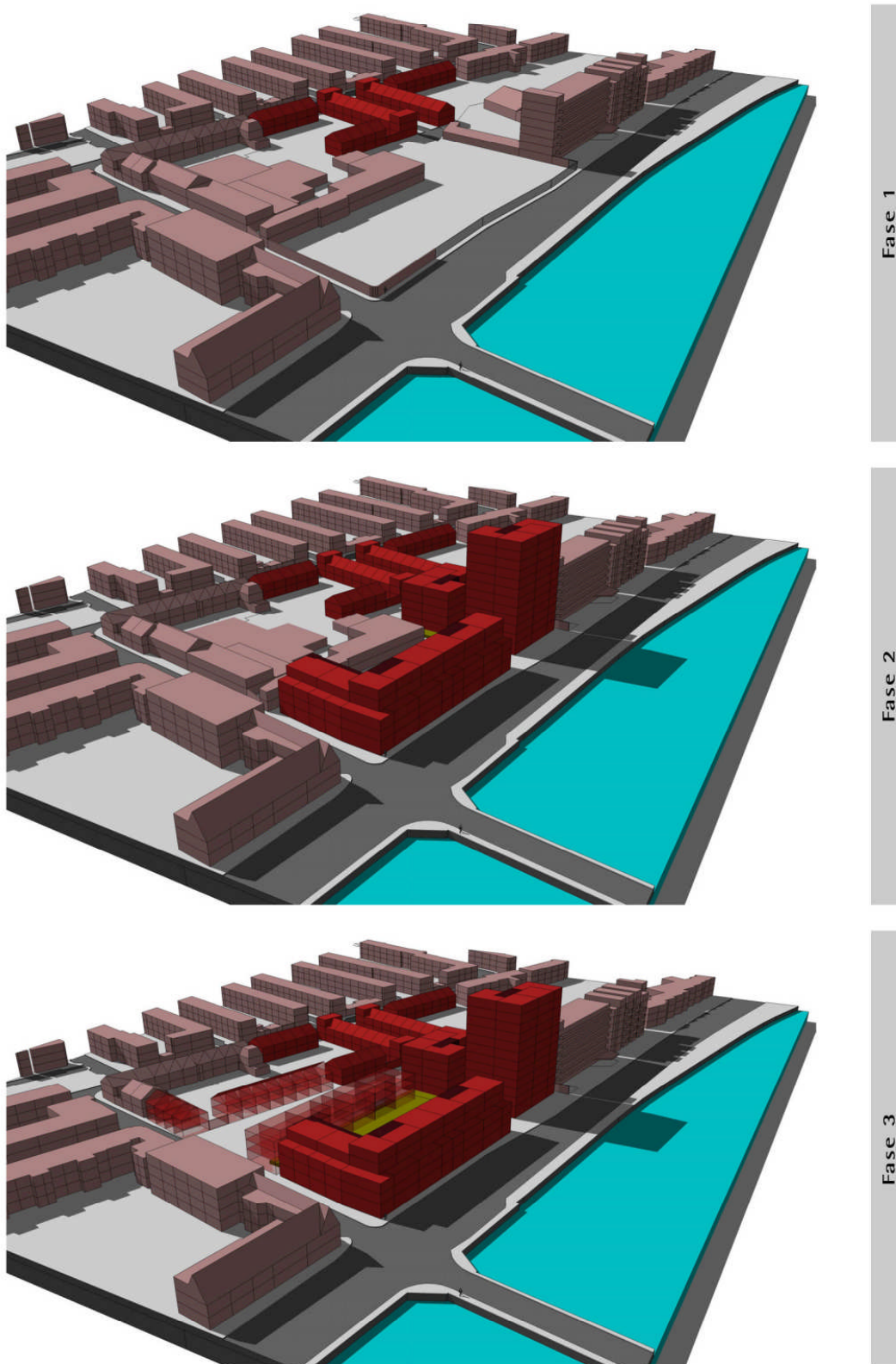
Fase 3

P05583 Haarlem, DELI-terrein

Overzicht B

Inbo 20 augustus 2007

Afb. 5



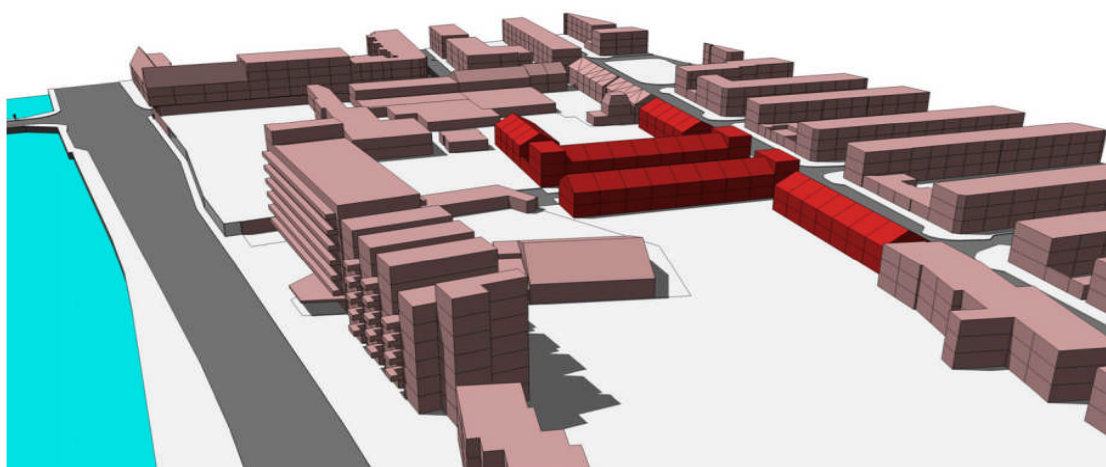
P05583 Haarlem, DELI-terrein

Overzicht A

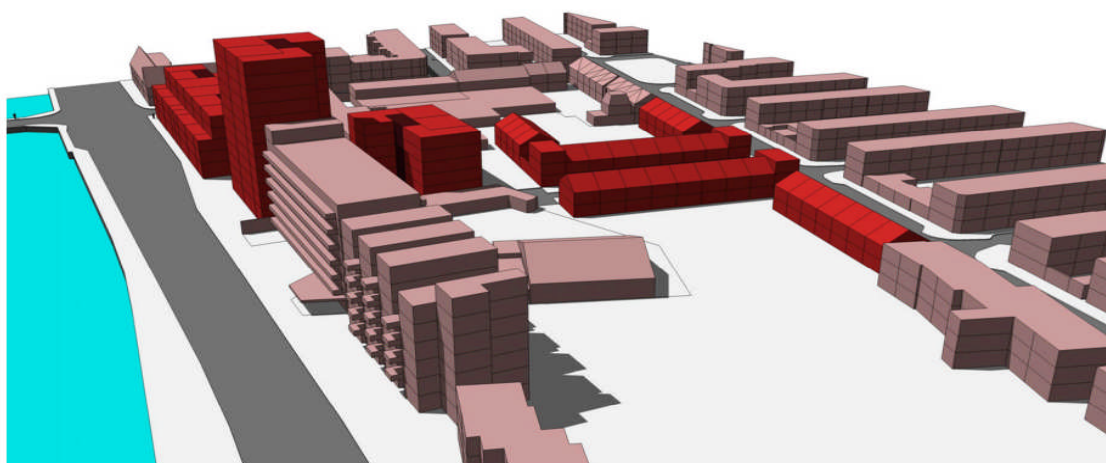
Inbo 20 augustus 2007

Bijlage II: Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) Deliterrein

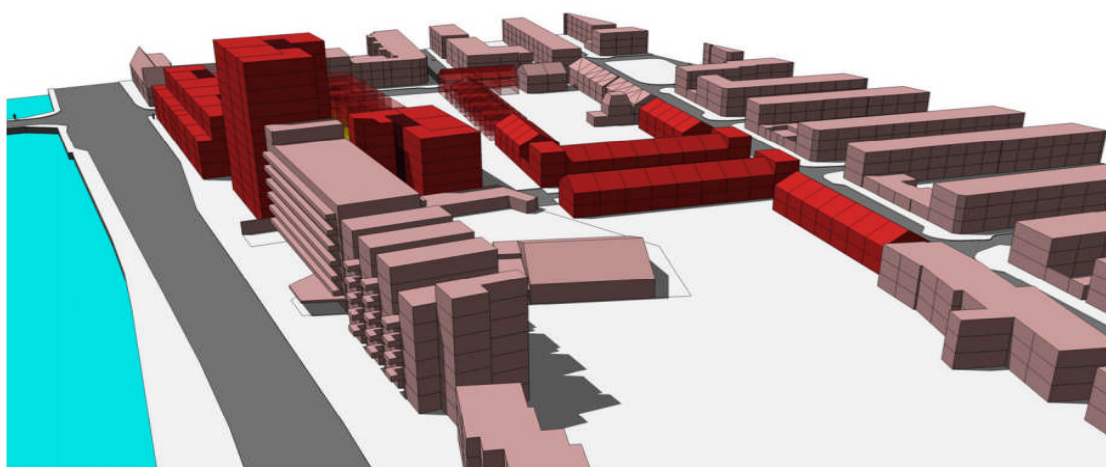
Vervolg afb. 5



Fase 1



Fase 2



Fase 3

5 WELSTANDSCRITERIA

De voorliggende tekst en afbeeldingen bedoelen een kader te bieden voor de beoordeling door de Commissie Welstand en Monumenten van bouwplannen in het ontwikkelingsgebied Deliterrein c a in Haarlem-Noord. In die zin gaat het hier om een aanvulling op de Haarlemse Welstands- en Monumentennota.

Het ontwikkelingsgebied Deliterrein – hierna ‘deelgebied’ te noemen – is gelegen aan de oostzijde van Haarlem-Noord. Het is globaal genomen de zuidelijke helft (d w z circa 1½ hectare) van het bouwblok dat wordt ingesloten door Spaarndamseweg, Transvaalstraat, Delistraat en Floressstraat.

Aangezien het hier een nieuw te ontwikkelen gebied betreft is de hierna volgende gebiedsbeschrijving niet, zoals in de Welstands- en Monumentennota gebruikelijk, gebaseerd op de feitelijk aanwezige situatie, maar op een toestand die nog moet worden gerealiseerd.

5.1 gebiedsbeschrijving

RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN CONTEXT

Het gebied waarop de hier te bespreken welstandscriteria betrekking hebben is – refererend naar de Welstands- en Monumentennota – gelegen in gebied 6.14 *Indische Buurt en Transvaalbuurt*. De gebiedsbeschrijving in de betreffende paragraaf biedt een beeld van hetgeen voor het hier te bespreken gebied de ruimtelijke context is. Enkele kenmerkende aanduidingen daaruit zijn:

- *De Indische buurt is hoofdzakelijk projectmatig bebouwd met gesloten bouwblokken.*
- In het gebied is wonen de hoofdfunctie. Daarnaast komen tal van aanverwante voorzieningen voor, zoals scholen, kerken en buurtwinkels.
- De Indische buurt is een dicht bebouwd gebied met weinig ruimte voor groen en pleinen. Alle bebouwing is dicht op de straat gelegen en erop georiënteerd.
- *De bebouwing is twee lagen met kap hoog.*
- Aan de Spaarndamseweg staat zelfs hoogbouw.

Het deelgebied Deliterrein heeft voor wat betreft de ruimtelijke context een bijzondere positie. Aan de ene – westelijke – kant grenst het aan de Indische buurt; daarop hebben bovengenoemde aanduidingen betrekking: kort gezegd overwegend laagbouw met variërend platte daken en diverse kapvormen, direct aan de straat gesitueerd.

Aan de kant van de Spaarndamseweg, de oostzijde, is de context aanmerkelijk minder eenduidig. Daar vinden we – zowel ten noorden als ten zuiden van het deelgebied – een grote variatie aan zowel lage als hoge bebouwing.

Voor wat betreft de toekomstige inrichting van het deelgebied staat voor ogen een plan te realiseren met een sterk stedelijke uitstraling; deze komt vooral tot uitdrukking in een relatief dichte en hoge bebouwing aan de kant van de Spaarndamseweg. Waar het nieuwe stuk je stad grenst aan de bestaande omgeving is de intensiteit overeenkomstig die context wat minder. Parkeervoorzieningen zullen op uiteenlopende wijze gestalte krijgen: een stevig aantal parkeerplaatsen komt terecht in een gebouwde voorziening binnen het grootste blok aan de oostzijde; de overige noodzakelijke parkeerruimte zal men aantreffen op de openbare weg en binnen de lage bouwblokken aan de westkant.

Verder is als uitgangspunt gehanteerd dat het patroon van de openbare ruimte in het deelgebied in een goede samenhang wordt gebracht met het bestaande stratenpatroon.

PLAATSING

Volgens de voor het deelgebied ontwikkelde stedenbouwkundige opzet zal de nieuwe bebouwing worden geordend naar het principe van het gesloten bouwblok; in die bouwblokken opgenomen woningen zijn steeds tweezijdig georiënteerd: aan de ene kant (tevens toegangskant) grenst de woning aan de openbare (verkeers)ruimte, terwijl de andere kant gericht is op de binnenruimte van het blok met aan die zijde tuinen of een gemeenschappelijke buitenruimte met meer rust, privacy en een verblijfsfunctie.

MASSA EN VORM

Binnen het gebied zal een goede overgang tot stand komen tussen de laagbouw van de aangrenzende Indische buurt en de aan de Spaarndamseweg beoogde hogere bebouwing die daar alleszins op z'n plaats lijkt. In de overgang tussen laag en hoog kan ook het voor ogen staande langwerpige plein een rol spelen; hier kunnen stevige laagbouw en wat hogere gestapelde bouw voor een gevarieerde centrale plek zorgen.

WAARDEBEPALING, ONTWIKKELINGEN EN BELEID

Het te realiseren plan doet recht aan het vooropgestelde idee dat het nieuwe woongebied op een goede manier zal aansluiten bij de bestaande omgeving, maar tegelijkertijd voldoende omvang heeft om – vooral aan de kant van het Spaarne – een eigen gezicht te tonen. Dit is in het bijzonder gerechtvaardigd gelet op de ligging bij de Waarderbrug en op het idee dat de bijna twee kilometer lange, gestrekte Spaarndamseweg wel een paar extra herkenningspunten kan gebruiken.

5.2 welstandscriteria

ALGEMEEN

- Het deelgebied ligt volgens de Welstands en Monumentennota in gebied *6.14 Indische Buurt en Transvaalbuurt*. Het voor deze zone bepaalde welstandsregime is dan ook voor het deelgebied van toepassing, tenzij hieronder iets anders is bepaald.
 - In dit verband geldt voor bebouwing die zichtbaar is vanaf het Noorder BuitenSpaarne – dat wil dus zeggen de bebouwing aan de Spaarndamseweg – welstandsniveau I. Voor de rest van het deelgebied geldt welstandsniveau II.
- Hier wordt verwezen naar de Welstands en Monumentennota.

MASSA EN VORM

- Woongebouwen in het deelgebied worden – voorzover ze hoger zijn dan drie bouwlagen – zodanig geleed dat:
 - a. de onderste twee of drie bouwlagen, ook wel ‘plint’ genoemd,
 - in de rooilijn worden geplaatst, en
 - in de beeldvorming als samenhangend tevoorschijn komen;
 - b. hogere bouwlagen zich in de architectuur ten opzichte van de plintlagen onderscheiden door een teruggelegde positie, een afwijkende gevelopbouw en/of afwijkende kleur en/of materialisering;
 - c. de hoogste twee of drie bouwlagen zich in de architectuur ook weer van de daaronder gelegen bouwlagen onderscheiden door een teruggelegde positie, een afwijkende gevelopbouw en/of afwijkende kleur en/of materialisering.
- Woongebouwen voorzover te rekenen tot de laagbouw, d.w.z. niet hoger dan drie bouwlagen, zullen in hun hoofdvorm – dus in het bijzonder in de vormgeving van de derde

Bijlage II: Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) Deliterrein

bouwlaag – een herkenbare verwantschap moeten hebben met de bouwwijzen in de aangrenzende Transvaalbuurt en Indische buurt.

jd

24 juli 2007

Bijlage III: vergelijking uitgangspunten SPVE 2000 met SPVE 2007

GEBRUIK EN PROGRAMMA		
UITGANGSPUNTEN VOOR DE PLANONTWIKKELING 2000	SPVE 2007	VERGELIJKING SPVE 2007 MET UITGANGSPUNTEN 2000
1. FUNCTIES IN PLANGEBIED Wonen is de hoofdfunctie van het plangebied. Daarnaast is er in het plan beperkt ruimte voor kleinschalige voorzieningen en werkfuncties die in een woonomgeving niet storend zijn.	Dit is uitgangspunt is ongewijzigd.	Geen verandering tussen SPVE 2000 & 2007.
2. DIFFERENTIATIE & AANTAL WONINGEN Bij het realiseren van de woningbouwplannen wordt m b t de keuze van woningtypen en financieringscategorie rekening gehouden met de uitgangspunten uit het Meerjarenprogramma Wonen. Doorstroming is daarbij een belangrijke factor. In de differentiatie zijn bij voorkeur de volgende categorieën vertegenwoordigd: - gestapelde seniorenwoningen in de sociale huursector (in het kader van het convenant) - maximale huurprijs f 905,-- (prijspeil 1999); - gestapelde seniorenwoningen in de middeldure koopsector (mge) in het kader van het convenant - koopsom maximaal f 215.900,-- (prijspeil 1999); - eengezinswoningen in de middeldure koopsector (mge) in het kader van het convenant - koopsom maximaal f 305.000,-- (prijspeil 1999); - voor zover nodig in het kader van de financiële haalbaarheid van het project: middeldure seniorenwoningen (f 275.000,-- tot f 375.000,--) en middeldure eengezinswoningen (± f 400.000,--). Dit plan bevatte in totaal 180 woningen. Dat wil zeggen inclusief de woningen die gepland waren op de terreindelen A en B.	Bij het realiseren van de woningen wordt rekening gehouden met het coalitieprogramma 2006 – 2010. Dit wil zeggen een focus op het realiseren van sociale woningen in de huur- en koopsector & dus woningen voor starters. Het huidige woningbouwprogramma bevat: -34 eengezinswoningen > 275.000,- euro - 104 appartementen <195.000,-. Onbekend is nog hoeveel woningen in de huur of koop gerealiseerd worden. - 800 commerciële ruimte. Aangezien de grondgebieden A en B ontbreken, worden er minder woningen gerealiseerd: nl. 138.	Een verandering tov het SPVE van 2000. Er wordt meer sociale woningbouw gerealiseerd. Daarnaast worden er minder woningen gerealiseerd.
3. ECONOMISCHE FUNCTIE In het plan is in beperkte mate ruimte voor economische functies en voorzieningen. Voor wat betreft economische functies wordt qua plek primair gedacht aan de onderste bouwlaag/-lagen aan de kant van de Spaarndamseweg. Voor wat betreft de lokalisering van voorzieningen (in gebouwde vorm) bestaat een grotere vrijheid; vooral de soort van voorziening is in dit verband bepalend. Onderzocht wordt of in het plangebied een wijksteunpunt voor senioren kan worden gerealiseerd.	Dit is uitgangspunt is ongewijzigd.	Geen verandering tussen SPVE 2000 & 2007.

RUIMTELIJKE RANDVOORWAARDEN		
--	--	--

GEBIED Parkeervoorzieningen worden bij voorkeur zodanig gelokaliseerd dat zij zowel binnen het nieuwbouwgebied als ook in de omringende straten zo min mogelijk verkeersbewegingen opleveren. Het 30-kmgebied blijft als zodanig in stand.	Dit uitgangspunt is hetzelfde gebleven.	Geen verandering tussen SPVE 2000 & 2007.
5. PARKEERNORM Binnen het nieuwbouwgebied moet per woning 1,2 parkeerplaats ter beschikking staan.	Binnen het nieuwbouwgebied geldt een hogere parkeernorm dan de 1,2.	Een verandering tov het SPVE van 2000. De parkeernorm is hoger geworden doordat de beleidsuitgangspunten zijn bijgesteld. Dit heeft tot gevolg dat er gemiddeld aan een hogere parkeernorm dient worden te voldaan (zie SPVE).
6. AUTOLUW WOONGEBIED Voorkeur bestaat voor het realiseren van een autovrij of autoluw woongebied.	Dit uitgangspunt is hetzelfde gebleven.	Geen verandering tussen SPVE 2000 & 2007.
7. VOETGANGSERSVERINDING Op tenminste één plek een voetgangersverbinding in oostwestrichting tussen Delistraat en Spaarndamseweg ter beschikking staan.	Dit uitgangspunt is hetzelfde gebleven.	Geen verandering tussen SPVE 2000 & 2007.
8. SPELEN De inrichting van het plangebied wordt voor wat betreft het spelen 'gestuurd' door het recent vastgestelde Speelplan. De in het plangebied aanwezige speelvoorziening kan in het kader van de planontwikkeling een andere bestemming krijgen maar dan moet elders in het plan (tenminste) een vervangende voorziening tot stand komen.	Dit uitgangspunt is hetzelfde gebleven.	Geen verandering tussen SPVE 2000 & 2007.
9. GROEN De inrichting van het plangebied wordt voor wat het groen betreft gestuurd door het Groenstructuurplan en het Wijkgroenstructuurplan Westoevers Noorder Buiten Spaarne. De hoeveelheid groen in het plangebied mag hoe dan ook niet minder worden.	Dit uitgangspunt is hetzelfde gebleven.	Geen verandering tussen SPVE 2000 & 2007.
10. DUURZAAM BOUWEN De bouw en inrichting van het plangebied zal op een zodanige wijze geschieden dat schade voor het milieu en de gezondheid - zowel ter plaatse als in een ruimere omgeving - zo veel mogelijk voorkomen wordt.	Dit uitgangspunt is hetzelfde gebleven.	De in Haarlem geldende wenselijkheden m b t duurzaam bouwen zijn zodanig in de bouwregelgeving verankerd dat hierover geen afzonderlijk planuitgangspunt geformuleerd behoeft te worden.
11. INPASSING PLAN IN OMGEVING Het nieuwbouwplan voor het Deli-terrein zal goed verbonden worden met de straten in de directe omgeving maar kan een geheel eigen ruimtelijke karakteristiek krijgen van hoog stedenbouwkundig en architectonisch gehalte.	Dit uitgangspunt is hetzelfde gebleven.	Geen verandering tussen SPVE 2000 & 2007.
12. GESLOTEN BOUWBLOK Zoveel als mogelijk wordt uitgegaan van een ruimtelijke opzet	Dit uitgangspunt is hetzelfde gebleven.	Geen verandering tussen SPVE 2000 & 2007.

Raadsstuk
B&W datum
Sector/afdeling SO/ Projectmanagement
Registratienummer 2007/ 154 393

Onderwerp:

vaststelling aangepast Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) Deliterrein

1 Inhoud van het voorstel

Voorgesteld wordt dat de Raad akkoord gaat met het aangepaste Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) Deliterrein (zie bijlage II). Het aangepaste SPVE past niet binnen het reeds geconcipeerde voorontwerp bestemmingsplan Deliterrein. Het Deliterrein zal daarom meegenomen worden in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Spaarndamseweg.

2 A) Aanleiding aangepast SPVE

Aanleiding voor het aangepaste SPVE zijn m.n. de volgende twee factoren. Ten eerste het gebrekkige financiële resultaat van het eerder ontwikkelde bouwplan. Medio 2006 constateerden de ontwikkelaars BAM en Pré Wonen dat het ontwerp tot een te gering financieel resultaat leidde. Dit leidde bij de ontwikkelaars en de gemeente tot de wens een nieuw ontwerp voor het Deliterrein te maken met een gunstiger financieel resultaat. En dat is gelukt. Ten tweede de niet geslaagde grondonderhandeling met grondeigenaar A. Lange tijd is getracht zijn grond op minnelijke wijze te bemachtigen. Zonder resultaat. Ook de tussenkomst van de Provincie, subsidiegever van de bodemsaneringgelden voor het Deliterrein, bood tot nu toe geen soelaas. Aan eigenaar A is meermalen duidelijk gemaakt wat het belang van zijn medewerking aan de grondonderhandeling was. Verkoop van de grond van eigenaar A aan de gemeente, zou ertoe leiden dat de gemeente met provinciale subsidie de grond zou kunnen saneren en vervolgens kunnen doorverkopen. Tevens zou het verwerven van de grond van de grondeigenaar A, aankoop van de grond van grondeigenaar B rechtvaardigen. Vanwege de strategische ligging van de grond van grondeigenaar A heeft aankoop van de grond van grondeigenaar B alleen zin indien de grond van grondeigenaar A verworven is. Helaas, bleek het tot nu toe niet mogelijk om tot overeenstemming met grondeigenaar A te komen.

Ruimtelijke kader bij het aangepaste SPVE

Vanwege de urgentie om vóór eind 2009 woningen te bouwen, dient er allereerst een aangepast SPVE goedgekeurd te worden. Hierin staan namelijk de kaders vermeld. Vervolgens worden er naar verwachting twee bouwaanvragen ingediend. Het idee is dat beide bouwaanvragen zullen gebruik gaan maken van een artikel 19-procedure. Genoemde procedures zullen later opgenomen worden in het bestemmingsplan Spaarndamseweg.

De eerste bouwaanvraag betreft de laagbouw (zie bijlage II, afb. 5, fase 1) en is het 4^e kwartaal dit jaar te verwachten. De hierbij te realiseren woningen kunnen meetellen voor de woningbouwprestatie-afspraken.

De tweede bouwaanvraag betreft de hoger gestapelde bouw (zie bijlage II, afb. 5, fase 2) en is volgend jaar te verwachten.

Het coalitieprogramma 2006-2010 is richtinggevend voor de woningbouwdifferentiatie. Deze ziet er als volgt uit:

- 34 eengezinswoningen > 275.000,- euro

- 104 appartementen <195.000,- euro. Onbekend is nog hoeveel woningen in de huur of koop gerealiseerd worden.
- 800m2 BVO commerciële ruimte.

Aangezien de grondgebieden A en B ontbreken, worden er minder woningen gerealiseerd.

Vanwege het ontbreken van een akkoord met grondeigenaar A, bevat geen van beide bouwaanvragen bebouwing op de terreindelen van de twee grondeigenaren. Met behulp van transparante blokjes is wel aangegeven welke mogelijke ontwikkeling er zou kunnen komen op beide plangebieden (zie bijlage II, afb. 5, fase 3). Voor ogen staat de bebouwing zoals voorgesteld bij bijlage II, afb. 5, fase 3 in het nieuw te maken bestemmingsplan Spaarndamseweg mogelijk te maken.

Fase van besluitvorming

Het aangepaste SPVE rondt de Definitiefase van het project Deliterrein af. Daarna volgt de Ontwerpfase.

B) Achtergrondinformatie bestemmingsplan Deliterrein

Het geconcipeerde voorontwerp bestemmingsplan Deliterrein heeft evenals het aangepaste SPVE betrekking op het gebied dat begrensd wordt door de Spaarndamseweg, de Transvaalstraat en de Delistraat. De noordelijke plangrens bevindt zich ongeveer halverwege de Transvaalstraat en de Floresstraat (zie bijlage I).

Het voorontwerp heeft in het kader van de Inspraakverordening met ingang van 25 juni 2004 gedurende 4 weken ter inzage gelegen. Op 29 juni 2004 heeft een inloopavond plaatsgevonden. Er zijn meerdere inspraakreacties binnengekomen. Daarnaast heeft over de planontwikkeling vooroverleg plaatsgevonden in het kader van artikel 10 Besluit ruimtelijke ordening (BRO). In het kader van dit vooroverleg zijn eveneens reacties ontvangen. De insprekers en de partijen die in het kader van het vooroverleg hebben gereageerd, zullen geïnformeerd worden over het niet verder in procedure brengen van het bestemmingsplan.

3 Overzicht genomen besluiten

Onderstaand schema geeft een overzicht van de reeds genomen besluiten bij het project Deli + andere ontwikkelingen die het project Deli hebben beïnvloed.

10 oktober 2000	B&W neemt een besluit over het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Op 26 oktober 2000 gaat de commissie SO akkoord met dit besluit.
22 mei 2004	Het college neemt het besluit tot het opstarten van een bestemmingsplanprocedure voor het Deliterrein.
Vanaf 25 juni 2004	Het voorontwerp bestemmingsplan Deli ligt 4 weken ter inzage. Over de planontwikkeling vindt vooroverleg plaats in het kader van artikel 10 besluit ruimtelijke ordening (BRO). In het kader van dit overleg zijn tevens reacties ontvangen.
Medio 2005 t/m 1 ^e kwartaal 2006	Door het fijnstofbesluit en onduidelijkheid over de komst van de Schoterbrug ligt het project Deli stil. Door bestuurlijke besluitvorming dd december 2005 over de komst van de Schoterbrug, kan het project Deli voldoen aan de eisen van het fijnstofbesluit.

Medio 2006 t/m medio 2007	De bodem van het gemeentelijke terreindeel op het Deliterrein gesaneerd. Deze sanering is inmiddels afgerond.
---------------------------	---

4 Financiën

Er is een akkoord tussen gemeente, Pré Wonen en de BAM over de te betalen grondprijs voor het gemeentelijk terreindeel. De grondprijs leidt tot een positief financieel resultaat in de grondexploitatie Deli.

Financieel resultaat bij medewerking twee grondeigenaren

Mochten de twee grondeigenaren toch medewerking verlenen aan het plan dan leidt dat waarschijnlijk tot een negatief financieel resultaat op de grondexploitatie Deli. Een exact bedrag is moeilijk in te schatten aangezien dit afhankelijk is van het wel/ niet optreden van risico's (zie paragraaf hieronder). Onbekend is verder:

- wat voor type woningen er op de grondgebieden van A & B gerealiseerd gaat worden;
- of de provincie het subsidiebedrag voor de bodemsanering wil verhogen.

5 Risicoparagraaf

Risico's bij planontwikkeling op het gemeentelijk terreindeel en het Shellterreindeel

De volgende risico's kunnen gaan spelen:

Er kunnen bezwaren komen bij de bouwaanvraag voor de laagbouw. Hierdoor zou realisatie van de woningen vóór 2009 in gevaar kunnen komen. Tevens kan het zijn dat het de marktpartijen niet of niet snel lukt om tot overeenstemming te komen over de ontwikkeling op het Shellterrein. Dit kan leiden tot vertraging of zelfs het niet realiseren van hoogbouw op het gemeentelijk terreindeel.

De woonkwaliteit van het Deliterrein kan niet helemaal optimaal worden doordat de grondgebieden van eigenaren A & B niet ontwikkeld worden.

Risico's bij planontwikkeling inclusief grondgebied twee eigenaren

Bij de medewerking van de grondeigenaren A en B kunnen de volgende risico's spelen: de verwervingskosten van de grond kunnen hoger uitvallen. Er dienen huurders uitgeplaatst te worden. Daarnaast zijn er risico's bij de bodemsanering op beide terreindelen. Onbekend is bijvoorbeeld of er asbest in de grond zit, hoe diep en breed de mate van verontreiniging is.

6 Participatie / communicatie

Over de planontwikkeling wordt gecommuniceerd naar bestuur, ontwikkelaars, WBO-noord, Klankbordgroep Deliterrein en omwonenden. Er is een communicatieplan opgesteld. Voor buurtbewoners en andere geïnteresseerden wordt er een Informatie-avond gehouden over het aangepaste SPVE.

7 Planning

Verkoopovereenkomst gemeentelijk terreindeel

Inmiddels is er een akkoord tussen gemeente en Pré Wonen over de grondprijs voor het gesaneerde gemeentelijke terreindeel. Het betreft hier een convenantlocatie. Een verkoopovereenkomst is in de maak en zal op korte termijn ter goedkeuring naar B&W toegestuurd worden.

De overeenkomst heeft betrekking op het gemeentelijk grondterrein en het Shellterrein. De grondterreinen van de twee grondeigenaren A en B vallen buiten de overeenkomst.

Bodemsanering resterende gronden voormalig gasfabriekenterreindelen

De sanering op het Shellterrein zal naar verwachting het 4^e kwartaal dit jaar starten.

Vanwege het ontbreken van een akkoord over de aankoop van de gronden van de twee andere grondeigenaren, zal daar waarschijnlijk niet gesaneerd kunnen worden. Dit betekent dat er een deel van de vervuiling van het voormalig gasfabriekenterrein op deze twee terreindelen achterblijft. Er zal daardoor ook geen Provinciale subsidie meer voor de sanering van deze terreindelen in de toekomst ingezet kunnen worden.

Wij stellen de raad voor:

1. akkoord te gaan met het aangepaste Stedenbouwkundige Programma van Eisen Deli

De secretaris

De burgemeester

Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

1. akkoord te gaan met het aangepaste Stedenbouwkundige Programma van Eisen
Deli

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

De griffier

De voorzitter