



Haarlem

Gemeente Haarlem • afdeling Ruimtelijk Beleid

Ontwikkelingsvisie Spaarnesprong

Visie op de ontwikkeling van de omgeving
Papentorenvest-Oudeweg-Oostvest-Harmenjansweg

ONTWERP

1 februari 2018



INHOUD

INLEIDING	4
Aanleiding	4
Doelstelling	4
Opzet	5
Werking	5
ONTWIKKELINGEN	7
HISTORIE	11
Binnenpoorts	11
Buitenpoorts	15
RUIMTELIJKE ANALYSE	17
Niveau Stad	17
Niveau gebied	17
Conclusie	19
INVENTARISATIE BELEID	21
Gedeelde ambities	28
Te concretiseren ambities	29
UITGANGSPUNTEN FUNCTIES	30
Funciemenging	30
Wonen	34
UITGANGSPUNTEN RUIMTELIJK	36
Bebouwing	36
Openbare Ruimte en Groen	36
Water	37
Verkeer en ontsluiting	39
Auto	40
Fiets	40
Voetganger	41
Openbaar vervoer	41
VERBEELDING UITGANGSPUNTEN	43
Uitgangspuntenkaart	43
Principe profielen	45
MOGELIJK EINDBEELD	47
Kaart	47
Binnenstadsmilieu	49
Singelmilieu	53
FASERING	59
DUURZAAMHEID	60
Duurzame stedenbouw	60
Duurzame nieuwbouw	60
Aardgasvrij en Energieneutraal	60
Hergebruik en Circulair bouwen	61
Klimaatbestendigheid	62
Duurzame grond- weg- en waterbouw	62
Ecologie	62

INLEIDING

Spaarnesprong

Onderliggende Ontwikkelingsvisie Spaarnesprong gaat over het gebied rondom de voormalige Koepelgevangenis aan de Papentorenvest. De grenzen van het gebied zijn globaal gedefinieerd tussen Spaarne, Oudeweg en het Nedtrainterrein. 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.

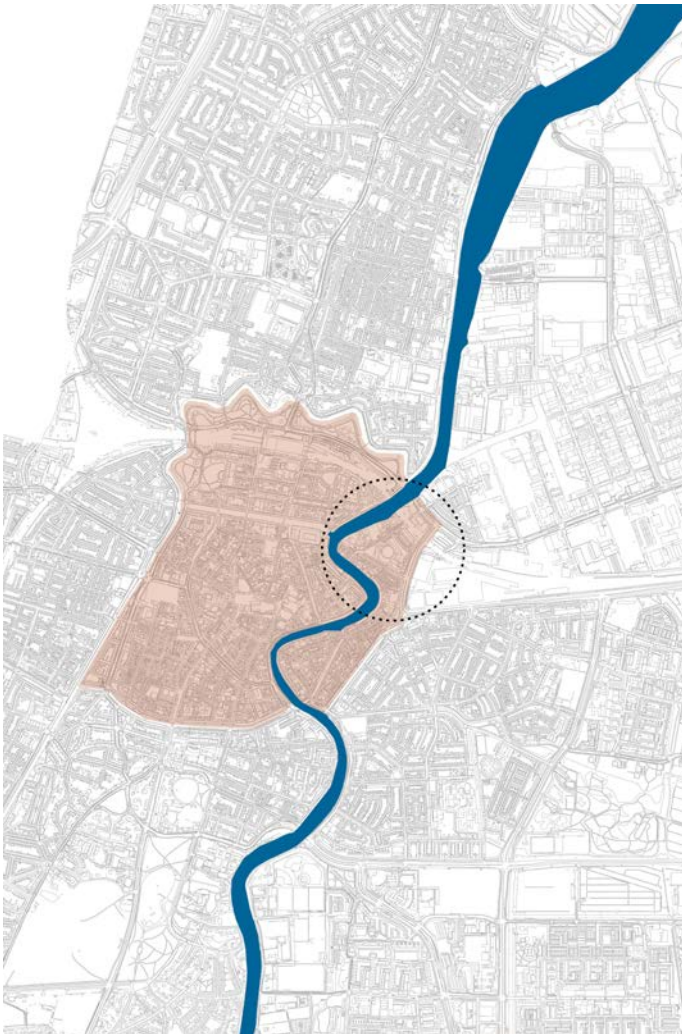
Aanleiding

In het gebied komen diverse bouwprojecten tot ontwikkeling op het moment van schrijven. Dat is het gevolg van de actuele economische conjunctuur en de druk op de Haarlemse woningmarkt. De projecten zijn verschillend van aard, initiatiefnemer, status en ontwikkelingssnelheid. De Koepelgevangenis is de grootste, maar het betreft ook de Drijfriemenfabriek, Fietsznfabriek, het Scheepmakerskwartier en meerdere locaties van Nedtrain. Daarnaast is er een aantal locaties dat nog wacht op een initiatief.

Het vergroten van het Haarlemse centrummilieu, “de Spaarnesprong”, is al jaren gemeentelijk beleid. In het gebied is ruimte voor centrumstedelijke functies en het toevoegen van woningen. Met de ontwikkeling hiervan kan Haarlem als een hoogwaardig woonmilieu met een cultureel klimaat verder worden versterkt. Dit beleid is onder andere vertaald in de ontwikkeling van het Scheepmakerskwartier.

Deze ambities verdienen actualisering en concretisering nu de ontwikkeling van de diverse kavels een grote vaart neemt.

De totstandkoming van de bebouwing is ook een kans om de ambities in de openbare ruimte dichtbij te brengen. Bovendien is afstemming in het ontwerp noodzakelijk. De autonome ontwikkelingen hangen niet automatisch onderling samen. Door een visie op de integrale ontwikkeling te maken wordt deze samenhang versterkt.



Spaarnesprong in Haarlem

INLEIDING

Doelstelling

Deze visie kent de volgende doelen:

- Op hoofdlijnen richting geven aan verdere ontwikkeling van het gebied door het formuleren van globale stedenbouwkundige richtlijnen.
- Actualiseren en concretiseren van de eerder vastgestelde ambities aangaande de openbare ruimte en bebouwing. Keuzes maken waar nodig.
- Ruimtelijke samenhang creëren tussen de projecten (waaronder de Koepelgevangenissen) en de openbare ruimte.
- Overzicht verschaffen van de kansen die er liggen als projecten samenwerken. Kansen om 'werk met werk' te maken (parkeren, water- en groencompensatie)
- Toetsingskader bieden voor de diverse openbare ruimte plannen en bouwplannen
- Basis voor onderzoek naar de kosten en baten van de ambities,
- Kader vormen voor de samenwerking tussen de partijen en de gemeente,
- Motivatie vormen voor de toekomstige bestemmingsplannen of omgevingsplannen.

Opzet

Het uitgangspunt is dat deze visie zo min mogelijk nieuw beleid maakt. Er ligt een behoorlijk aantal beleidsdocumenten die invulling kunnen geven aan de visie. Een groot aantal beleidsvisies overlapt elkaar juist in dit deel van de stad. De opgave bestaat er voornamelijk in dit beleid te inventariseren en daaruit de consensus en de dilemma's ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied te distilleren. Een aantal ambities worden concreter gemaakt. Daarmee wordt een stap vooruit gezet ten opzichte van de beleidsvisies.

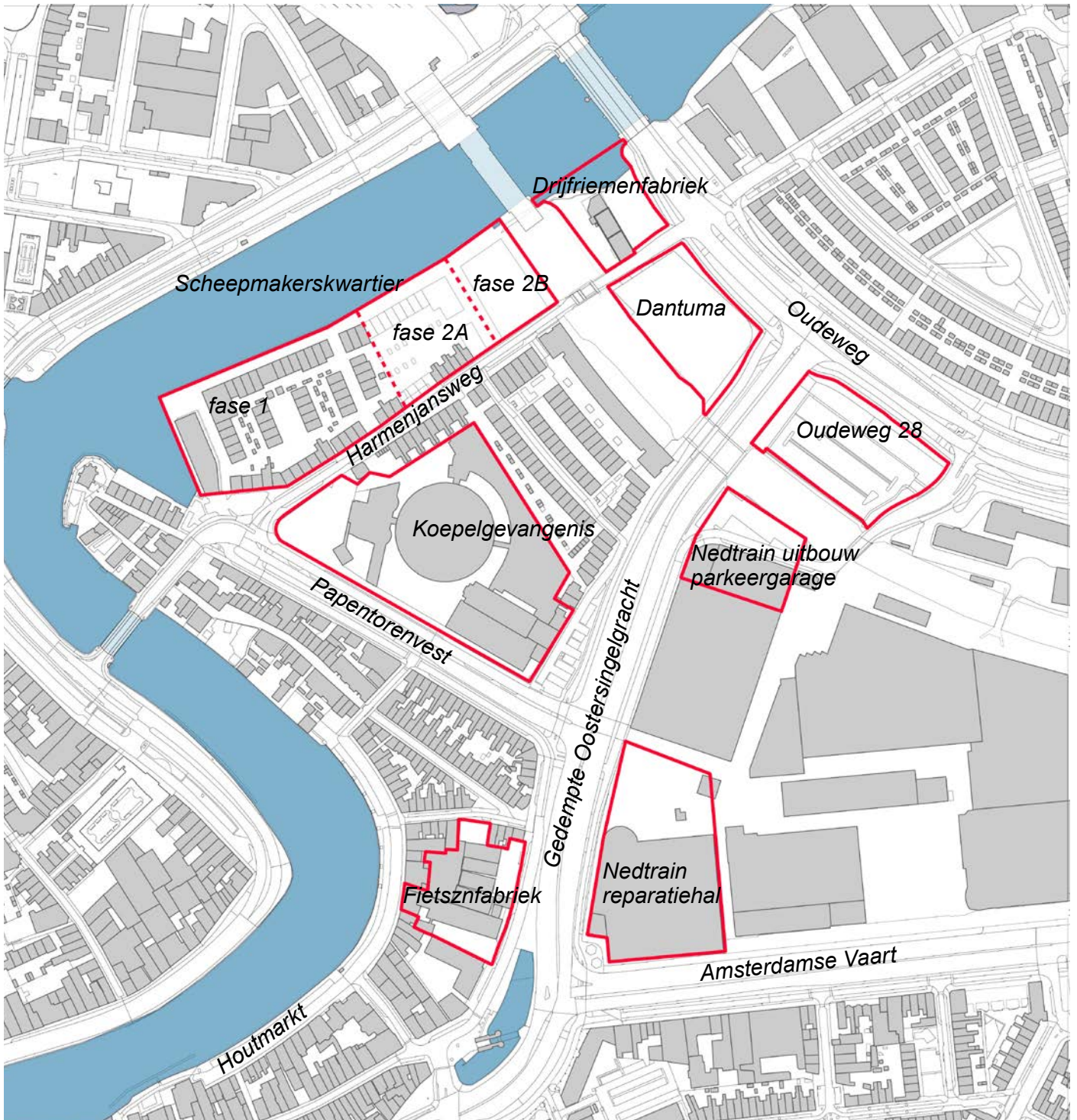
De kern van dit visiedocument wordt daarom ook gevormd door de inventarisatie van het beleid en de conclusies die daaruit worden getrokken. Dit wordt ondersteund door een ruimtelijke en historische analyse van het gebied. Deze geeft handvaten in de keuzes die gemaakt worden in diverse ambities. De keuzes worden thematisch belicht en vertaald in een uitgangspuntenkaart. Dat is het kader voor de sturing van de verdere ontwikkeling in het gebied. Om een indruk te geven van hoe het kan worden wordt een mogelijk eindbeeld geschetst met kaarten, massastudies en sfeerbeelden.

Werking

Bij het ontwerp van toekomstige openbare ruimte plannen, bouwplannen en bestemmingsplannen in het gebied dient deze visie als startpunt. Het geeft richting op hoofdlijnen. Op detailniveau is er flexibiliteit voor het daaropvolgende ontwerp. Simpel gezegd: op punten waar de visie abstract is, is er meer flexibiliteit dan op punten waar de visie gedetailleerd is.

Zo geeft de visie richting aan de diverse ontwikkelingen (bouwgronden en openbare ruimte). Deze behouden wel hun eigen dynamiek. Recent opgestelde ruimtelijke kaders die specifiek zijn gemaakt voor bepaalde locaties blijven leidend. Ze zijn wederzijds afgestemd met deze visie.

Belangrijk is te beseffen dat deze visie geen uitvoeringsprogramma is waarin de beslissing wordt genomen om de verschillende interventies op korte termijn uit te voeren. De termijn waarop de diverse ambities gerealiseerd worden is grotendeels nog te bepalen. Daar doet deze visie geen uitspraak over. Daarom wordt er voorstel gedaan voor een faseringsstrategie.



Ontwikkellocaties in het plangebied

ONTWIKKELINGEN

Koepelgevangenis

De gemeente hecht grote waarde aan het vinden van een bijzondere invulling de voormalige Koepelgevangenis. Er wordt gezocht naar een grootschalige publieke maatschappelijke bestemming zoals een academisch onderwijsfunctie. Aan het ontwerp van het terrein wordt op het moment van schrijven gewerkt. De nieuwe invulling van het Koepelcomplex kan met een onderscheidend programma een vliegwiel vormen waarvan de invloed verder reikt dan alleen de directe omgeving. Door het terrein op strategische plekken te openen wordt het als verblijfsgebied en doorgangsgebied onderdeel van de buurt. Zonder het karakter van stoer, indrukwekkend bolwerk te kort te doen, kan het gebied uitnodigend en aantrekkelijk worden. Verbetering van de verblijfskwaliteit in de directe omgeving van het Koepelcomplex dient hand in hand te gaan met de ontwikkeling van het terrein op zich.

In samenwerking met het Rijk is een Ambitie-document Herontwikkeling Koepelgevangenis (2016) opgesteld met aantal kernkwaliteiten voor het complex van de Koepel gedefinieerd. Bij transformatie en het toevoegen van nieuwe bebouwing dienen deze kwaliteiten te worden gerespecteerd.

- Icoonwaarde: het silhouet
- Stedenbouwkundige waarde: het assenstelsel, voorplein en de compositie van ruimtes en gebouwen
- Belevingswaarde: kathedrale effect
- Architectonische waarde: zorgvuldige detaillering
- Emotionele waarde: archief aan herinneringen

Scheepmakerskwartier

In de eerste fase van het Scheepmakerskwartier zijn ca. 70 woningen (grond-gebonden en appartementen) gerealiseerd conform het masterplan Scheepmakerskwartier uit 2011 in opdracht van De Key/Principaal. De tweede fase bestaat uit 28 woningen (grondgebonden en appartementen) in een gesloten bouwblok. Het is grotendeels ontworpen conform het masterplan. Het parkeren wordt inpandig opgelost. De laatste fase van het Scheepmakerskwartier bestaat uit een compact appartementengebouw van 55 woningen in verschillende bouwhoogtes (5-8 lagen). Er wordt een hoge dichtheid gecreëerd in een geluidsrijke context (spoorweglawaai). Daarbij wordt het parkeren inpandig opgelost. Er is een uitgebreid participatietraject met bewoners gevolgd. Dat heeft geleid tot meerdere aanpassingen van het ontwerp.

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 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.

Dantuma

Voor de invulling van het particuliere terrein met woningen is de planvorming gestart. Er wordt gedacht aan woningbouw in de vorm van appartementen. De opgave voor Dantuma is complex vanwege de omgeving; het wordt omringd door geluidsproducerende infrastructuur. Daarnaast moet er rekening gehouden worden met diverse ambities in de directe omgeving.

Oudeweg 28

Het terrein tussen het spoor en de Oudeweg is gemeentelijk eigendom dat sinds jaren door de NS gebruikt wordt als parkeerterrein. Deze locatie kan ontwikkeld worden wanneer Nedtrain zijn parkeercapaciteit op eigen terrein heeft ondergebracht. De ontwikkeling van deze kavel vormt de sluitpost van alle ontwikkelingen in het gebied. Voor deze locatie geldt hetzelfde als voor het Dantuma-terrein: ook hier zijn omgevingsfactoren sterk bepalend voor de locatie.



Koepel en Papentorenvest



Fietsznfabriek



Drijfriemenfabriek



Fietsznfabriek



Nedtrain reparatiehal

ONTWIKKELINGEN

Nedtrain

(reparatiehal en uitbouw parkeergarage)

Het betreft de bestaande reparatiehal in de uiterste zuidwesthoek van het Nedtrain terrein in eigendom van NS Vastgoed. De reparatiehal wordt vergroot aan de noordzijde en aan de zuidzijde gestript en gerenoveerd. Daarnaast worden plannen gemaakt voor een gebouwde parkeervoorziening voor 250 parkeerplaatsen aan de noordzijde van het complex, ter plaatse van het huidige gebouw. Hierbij bestaat de mogelijkheid om de parkeergarage uit te breiden met capaciteit voor openbare plekken en/of plekken voor bewoners om de parkeerdruk in het gebied te verlichten.

Fietsfabriek

De opgave is het ontwikkelen en herstellen van het bouwblok tussen Houtmarkt en Oostvest door middel van nieuwbouw en restauratie. Hiervoor wordt een SpvE opgesteld dat inzet op een gemengd binnenstedelijk woon- en werkmilieu. Qua inrichting, programmering en bebouwing wordt aansluiting gezocht bij de kwaliteiten en potenties van de omgeving. In het nieuwe complex zelf kan een compact woonmilieu worden gerealiseerd. Uitgangspunten zijn onder meer:

- Aan de zijde van de Oostvest wordt een aantrekkelijk en gevarieerd aanzicht gerealiseerd.
- Historische structuren, stegen en verkaveling grotendeels herstellen
- Behoud van het voormalige drukkerijgebouw.

Amsterdamse Vaart

Door het omleggen van de hoofdroute naar de Oudeweg kon de Amsterdamse Vaart afgewaarderd en geherprofileerd worden. Conform Gebiedsvisie Oostradiaal wordt in de definitieve situatie een grachtenprofiel gerealiseerd met aan weerszijden bebouwing. Inmiddels heeft het een tijdelijk inrichting gekregen. De wegvakken liggen aan de noordzijde, terwijl aan de zuidzijde groen-, sport- en speelvoorzieningen zijn aangebracht.

Openbare Ruimte

Door de afwaardering van de Amsterdamse vaart kan ook de Oostvest/Gedempte Oostersingelgracht heringericht worden. Er komt hier daardoor veel ruimte vrij. De opgave in het algemeen gaat over het programmeren van de openbare ruimte. De ambities ten aanzien van de openbare ruimte in het gebied zijn o.a.:

- Afwaardering autoverkeer Amsterdamse Vaart en Gedempte Oostersingelgracht
- Terugbrengen grachten in de Amsterdamse Vaart, Papentorenvest en Gedempte Oostersingelgracht
- Vergroening
- Opwaardering inrichtingsniveau openbare ruimte
- De aanleg van een recreatieve loop- of fietsroute langs het Spaarne inclusief doorgangen naar het Drosteterrein
- Het faciliteren van een recreatieve vaarroute door middel van afmeermogelijkheden
- De aanleg van een snel-fietsverbinding tussen Haarlem en Amsterdam

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:

Concreet gaat het dan om:

- Watercompensatie: De toename van verhard oppervlak door bebouwing en terreininrichting dient conform de Watertoets gecompenseerd worden door aanleg van oppervlaktewater. Dit is binnen de meeste kavels moeilijk, maar kan wel ruimschoots plaatsvinden in de openbare ruimte van het gehele gebied.
- Groen en bomen: Bestaande bomen in de openbare ruimte worden zoveel mogelijk behouden. Kap van bomen ten bate van bebouwing op ontwikkelingslocaties kan nodig zijn. Dit dient eveneens gecompenseerd te worden op het eigen terrein of elders. Dit kan middels extra aanplant in de openbare ruimte, bijvoorbeeld bij de herinrichting en vergroening van de Gedempte Oostersingelgracht. Daardoor worden ontwikkelingen op de kavels zelf minder belemmerd.
- 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.
- Inrichting openbare ruimte: Delen van de openbare ruimte die aansluiten op één of meer van de ontwikkelingsprojecten, zoals de Harmenjansweg, zijn gebaat bij onderlinge afstemming en een richtinggevend kader.



De Papentorenvest gezien naar het oosten met de Papentoren op de hoek met Oostvest, getekend door J.W. Boogaard, 1866



De Oostvest met Amsterdamse Poort, getekend door H. Spilman, 1760

HISTORIE

“Binnenpoorts”

Binnen de grenzen van het gebied zijn twee duidelijk verschillende delen te herkennen: het gedeelte binnen de vroegere stadsommuring en het gedeelte daarbuiten. De grens wordt gevormd door de huidige Papentorenvest en de Gedempte Oostersingelgracht. Het zuidwestelijke deel is in de 2e helft van de 14de-begin 15de eeuw ontstaan. In het begin van de 14de eeuw had zich op de oostelijke oever van het Spaarne een nieuwe gemeenschap ontwikkeld die door een burgwal van het platteland was afgesloten. Het was via twee bruggen met de oude stad verbonden: de Catharijnebrug in het noorden (tussen de Zanderstoren en de Goede Vrouwetoren, de latere molen de Adriaan) en de St. Nicolaasbrug tussen Houtmarkt en Koudenhorn.

Het nieuwe stadsdeel werd omgeven door een dubbele muur met muurtorens, stadspoorten en een brede gracht. Het kende vijf torens in het noordelijke deel en een toren in het oostelijke deel. Vanaf het Spaarne tot aan de nog altijd bestaande Amsterdamse poort (toen nog Spaarnwouderpoort genoemd omdat de route naar Amsterdam via Spaarnwoude liep) stonden om de circa 80 meter zware muurtorens. De muur vormde een duidelijke grens/barriere met het omringende platteland. In de muur zaten, afgezien van de Spaarnwouderpoort, geen doorgangen of poorten. De voor de muren gelegen gracht was een vestgracht en geen stadsgracht (met kades), zoals bijvoorbeeld de Nieuwe Gracht.

De Amsterdamse poort werd gerealiseerd omstreeks 1355 en uitgebreid aan het eind van de 15de eeuw. De ‘stadsbuitengracht’ kende oorspronkelijk alleen een brug bij de Amsterdamse Poort. Dit heeft eeuwenlang gefunctioneerd als enige entree aan de oostzijde van de stad.

De structuur binnen de vroege ommuring is grotendeels door de rivier, de dijk en de stadsmuur, bepaald. Haaks daarop stonden de straten en steegjes. De huizen werden gebouwd met de noklijn haaks op de rooilijn. Oorspronkelijk bleef de bebouwing aan de Scheepmakersdijk beperkt tot één kant, de landzijde. Het stond zo parallel aan de bebouwing aan de Papentorenvest. De overkant, de Spaarneoever, was vanouds ingericht voor bedrijvigheid, waar scheepswerven de overhand hadden, maar met het verdwijnen van de scheepswerven ontstond hier ook permanente bebouwing, die tot in de 21ste eeuw een ongeregelmatig beeld vertoonde. Vooral in de laatste decennia is er bebouwing gerealiseerd die geen of weinig rekening hield met de historisch bepaalde hoofdstructuur.

Toen in 1957 de route van de Oudeweg werd omgebogen naar de nieuwe verkeersbrug over het Spaarne naar de Prinsenbrug, kwam er een drastisch einde aan de betekenis van de Amsterdamse Poort als oostelijke toegang tot de stad. De poort werd daarmee een geïsoleerd element uit de middeleeuwse geschiedenis.

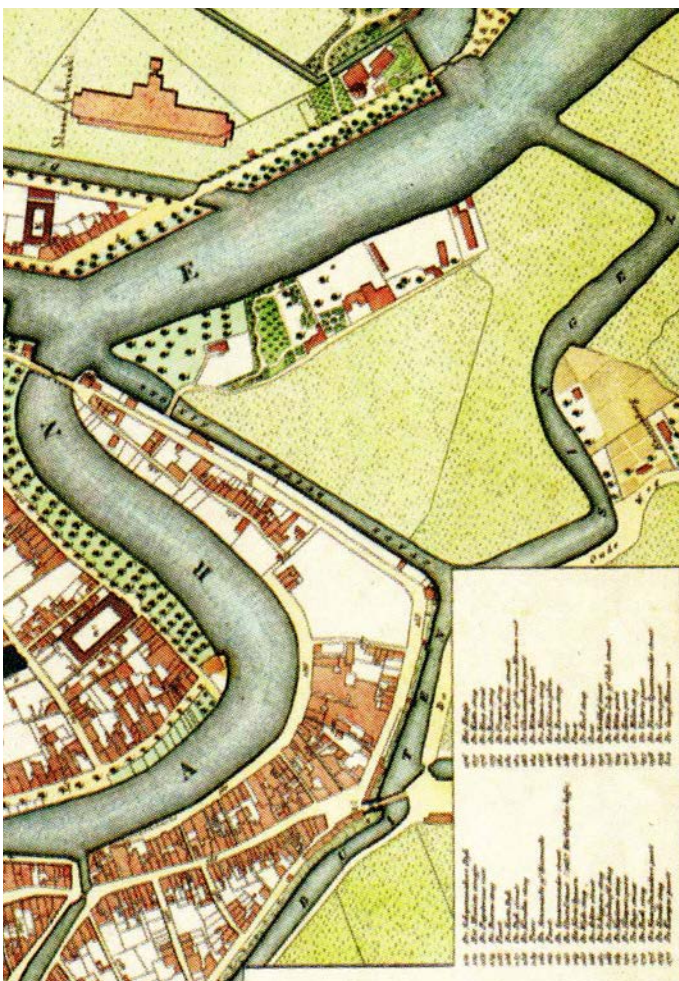


1560 kaart door Jacob van Deventer,
(Plus projectie huidige bebouwing)

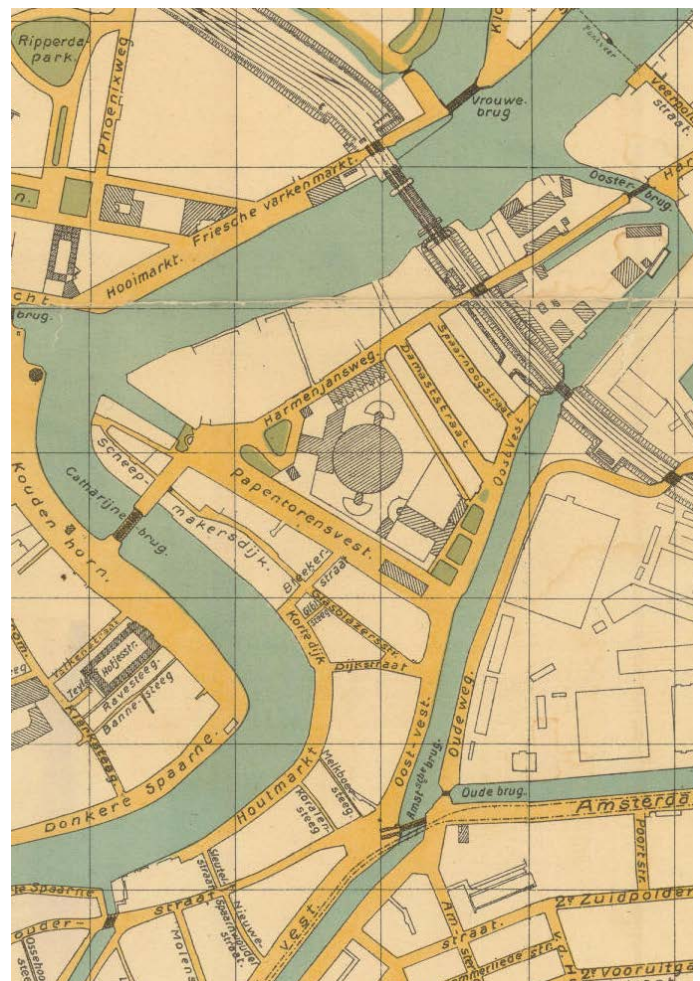


1646 stadsplattegrond

HISTORIE



1822 kaart door Nautz



1920 stadsplattegrond



Gashouders Oudeweg 1942



Papentorenvest 1949



Bebouwing "Dantuma" 1962



Oostersingelgracht 1968



demping Oostvest 1972 (boven en beneden)



HISTORIE

“Buitenpoorts”

Het noordelijke deel van het huidige plan-gebied was lange tijd vanuit de stad niet rechtstreeks bereikbaar behalve over water of via de Spaarnwouderpoort. Nabij de Spaarnwouderpoort lag ook het vertrek- en aankomstpunt voor de trekschuiten naar en van Amsterdam over de in 1632 aangelegde Amsterdamsevaart.

In het laatste kwart van de 17de eeuw wordt de stad aan de noordzijde uitgebreid met een nieuw stadsdeel met bastions: de Nieuwstad. Ook aan de oostzijde van het Spaarne, ten noorden van de oude stad, worden twee bolwerken aangelegd. Het gebied binnen de bolwerken blijft onbebouwd, afgezien van een strook langs het Spaarne (ten westen van de Harmenjansweg) waar vooral scheepstimmerwerven zitten. Nieuw zijn de bolwerken met grachten die het Harmenjansveld omsluiten.

Aan het eind van de 17de eeuw verscheen er op de oever van het Spaarne van het Harmenjansveld enige bedrijvigheid met o.a. scheepswerven en erven e.d. Deze ontwikkeling introduceerde wederom de structuur haaks op het Spaarne. Achter die terreinen langs werd een weg of pad gesitueerd dat in noordelijke richting doodliep. Met een smalle brug over de Papentorensingel sloot de Harmenjansweg aan op de Papentorenvest. Pas toen in 1901 de nieuwe Catharijnebrug werd gebouwd ging de Harmenjansweg de Scheepmakersdijk kruisen en kon hij aansluiten op de nieuwe brug.

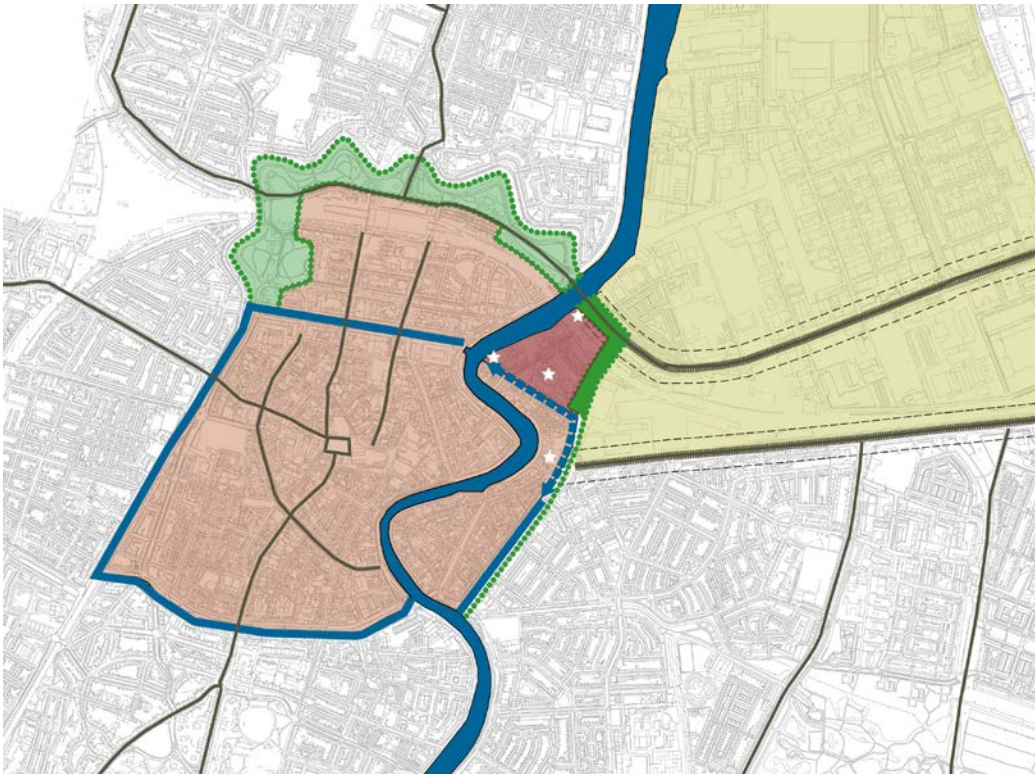
Feitelijk blijft deze situatie tot aan het eerste kwart van de 19e eeuw vrijwel onveranderd. Wel zijn de bolwerken in de loop der tijd vergraven/ uitgevlakt. Op de kaart van Nautz uit 1822 is duidelijk te zien dat zij geen strak profiel meer hebben. In 1836 werden het voormalige noordelijke bolwerk en een deel van de aangrenzende voormalige wallen in gebruik genomen bij de stadsreinigingsdienst als vuilverzamel punt. Daartoe werd o.a. op het noordelijke bolwerk een insteekhaven aangelegd, werd er bij de Papentoren een nieuwe brug over de Papentorenvest en van daaruit naar de belten een weg dwars over het Harmenjansveld aangelegd.

De Oudeweg bleef bij die uitbreiding met bolwerken buiten de nieuwe uitleg. Het tracé hiervan liep oorspronkelijk heel anders. Van het oostelijke deel van de Oudeweg, via de Papentoren van de stadsommuring en de Oostvest kwam hij uiteindelijk bij de Amsterdamse poort uit. De Prinsenbrug, kwam pas in 1957 tot stand. Het tracé van de Oudeweg zou hiervoor worden omgebogen om op de brug aan te sluiten. Inmiddels waren de oorspronkelijke vestinggrachten in het begin van de 20ste eeuw gedempt en is de structuur van de bolwerken om het Harmenjansveld niet meer afleesbaar.

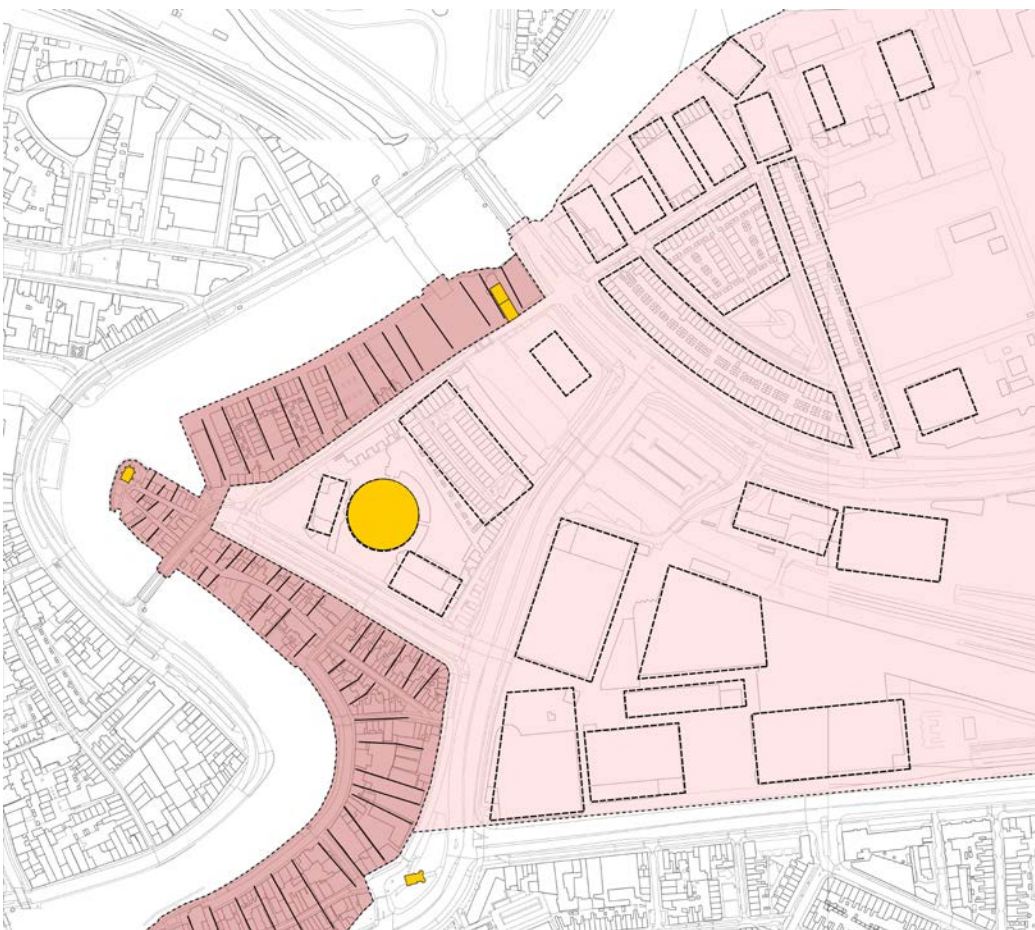
In de 19e eeuw is hier ook grootschalige industriële bebouwing neergezet, zoals de gashouders en de spoorwerkplaatsen. Doordat het gebied begrensd werd door wegen en het spoor ontstonden sterke barrières met aangrenzende gebieden.

De meest ingrijpende structuurwijziging volgt met de aanleg van de spoorlijn Haarlem – Amsterdam. In de tweede helft van de 19e eeuw wordt dwars door het terrein een spoorlijn aangelegd, die daarmee het voormalige noordelijke bolwerk van de rest van het in de 17e eeuw aangelegde ‘stadsdeel’ afsneed. Aan het begin van de 20e eeuw verdwijnt het voormalige oostelijke bolwerk definitief. De Oostersingel wordt rechtgetrokken (tussen de Papentoren en de zuidoosthoek van het voormalige noordelijke bolwerk). Het oostelijke deel van dit voormalige bolwerk wordt door de spoorwerkplaats in gebruik genomen.

In het ‘buitenpoortse’ deel werd in de loop van Het gebied oostelijk van de Harmenjansweg zou onbebouwd blijven tot in 1894 het gevangeniscomplex werd gerealiseerd. Dit complex nam met zijn bijgebouwen het merendeel van dit grote terrein in beslag. Rond 1920 werden er ook woningen gesitueerd aan de Oostvest. De laatste nieuwbouw (2005) werd gerealiseerd in de Damaststraat en Spaarnoostraat aansluitend op de Harmenjansweg, de Oostvest, het gevangeniscomplex en de spoordijk.



Niveau stad: te voltooien binnenstad



Niveau wijk: contrast in schaal en structuur

RUIMTELIJKE ANALYSE

Niveau Stad

Op het niveau van de stad is te zien dat het centrum in een aantal opzichten nog te “voltooien” is

De noordzijde van de binnenstad wordt bekroond met de groene structuren van de voormalige bolwerken. Hoewel ze door verschillende buurten lopen en telkens een andere ruimtelijk inrichting en functie hebben, is het een herkenbaar element in de stad. Ze vormen bovendien een nodige onderbreking van de verder sterk versteende stad. Deze groene kroon op de binnenstad kan vervolmaakt worden door deze structuur zo veel mogelijk door te trekken naar de Oudeweg en Gedempte Oostersingelgracht. Daarmee wordt het ook verbonden met de groenstructuur van de Herensingel.

De waterring om het middeleeuwse gedeelte van de binnenstad is onderbroken door de demping van de Papentorenvest en Oostersingelgracht. Het herstellen van noord-oostelijke schakel tussen de Nieuwe Gracht en Herensingel heeft een betekenis op het schaalniveau van de stad. Het terugbrengen van deze grachten maakt de historische rand in zijn geheel weer beleefbaar.

Op structuur niveau biedt het doortrekken van groen en het water een ruimtelijk-historisch kader. Daarbinnen vindt de Spaarnesprong plaats. Zoals de Nieuwstad (de Stationsbuurt), aan de andere zijde van het Spaarne, zich verhoudt tot de het middeleeuwse deel van het centrum, zo kunnen de gebieden ten noorden en zuiden van de Papentorenvest zich ook tot elkaar verhouden. Dat inzicht is ook gebruikt in recente plannen. In die gedachte is het Scheepmakerskwartier ook opgezet als een nieuw stuk binnenstad met de bijbehorende stedenbouwkundige structuur: kleinschalige verkaveling, haaks op het Spaarne, pandsgewijze bebouwing.

In functionele zin ligt het gebied op een driesprong. Tussen de binnenstad met de bijbehorende centrumstedelijke functies, het monofunctionele werkgebied Waarderpolder en de Haarlem Oost dat overwegend woongebied is. De werk- en woonfunctie zijn goed vertegenwoordigd in het gebied. Centrumfuncties zoals horeca en cultuur blijven nog achter.

De lange lijnen die de stad inlopen vanuit het oosten, de Amsterdamsevaart en de Oudeweg, kennen een eigen karakter en met een eigen opgave. Ze eindigen in de huidige situatie op de binnenstadsring. Dat betekent dat het gebied een belangrijke entreefunctie heeft, niet alleen in verkeerskundig opzicht maar ook als identiteitsdrager van de stad.

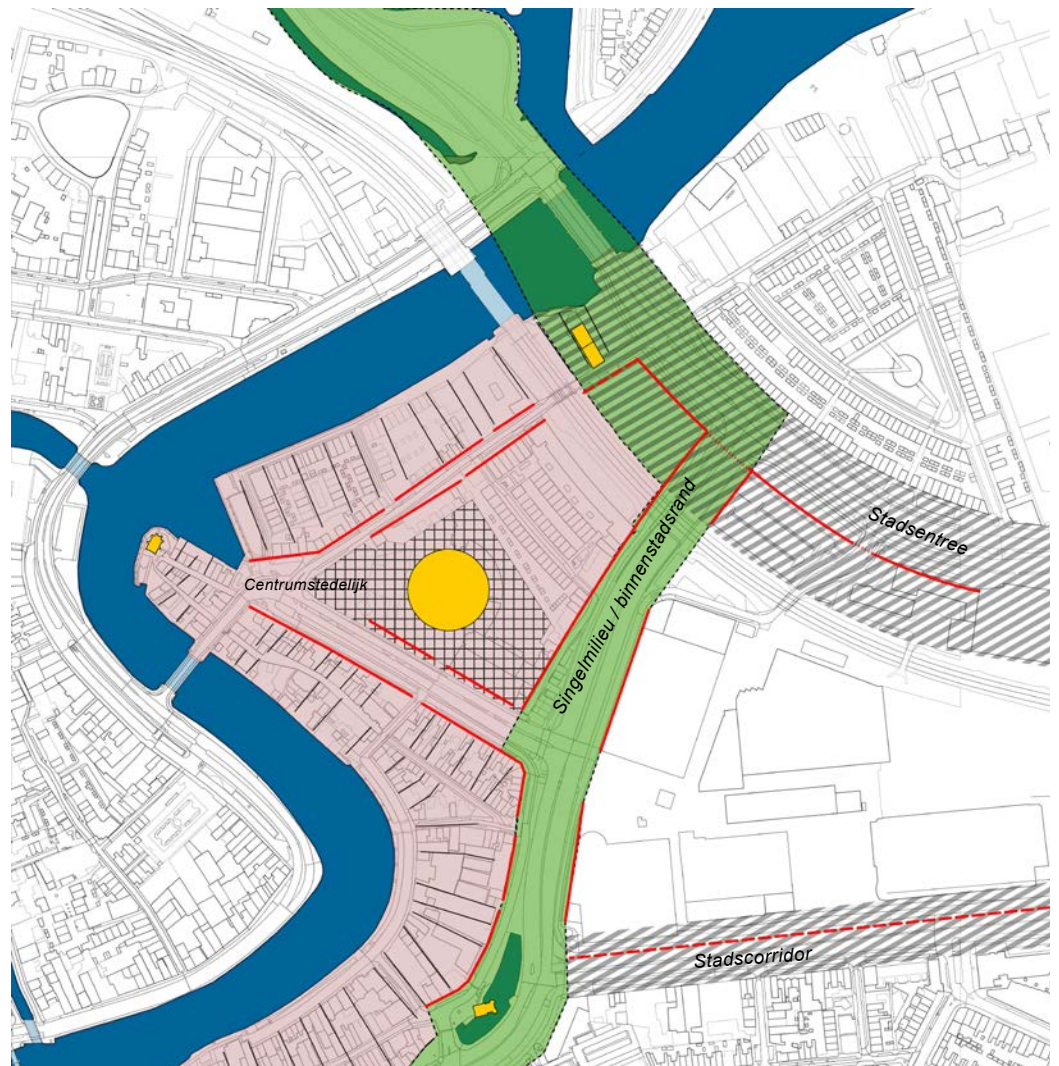
Niveau gebied

Zoals uit de historische analyse blijkt heeft het oude, ‘binnenpoortse’ deel een kleinschalige en fijnmazige stedenbouwkundige structuur. De Spaarneoeverstrook van de Harmenjansweg die weliswaar buiten de stadspoorten lag, kent de eveneens een kleinschalige. De nieuwe bebouwing, zoals in het Scheepmakerskwartier, gebruikt deze historische waarden. Daarbij gaat het niet alleen om de oriëntatie en rooijlijnen maar ook om de kleinschalige perceelbreedte en dakrichting. In het geval van het Scheepmakerskwartier heeft dat tot een compacte manier van bouwen geleid.

De stedenbouwkundige structuur van het ‘buitenpoortse’ deel van plangebied wordt in belangrijke mate bepaald door de aanwezige spoor- en weginfrastructuur en grootschalige industriële bebouwing. Zeer dominant in het plangebied is de lege ruimte die het dempen van de stadsbuitengrachten heeft opgeleverd. De hoofdstructuur is onduidelijk geworden. De verschillen in schaal van de bebouwing versterken dat onbestemde beeld. Eén van de belangrijkste monumenten van Haarlem, de Amsterdamse Poort, is daarvoor vervreemd van zijn context.

Kijkend naar de huidige stedenbouwkundige structuur is er dus in het plangebied een tweedeling:

- Een fijnmazige structuur van de buurten langs het Spaarne (het oorspronkelijk ommurde stadsgedeelte, en de zone tussen de Harmenjansweg en het Spaarne) met hun oriëntatie op de rivier
- De grootsschalige en ongerichte structuur van de overige delen, met grote bebouwing en wijde openbare ruimtes



Stedelijke sferen

RUIMTELIJKE ANALYSE

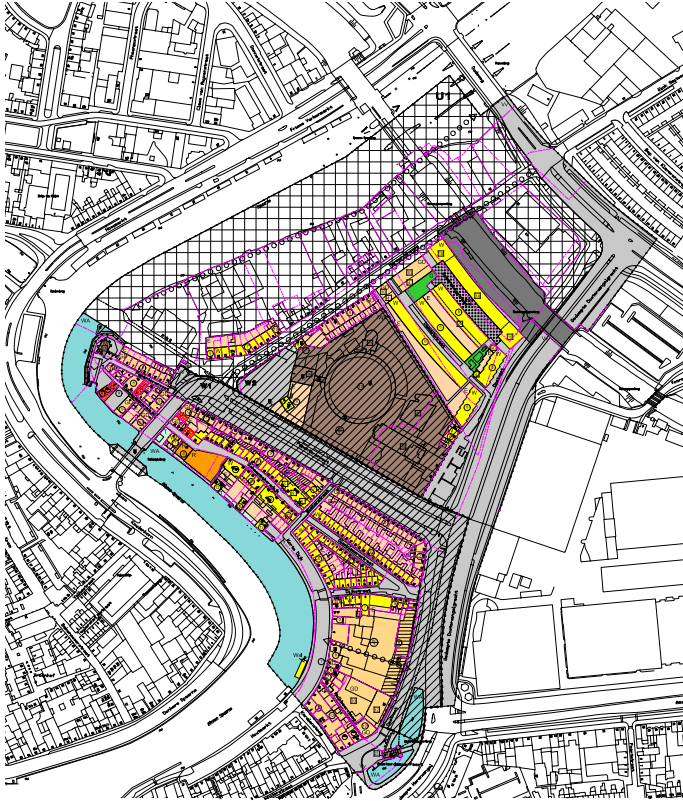
Conclusie

Vanuit de historische en ruimtelijke analyse is te verklaren waarom het gebied weinig samenhangend overkomt: het ligt in verschillende stedelijke sferen, de openbare ruimtes hebben geen verbindende maar eerder scheidende werking. De bebouwing varieert sterk in schaal en aard.

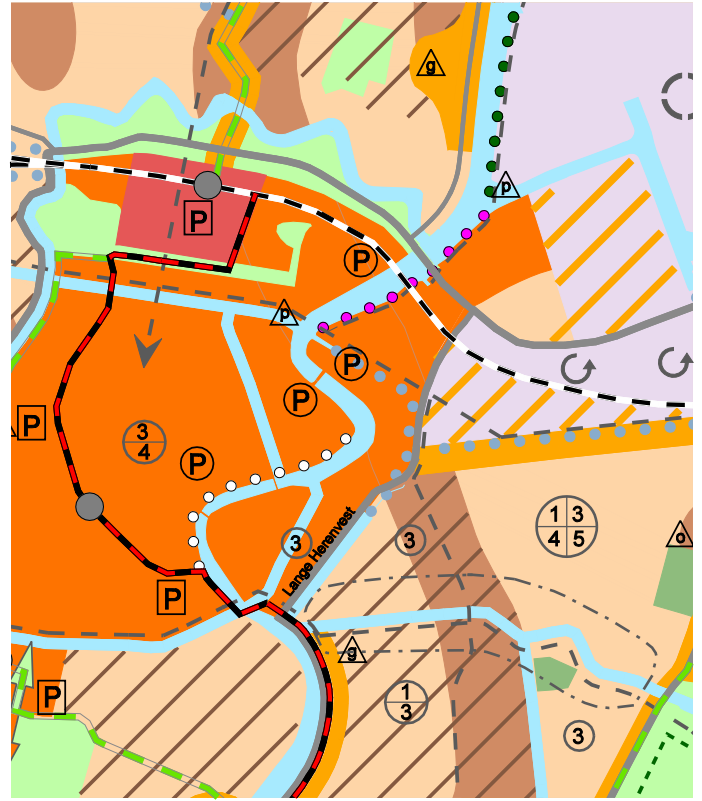
De historie en de ligging geven echter ook handreikingen om het gebied in grotere samenhang te ontwikkelen.

Het gebied kan versterkt worden door, vanuit de huidige situatie en vanuit historie, stedelijke sferen te definiëren en deze vervolgens expliciet te maken middels de inrichting openbare ruimte. De nieuwe bebouwing dient eveneens aan te sluiten bij de betreffende sfeer.

- Centrumstedelijke sfeer: Het grootste deel van het gebied is onderdeel van het beschermd stadsgezicht en/of heeft de potentie om onderdeel te zijn van centrumstedelijk gebied, qua functie. Nieuwe bebouwing zal moeten bijdragen aan versterking van het fijnmazige stelsel. De openbare inrichting hoort aan te sluiten bij het hoogwaardige niveau van het centrum (HIOR centrum). De nieuwe bebouwing rondom Koepel zal een overgang vormen in schaal tussen de Koepel zelf en de kleinschalige bebouwing aan de Papentorenvest en Harmenjansweg.
- Singelmilieu: De Gedempte Oostersingel en de westzijde van Oudeweg zijn onderdeel van de stadsrand die ontstond bij het maken van de buitengrachten. Hier is het passend om de oude stadsrand weer voelbaar te maken door het maken van een Singelmilieu. Dat betekent dat er vooral ingezet wordt op hoogwaardige vergroening van het gebied waar mogelijk.
- Stadsentree: De Oudeweg krijgt steeds meer de functie van een stadsentree. Vanuit de historie en de huidige situatie is kloeke en iconische bebouwing gepast. Ook hoogbouw behoort daarom tot de mogelijkheden. De samenhang zal echter versterkt moeten worden door o.a. de rooilijnen vast te stellen. Deze sfeer overlapt met het singelmilieu. Er zal dus gezocht worden naar een combinatie van verdichting en vergroening.
- Stadscorridor: De Amsterdamsevaart verliest zijn functie als stadsentree maar blijft een binnenstedelijke corridor. Daarin zal een aangenaam verblijfsgebied gerealiseerd moeten worden door het maken van water en/of groen, en door aan twee zijden actieve gevels te hebben.



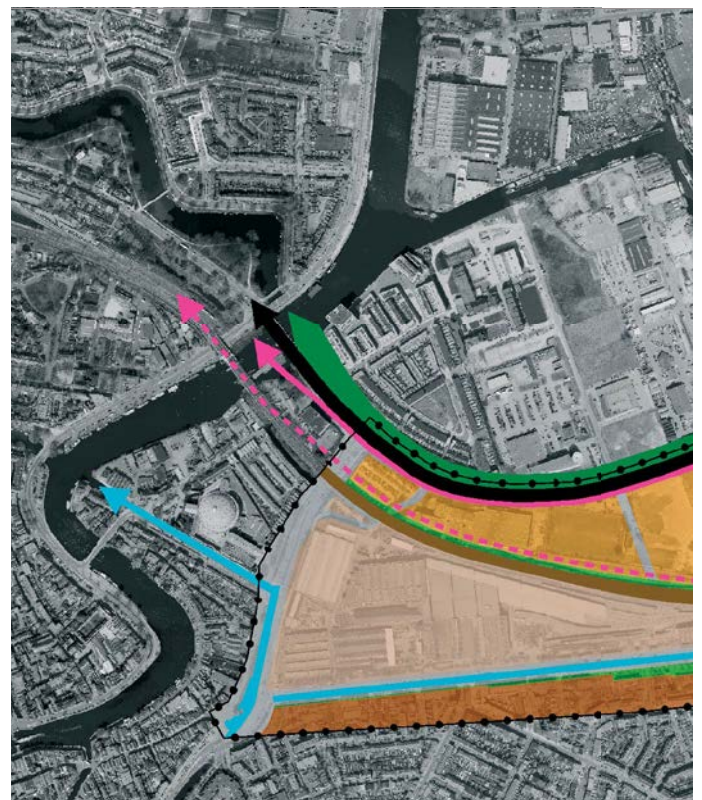
Bestemmingsplan Papentorenvest (2011)



Structuurplan (2005)



Masterplan Spoorzone (2004)



Gebiedsvisie Oostradiaal (2010)

INVENTARISATIE BELEID

Deze paragraaf bevat een beschrijving van het gebiedsgerichte beleid. In deze paragraaf wordt dit beleid geïnventariseerd. Daaruit worden de gemeenschappelijke delers en de dilemma's ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in beeld gebracht.

De conclusie bevat een uitspraak over: welke beleidsvisies gedeeld worden, waarin nog keuzes te maken zijn en wat nog concretisering behoeft.

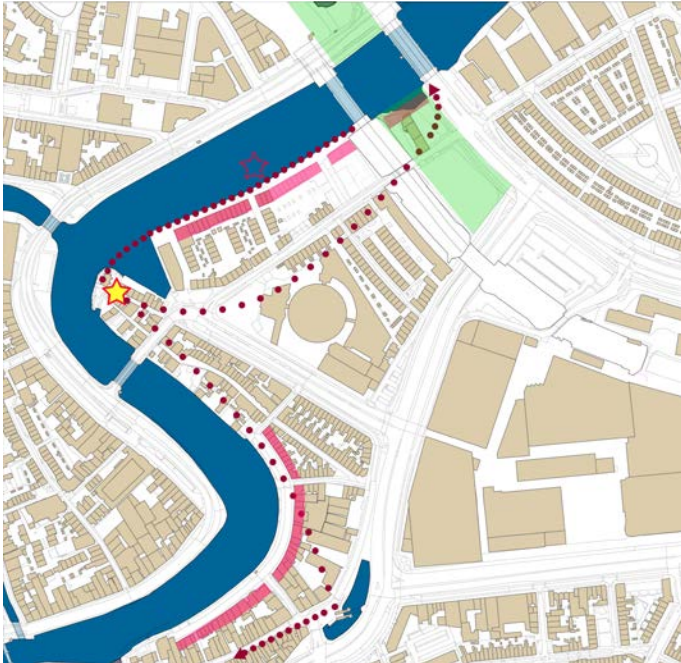
De onderstaande vastgestelde beleidsstukken en – visies zijn geïnventariseerd, aangevuld met de visie van de Wijkraad Scheepmakersdijk en de Structuurvisie Openbare Ruimte die op het moment van schrijven in ontwerp is.

- Spaarneplan (2000)
- Masterplan Spoorzone Oost (2000)
- Handboek O.R. Spoorzone Oost (2003)
- Masterplan Spoorzone (2004)
- Structuurplan (2005)
- SPvE Oostvest (2006)
- Masterplan Scheepsmakerskwartier (2011)
- Gebiedsvisie Oostradiaal (2010)
- Bestemmingsplan Papentorenvest (2008)
- Ontwikkelstrategie Haarlem Oost (2014)
- Structuurvisie Openbare Ruimte (beleid in ontwerp, 2016)
- Nota Ruimtelijke Kwaliteit (2012)
- Wijkvisie 2030 -Wijkraad Scheepmakersdijk (geen gemeentelijk beleid, 2013)
- Diverse stedenbouwkundige kaders en onderzoeken die recentelijk of in het verleden zijn opgesteld.

De tekeningen op volgende pagina's zijn ten bate van de leesbaarheid geuniformiseerd en vereenvoudigd.

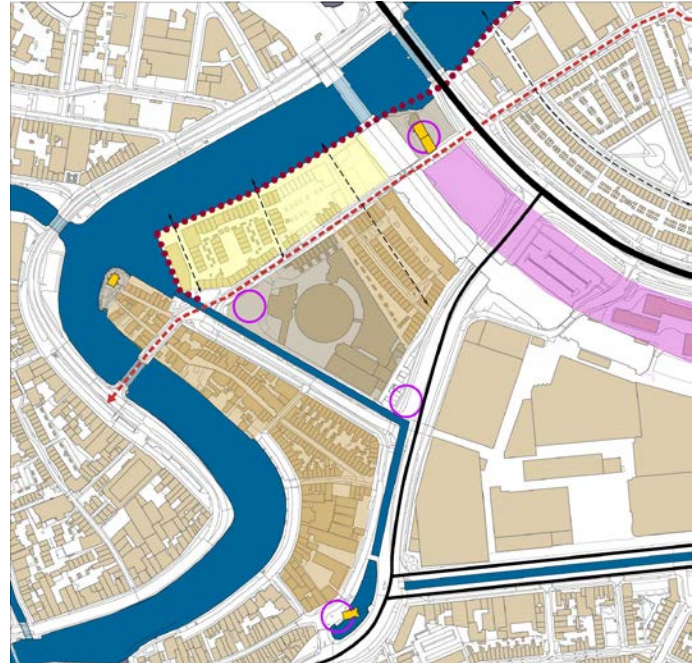
INVENTARISATIE BELEID

Spaarneplan (2000)

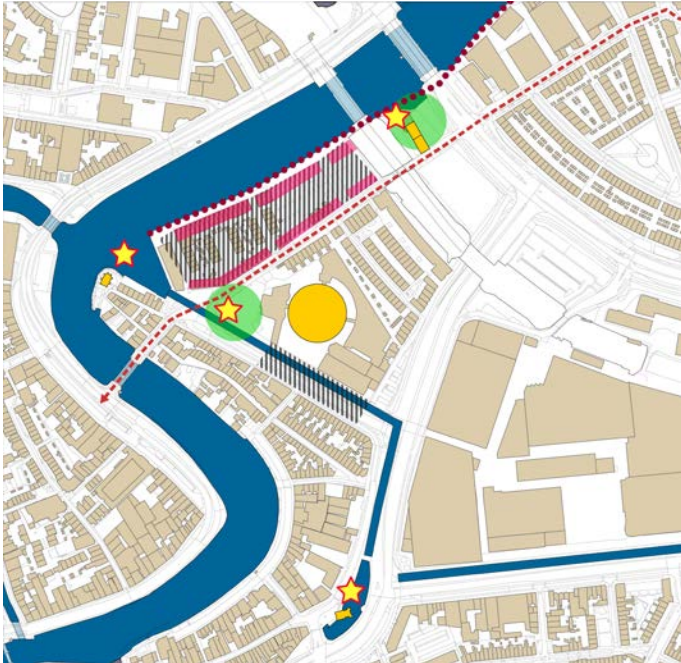


- Logische route maken van en naar de binnenstad
- Recreatieve as ontwikkelen
- Aandacht voor relatie tussen oever en buurten
- Langs oevers terrassen en voorzieningen t.b.v. pleziervaart
- Toeristisch rondje langs monumenten Binnen Spaarne.
- Het gebied waar het spoor het Spaarne kruist is onderdeel van de Kroon. Een lommerrijke entree van de binnenstad.
- Aan de oevers incidenteel bijz. bestemmingen als ateliers, winkels en watergebonden functies vestigen.
- Langs openbare oevers een route aanleggen naar kop Scheepmakersdijk

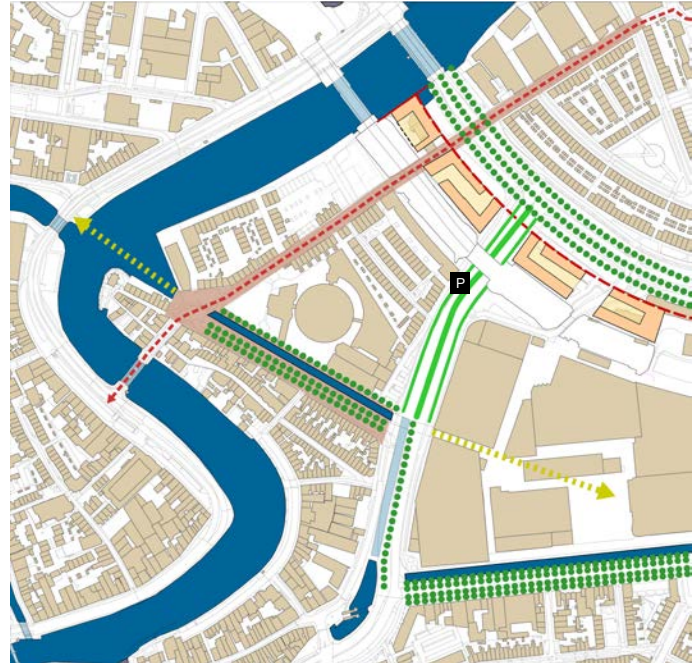
Masterplan Spoorzone Oost (2000)



- Uitgraven Papentorenvest, Gedempte Oostersingelgracht en Amsterdamse Vaart.
- Oudeweg als ontsluitingsroute en het verminderen rijbanen Oostersingelgracht
- De Harmenjansweg wordt buurtontsluiting en snelle langzaamverkeersroute
- Spaarneoever verblijfs-, wandel- en langzaamverkeer gebied
- Functionele gebieden:
 - Oudeweg: werken
 - Koepel/Drijfriemenfab: voorzieningen
 - Scheepmakerskwartier: gemengd
 - Overig: wonen
- Schakels in de openbare ruimte die een herontwerp verdienen:
 - Amsterdamse Poort
 - Voorplein Koepel
 - Oostersingelgracht
 - Drijfriemenfabriek

Handboek O.R. Spoorzone Oost (2003)

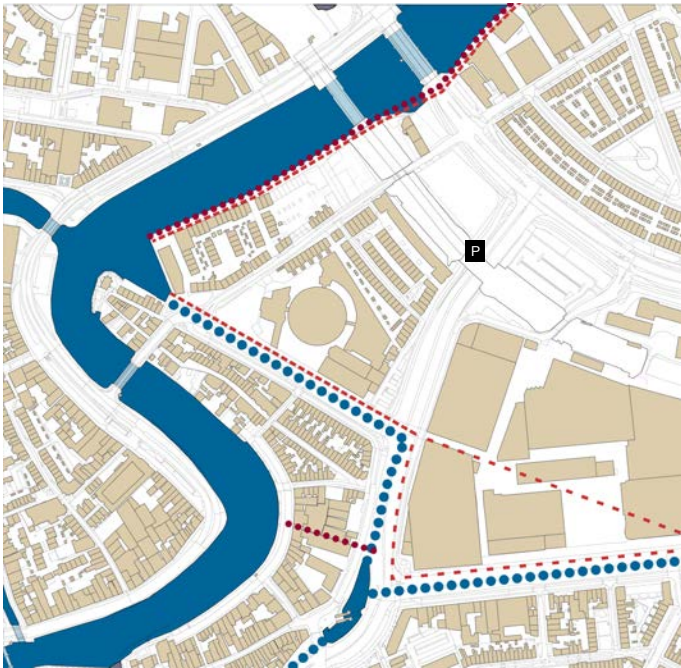
- Ontwikkelen publiekstreckende functies
- Watergangen Amsterdamsevaart, Papentorenvest en Gedempte Oostersingelgracht
- Langzaamverkeersroute ten oosten van Spaarne tussen Waarderpolder en binnenstad
- Attractiepunten openbare ruimte:
 - Koepel
 - Molen de Adriaan
 - Drijfriemenfabriek
 - Amsterdamse poort
- Gemengd milieu langs Spaarne
- Voorzieningen in Koepel en Molen de Adriaan
- Behoud overwegende woonfunctie in overige delen
- Streven naar menging met kleinschalige bedrijvigheid
- Ondergrondsparkeren Scheepmakerskwartier en Papentorenvest

Masterplan Spoorzone (2004)

- Blokverkaveling met hoge dichtheid aan Spaarneoever
- Oudeweg als stadsavenue
- Langzaamverkeersroute west-oost over nieuwe brug Spaarne en Papentorenvest
- Harmenjansweg doortrekken
- Kaderoute langs Spaarne
- Hoogwaardige bestemmingen en compacte bebouwing
- Bebouwing met maat en schaal van cacao-fabriek
- Bouwhoogtes van ca. 6 lagen afgewisseld met hogere en lagere volumes
- Verplaatsen verkeer van Amsterdamsevaart naar Oudeweg
- Fietsroute Harmenjansweg
- Parkeergarage
- Amsterdamsevaart : herprofilering en herontwikkeling van kavels
- Gedempte Oostersingel: breed groen, bomen
- Papentorenvest: water aan noordzijde,

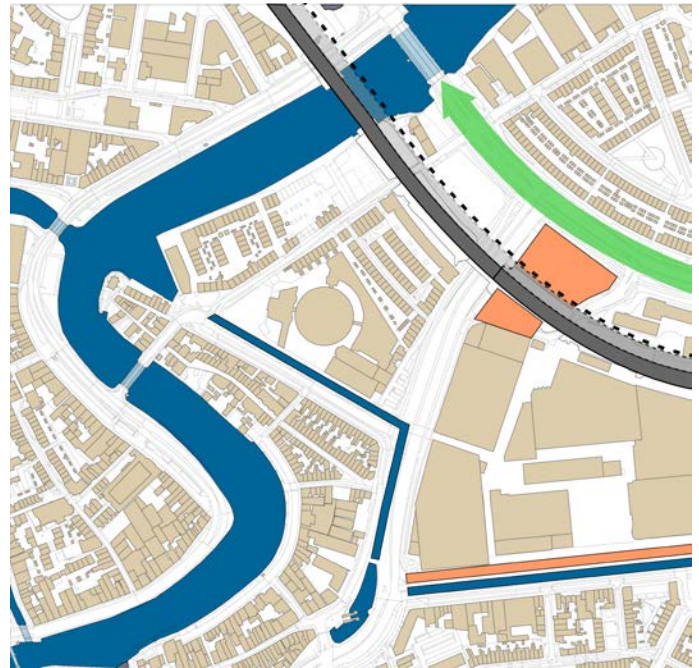
INVENTARISATIE BELEID

Structuurplan (2005)



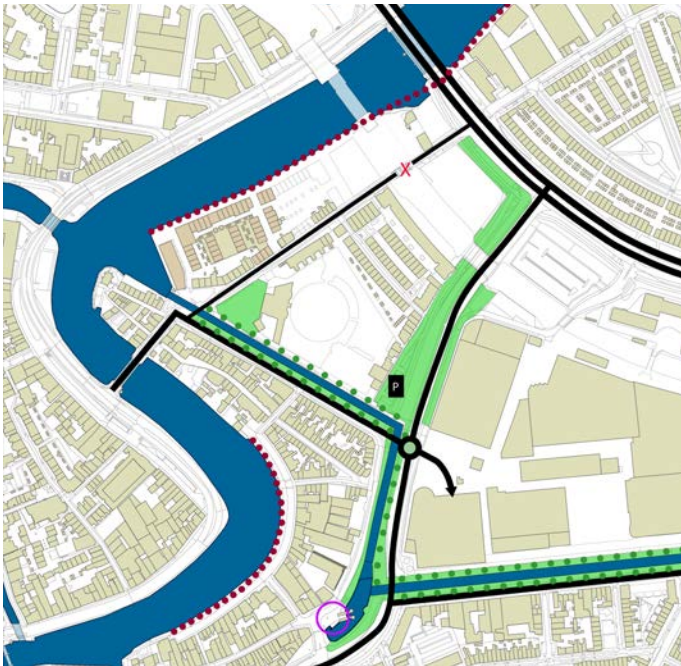
- Spaarnesprong is vergroting binnenstad, dus centrumstedelijk gebied.
- Toename bezoekers faciliteren
- Goede mogelijkheden voor functiemenging op gebouw- en bouwblokniveau.
- Combinaties van wonen en werken versterken hier het stedelijk klimaat.
- Behoud van bestaande recreatieve voorzieningen in wijken en buurten
- Uitbreiden van de meer stedelijk recreatieve functies.
- Beter benutten van het Spaarne en oevers
- Versterken van recreatieve routes

Gebiedsvisie Oostradiaal (2010)



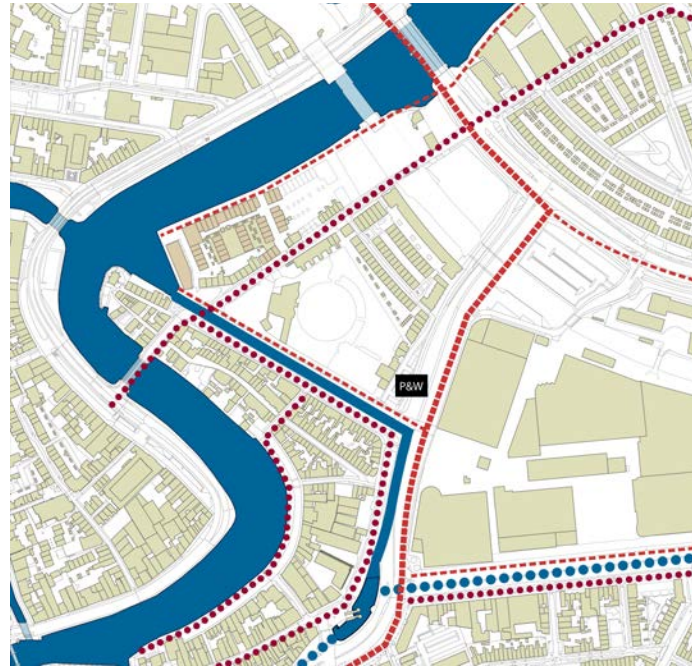
- Herstel waterloop van de Amsterdamsevaart/ Gedempte Oostersingelgracht
- Inpassing vier sporen mogelijk aan noordzijde van het spoor
- Inpassen regionale langzaam verkeersroute van duinen naar Amsterdam
- Vormgeven entree van de stad
- Aan de kant van de NS-werkplaats een kleine extra bebouwingsstrook

Wijkvisie (2013, Wijkraad Scheepmakersdijk, geen gemeentelijk beleid)



- Grachten in Papentorenvest, Gedempte Oostersingelgracht en Amsterdamse Vaart
- Wandelroutes langs nieuwe grachten
- Fiets- en wandelboulevard van Scheepmakerskwartier naar Drosteterrein
- Maximale vergroening Oostersingelgracht en Papentorenvest
- Afwaardering Amsterdamsevaart
- Harmenjansweg alleen voor bestemmings-verkeer en afsluiten onder spoor
- Centrum alleen nog bereikbaar via Papentorenvest
- Plein met horeca naast Amsterdamse poort
- Garages aan randen van wijk zoals: Amsterdamsevaart, zuidzijde Ged. Oostersingel., Fietszfabriek, Nedtrain
- Spaarneoeveren zijn wandelroutes met restaurants en terrassen
- Wandelroutes langs nieuwe en bestaande grachten

Structuurvisie Openbare Ruimte (2017, in ontwikkeling)



- Amsterdamse Poort als sleutelproject
- Grachten in Papentorenvest, Gedempte Oostersingel, Amsterdamsevaart
- Fietsring: Gedempte Oostersingel
- Catherijnenbrug afsluiten voor doorgaand auto-verkeer
- Aanrijfietsroute: Oudeweg, Amsterdamsevaart
- Fietsroutes vanuit centrum: Papentorenvest
- Opwaarderen voetgangersroutes Papentorenvest, Houtmarkt, Gedempte Oostersingel, Amsterdamsevaart, Harmenjansweg
- Parkeergarage voor Park&Walk in het gebied
- Recreatief fietsnetwerk langs Spaarne
- Voetgangersverbinding tussen centrum en Amsterdamsevaart/-buurt

De SOR richt zich op de lange termijn (2040). Het bevat ambities die nog voor uitwerking onderzocht worden. De ontwikkelingsvisie is gericht op de middellange termijn. Het vormt daarmee een stap tussen huidige situatie en een toekomstige situatie zoals die in de SOR geschetst wordt.

INVENTARISATIE BELEID

Ontwikkelstrategie Haarlem Oost (2014)

De Ontwikkelstrategie Haarlem Oost geeft aan wat de ontwikkelopgave is bij diverse locaties in Haarlem Oost en stelt prioriteiten aan de hand van de urgentie.

Analyse

- Beleving Haarlem vanaf verkeersassen is van belang
- Imagoverbetering is wenselijk
- De eenzijdige opbouw in sociaal opzicht, economie en type ondernemingen
- Weinig differentiatie in woonmilieus
- Geen heldere positionering ten opzichte van omgeving
- Té autovriendelijk
- Ontoegankelijke, versnipperde openbare ruimte

Projecten

- Oostradiaal. Opgave: afwaardering Amsterdamse vaart, nieuw woonwerkgebied. Op korte termijn samen gezien worden met Oostvest. Rol: ontwikkelen. Urgent: ja
- Oudeweg. Opgave: doorstroming bevorderen, stadsentree maken. Rol: ontwikkelen. Urgent: ja
- Oostvest/A'damse poort/Fietszfabriek. Opgave: Succesvol programma ontwikkelen Rol: verleiden. Urgent: ja
- Koepelgevangenis: Nieuwe invulling vinden. Samenhangend gebiedsconcept. Rol: verleiden. Urgent: gemiddeld
- Parkeerterrein Nedtrain. Opgave: Overgang Waarderpolder naar centrum. Dynamiek stimuleren. Parkeergelegenheid bieden. Rol: verleiden. Urgent: nee
- Drijfriemenfabriek. Opgave: Aansluiting zoeken met omliggend transformaties. Ontwikkelstrategie naar transformatielocaties Nieuwe energie. Rol: verleiden. Urgent: nee

SPvE Oostvest (2006)

Het SPvE bevat voornamelijk uitspraken over Fietszfabriek en omgeving:

- Grachten zijn unieke kans om de kwaliteit van het gehele gebied te versterken.
- Gracht met ventweg voor de woningen en de doorgaande weg aan noordzijde
- Rekening houden met fietsroute die gepland is tussen Amsterdam en de duinen
- Beeld van de geïsoleerde Amsterdamsepoort corrigeren
- Maximale korrelgrootte (pand 12m breed)
- Naastgelegen panden dienen te verschillen qua architectuur en gothoogte
- Uitstraling correspondeert met beschermd stadsgezicht

Masterplan Scheepmakerskwartier (2011)

Analyse

- Sleutelrol voor Scheepmakerskwartier in ontwikkeling Spaarnesprong
- Openbaar karakter Spaarne-oever versterken
- Vergroting binnenstand, gemengd programma, meervoudig grondgebruik
- Ontspannen vorm van binnenstedelijkheid, niet te hoge dichtheden
- Programmatisch perspectief gericht woningbouw, werkgelegenheid, cultuur en horeca
- Scheepmakerskwartier schakel voor langzaam verkeer
- Plan houdt rekening met fietsroute tussen Catherijnebrug en Drosteterrein middels de herinrichting door Harmenjansweg.
- Fietsbrug in de bocht van het Spaarne is een te grote belemmering voor de Scheepvaart. Daaom is passantenhaven gekomen. In de toekomst blijft brug mogelijk.

Toelichting

- Harmenjansweg als fietsstraat met auto te gast
- Autoluwe kade, als schakel naar Drosteterrein en als verblijfsgebied
- Basisconcept openbare ruimte is combinatie continuïteit en contrast
- Straatprofiel Harmenjansweg is bepaald
- Spaarnekafe is getekend als doorgaande route onder spoorbrug
- Beeldregie voornamelijk gestoeld op individuele panden en helder gedefinieerde bouwblokken

Nota ruimtelijk Kwaliteit (2012)

Het gebied ligt in de nota onderdeel op de rand van “Gebied in Transformatie” en “Beschermd stad”. Ze grenzen bovendien aan een aantal lange lijnen

Beschermd Stad

De gebieden die vallen onder de beschermde stad vormen het ‘historische’ gezicht van Haarlem. Je vindt er de dominante karaktereigenschappen van de stad. In de beschermde stad is er een zichtbare relatie tussen geschiedenis, architectuur, openbare ruimte (de inrichting van de straat) en functie. Die herkenbaarheid en vertrouwdheid maakt de stedelijke ruimte tot een prettige plek om te bezoeken of om in te wonen. Op het niveau van de grote lijnen van het stadslandschap zijn het behoud en het versterken van een aantal ruimtelijke ingrediënten essentieel. Op verschillende plekken in de stad zie je een contrast van dichte bebouwing met grote open gebieden of structuren. De contrasten maken het stedelijke gevoel en dienen behouden of versterkt te worden. Daarnaast is er een verschil tussen de stenige, culturele oevers met bomenrijen langs het Spaarne in de binnenstad, de gegraven grachten en singels, en de landschappelijke oevers langs de bolwerken en in de stadsparken. Koester dit verschil bij het werken aan ruimtelijke opgaven. In de beschermde stad versterken, repareren en verrijken nieuwe ontwikkelingen de bestaande kwaliteiten. De samenhang tussen open en bebouwde ruimte, de functionele relaties, de diversiteit en de maat en schaal worden er niet door verstoord.

De stad in transformatie

In de Beoordelingskaders Ruimtelijke kwaliteit geldt voor de (relatief jongere) stadsdelen waar de stedelijke structuur een veranderingsproces doormaakt, zoals de Waarderpolder een ‘transformatie regie’. De gemeente stuurt hier door middel van gebiedsvisies waarin de bestaande en de nieuwe kwaliteiten van bebouwing en de openbare ruimte in samenhang met de bredere context, worden verbeeld en toetsbaar gemaakt. De lange lijnen vormen in deze stadsdelen een specifieke stedenbouwkundige ontwerp-opgave. Bij transformatie is duurzaamheid (waterhuishouding, materiaalkeuze etc.) een nieuwe opgave.

Lange lijnen

Het gebied ligt tevens langs de zogenaamde “Lange lijnen” van de stad. (Spaarne, Amsterdamsevaart en Oudeweg) Deze hebben in de Beoordelingskaders Ruimtelijke kwaliteit een ‘bijzondere regie’ die uitgaat van een verscherpte aandacht voor de zichtbaarheid aan de lange lijn of op de bijzondere plek, terwijl het bouwwerk tegelijkertijd een relatie houdt met de achterliggende buurt. De overgang van bebouwing naar openbare ruimte is van groot belang, omdat de lange lijnen en bijzondere plekken en pleinen veel bezocht worden: er zijn veel ogen op gericht.

INVENTARISATIE BELEID

Gedeelde ambities

De belangrijkste gemeenschappelijke ambitie van het beleid is de vergroting van centrumstedelijk gebied qua sfeer, structuur en functie. Het is de bedoeling dat het gebied steeds verder deel gaat uitmaken van de binnenstad. De naam Spaarnesprong wordt daaraan ook ontleend.

Op stedenbouwkundig niveau betekent die aansluiting dat er een stedelijke structuur wordt gerealiseerd die eenzelfde helderheid en afleesbaarheid bevat als die van de binnenstad. Van belang is dat daarmee ook de stedelijke continuïteit vanuit het centrum wordt gemaakt. Het centrumstedelijke milieu impliceert een bepaalde mate van verdichting en dat er een milieu gerealiseerd wordt dat in zekere mate gemengd is qua functie en gebruikers. De mate waarin deze verdichting en menging wordt gerealiseerd is onderwerp van nadere invulling.

De 'Spaarnesprong' houdt ook in: de transformatie van een gebied dat gedomineerd wordt door autoverkeer, met de nodige verharding, naar een gebied waarin de openbare ruimte functioneert als verblijfs- en gebruiksgebied: het domein van de voetganger en fietser, van de bewoners en bezoeker. De openbare ruimte wordt als dé identiteitsdrager en bindende factor van het gebied aangewezen.

Essentieel daarin is de verkeerskundige afwaardering van de Amsterdamse Vaart en de Gedempte Oostersingel. De verdere invulling van de daarmee vrijkomende ruimte varieert in de verschillende visies en beleidsdocumenten maar komt neer op herinrichting, vergroening en het terugbrengen van het water. Daarbij worden vooral de Papentorenvest en de Gedempte Oostersingelgracht genoemd als locatie.

Belangrijk terugkerend thema is ook het beter bereikbaar maken van de oevers vanuit de buurt. Dat betekent dat er routes *langs, óver en náár* de kades gemaakt worden. Zo wordt een recreatief gebruik van de oevers mogelijk gemaakt. Met de realisatie van het Scheepmakerskwartier is al een stap in die richting gezet.

Breed gedragen ambities:

- Spaarnesprong wordt vergroting van centrumstedelijk gebied.
- Gemengd milieu realiseren
- Oevers beter bereikbaar maken en bouwontwikkeling aangrijpen om relatie tussen oever en buurten te versterken
- Water terugbrengen in Papentorenvest, Oostvest, Amsterdamsevaart
- Blokverkaveling, heldere structuren realiseren
- Verminderen autoverkeer, afwaardering Amsterdamsevaart
- Openbare ruimte als identiteitsdrager en bindende factor
- Spaarne oever is een recreatieve route,
- Harmenjansweg als fietsroute tussen Waarderpolder en binnenstad
- Parkeergarage realiseren

Te concretiseren ambities

De mate van functiemenging in het gebied is onderwerp voor nadere invulling. Zeker als de meest recente ontwikkeling beschouwd wordt. In het Scheepmakerskwartier heeft vooralsnog geen functiemenging plaatsgevonden, hoewel dat planologisch wel mogelijk was. Een keuze waar deze visie nu voor staat gaat daarom over de manier waarop andere functies dan wonen gestimuleerd, of zelfs voorgeschreven moeten gaan worden. Het is aannemelijk en bovendien niet onwenselijk, dat het gebied vooral een woonfunctie blijft houden waarbij er op een aantal bijzondere plekken (Koepel, Drijfriemenfabriek) clusters van bedrijvigheid, toerisme en/of voorzieningen komen. Een zeer sterke menging van functies op blok- en straatniveau zal naar verwachting niet op grote schaal plaatsvinden.

De historie van het gebied beziend, is het niet verbazend dat de beleidsvisies, aangaande de huidige identiteit van het gebied, elkaar tegenspreken. Het is zowel centrum als oost, het is deels beschermd en deels transformatiegebied. Tot hoever wordt de structuur van de binnenstad overgenomen en waar begint die van Nieuwe Energie en Waarderpolder? Dat zet vraagtekens bij het toe te passen inrichtingsniveau van de openbare ruimte en het toe te passen schaalniveau van de bebouwing.

Over de dichtheid variëren de beleidsuitspraken tussen “een niet te hoge dichtheden”, “ontspannen vorm van binnenstedelijkheid” en “6 lagen zijn hier goed mogelijk afgewisseld met hogere en lagere volumes”. Dat laat ruimte voor interpretatie. Ten aanzien van de nog te bouwen volumes zullen de te hanteren bouwhoogtes rekening houden met de vastgelegde hoogtes van het vigerende bestemmingsplan. Het is echter ook aanleiding om te analyseren waar meer ontwikkelruimte is. In de bepaling van de bouwhoogtes worden beide zaken overwogen.

Ambities die concretisering en keuzes behoeven:

- Mate van functiemenging: op gebouw- en bouwblokniveau of gevarieerde vestigingsmilieus
- Mate waarin horeca en detailhandel wordt gestimuleerd/toegestaan
- Capaciteit verkeer Gedempte Oostersingelgracht
- Waar is de bebouwing pandsgewijs en waar wordt grootschalige bebouwing toegestaan?
- De vorm van binnenstedelijkheid, dichtheden en bouwhoogte
- Ruimtereservering spoorverbreding en fiets-snelweg
- De manier waarop de buurten worden ontsloten
- De manier waarop de oeverroute onder het spoor door wordt verbonden
- Ligging van de nieuwe grachten
- Herontwikkeling van kavels Amsterdamsevaart
- Ligging rooilijnen en vergroening Oudeweg
- Een onderbelicht punt in de beleidstukken is duurzaamheid.

UITGANGSPUNTEN FUNCTIES

In deze paragraaf wordt de stap gemaakt van het verzamelde beleid naar een samenhangende geactualiseerde visie.

Er worden keuzes gemaakt waar die zich voor doen en uitgangspunten geconcretiseerd waar dat kan. Zo kunnen veel, vaak nog abstract omschreven, ambities vertaald worden in uitgangspunten in woord en beeld. Dat betekent niet dat de openbare profielen maatvast zijn vastgelegd maar wel dat de principes (zoals het doortrekken van rooilijnen of de positie van wegen ten opzichte van water) op hoofdlijnen worden bepaald.

Funcatiemenging

Stedelijk niveau

Op stedelijk niveau richt het beleid voor dit gebied zich op sterke funcatiemenging en de ontwikkeling van een binnenstedelijk karakter. Het gebied wordt in het beleid als een onderdeel van het stadscentrum gezien. Het gaat er uiteindelijk om dat een aantrekkelijk stuk stad ontstaat. Dat is een gebied met een diversiteit aan functies die bijdraagt aan een hoogwaardig voorzieningenniveau en een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Dat betekent dat er naast wonen, ook bijvoorbeeld werk-, uitgaans-, winkel-, sport- en onderwijsvoorzieningen aanwezig moeten zijn. Die hoeven niet allemaal in een vaste verhouding aanwezig te zijn, maar moeten op stedelijk niveau wel in een behoefte voorzien.

De herontwikkeling van diverse locaties biedt veel kansen voor de stad. Er wordt meer woonruimte gecreëerd en er komt meer draagvlak voor voorzieningen. Dit draagt bij aan de vergroting van de aantrekkelijkheid van Haarlem. Een nieuwe invulling van de Koepel kan als vliegwiel van de transformatie van dit deel van de stad zorgen en heeft een uitstraling op stedelijk, regionaal en zelfs landelijk niveau.

De visie op de functionele invulling op stedelijk niveau is dat een meer organische ontwikkelingsstrategie om tot funcatiemenging te komen kansrijker is dan de verplichte funcatiemenging uit het bestemmingsplan uit 2008. Dit betekent: aanhaken bij de kansen die de herontwikkeling van de Koepel biedt, in plaats van funcatiemenging afdwingen.

Ontwikkeling van het gebied moet gezien worden in het licht van complementariteit aan de binnenstad. De Koudenhoorn ontwikkelt zich als overloopgebied vanuit het centrum. Er zijn zelfs woningen omgezet in winkel. Complementariteit kan bijvoorbeeld gevonden worden in hotelfuncties en andere overnachtingsfuncties. Daarbij moet wederzijdse overloop tussen centrum en Spaarnesprong gestimuleerd worden.

Wijkniveau

Een vergelijking met de dynamiek van de binnenstad laat zien dat die ook wordt gekenmerkt door veel wisselingen qua gebruikers en qua functies én door de grote publieksstromen op bepaalde tijdstippen. In de rustigere delen en de randen van het centrum liggen niet-woonfuncties met name langs de meest aantrekkelijke routes en op kruispunten.

Deze visie gaat uit van een functionele indeling die wordt gekenmerkt door een grote diversiteit aan functies in en rond de Koepel, in combinatie met drie commerciële / voorzieningenclusters op karakteristieke locaties in de wijk: Drijfriemenfabriek, molen De Adriaan en de Amsterdamsepoort e.o. Daarmee ontstaat een functionele verdeling, die gekenmerkt wordt door het hoofdcluster en drie kleinere clusters verspreid over de wijk. In aanvulling daarop wordt in een aantal verbindende straten voorzieningen gefaciliteerd. Daarbij is verder van belang de aantasting van omliggende voorzieningen- en winkelclusters, bijvoorbeeld in de Spaarnwouderstraat of de Amsterdamstraat te voorkomen.

Het ligt voor de hand om de kracht en uitstraling van de monumentale bebouwing van de Koepel te benutten voor een voorzieningencluster met o.a. onderwijs, cultuur en hotel. Dit in plaats van 'geforceerd' dergelijke functies aan de noordkant van de wijk te situeren. Op die manier ontstaat een voor publiek herkenbaar focuspunt van voorzieningen.

In aanvulling op de beoogde transformatie van de Koepel worden de bestaande voorzieningen verder versterkt. Dit gaat om de volgende locaties:

- Drijfriemenfabriek: hier is al sprake van een grote mate van functiemenging in de vorm van horeca, stadsstrand en muziek-/bedrijfsruimtes. De ligging aan het Spaarne wordt via het stadsstrand al goed benut, maar kan met een toekomstige ontsluiting langs het water verder geoptimaliseerd 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.
- Molen De Adriaan: deze plek heeft vanwege de karakteristieke bebouwing een grote aantrekkingskracht. De aanwezige horecafunctie aan het water draagt daar verder aan bij. De

ligging van de haven zorgt voor een goede bereikbaarheid via het water. Dit cluster biedt kansen voor verdere functiemenging in de toekomst, zeker in combinatie met de herinrichting van het voorplein van de Koepel.

- Amsterdamse Poort – Spaarnwouderstraat: de Spaarnwouderstraat grenst aan het gebied Spaarnesprong / Papentorenvest en is een bestaande voorzieningenstraat. Het historische karakter, de kleinschaligheid van de panden, het smalle straatprofiel en de reeds aanwezige voorzieningen dragen bij aan de aantrekkingskracht en de ontwikkelpotentie. Een verdere ontwikkeling in samenhang met de Amsterdamse Poort is kansrijk.

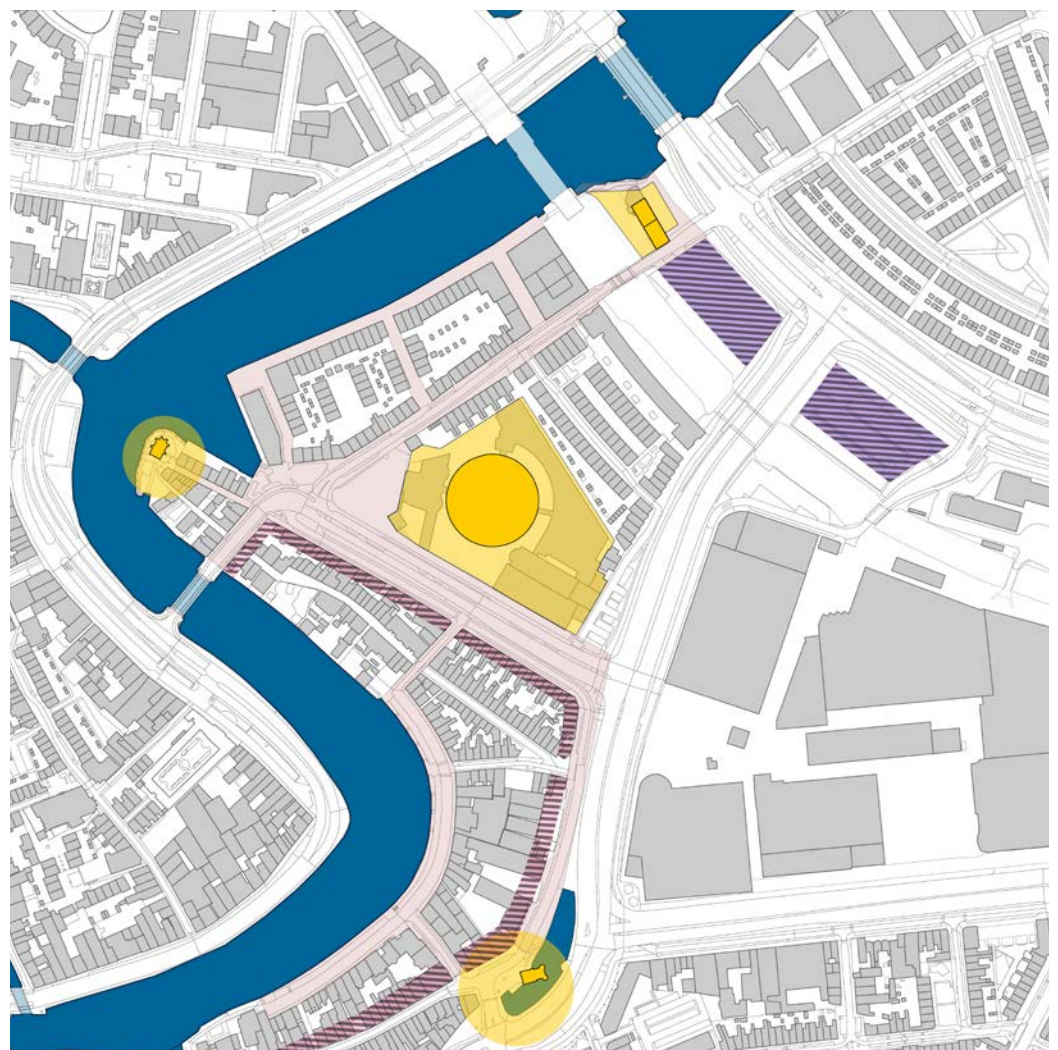
Straatniveau

In deze paragraaf kijken we op straatniveau naar de functionele structuur en karakteristiek.

Oudeweg e.o. De Oudeweg is de nieuwe hoofdroute van/naar het centrum. Doorstroming staat centraal. De ontsluiting van de twee nog te herontwikkelen locaties van de Drijfriemenfabriek en de voormalige Dantumalocatie verloopt daarom via de Harmenjansweg. Stop&shop o.i.d. langs de Oudeweg is op de te herontwikkelen locaties daarom niet eenvoudig mogelijk. Het is wel een goede zichtlocatie. Dit biedt kansen voor een commerciële invulling, bijvoorbeeld in de plint (begane grond) van de voormalige Dantumalocatie. Qua functiemenging is hier een wat grootschaligere commerciële functie mogelijk, dan op de bestaande meer kleinschalige voorzieningenlocaties in bijvoorbeeld de Spaarnwouderstraat.

Gedempte Oostersingelgracht en Oostvest (ten noorden van kruispunt met Papentorenvest) Dit transformeert na de beoogde afwaardering in een singelmilieu met een brede groene ruimte. Het gebied ligt niet in de loop tussen de voorzieningenclusters en de gevelwand is voor een groot deel al gevuld met wonen. Het is daarom minder logisch om hier niet-woonfuncties te stimuleren, maar een kantoorpand of praktijkruimte is hier wel denkbaar. Dit draagt bij aan het beoogde groene singelmilieu op deze plek. Na de afwaardering en vergroening kan hier een groen rustpunt in de wijk ontstaan, als tegenhanger van het blauwe rustpunt langs de Houtmarkt/Korte Dijk.

UITGANGSPUNTEN FUNCTIES



- attractiepunt / publieksfunctie*
- gemengde functie plint faciliteren / doorlooproute*
- grootschalige functie mogelijk*

De Oostvest wordt volgens het ontwerp Structuurvisie Openbare Ruimte een nieuwe stadsstraat. Met of zonder gracht is daar een commerciële plint haalbaar, wenselijk, economisch levensvatbaar en aantrekkelijk. De ontwikkeling van de Fietsznfabriek biedt kansen om een gemengd programma te stimuleren aan deze zijde. De doorloop naar Koudenhorn via Papentorenvest-Oostvest-Spaarnwouderstraat is kansrijk vanwege de ontwikkelingen van de plinten van Koudenhorn.

Papentorenvest (i.c.m. Koepel en Molen de Adriaan) De mogelijk nieuwe grachten dragen bij aan het verder versterken van het hoogwaardige binnenstedelijke milieu. De molen is een grote publiekstrekker, zowel via de wijk als via het water. De Koepel heeft iconische waarde en zal het belangrijkste voorzieningencluster van de wijk worden. Naast de beoogde maatschappelijk publieksfunctie zijn er nog legio spin-off functies mogelijk. De voorzijdes van de bestaande bebouwing aan de zuidzijde van de Papentorenvest liggen op het noorden, dat maakt het mogelijk minder aantrekkelijk voor horeca, maar met de herontwikkeling van de Koepel biedt dit stuk wel kansen voor behoud en versterking van het nu al gemengde karakter. Hier ligt overal al een gemengde bestemming. Als niet alle commerciële functies in het Koepelgebied landen, kan de buurt wellicht ook profiteren van de spin-off. Bijvoorbeeld door de komst van een kantoorboekhandel, (dag)horeca, versmarkt, lunchroom, patisserie etc.

Harmenjansweg en Scheepmakerskwartier
Bij het Scheepmakerskwartier is afgelopen jaren ondanks ruime mogelijkheden in het bestemmingsplan geen functiemenging gekomen. Het gebied ontwikkelt zich nu tot een aantrekkelijk woonmilieu. De beoogde snelfietsroute van centrum naar Nieuwe Energie over de Harmenjansweg / Kick Smitweg v.v. zal wel voor een andere sfeer kunnen zorgen, maar dat zal

niet als drager van een complete functionele omslag kunnen werken. De Oerkap vormt in de huidige situatie een sterke trekker van publiek. De verwachting is dat er vooral van een functionele (woon-/fiets)straat zal ontstaan en minder een binnenstedelijk slentermilieu voor voetgangers met veel functiemenging. De kade langs het Spaarne heeft daarentegen wel de kwaliteit van een aantrekkelijk voetgangersmilieu, door de breedte van de kade, de inrichting van de openbare ruimte met bankjes en het mooie uitzicht over het Spaarne. Er zijn echter geen gemengde functies die voor extra aantrekkingskracht zorgen.

Spaarnwouderstraat / Amsterdamse Poort

Deze zone heeft al een gemengd karakter maar kan weer opleven met een groter aantal wijkbewoners en de bovengenoemde looproute. De Spaarnwouderstraat en Amsterdamse Poort hebben gezien het rustige / authentieke karakter ook kwaliteiten die om versterking vragen. Inzetten op bijv. autovrij(er) maken en de winkelstraat laten herleven (inclusief horeca) is vanwege de intrinsieke kwaliteiten kansrijker dan elders in het plangebied van deze ontwikkelingsvisie. De Amsterdamse Poort dient weer een functie te krijgen die recht doet aan zijn historische karakter en die het gebouw beter verbindt met de stad.

Houtmarkt/Korte Dijk Aan de Houtmarkt/Korte Dijk liggen veelal fraaie panden, het is een prachtige setting aan het water, gelegen op de zuidwestzijde met optimale bezonning. Dat maakt het zeer aantrekkelijk voor de middag / namiddag om te flaneren, terrasjes, winkelen etc. Het lijkt echter gezien de beoogde ontwikkelingen rondom de Koepel logischer om dit rustig woonmilieu te laten zijn, met de mogelijkheid voor een enkele horecavestiging, dan hier overal functiemenging te faciliteren. Juist de afwisseling van drukte bij de vier focuspunten en de rust van binnenstedelijke woonstraatjes maakt het een aantrekkelijk gebied.

UITGANGSPUNTEN FUNCTIES

Wonen

Stedelijk niveau

De vraag naar woningen in Haarlem blijft onverminderd hoog. Door deze populariteit is het niet gemakkelijk om in Haarlem een betaalbare woning te vinden. De komende jaren, tot en met 2025, worden 7.500 (incl. de 1.900 sociale huurwoningen) extra woningen toegevoegd. De beschikbaarheid van vooral sociale huurwoningen staat onder druk. De gemeente wil een toename van sociale huurwoningen, zodat de wachttijd korter wordt. Dit is ook noodzakelijk omdat er veel ontwikkelingen zijn die vragen om een grotere voorraad: ouderen die langer zelfstandig blijven wonen, jonge woningzoekers en mensen die vanuit de maatschappelijke opvang komen en weer een eigen plek moeten vinden en de algehele groei van het aantal huishoudens. Daarom is in de huidige Woonvisie de ambitie opgenomen om de sociale voorraad weer naar het niveau van 2013 te brengen. Daarom worden – van de 7.500 te bouwen woningen - 1.900 gerealiseerd als sociale huurwoningen. Haarlem wil een inclusieve stad zijn, een stad voor iedereen.

Haarlem wil een stad zijn met gemengde wijken. Dat wil zeggen dat verschillende inkomensgroepen of huishoudentypen in één en dezelfde wijk kunnen wonen. Dat hoeft niet te betekenen dat alle wijken dezelfde woningdifferentiatie kennen, maar wel dat Haarlem zowel aan de oost- als aan de westkant gemengde wijken heeft en dat er een betere balans ontstaat.

Ter vergroting van de woningdifferentiatie was tot voor kort de insteek dat een groot deel van de vervangende nieuwbouw van woningen in Oost (en Schalkwijk en delen van Noord) in de vrije sector plaatsvindt waardoor de sociale voorraad kon afnemen. Deze afname paste binnen de afspraken met de corporaties en de uitgangspunten van de toenmalige woonvisie 2012–2016. Afgelopen jaren is echter gebleken dat de behoefte aan sociale huurwoningen groot is. Daarom is in de huidige Woonvisie de ambitie opgenomen om de sociale voorraad weer naar het niveau van 2013 te brengen. Tegelijkertijd wil de gemeente een ongedeelde stad. Deze sociale huurwoningen wordt daarom vooral aan de westkant van de stad gerealiseerd. Aan de oostkant neemt de sociale huurwoningvoorraad in absolute zin niet langer af. Differentiatie wordt bereikt door ter bevordering van gemengde wijken ook duurdere woningen (huur en koop) toe te voegen. Dat is een koerswijziging ten opzichte van de vorige Woonvisie.

Ten oosten van het Spaarne

Het gebied Spaarnesprong wordt onderdeel van de binnenstad maar functioneert nu nog vooral als onderdeel van Haarlem-Oost. Dit is het meest diverse stadsdeel van Haarlem. Het gebied kent een aantal vooroorlogse arbeiderswijken met een sterk stedelijk karakter die dicht tegen het centrum aanliggen, zoals de Amsterdamse buurten en de Scheepmakersdijk. Deze wijken bestaan vooral uit laagbouw en is een menging van oudbouw en nieuwbouw. Er is sprake van een relatief eenzijdig woningaanbod in het lagere (huur)segment.

Door verstedelijking in het oostelijk deel van Haarlem worden kansen gecreëerd voor een kwaliteitsverbetering van de ruimtelijke inrichting van Haarlem. Daarnaast vergt de leefbaarheid tijdens transformatieprocessen en bij de complexen die voorlopig nog niet ingrijpend worden aangepakt de komende jaren (blijvende) aandacht. De gemeente zal op het gebied van wonen de komende jaren aan het volgende werken:

- Van de nieuw te bouwen woningen worden circa 400 woningen gerealiseerd in de Spaarnesprong, (excl. herontwikkeling Koepelgevangenis)
- Realisering van gemengde wijken door stedelijk toevoegen van 1.900 sociale huurwoningen in 2025, waarvan 700 ten oosten van het Spaarne. Een klein deel van de opgave wordt gerealiseerd in het gebied Spaarnesprong.
- Het behoud en de verbetering van de vitaliteit van wijken.
- Toevoegen van bijzondere initiatieven en ruimte creëren voor het experimenteren met en intensiveren van functies (bijvoorbeeld zelfbouw, kluswoningen).
- Zoeken naar mogelijkheden voor intensivering van bebouwing met behoud van de aanwezige ruimtelijke kwaliteit en (aanpak van) de leefbaarheid in de wijken.

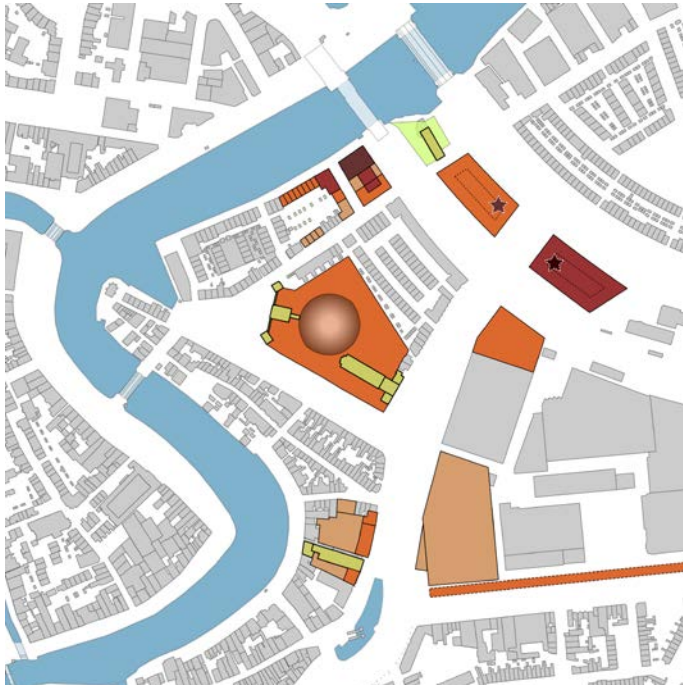
Spaarnesprong

Vanuit de visie op de stad wordt ingezoomd op de Haarlemse wijken. Iedere wijk kent met zijn specifieke kenmerken een eigen brede opgave die uit meer aspecten dan alleen wonen bestaat (zoals leefbaarheid, aanpak openbare ruimte en aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit). Omdat de grenzen van de gebiedsvisie niet samenvallen met de wijkindeling van Haarlem en de wijkindeling atypisch is en de herontwikkeling van het gebied al gestart is, is gekeken naar de samenstelling van de buurt.

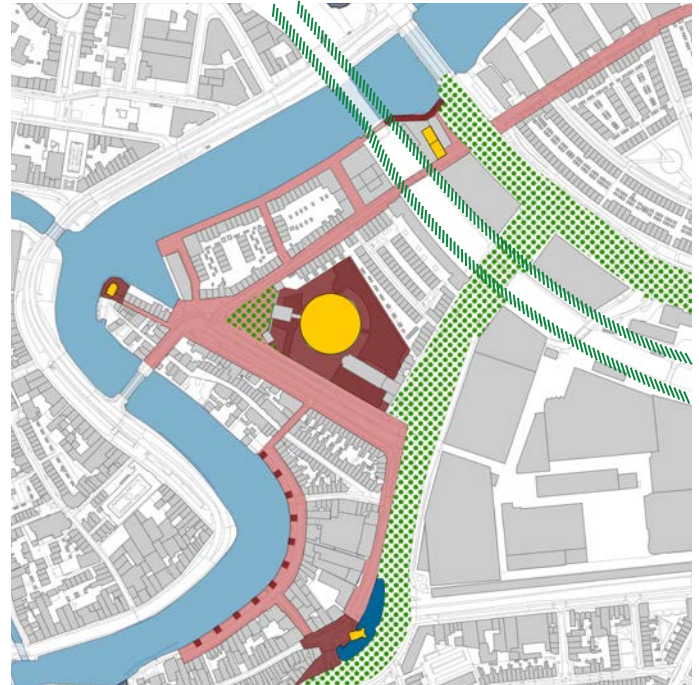
Uitgangspunt is dat alleen woningen worden toegevoegd, die kwaliteit toevoegen aan de stad en toekomstbestendig zijn. Er wordt in de Woonvisie geen nadere uitsplitsing gemaakt naar woningtypen naar gebied. Om de juiste woning op de juiste plek voor de juiste doelgroep toe te voegen, is het van belang flexibel te bouwen en gedifferentieerd waar mogelijk. Daarnaast zal altijd (per project) maatwerk nodig zijn.

In het gebied speelt een aantal ontwikkelingen. De herontwikkeling van de Koepelgevangenis is hierin een bepalende factor. Deze voorziet weliswaar in betaalbare tijdelijke huisvesting voor studenten en andere aan het initiatief gelieerde groepen, maar levert geen bijdrage aan het reduceren van de wachttijd voor sociale huurwoningen. Gelet op de samenstelling van de woningvoorraad in de wijk, wordt ingezet op een aantal sociale huurwoningen in het bouwprogramma tussen de 20% en 30%. Het overige bouwprogramma is hoofdzakelijk gericht op woningen voor middeninkomens in de huur en koop (d.w.z. 70% van het totaal).

UITGANGSPUNTEN RUIMTELIJK



- herontwikkelen bestaande bouw
- 1-3 lagen
- 4-5lagen
- 6-7 lagen
- 8-9 lagen
- Hoogteaccent 8 lagen
- Hoogteaccent 9+ lagen



- vergroening
- hoogwaardige inrichting, aansluiten bij centrum
- bijzondere inrichting, plein of kade met verblijfsfunctie

Bebouwing

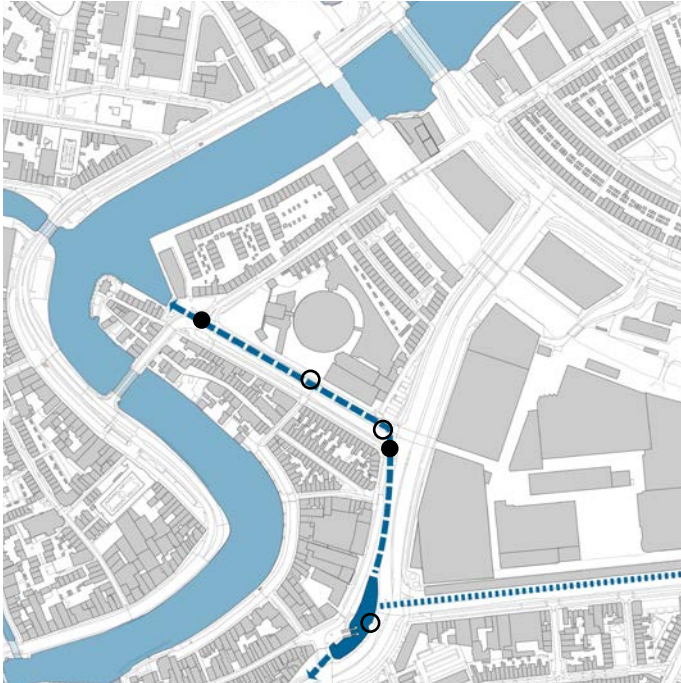
In het centrumstedelijke deel wordt bebouwing ingepast in de kleinschalige structuur. De overgang naar de brede Oostersingelgracht (singelmilieu) wordt vormgegeven door iets hogere bebouwing. De Koepel ligt in dit gebied en nieuwe bebouwing op dat terrein zal zich moeten voegen in zijn binnenstedelijke context, terwijl het de robuuste uitstraling van de oudbouw versterkt. Qua schaal en bebouwingstype zal daar dus een overgang gemaakt moeten worden. De blokken aan de Oudeweg kunnen een hogere bouwhoogte krijgen. De uitstraling dient te passen in de sfeer van een groene stadsentree. De mogelijkheid van hoogbouw op Oudeweg 28 (parkeerterrein gebruikt door Nedtrain) zal worden onderzocht. Bij het ontwerp van de bebouwing dient o.a. rekening worden gehouden met:

- zichtlijnen op de Koepel en de molen
- zichtlijnen op de nieuwe accenten
- het functioneren als oriëntatiepunt

Openbare Ruimte en Groen

De openbare ruimte inrichting is afgestemd op de twee stedelijke sferen. Bij de Oudeweg en de Gedempte Oostersingel betekent dat dat er ingezet wordt op een vergroening van het gebied. Vrijkomende ruimte (door verkeerskundige afwaardering) transformeren in groenstroken, singels en plantsoenen etc. Deze groene zones staan zoveel mogelijk met elkaar in verbinding en worden zo min mogelijk onderbroken door infrastructuur. Bestaande bomenrijen worden aangevuld om continue lijnen te creëren. In het centrumstedelijke deel is de inrichting steniger maar hoogwaardig (dus meer gebakken materiaal bijv.) De omgeving van de Amsterdamse poort zal een inrichting krijgen waarbij een plein-karakter met verblijfsfunctie wordt gemaakt. Het voorplein van de koepel is een bijzonder opgave. De aansluiting met Harmenjansweg en Papentorenvest verdient bijzondere aandacht in relatie tot de entree van de Koepel en het loopverkeer over het terrein.

Langs het spoor loopt een ecologische verbindingzone. Meer over ecologie staat in de paragraaf 'Duurzaamheid'.



- 1e fase hergraven grachten
- - - 2e fase hergraven grachten
- Fiets / Voetgangersbrug
- Auto / Fietsbrug

Water

Er zijn veel redenen om de grachten te hergraven: vergroten waterberging, watercompensatie, verbetering waterkwaliteit, grondwaterbeheersing, recreatieve vaarmogelijkheden, kwaliteit woonomgeving, ecologie en de historische identiteit.

Er zijn twee fases gedefinieerd in het terugbrengen van water.

1. De voltooiing van de waterring rond de binnenstad (Papentorenvest en de 'Oostersingelgracht')
 2. Het maken van de waterverbinding met Amsterdam via de Amsterdamsevaart.
- De eerste heeft in qua fasering prioriteit omdat het waternetwerk binnen de stad daarmee uitgebreid wordt.

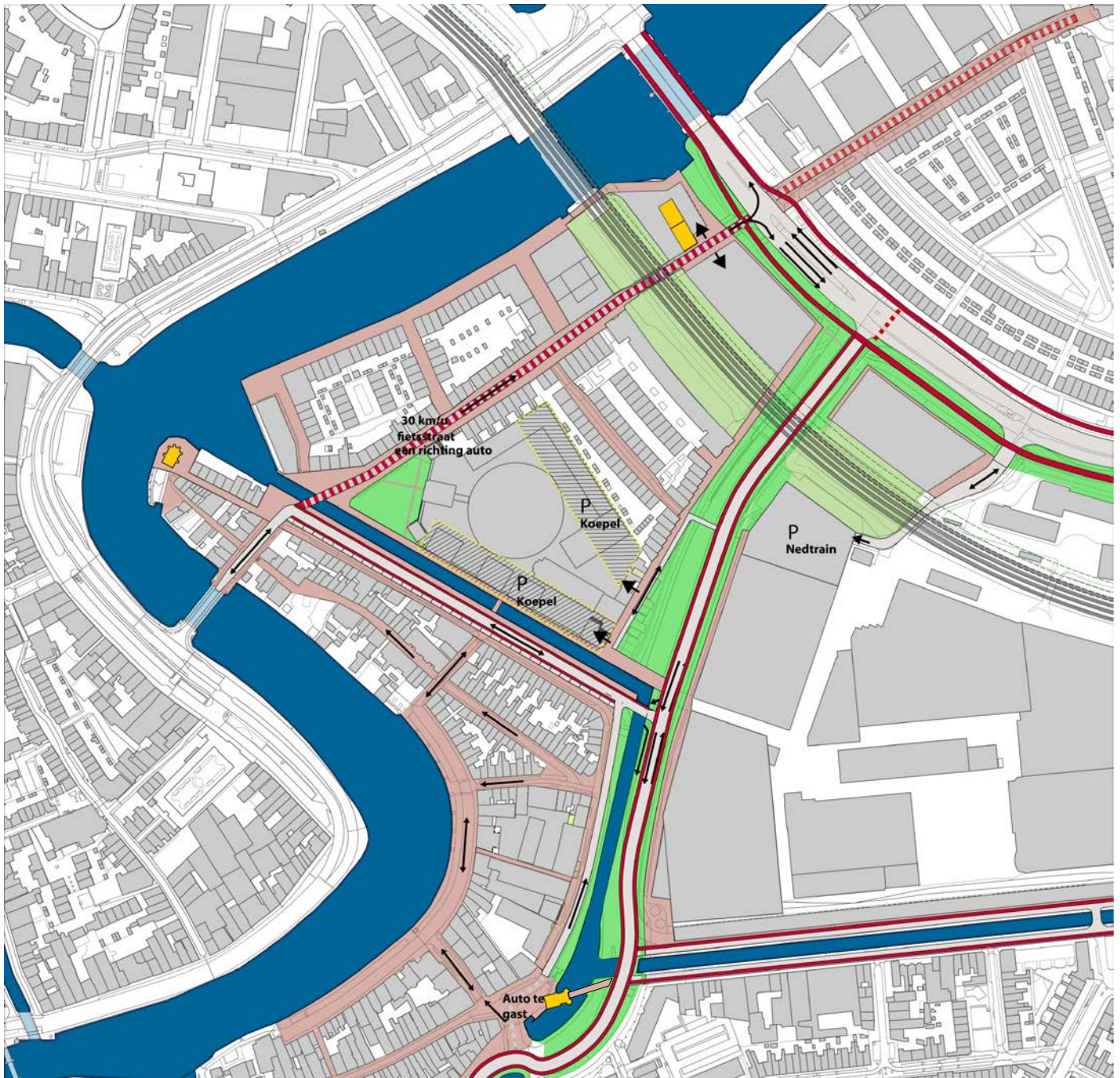
De 'Oostersingelgracht' zoekt aansluiting met de Herenvest via het bassin rond Amsterdamse Poort. Daardoor wordt de verbinding met het Spaarne gelegd.

De profilering van Papentorenvest en de 'Oostersingelgracht' kan onderling verschillen omdat ze onderdeel zijn van een andere stedelijke sfeer. Over de nieuwe grachten worden afwisselend auto/fietsbruggen geplaatst. De grachten dienen doorvaarbaar te zijn en minimaal 10 meter breed te zijn om voldoende ruimtelijke kwaliteit te hebben. De gracht in de Papentorenvest wordt uitgelijnd op de monding van de jachthaven.

De ontwikkeling van de grachten biedt ook mogelijkheden voor verblijfsplekken langs het water, afmeerlocaties bij vaardoelen en rondvaartvoorzieningen, ligplaatsvergunningen voor bewoners etc.

Ook voor de grachten geldt dat ze werken als oriëntatiepunt en zichtlijnen. Bij uitwerking van de inrichting wordt daar rekening mee gehouden.

UITGANGSPUNTEN RUIMTELIJK



Verkeer en ontsluiting

Deze visie sorteert voor op de Structuurvisie Openbare Ruimte en het bijbehorend duurzaam mobiliteitsmodel. De Structuurvisie Openbare Ruimte voorziet in capaciteitsvergroting van de Prinsenbrug voor het auto verkeer. De SOR gaat daarnaast uit van de realisatie van de Kennemertunnel, waarmee de verkeersring rondom Haarlem aan de zuidkant volledig wordt. Deze ring neemt een groot deel van het verkeer dat nu gebruik maakt van de bolwerken route over.

Terwijl de SOR zich richt op de lange termijn (2040), richt deze visie zich op de middellange termijn (2025). Qua verkeer betekent dat de voorstellen hieronder enerzijds rekening houden met de ambities van de SOR en anderzijds zich baseren op de actuele uitgangssituatie. Dat houdt bijvoorbeeld in dat de visie wel uitgaat van behoud van de busroute en de Catherijnebrug voor autoverkeer.

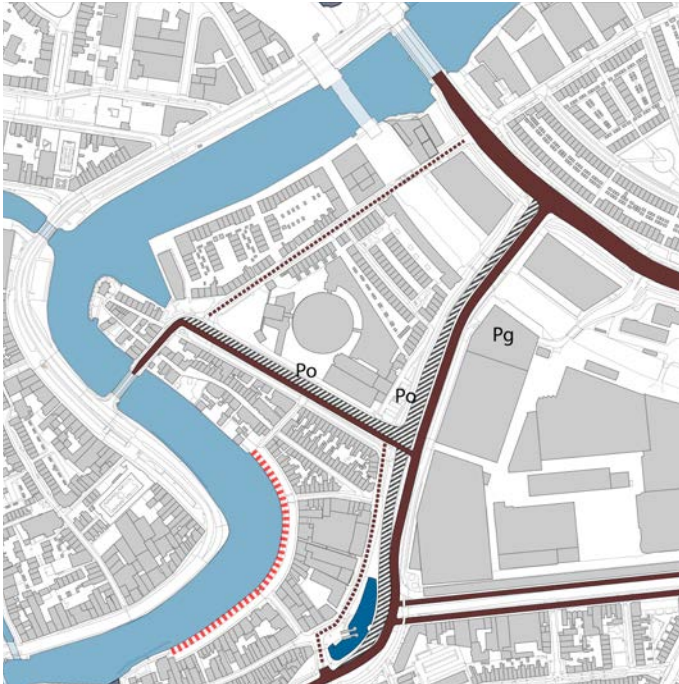
De ambitie om een aangenamer verblijfsklimaat te maken betekent dat het belang van de voetganger voorop wordt gesteld en dat het fietsverkeer wordt gefaciliteerd waar belangrijke routes lopen. De Harmenjansweg gaat een binnenstedelijke hoofdroute vormen voor de fiets en de Oudeweg en/of Amsterdamsevaart een regionale fietsroute wordt. De Gedempte Oostersingelgracht en Oudeweg maken deel uit van de fietsring rondom het centrum. De aansluiting met de Amsterdamse buurt, in het bijzonder de Amsterdamstraat, zal verbeterd worden. Dat houdt in dat er aandacht besteed wordt aan goede oversteekfaciliteiten (over verkeer en water).

Het doel is om een, grotendeels, autoluwe wijk te maken die toegankelijk blijft voor bestemmingsverkeer. Wat betreft de Harmenjansweg wordt gedacht aan het instellen van éénrichtingsverkeer of het afsluiten van voor auto's aan de zijde van de Oudeweg. De straten tussen het Spaarne en Gedempte Oostersingelgracht lenen zich voor een inrichting waarbij de auto (zowel het parkeren als verkeer) een onderschikte rol speelt. De Oudeweg en Gedempte Oostersingelgracht blijven belangrijke verkeersroutes waarbij de laatstgenoemde wel veel compacter ingericht kan worden.

Voorrang geven aan verblijfskwaliteit houdt ook in dat het parkeren in de openbare ruimte op sommige plekken wordt opgeheven, zoals de kade van de Houtmarkt en de Papentorenvest en dat er elders parkeercapaciteit wordt toegevoegd, bijvoorbeeld door middel van een garage bij de Koepel of Nedtrain. De voor die functies bedoelde parkeergarages dienen dan uitgebreid te worden met plaatsen voor bewoners en bezoekers.

In het algemeen geldt dat verkeer en parkeren een samenhangend systeem vormen waarin veel zaken van elkaar afhankelijk zijn en dat de oplossingen nader onderzocht moeten worden. Zowel technisch als financieel. Deze visie zet de hoofdlijnen uit waarbij het mogelijk blijft dat details in de uitwerking nog wijzigen.

UITGANGSPUNTEN RUIMTELIJK

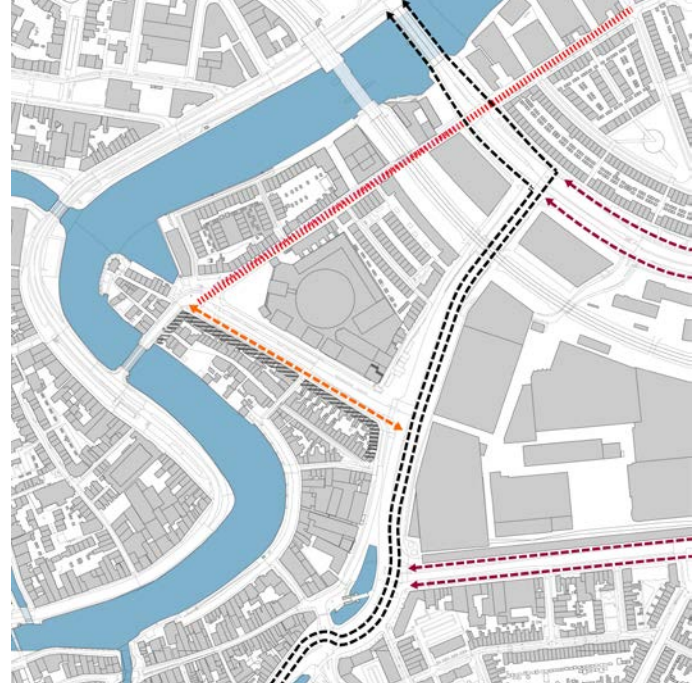


- hoofdwegen
- aan te passen wegen (rijrichting en/of profiel)
- afname rijbanen door afwaardering
- opheffen parkeren
- Pg Parkeergarage
- Po Parkeren ondergronds

Auto

Deze visie sorteert voor op de Structuurvisie Openbare Ruimte. Uitgangspunt is dat de Gedempte Oostersingel hergeprofileerd kan worden. Er moet onderzocht worden hoeveel rijstroken gehandhaafd blijven maar er wordt ervoor gekozen de overblijvende rijstroken te concentreren aan de oostzijde zodat aan zijde van de woningen en de koepel ruimtelijke kwaliteit toegevoegd kan worden. Op korte termijn blijft de Papentorenvest een 50 km/u weg vanwege de busroute. Deze wordt compacter ingericht. De Harmenjansweg wordt ingericht als fietsstraat met ofwel éénrichtingsverkeer ofwel afsluiting van voor auto's aan de zijde van de Oudeweg. De verkeersfunctie van de kleinere straten zoals de Oostvest is nog nader te bepalen. De intentie is om de kade van de Houtmarkt parkeervrij te maken. Omdat de parkeerdruk zal toenemen wordt gezocht naar extra parkeercapaciteit. Mogelijke plek voor de nieuwe parkeergarage zijn:

- onder Gedempte Oostersingelgracht of Papentorenvest
- extra parkeercapaciteit realiseren in de garages van Nedtrain of De Koepel



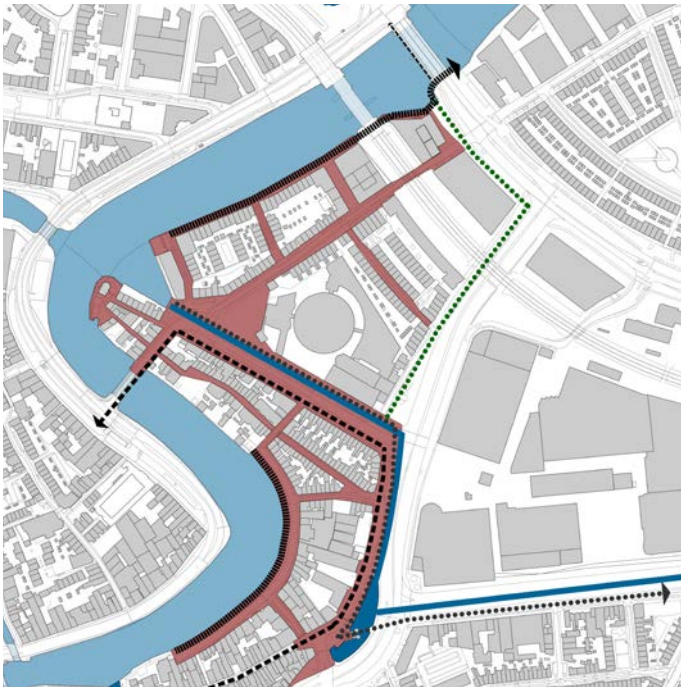
- fietsring centrum conform SOR
- regionale fietsverbinding (2 alternatieven)
- fietspad of fietsstroken
- fietsstraat

Fiets

De fietsring rondom het centrum zoals die in de Structuurvisie Openbare Ruimte is beschreven loopt over de Gedempte Oostersingelgracht en de Oudeweg. Daar beginnen en eindigen de regionale fietsverbindingen van de Amsterdamsevaart en/of Oudeweg. Welke van de twee gekozen wordt is afhankelijk van ontwikkelingen buiten het gebied. In ieder geval dient met deze routes rekening mee gehouden te worden bij de aanleg van de openbare ruimte.

De Papentorenvest kent een vrijliggend fietspad of fietsstroken die op de fietsring aantakken. De Harmenjansweg wordt ingericht als fietsstraat, waarbij de auto "te gast" is. Daarmee verbindt deze straat het centrum met Nieuwe Energie. In de rest van het gebied fietst de fietser op straat.

Belangrijk aandachtspunt is het fietsparkeren. Vooral de bestemming van de Koepel kan een grote invloed hebben op de fietsbewegingen door het gebied en de parkeerdruk van fietsen.

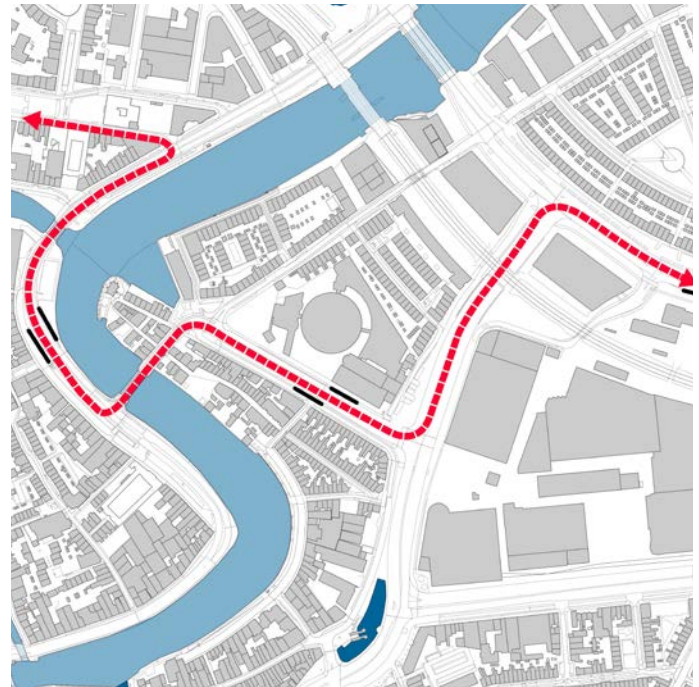


- |||| oeverroutes
- • • grachtenroute
- • • parkroute
- - - aanlooproutes publieks functies

Voetganger

In het deel met een centrumstedelijke sfeer is de voetganger de belangrijkste modaliteit. In principe is dit deel voetgangersgebied behalve waar ruimtes exclusief bestemd zijn voor auto en fiets. Er zijn diverse recreatieve wandelroutes te maken: langs de oevers, langs de grachten, door het groen en langs de publieksfuncties. De oeverroute over de kade van het Scheepsmakerskwartier wordt als wandelroute onder de spoorbrug doorgetrokken naar de Drijfriemenfabriek. In een later stadium kan deze worden doorgetrokken naar het Drosteterrein.

De Houtmarkt wordt zo heringericht dat er een bewandelbare kade ontstaat. Over de Gedempte Oostersingelgracht en Oudeweg loopt een route door het groen. Over de Papentorenvest, Oostvest en Amsterdamsevaart kan men langs de grachten lopen. De Amsterdamse Poort krijgt weer zo een functie in het verbinden van de Amsterdamsevaart met de Spaarnwouderstraat voor fietser en voetganger. Tot slot wordt de aanlooproute van de Spaarnwouderstraat verbonden met Koudenhorn via Oostvest en Papentorenvest, waardoor een loop ontstaat tussen winkelgebieden en langs plinten met gemengde functies.



- - - Buslijn 15
- - - Halte

Openbaar Vervoer

Door het plangebied loopt buslijn 15. Deze verbindt station Haarlem met station Spaarnwoude. De bus halteert een enkele keer in het gebied: op de Papentorenvest. Aan de randen van het gebied halteert hij twee keer: op de Koudenhorn en Oudeweg (Wim van Eststraat). Deze situatie blijft ongewijzigd tot de realisatie van Structuurvisie Openbare Ruimte. De SOR voorziet in het verplaatsen van deze lijn naar de Oudeweg zodat de Catherijnebrug en de Papentorenvest, geen 50 km/u wegen meer hoeven te zijn op de lange termijn.

VERBEELDING UITGANGSPUNTEN

Uitgangspuntenkaart

Naastgelegen kaart is een verbeelding van de ruimtelijke uitgangspunten die in vorige paragraaf zijn beschreven.

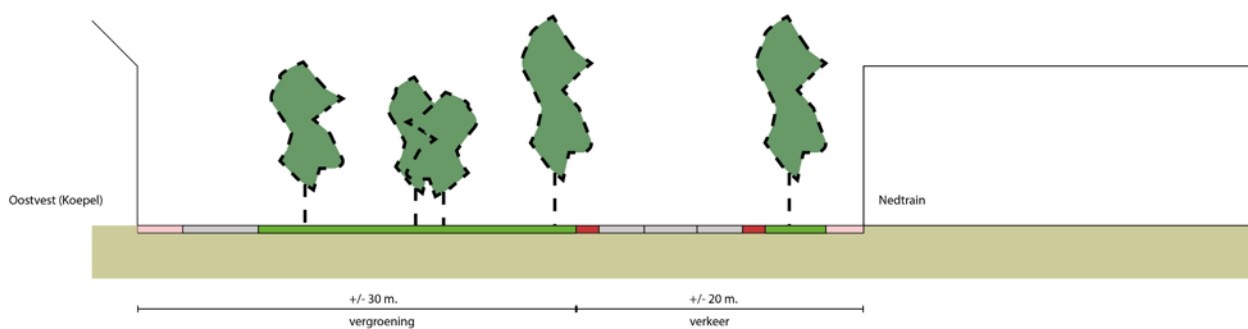
Voor toekomstige ontwerpen vormt deze kaart het uitgangspunt. De visiekaart stuurt daarbij op hoofdlijnen. Bestaande ontwerpen en kaders, die al vastgesteld zijn of in procedure zijn op het moment van schrijven, corresponderen met deze kaart. De uitgangspunten zijn afgestemd met de bestaande stedenbouwkundige kaders van de ontwikkellocaties en nieuwe kaders zullen deze kaart als uitgangspunt nemen. Bij openbare ruimte ontwerpen vormt de kaart het startpunt.

Openbare ruimte profielen zijn in deze kaart zonder maatvoering aangeduid maar geven wel duidelijk aan wat de principes zijn en hoe de diverse inrichtingselementen (trottoir, weg etc.) zich tot elkaar verhouden qua ligging. Rooilijnen dienen gevolgd te worden. Bouwhoogtes zijn in aantal bouwlagen aangeduid en door middel van hoogteaccenten. Voor het ondergronds parkeren is een zoekgebied opgenomen.

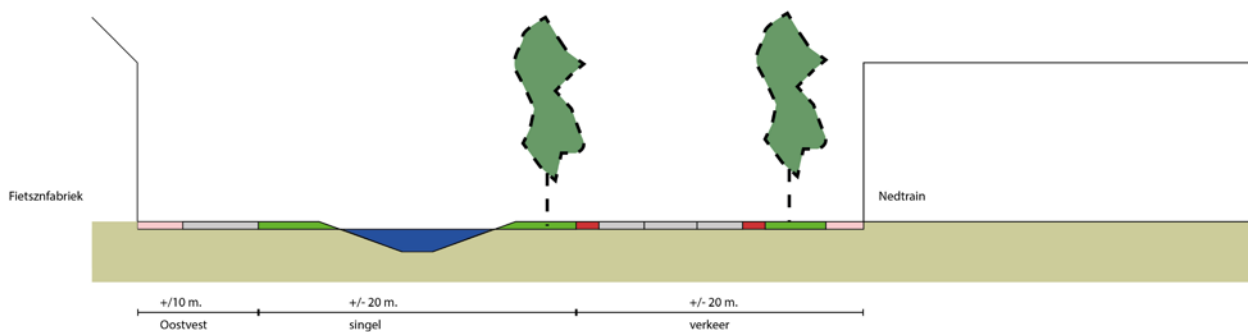
LEGENDA

-  Bestaande bebouwing onderdeel van ontwikkeling
-  Nieuwe bebouwing conform vastgesteld ontwerp
-  Erf en nieuwe bebouwing max. 3 lagen
-  Nieuwe bebouwing max 5 lagen
-  Nieuwe bebouwing max. 7 lagen
-  Hoogteaccent tot 8 lagen
-  Hoogteaccent 9+ lagen
-  Nieuw water (indicatieve ligging)
-  Vergroening en groene herinrichting
-  Onderzoeksopgave bebouwing Amsterdamsevaart
-  Reservering uitbreiding spoor
-  Herprofilering / Afwaardering Ged. Oostersingelgr.
-  Fietsring binnenstad (indicatieve ligging)
-  Regionale fietsverbinding (alternatieven)
-  Fietspad of -stroken (indicatieve ligging)
-  Fietsstraat
-  Oeverroute / bewandelbare kade
-  Zoekgebied parkeergarage
-  Hoogwaardige inrichting OR
-  Brug auto/fiets (indicatieve ligging)
-  Brug voetganger/fiets (indicatieve ligging)
-  Publieksfunctie / Attractiepunt
-  Stimuleren gemengde functies in plint

VERBEELDING UITGANGSPUNTEN



A. Gedempte Oostersingelgracht t.h.v. Koepel

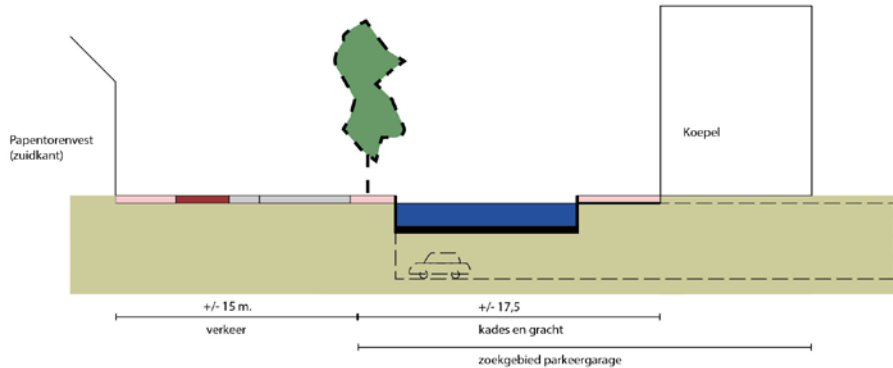
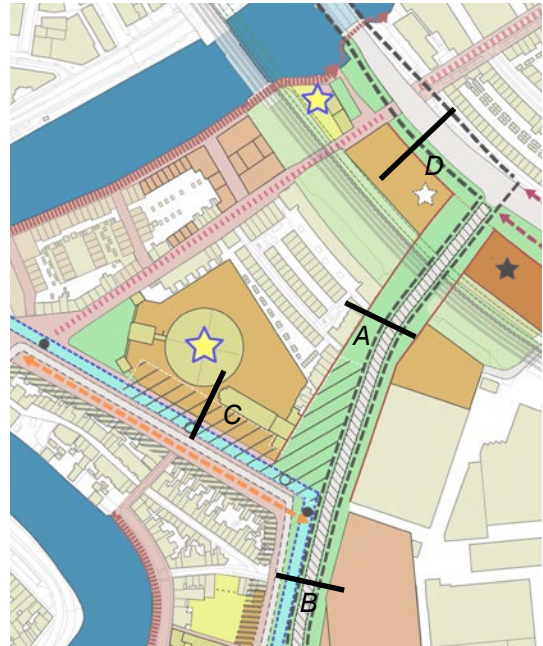


B. Gedempte Oostersingelgracht t.h.v. Fietsznfabriek

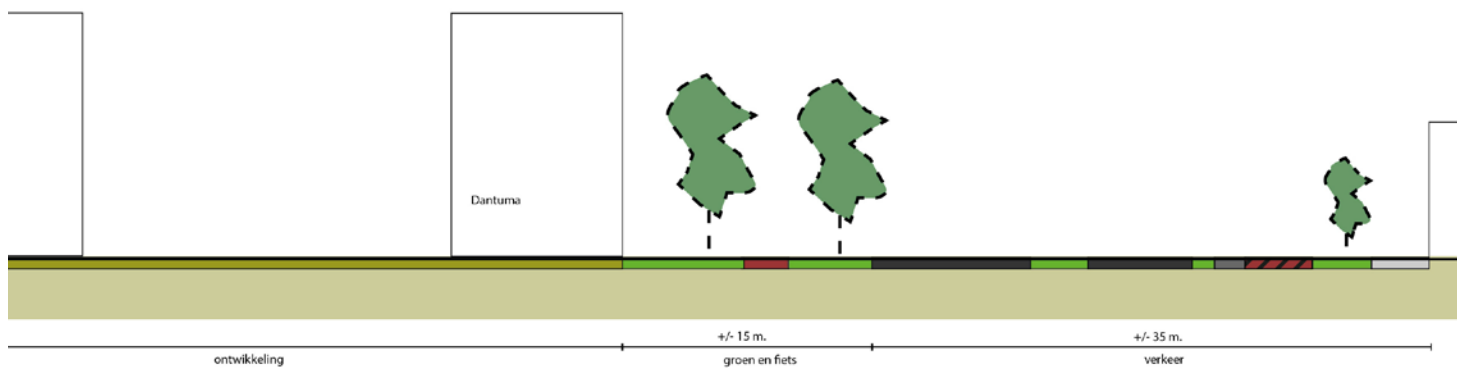
Principe profielen

Ter verbeelding van de ruimtelijke uitgangspunten zijn onderstaande principe profielen weergegeven.

Net als de visiekaart sturen ze op hoofdlijnen. De openbare ruimte profielen zijn met een globale maatvoering aangeduid en geven aan hoe de principes (bijvoorbeeld vergroening, water of verkeer) zich tot elkaar verhouden qua ligging. Voor het ondergronds parkeren is een zoekgebied opgenomen.



C. Papentorenvest



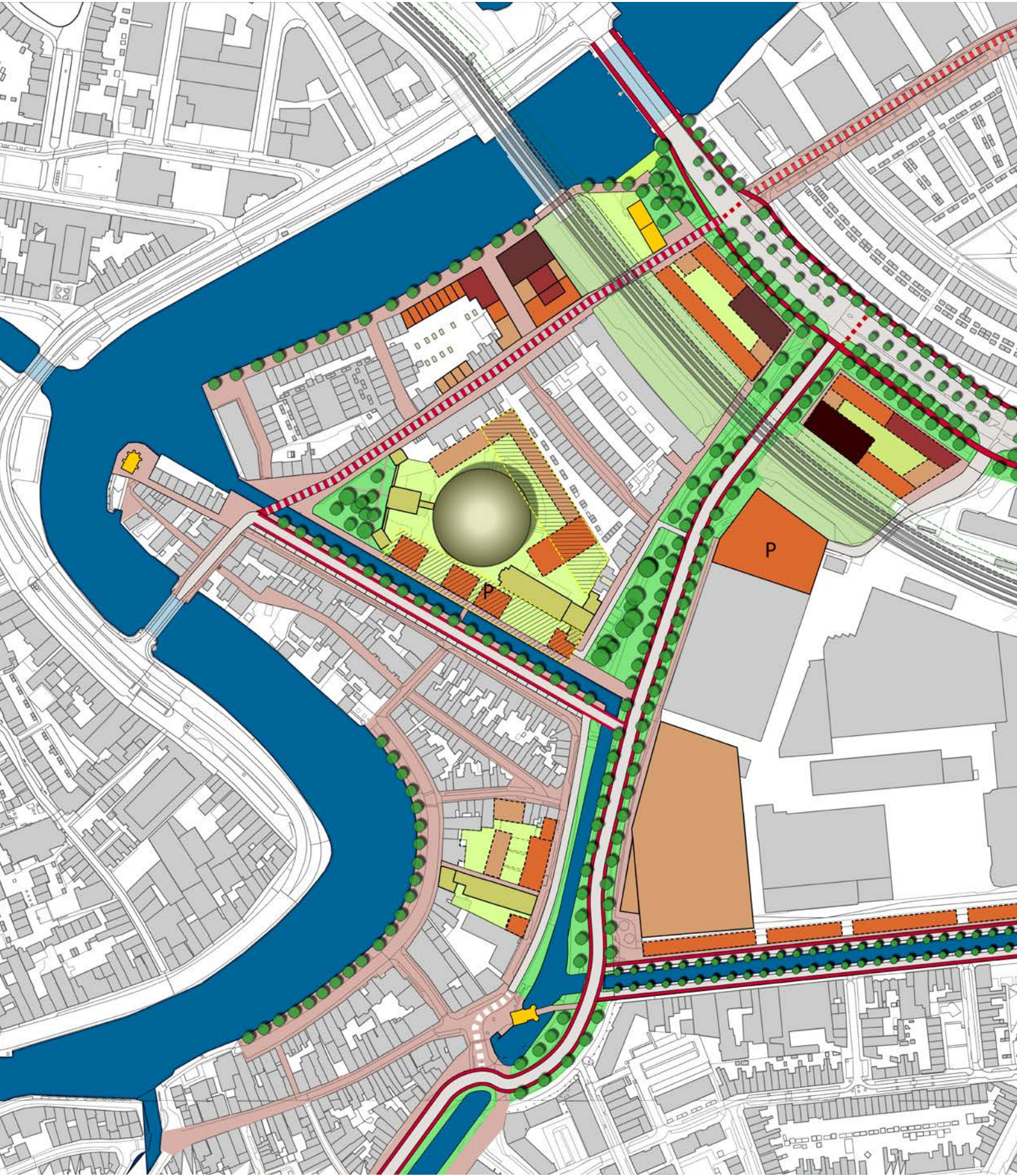
D. Oudeweg

Schaal 1 op 500 (A4)



Haarlem

Visie Spaarnesprong



MOGELIJK EINDBEELD

Kaart

Naastgelegen kaart geeft een mogelijk eindbeeld. Het is een invulling van de uitgangspuntenkaart en is dus niet kaderstellend maar dient vooral ter verduidelijking en inspiratie. De exacte bouwvolumes zijn bijvoorbeeld nog nader te bepalen maar zoals ze hier zijn aangeduid, passen ze in de uitgangspuntenkaart. Dat geldt eveneens voor de ruimtelijke beelden op de volgende bladzijden. Deze zijn gebaseerd op naastgelegen kaart.

LEGENDA

	Particulier terrein ontwikkelingen
	Bestaande bebouwing onderdeel van ontwikkeling
	Nieuwe bebouwing 1-3 lagen
	Nieuwe bebouwing 4-5 lagen
	Nieuwe bebouwing 6-7 lagen
	Nieuwe bebouwing 8 lagen
	Nieuwe bebouwing 9+ lagen
	Water
	Groenzones
	Taluds/overgangszone spoor
	Reservering uitbreiding spoor
	Weg
	Fietspad
	Fietsstraat
	Fietspad
	Trottoir (herinrichting conform HIOR centrum)
	Ondergrondse parkeergarage



MOGELIJK EINDBEELD

Binnenstadsmilieu

Dit milieu is onderdeel van de vergrote binnenstad. Een aantrekkelijk woonmilieu wordt gecombineerd met de mogelijkheid te recreëren aan het Spaarne en de Koepel. Er zijn wandelroutes vanaf het Spaarne en vanaf de Spaarnwouderstraat het gebied in. De bijzondere locaties, zoals de Koepel en Drijfriemenfabriek komen als “eilanden” van voorzieningen en cultuur in een overwegend residentieel gebied te liggen. Tussen deze bestemmingen worden aantrekkelijke wandelroutes gemaakt.

Het binnenstadsmilieu impliceert een mate van verdichting, een gebalanceerde functiemix, een hoogwaardige openbare inrichting en het maken van verblijfsplekken in de openbare ruimte.

Het aangename woonmilieu dient zich te verhouden tot de ambitie een levendige sfeer te maken en een overloopgebied voor het centrum te vormen. In het kader van duurzaamheid en flexibiliteit zijn de plinten gevuld zijn met transformeerbare woningen. In de plinten wordt daarom, naast een woonfunctie, toegestaan een gemengd programma te realiseren, zodat het gebied zich in de loop van de tijd kan transformeren. Op een aantal plekken aan het Spaarne zijn terrassen denkbaar.

Het water in de Papentorenvest krijgt de vorm van een binnenstedelijk gracht, dus met verharde kades. De grachten staan in open verbinding met elkaar en zijn voorzien van doorvaarbare bruggen. Onder de Papentorenvest en/of de hoek Papentorenvest – Gedempte Oostersingelgracht, ter hoogte van de bebouwing van de Koepelgevangenis is ruimte voor een ondergrondse parkeergarage.

Impressiebeeld Houtmarkt



Voor



Na

Impressiebeeld Papentorenvest



Voor



Na



MOGELIJK EINDBEELD

Singelmilieu

De Oudeweg en de Gedempte Oostersingelgracht vormen het singelmilieu. Dit milieu markeert de rand van het centrum. Het kenmerkt zich door grootschalige groenzones. De verschillende waterpartijen staan in open verbinding met elkaar. Oevers worden gevormd door taluds of kades en oeverlijnen worden afgerond. Om ruimte te winnen in de Gedempte Oostersingelgracht kan ook de centrumzijde met kades te gemaakt worden en andere zijde met taluds. Ook bij dit milieu past functiemenging. Veel singelmilieus kennen grotere panden waarin wonen wordt gecombineerd met (zakelijke) dienstverlening. Voor de bestemming van de bebouwing zou dat betekenen dat bijvoorbeeld kantoor/maatschappelijk bestemmingen mogelijk zijn.

De Oudeweg blijft een belangrijke stedelijke invalsweg voor auto's maar de ruimte tussen de weg en de bebouwing wordt maximaal vergroend met als doel het de allure van een stadsboulevard te geven. De groene ruimte creëert bovendien afstand tussen wonen en verkeer. In deze groenzone ligt de fietssnelweg.

Het maken van stevige, en op specifieke plekken ook hoge, bebouwing aan de Oudeweg past ook in de sfeer van binnenstadsrand en de stadsentree, vanwege de grote ruimte en de iconische functie. Dit draagt bij aan het realiseren van het woningbouwprogramma van Haarlem.



MOGELIJK EINDBEELD

Impressiebeeld Oostvest



Voor



Na

Impressiebeeld Gedempte Oostersingelgracht



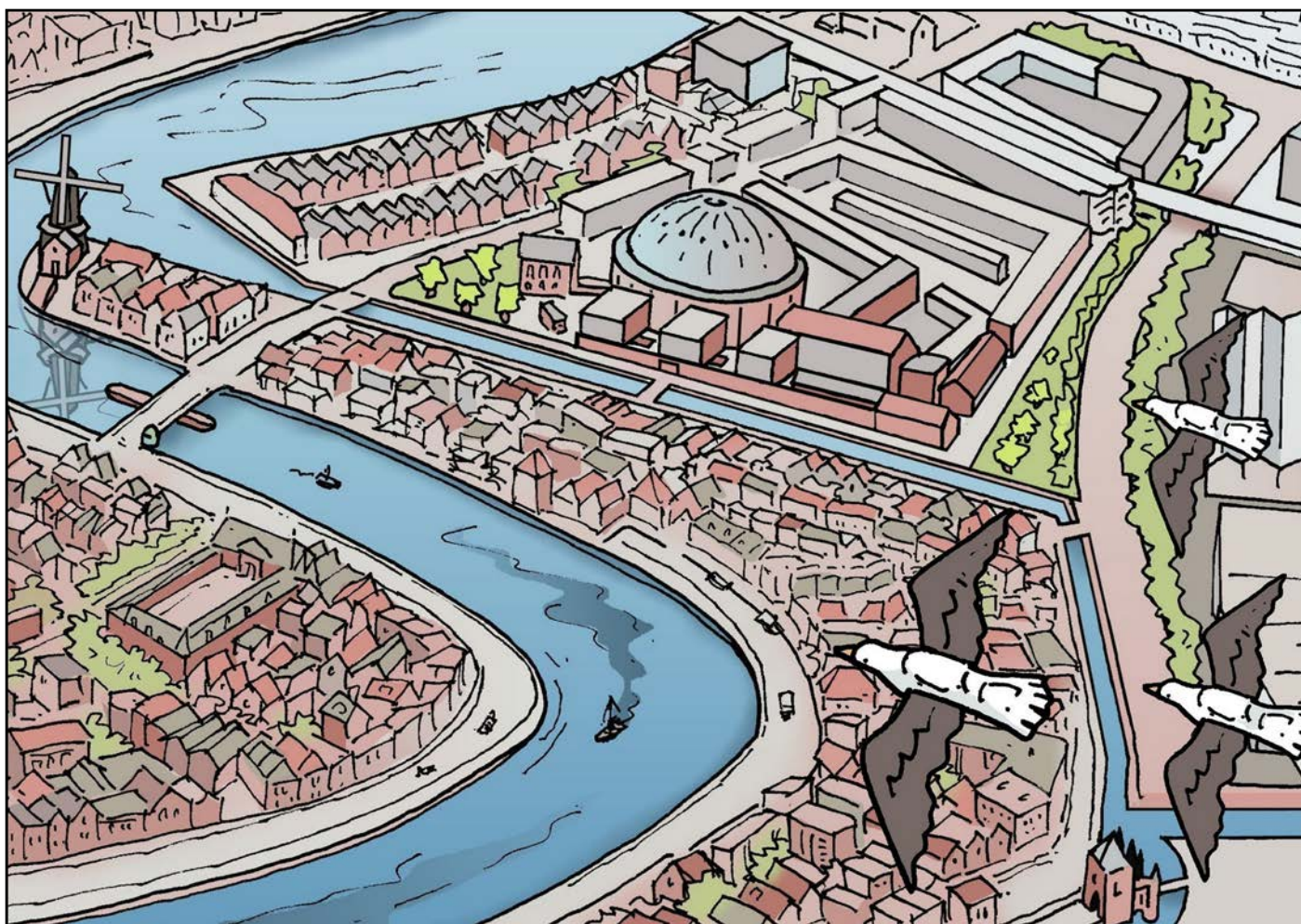
Voor



Na

MOGELIJK EINDBEELD

Impressies



Visualisaties van een mogelijk eindbeeld, Eric Coolen

(De definitieve plaatsing van bouwvolumes is afhankelijk van de lopende planvorming van de projecten)

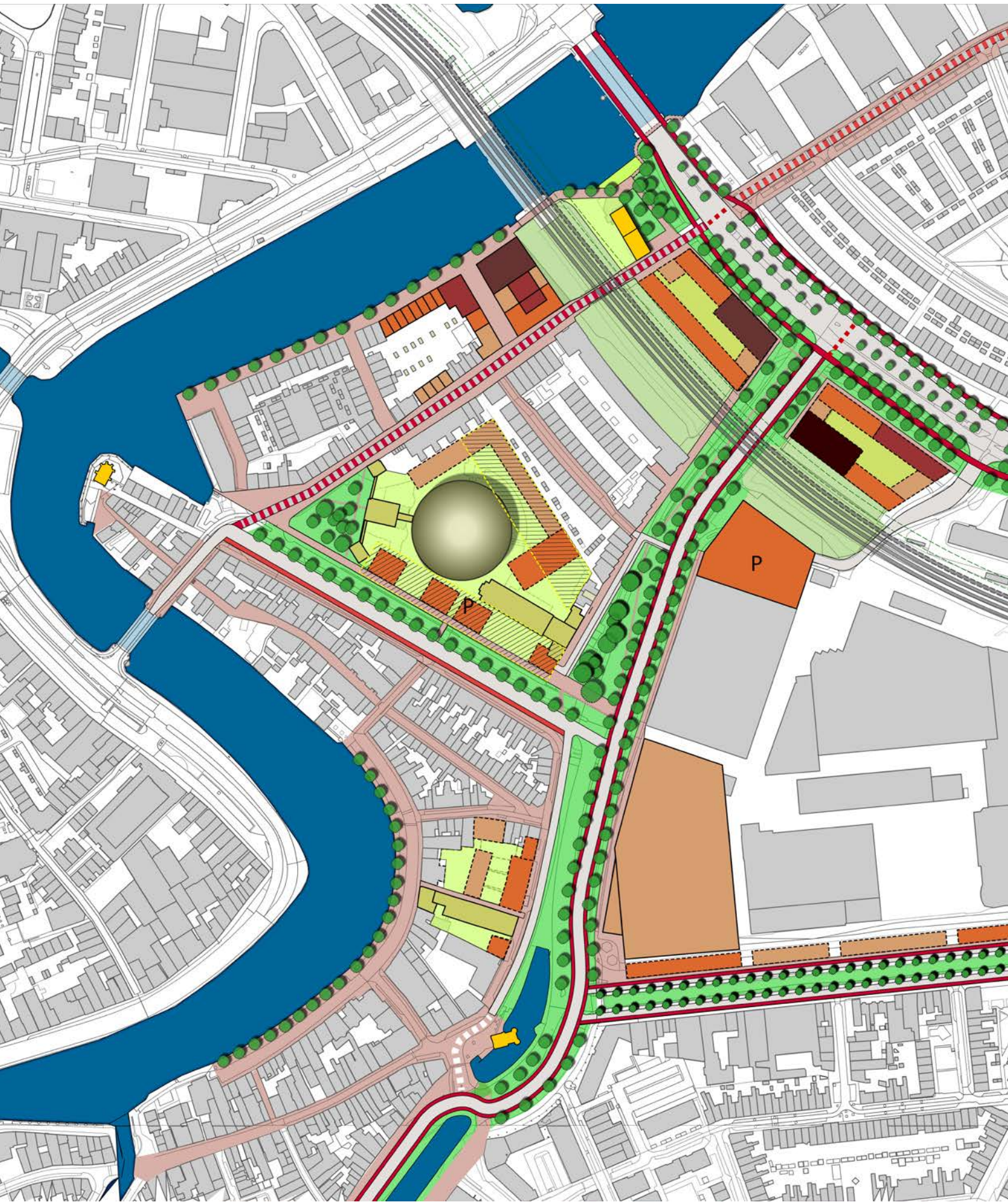




Haarlem

Visie Spaarnesprong

Verbeeldind Tussenfase



FASERING

Onderstaande paragraaf doet een voorstel voor een faseringsstrategie. Dit draagt bij aan de haalbaarheid van de ambities. Het doel is de kosten te kunnen spreiden over een langere periode terwijl er in de eerste fase toch een leefbare omgeving is.

Het opengraven van de grachten is de grootste investering in de openbare ruimte. Daarbij hebben de Papentorenvest en de Oostersingelgracht de prioriteit ten opzichte van de Amsterdamsevaart. Uiteraard verdient het de voorkeur om de definitieve situatie met grachten direct te realiseren, maar een gefaseerde aanpak is mogelijk. De afwaardering van de Gedempte Oostersingelgracht kan op korte termijn plaatsvinden. De vrijkomende ruimte dient dan direct een kwaliteitsimpuls te geven aan de buurt én tevens voor te sorteren op de gewenste eindsituatie. Het verschil tussen een definitieve en tijdelijke groene inrichting is dat er in de laatste geen zaken als bomen, kabels en leidingen en bebouwing worden gerealiseerd. Wel kan gedacht worden aan gras, lage beplanting, paden, speelobjecten en straatmeubilair.

LEGENDA

	Particulier terrein ontwikkelingen
	Bestaande bebouwing onderdeel van ontwikkeling
	Nieuwe bebouwing 1-3 lagen
	Nieuwe bebouwing 4-5 lagen
	Nieuwe bebouwing 6-7 lagen
	Nieuwe bebouwing 8 lagen
	Nieuwe bebouwing 9+ lagen
	Water
	Groenzones
	Taluds/overgangszone spoor
	Reservering uitbreiding spoor
	Weg
	Fietspad
	Fietsstraat
	Fietspad
	Trottoir (herinrichting conform HIOR centrum)

Afhankelijkheidsrelaties

Tussen de interventies bestaan de volgende afhankelijkheidsrelaties (in ruimtelijke zin):

- Afwaardering Gedempte Oostersingelgracht gaat vooraf aan aanleg gracht en vergroening
- Aanleg van de gracht in Papentorenvest en Gedempte Oostersingelgracht is bij voorkeur kort op elkaar vanwege doorstroming en aanlegkosten
- Parkeergarage onder grachten dient gelijktijdig of voorafgaand aan grachten te worden gerealiseerd
- Extra parkeercapaciteit gaat vooraf aan herinrichting Houtmarkt (verwijderen haaksparkeren)
- Dantuma en Drijfriemenfabriek hangt samen met herinrichting Harmenjansweg en Oeverroute qua verkeer
- Parkeren onder gracht kan evt. gecombineerd met parkeren Koepel

Dat leidt tot het volgende faseringsvoorstel:

Korte termijn

- Herinrichting Harmenjansweg
- Realisatie Dantuma en Drijfriemenfabriek
- Oeverroute tussen Scheepmakerskwartier en Drijfriemenfabriek onder spoor
- Afwaardering Gedempte Oostersingelgracht (evt. tijdelijke groen inrichting bij Oostvest)
- Definitieve groeninrichting Ged. Oostersingelgracht
- Parkeergarage Nedtrain
- Koepel (zonder parkeren onder gracht), Fietsznfabriek, Scheepmakerskwartier 2B

Middellange termijn

- Koepel (met parkeren onder gracht)
- Aanleg van de grachten in Papentorenvest en Gedempte Oostersingelgracht
- Herinrichting Papentorenvest
- Herinrichting Oostvest
- Herinrichting Houtmarkt
- Herontwikkeling Amsterdamse Poort en directe omgeving
- Oeverroute doortrekken naar Drosteterrein

Lange termijn

- Aanleg gracht Amsterdamse Vaart
- Bebouwing Amsterdamse Vaart
- Verbreding Spoor

DUURZAAMHEID

De ambities van Spaarnesprong moeten bijdragen aan het creëren van een gezonde en aantrekkelijke woon- en leefomgeving, voor zowel de bewoners van Spaarnesprong als andere bewoners van Haarlem. Daarnaast is duurzaamheid een belangrijk uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen in Haarlem, zoals geformuleerd in de kadernota Haarlem Duurzaam. Dat wordt bevestigd in het coalitieprogramma 2014-2018 en in de informatienota Versnelling Duurzaamheidsprogramma 2016. Daarom is het vanzelfsprekend dat ook bij de ontwikkeling van Spaarnesprong duurzaamheid een belangrijk onderwerp is.

Duurzaamheid is een breed begrip. Diverse duurzaamheidsthema's hebben betrekking op de ontwikkeling van het gebied. Ze verschillen van aard, impact en mate waarin er op gestuurd kan worden. Met betrekking tot het sturen op duurzaamheid door de gemeente, zijn de mogelijkheden in de openbare ruimte anders dan voor de bebouwing.

Duurzame stedenbouw

Algemene uitgangspunten voor duurzame stedenbouw staan in de Praktijkrichtlijn Duurzame Stedenbouw. Deze is gedeeltelijk van toepassing op Spaarnesprong omdat het een ontwikkeling binnen bestaand bebouwd gebied betreft waarvan de stedelijke hoofdstructuur al vastligt. Desalniettemin zijn de stedenbouwkundige ambities van de Ontwikkelingsvisie Spaarnesprong sterk ingegeven door duurzame principes, te weten:

- Het compact bouwen binnen bestaand bebouwd gebied in plaats van uitbreiden ten koste van groene en open gebieden
- Het beperken van sloop door hergebruik van gebouwen (Drijfriemenfabriek, Koepel, Fietsznfabriek, Nedtrain), waardoor materiaalverspilling wordt beperkt.
- Het vergroenen van de ruimte, met diverse voordelen t.a.v. luchtkwaliteit, ecologie, hitte-stress.
- Het vergroten van wateroppervlak, met diverse voordelen t.a.v. waterberging en -afvoer, ecologie, hitte-stress
- Het inzetten op flexibiliteit in het gebruik van de bebouwing waardoor bebouwing toekomstbestendig is.
- Het transformeren van verkeersareaal in (groen) verblijfsareaal waardoor leefbaarheid wordt vergroot en het verharde oppervlak afneemt.
- Het beperken van autobewegingen door voorrang te verlenen aan voetgangers en fietsers

Duurzame nieuwbouw

Haarlem kent een grote bouwopgave voor de komende decennia. De gemeente bereidt een nota voor over duurzame nieuwbouw. Aardgasvrij, energie, circulair en woonkwaliteit zijn de hoofdthema's uit het Duurzaamheidsprogramma. Bij nieuwbouw is de onderstaande prioritering te maken. Deze ambities komen overeen met de Bouwagenda (nationaal innovatieprogramma voor de bouwsector).

1. Aardgas vrij
2. Energieneutraal
3. Overige duurzame aspecten zoals circulair, gezond, toekomstbestendige hoge gebruikskwaliteit.

In de nota 'Beleidskader voor selectie marktpartijen' is voorgeschreven dat duurzaamheid voor tenminste 30% mee weegt in de beoordeling van de marktpartijen. Daardoor kan in ieder geval bij de verkooptender van gemeentelijk eigendom duurzaamheid gestimuleerd worden. Voor private ontwikkeling is minder sturingsmogelijkheid. De duurzame bouwqualiteitscriteria zijn niet in de wetgeving opgenomen. Vandaar dat de gemeente deze ambities heeft vastgesteld in de nota 'Duurzame Nieuwbouw en Aardgasvrij' (2017) met behulp van GPR. Deze Gemeentelijke Prestatie Richtlijn duurzaam bouwen (GPR-Gebouw) wordt gehanteerd als basis voor communicatie, ontwerp, beoordeling en toetsing van private afspraken inzake duurzaam bouwen. Door toepassen van een meetinstrument zijn ambities en resultaten meetbaar en kan er helder over worden gecommuniceerd.

Aardgasvrij en Energieneutraal

In de nota 'Duurzame Nieuwbouw en Aardgasvrij' is gesteld dat aardgasvrij en energieneutraal bouwen bij alle nieuwbouwprojecten in Haarlem uitgangspunt is. Daarnaast geeft de nota aan dat aardgasvrij en energieneutraal bouwen meeweegt in het selectiecriterium duurzaamheid voor partijen die grond van de gemeente willen kopen om te gaan bouwen en dat deze zaken worden meegenomen in de onderhandelingen en afspraken met de gebouweigenaren en ontwikkelaars. De duurzaamheidsnorm is tevens inzet voor de nieuwe prestatieafspraken met de woningbouwcorporaties. Onderzoek per project moet vervolgens aantonen in hoeverre aardgasvrij en energieneutraal haalbaar is.

Aardgasvrij: In de energieagenda heeft de minister van Economische Zaken aangegeven dat de verplichte gasaansluiting voor nieuwe wijken vanaf 2018 vervalt. Ambitieuze gemeenten, waaronder de gemeente Haarlem, zijn uitgenodigd hier aan mee te werken in de Green Deal Aardgasvrije Wijken. De gemeente bereidt een nota voor over duurzame nieuwbouw.

Energieneutraal: Voor nieuwbouw geldt dat de energieprestatie steeds scherper wordt. In 2020 moeten alle nieuwe gebouwen (woningen en utiliteitsgebouwen) Bijna Energie Neutrale Gebouwen (BENG) zijn. Zonnepanelen zijn een efficiënte duurzame energiebron om deze norm te halen. Het plaatsen van zonnepanelen kan echter op gespannen voet staan met het beschermd stadsgezicht. Per locatie zal gekeken moeten worden op welke manier zonnepanelen zorgvuldig geplaatst kunnen worden.

Hergebruik en Circulair bouwen

Het duurzaam omgaan met materiaal begint bij het hergebruik van bestaande bebouwing, waardoor sloop en dus materiaalverspilling beperkt wordt. Op een aantal ontwikkellocaties wordt ingezet op behoud van bestaande bebouwing: De Koepel, Drijfriemenfabriek, Nedtrain reparatiehal en Fietszfabriek. Waar hergebruik van het gebouw zelf niet mogelijk is, is een volgende mogelijkheid het circulair bouwen, zodat in de toekomst het bouw materiaal makkelijk gerecycled kan worden. In de GPR-meting wordt het circulair bouwen meegewogen, waardoor dit duurzaamheidsprincipe mogelijk aantrekkelijk wordt voor ontwikkelaars. Tot slot kan bij de uitwerking van de projecten een duurzame/circulaire manier van gebruik gestimuleerd worden, ontwikkelaars en gebruikers uitgedaagd worden tot innovaties in de deeleconomie en afvalloos wonen en werken.

DUURZAAMHEID

Klimaatbestendigheid

Hitte-stress en extreme wateroverlast zijn effecten die in een sterke versteende omgeving kunnen optreden. Door de huidige inrichting is het gebied wat dat betreft zeer gevoelig voor deze effecten. Eén van de doelstellingen van de vergroening van het gebied op diverse plekken en het terugbrengen van het water in de Gedempte Oostersingelgracht en Papentorenvest is dan ook het verminderen van hitte-stress en wateroverlast. Het open water van de grachten heeft enerzijds een waterbergende en waterafvoerende functie en anderzijds een verkoelende werking. Het toevoegen van groen, met name door bomen, zorgt voor vermindering van warmte accumulatie van de bodem. Een onverhard oppervlak met een poreuze bodem, zoals gras, heeft een vertragende werking op het hemelwaterafvoer. De herinrichting van de openbare ruimte conform de Ontwikkelingsvisie heeft zodanig een positief effect op de openbare ruimte.

Duurzame grond- weg- en waterbouw

In januari 2017 heeft de gemeente Haarlem de Green Deal Duurzaam GWW (grond- weg- en waterbouw) getekend. Hiermee werd afgesproken dat de gemeente duurzaamheidsaspecten meeweegt vanaf de vroege planfase in GGW-projecten. Daarom zal ook voor de Spaarnesprong de Aanpak Duurzaam GWW toegepast moeten worden om te onderzoeken op welke duurzame aspecten in de Spaarnesprong de nadruk ligt.

Ecologie

Het Ecologisch Beleidsplan 2013-2030 verwoordt het actuele beleid ten aanzien van ecologie in Haarlem. De ecologische structuur bestaat in Haarlem met name uit ecologische hot-spots (losse waardevolle plekken), ecologische verbindingen en ecologische potentiegebieden. In het gebied Spaarnesprong liggen geen hotspots en ecologische potentiegebieden maar er ligt wel de enige doorlopende ecologische verbindingzone door de stad, namelijk het groen langs het spoor. Deze verbinding is zeer waardevol en dient behouden te blijven. Bij de ontwikkeling van kavels langs het spoor zal daar rekening mee moeten worden gehouden.

De Bolwerken, die buiten het gebied liggen, aan de overzijde van het Spaarne, zijn aangemerkt als ecologische potentiegebied. Door de Oudeweg te vergroenen ontstaan kansen om dit potentiegebied het Spaarne te laten oversteken. Er ontstaat mogelijk een secundaire lineaire structuur die de ecologische verbindingzone langs het spoor ondersteunt en een verbinding legt met het nieuwe groen van de Gedempte Oostersingelgracht. Bij inrichting van de openbare ruimte is het uitgangspunt zoveel mogelijk bestaande bomen te behouden.

Ook het terugbrengen van het water heeft een ecologische functie. Water is essentieel voor het stedelijk ecosysteem. Door bodem- en regenwater in het eigen ecosysteem (gebiedseigen water) zo lang mogelijk vast te houden wordt niet alleen wateroverlast tegengegaan maar is er tevens een betere controle op de kwaliteit van het water binnen het stedelijk ecosysteem. De het water tussen Spaarne, Papentorenvest, Oostvest, Herenvest en, op de langere termijn de Amsterdamsevaart wordt met elkaar verbonden zodat een doorlopende natte ecologische structuur ontstaat. Bij nadere uitwerking zal onderzocht moeten worden in hoeverre natuurvriendelijke oevers toegepast kunnen worden bij de Oostvest en of bij eventuele harde beschoeiing milieuvriendelijke materialen en plantengroei in het water toegepast kunnen worden.

Bij nieuwbouw zullen de principes van het natuurinclusief bouwen (faunavoorzieningen voor gierzwaluwen en vleermuizen aan of in gevels) meegegeven worden aan de ontwikkelende partijen.

Colofon:
Uitgave van de
gemeente Haarlem

Adres:
Postbus 511
2003 PB Haarlem

T: 14 023

Versie:
1 februari 2018