



**Gemeente
Haarlem**

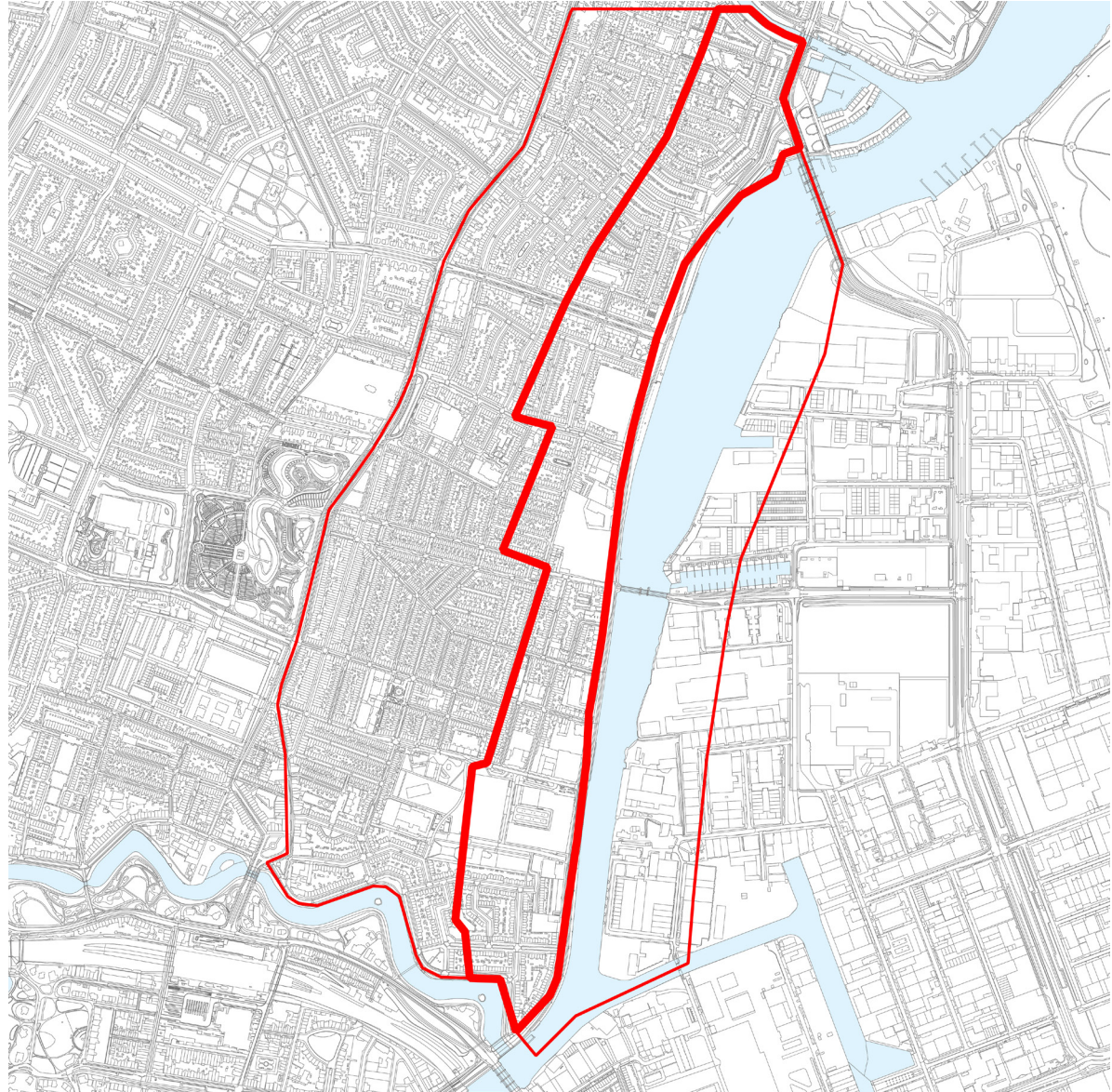
Spaarndamseweg

Concept Ontwikkelvisie

2 juli 2019
Omgevingsbeleid

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1	Opgave	3
1.2	Actuele projecten en initiatieven	5
2.	Inventarisatie & analyse	7
2.2	Demografie, wonen en werken	7
2.2	Vigerend Beleid	9
2.3	Cultuurhistorische analyse	13
2.4	Ruimtelijke analyse	17
2.5	Mobiliteit	21
2.6	Milieu	24
2.7	Klimaat en Duurzaamheid	25
3.	Visie	27
3.1	Visie op hoofdlijnen	27
3.2	Thema's van de visie	30
3.3	Deelgebieden	40
4.	Projecten en ontwikkellocaties	49
4.1	Deelprojecten	49
4.2	Algemene bouwregels	50
4.3	Kavelspecifieke bouwregels	51
5.	Participatie en vervolgproces	55
5.1	Participatie	55
5.2	Vervolgstappen	56



Plangebied (waarbinnen actuele ontwikkellocaties vallen) en studiegebied

1. Inleiding

1.1 Opgave

De grote druk op de Haarlemse woningmarkt maakt de bouw van extra woningen een belangrijke opgave voor de stad. De gemeente heeft de ambitie om ca. 10.000 woningen te bouwen in de periode tot 2025. Dat is onder andere nodig om de huidige wachttijden van verschillende doelgroepen te verkorten en om inwoners die in aanmerking komen voor een sociale huurwoning een grotere kans te geven om in Haarlem te blijven wonen. Het toevoegen van zoveel woningen in Haarlem is een uitdaging én een kans.

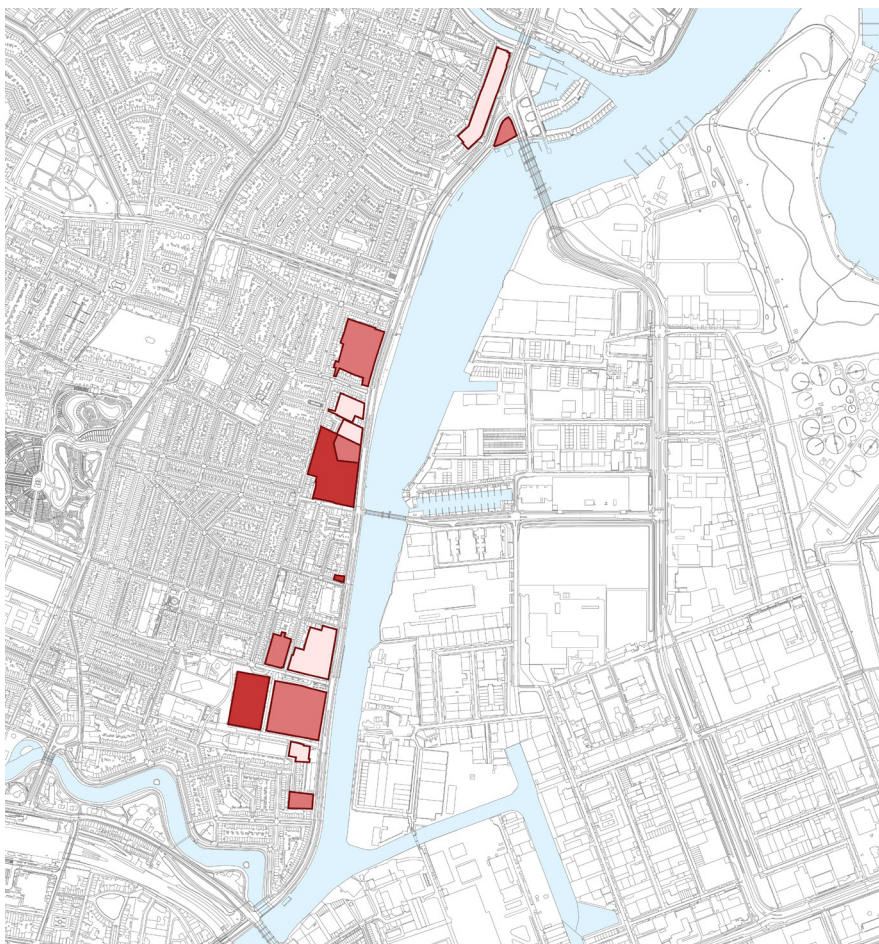
Het is een uitdaging om woningen bij te bouwen en Haarlem ook Haarlem te laten blijven, ook over 10 jaar en later.

Het is een kans om groei te gebruiken om de stad te verbeteren en toekomstbestendig te maken, zodat de gevolgen van een veranderend klimaat kunnen worden opgevangen en we op een andere manier in onze energiebehoefte gaan voorzien. Ook stimuleren we dat we ons meer lopend, fietsend of met het openbaar vervoer verplaatsen en minder met de auto. De ontwikkelzones zijn gebieden waar geëxperimenteerd kan worden met nieuwe mobiliteitsconcepten, circulaire economie en versterking van de sociale samenhang. Daarnaast willen we met deze plannen stimuleren dat in Haarlem meer banen komen; minder forensenverkeer betekent namelijk een betere bereikbaarheid.

Met de groei van het aantal woningen en inwoners is het ook nodig dat de voorzieningen zoals winkels, scholen en groen mee kunnen groeien.

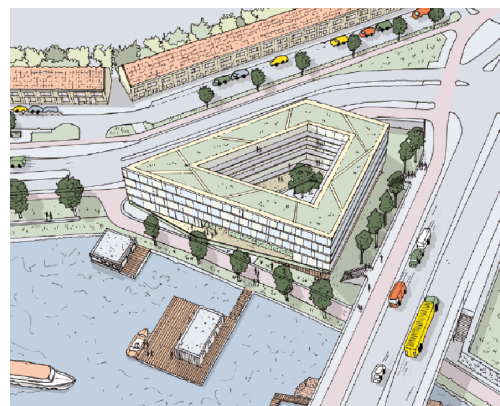
We hebben acht gebieden aangewezen om het merendeel van de ca. 10.000 woningen te bouwen. De ontwikkelzone Spaarndamseweg is één van die gebieden. Deze zone aan het Spaarne heeft volop potentie om een stedelijke en hoogwaardige uitstraling te krijgen. Op de korte termijn zijn hier al veel kansen voor ontwikkeling van braakliggende en vrijgekomen terreinen. Er is al een aantal partijen die woningen willen ontwikkelen en bouwen. Ook zijn er locaties waarvoor nog geen partijen in beeld zijn. De realisatie gebeurt dan ook

over een lange tijdspanne. Daarom is het maken van een visie van belang; om richting te geven aan nieuwe ontwikkelingen, samenhang te borgen en ambities voor de langere termijn te sturen. De visie omvat abstracte kaders en richtlijnen, illustratieve uitwerkingen en beelden om te inspireren. De visie is een uitnodiging aan eenieder die in de Ontwikkelzone Spaarndamseweg aan de slag wil, om een mooi nieuw stuk stad toe te voegen aan Haarlem.



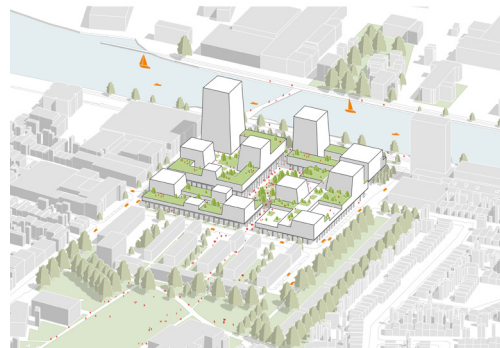
Initiatieven en projecten

1. Rode locaties: plannen in vergevorderd stadium, vastgesteld.
2. Lichtrode locaties: lokale grondeigenaren studeren op herontwikkeling in samenspraak met gemeente. De ontwikkelingsvisie moet richting gaan geven aan de plannen voor deze locaties.
3. Roodomlijnde locaties: kansrijke of gewenste toekomstige ontwikkellocaties.



Huidig voorstel van de initiatiefnemer 50 kV-station.

Dit voorstel heeft nog geen status en een aantal aspecten vragen nader onderzoek, zoals de ontsluiting, landschappelijke inpassing en gebouwhoogte. In de basis staat de gemeente positief tegenover het idee. In de visie worden aanvullende randvoorwaarden en richtlijnen gegeven, waaraan de ontwikkeling zal moeten voldoen.



Huidig voorstel van de initiatiefnemer Spaarneboog

Dit voorstel heeft nog geen status en voldoet nog niet aan alle uitgangspunten van de ontwikkelvisie. De gemeente wil bijvoorbeeld graag een betere aansluiting op de omgeving. Daarnaast moet met een hoogbouw effecten rapportage (HER) nog getoetst worden of de hoogbouw stedenbouwkundig en technisch wel goed is ingepast. In de basis staat de gemeente echter wel positief tegenover het concept voor invulling van de plot en geeft het voorstel op hoofdlijnen een redelijk beeld van een andere mogelijke invulling die binnen de visie past.

1.2 Actuele projecten en initiatieven

In de ontwikkelzone Spaarndamseweg spelen reeds enkele concrete ontwikkelprojecten en zijn diverse nieuwe initiatieven van eigenaren en ontwikkelaars. Afhankelijk van in welk stadium deze initiatieven zich bevinden, zal de visie in meer of mindere mate richting geven aan de uitwerking van de plannen. De visie gaat van noord naar zuid over de volgende locaties:

50 kV-station (Spaarndamseweg 13)

Het 50KV-station is een oud elektriciteitsgebouw gelegen in het noordelijke deel van de ontwikkelzone. De eigenaar van dit terrein heeft de wens hier een woongebouw te realiseren voor de doelgroep jongeren van 18 tot en met 28 jaar. Het gaat om kleinere appartementen die ruimte bieden aan één- en tweepersoons huishoudens.

Sonneborn

In 2005 is voor deze locatie een stedenbouwkundig plan opgesteld voor 122 woningen en 200 m2 commerciële ruimte. Dit plan is om maatschappelijke en financiële redenen niet tot uitvoering gekomen. In deze ontwikkelvisie wordt met een nieuwe blik naar deze locatie gekeken. Daarbij is het uitgangspunt dat er een 16-klassige basisschool/integraal kindcentrum komt op deze locatie. Uit het Strategisch Huisvestingsplan Onderwijs is namelijk gebleken dat er in het noordelijke deel van de zone behoefte is aan een dergelijke school. Dit is de enige locatie waar genoeg ruimte is om dit programma te realiseren.

Spaarndamseweg 380

De bedrijfsvoering van Top Cars is beëindigd. Hier is herontwikkeling van de begane grondlaag van het appartementengebouw en het achterliggend terrein mogelijk. Wonen in de plint van het appartementengebouw is onder voorwaarden toegestaan. Het achterterrein is nog in een pre-initiatieffase, waarbij wordt gestudeerd op een integraal stedenbouwkundig plan.

Schoterkwartier (voormalig Deli-terrein)

In 2008 is de sanering van dit gebied afgerond en is de vergunning verleend voor het bouwen van ééngezinswoningen aan de westkant van het perceel (fase 1). Verwacht wordt dat de omgevingsvergunning voor fase 2 binnenkort zal worden

aangevraagd. Het door AM in 2017 opgestelde concept stedenbouwkundig plan heeft aanleiding gegeven tot actualisatie van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) uit 2007. De raad heeft op 17 mei 2018 deze actualisatie vastgesteld. Op basis daarvan is het plan op hoofdlijnen uitgewerkt. De gemeenteraad is op 26 juni akkoord gegaan met het collegevoorstel de grond te verkopen aan AM op basis van het in het voorstel opgenomen woningbouwprogramma. In de ontwikkelvisie zijn de plannen voor het Schoterkwartier daarom als uitgangspunt meegenomen.

Spaarndamseweg 214 CA (Kwantum, Filippo bv)

Dit is een winkelpand met daarboven woningen (koop). De rest van de kavel is in bezit van de firma Filippo bv. Er zijn in het verleden plannen geweest voor het ontwikkelen van de locatie, maar deze zijn niet tot uitvoering gekomen. De eigenaar van Filippo heeft aangegeven open te staan voor verplaatsing naar bijvoorbeeld de Waarderpolder. Deze verplaatsing heeft nog niet plaatsgevonden. In deze visie worden uitgangspunten benoemd voor een eventuele ontwikkeling van deze locatie. Ook wordt onderzocht of hier een integraal kindcentrum (IKC) kan worden gerealiseerd, net als bij het Sonnebornterrein.

Spaarneboog

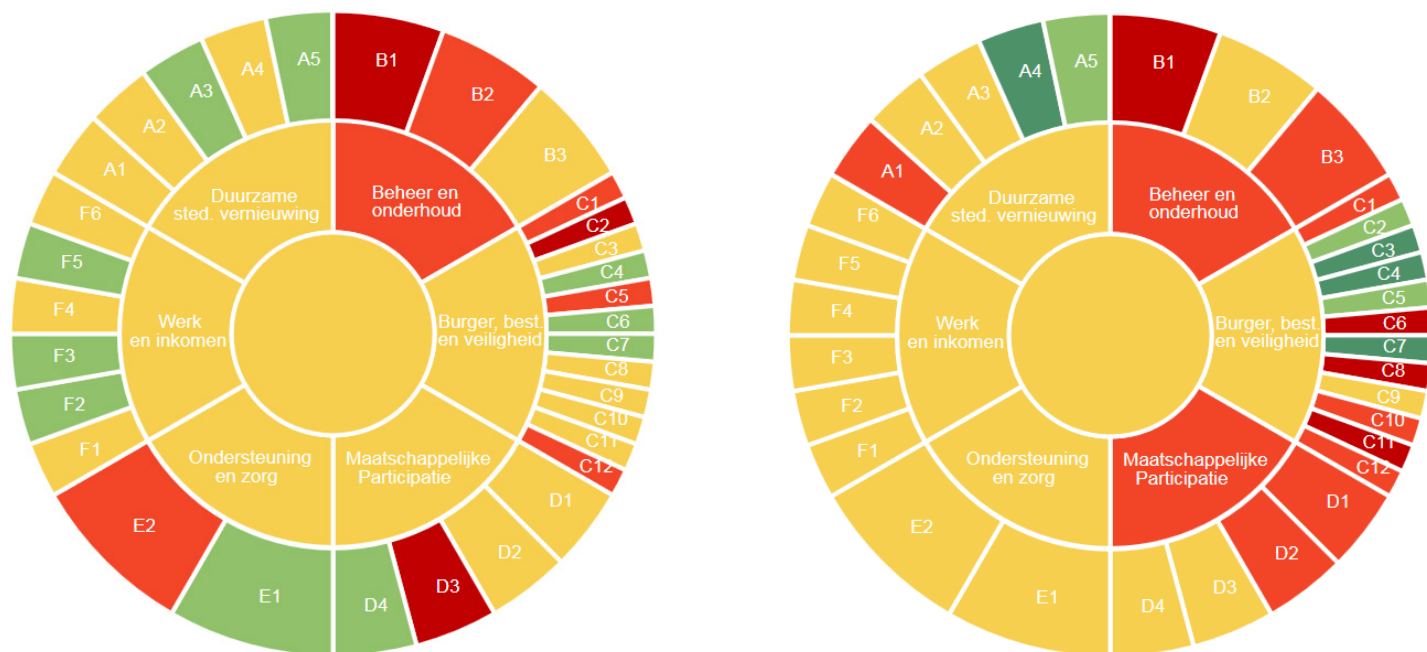
De eigenaar van de Spaarneboog heeft een aantal jaar geleden aangegeven het winkelcentrum te willen vernieuwen. In deze visie worden uitgangspunten neergelegd voor deze vernieuwing.

Quality Bakers/Tuin van Tollenaar

Na vaststelling van de startnotitie heeft de ontwikkelaar met een concept stedenbouwkundig plan een brede informatieavond georganiseerd. Het definitieve stedenbouwkundig plan wordt in het najaar 2019 vastgesteld. Dit stedenbouwkundig plan wordt als uitgangspunt meegenomen in deze visie.

Carpet Right

Op deze kavel mag volgens het vigerend bestemmingsplan detailhandel gerealiseerd worden. Vanwege de vraag naar woningen in Haarlem is er de wens om de detailhandel te combineren met woningen. Het door de ontwikkelaar ingediende plan is na communicatie met de buurt afgekeurd door de commissie. In deze visie stellen we nieuwe randvoorwaarden voor, waarbinnen deze ontwikkeling kan plaatsvinden.



Fysiek	Burger en Bestuur	Sociaal
A1: WOZ-waarde	C1: Functioneren gemeentelijke handhavers	D1: Mantelzorgers
A2: Zuinige woningen (energielabel A+B)	C2: Kinderen: 0-12 jaar	D2: Gezellige buurt waar mensen elkaar helpen en dingen samen doen
A3: Koopwoningen	C3: Jongeren: 13-17 jaar	D3: Goede voorzieningen voor jongeren
A4: Particuliere huur	C4: Ouderen: 65-plussers	D4: Aandachtsleerlingen basisschool
A5: Wooncorporatiebezit	C5: Eenoudergezinnen	E1: WMO ondersteuning
B1: Oppervlakte openbaar groen	C6: (zeer) onveilig gevoel	E2: Jongeren met jeugdhulp
B2: Onderhoud openbaar groen	C7: Aangiften woninginbraken	F1: Banen
B3: Onderhoud infrastructuur	C8: Gemeente heeft aandacht voor verbeteren leefbaarheid en veiligheid buurt	F2: Niet-werkende werkzoekenden
	C9: Totaal aangiften politie	F3: Bijstandsuitkeringen
	C10: Rapportcijfer prettig wonen	F4: Laag inkomen huishoudens
	C11: Kerncijfer buurtverloedering	F5: Schuldsanering
	C12: Overlast van parkeerproblemen	F6: Jongere niet-werkende werkzoekenden

Profieltaarten Indischewijk (L) en Transvaalwijk (R). Bron: Haarlem in Cijfers, 2019.

2. Inventarisatie & analyse

In deze paragraaf zijn het relevante bovenliggend beleid en thematische analyses opgenomen.

2.1 Demografie, wonen en werken

De ontwikkelzone Spaarndamseweg ligt in twee wijken van Haarlem Noord: de Transvaalwijk en de Indischewijk. Voor beide wijken zijn er profieltaarten opgesteld (zie de pagina hiernaast) waarin verschillende thema's een score hebben gekregen. De groene kleur geeft daarbij aan welke thema's weinig aandacht nodig hebben, de rode vereisen juist extra aandacht. Zo kan over de ontwikkelzone worden gezegd dat er duidelijke punten zijn die extra aandacht behoeven, maar dat er ook dingen zijn die goed gaan. Wat betreft duurzame stedelijke vernieuwing, bijvoorbeeld, staan deze wijken er redelijk goed voor, qua beheer en onderhoud is het minder florissant.

Bevolkingsopbouw

In Haarlem Noord wonen 56.000 mensen en dit aantal maakt daarmee ruim een derde van de Haarlemse burgers uit. De Transvaalwijk en de Indischewijk tellen samen ongeveer 18.000 inwoners. De inwoners van de wijken zijn in vergelijking met de rest van de stad iets jonger dan het gemiddelde. De gemiddelde leeftijd van de inwoners van de twee buurten is ongeveer 37 jaar, het Haarlems gemiddelde ligt boven de 40 jaar (op de volgende pagina zijn tabellen opgenomen die deze cijfers laten zien).

Er zijn beduidend minder ouderen in de wijken waarin de zone ligt dan in de rest van Haarlem. Vergeleken met Haarlem Noord als geheel zijn de Transvaalwijk en de Indischewijk minder vergrijsd. Het aandeel kinderen en jongeren ligt ook net iets onder het gemiddelde. Daarnaast valt op dat het percentage inwoners met een niet westerse achtergrond in deze wijken lager is (10,8%) dan in de rest van Haarlem (15,5%).

	Haarlem	Haarlem-Noord	Transvaalwijk	Indischewijk
Totaal # inwoners	159.000	56.000	9.000	9.000
% 0-12 jaar (kinderen)	14,9	17,0	13,2	17,8
% 13-17 jaar (jongeren)	5,2	5,5	3,7	5,4
% 65+ (ouderen)	16,9	15,4	10,1	13,0
% één oudergezinnen	7,8	8,5	7,0	9,8
% verw. groei inwonertal 2018 t/m 2021	2,1	1,1	3,0	3,2

Tabel: Bevolkingsopbouw. Bron: Haarlem in Cijfers, 2019.

	Haarlem	Haarlem-Noord	Transvaalwijk	Indischewijk
% inwoners dat zich (zeer) onveilig voelt in de eigen buurt	4,1	3,0	9,7	0,9
% inwoners dat vindt dat er veel criminaliteit is in de buurt	11,3	4,4	11,2	4,4

Tabel: Sociale veiligheid. Bron: Haarlem in Cijfers, 2019.

	Haarlem	Haarlem-Noord	Transvaalwijk	Indischewijk
# banen per 1.000 inwoners (15 t/m 64 jr)	622	316	300	265
# bedrijfsvestigingen per 1.000 inwoners (15 t/m 64 jr)	134	107	121	97
# zelfstandigen zonder personeel per 1.000 inwoners (15 t/m 64 jr)	91	80	87	71
% niet-werkende werkzoekenden (15 t/m 64 jr)	7,7	6,2	6,6	6,1

Tabel: Werk. Bron: Haarlem in Cijfers, 2019.

Sociale veiligheid/leefbaarheid

In Haarlem Noord is het relatief goed gesteld met de veiligheid. Behalve in de Transvaalwijk, daar is een aanzienlijk hoger percentage inwoners dat zich onveilig voelt in de eigen buurt. Het cijfer 'prettig wonen' is in deze wijk dan ook een stuk lager dan het Haarlems gemiddelde: een 6,9 ten opzichte van 7,4. De Indischewijk scoort hoger dan het gemiddelde van Haarlem, namelijk een 7,6.

Werk en voorzieningen

De werkloosheid in de Transvaalwijk en Indischewijk ligt relatief lager dan in de stad als geheel. Onderstaande tabel geeft ook weer dat het aantal banen per 1.000 inwoners veel lager ligt dan in Haarlem als geheel. Het gemiddelde voor Haarlem is 622 banen per 1.000 inwoners, de Transvaal- en de Indischewijk komen lang niet aan dit aantal.

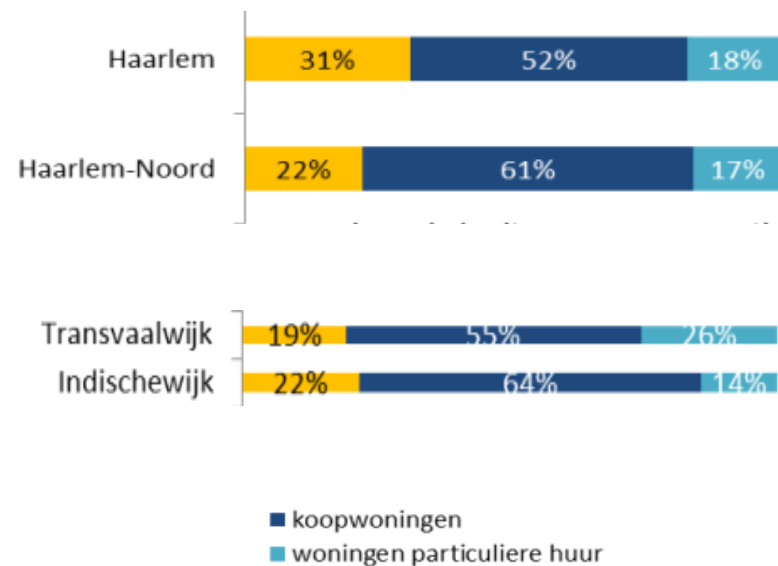
Het aantal Haarlemmers dat in de eigen stad werkt is de laatste 10 jaar afgenomen, met ongeveer 9%, en dat is nadelig voor de bereikbaarheid en duurzaamheid van de stad. Werkgelegenheid behouden in de stad is belangrijk. Het is belangrijk omdat nabijheid van werk de kwaliteit van het leven kan verbeteren en werkgelegenheid versterkt de stedelijke dynamiek. Als een stad, of wijk, geen werkgelegenheid heeft zorgt dit voor woongebieden die overdag zijn uitgestorven. Een mix van wonen en werken zorgt voor levendigheid op straat en een betere omstandigheden voor voorzieningen.

De belangrijkste functie van de Transvaalwijk en de Indischewijk is de woonfunctie. Aan de Spaarndamseweg en rond de Paul Krugerskade is wel veel bedrijvigheid te vinden. Tussen de Paul Krugerkade en de Werfstraat, is een cluster van detailhandel. Hier zitten supermarkten, bouwmarkten en is een kringloopwinkel. Ook is hier een klimmuur gevestigd. Tevens ligt aan het Mandelapark een school voor zeer moeilijk lerende kinderen. Nabij de Waarderbrug, is minder bedrijvigheid. Hier zijn bijvoorbeeld een aantal (auto)garages gevestigd.

In de zone, op de ontwikkellocaties, zijn naar schatting momenteel zo'n 385 banen. Hoewel er veel woningen zijn gepland in de zone, is het ook van belang dat er banen blijven. Daarom worden er in bepaalde gedeelten van de ontwikkelzone gemengde functies gepland. Een voorbeeld hiervan is werken in de plint van de bebouwing, waar op de verdiepingen gewoond kan worden.

Woonvoorraad

In de woningvoorraad van Haarlem bestaat uit 52% koopwoning. 31% wooncorporatiewoningen en 18% particuliere huur. De cijfers voor stadsdeel Noord bestaan uit 61% koop, 22% corporatiewoningen en 17% particuliere huur. De verdeling van de woningvoorraad in de wijken die onderdeel uitmaken van de ontwikkelzone verschilt enigszins. In vergelijking met Haarlem als geheel heeft het gebied relatief minder sociale huurwoningen. Het aandeel koopwoningen is met name in de Indischewijk een stuk hoger dan in de rest van Haarlem, gekeken naar het percentage particuliere huur geldt dat juist voor de Transvaalwijk. De verdeling van de woningvoorraad in de wijken die onderdeel uitmaken van de ontwikkelzone verschilt enigszins. In vergelijking met Haarlem als geheel heeft het gebied relatief minder sociale huurwoningen. Het aandeel koopwoningen is met name in de Indischewijk een stuk hoger dan in de rest van Haarlem, gekeken naar het percentage particuliere huur geldt dat juist voor de Transvaalwijk.



2.2 Vigerend beleid

Hieronder worden verschillende, voor de conceptvisie Spaarndamseweg van belang zijnde, beleidsdocumenten belicht die primair betrekking hebben op Haarlem als geheel en dus ook op deze zone. Hierin worden de wensen en ambities duidelijk die Haarlem heeft gesteld aan toekomstige ontwikkelingen. Ook deze beleidsstukken bieden kaders aan de ontwikkelingen in de ontwikkelzone Spaarndamseweg.

Woonvisie 2017

In de 'Woonvisie 2017 'Doorbouwen aan een (t)huis' staat onder meer als besluit opgenomen dat tweedeling in de stad moet worden voorkomen door een groot deel van de bouwopgave van sociale huurwoningen tot stand te brengen in het Centrum, in Zuidwest en in Noord. De wachttijden voor woningen moeten worden verkort, in de nota 'Uitwerking Coalitieakkoord Woningbouwprogramma' staat het uitgangspunt opgenomen om in de ontwikkelzone Spaarndamseweg 50% sociale huurwoningen te realiseren. Het ideaal is een ongedeelde stad, waar arm en rijk, lager en hoger opgeleid en jong en oud samenwonen in de wijk.

Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR)

Haarlem wil een openbare ruimte die aansluit bij een stedelijk en hoogwaardig woonmilieu. Door de groei van Haarlem zijn belangrijke waarden zoals ruimte voor groen, speelruimte voor kinderen en ruimte voor voetgangers in de verdrukking gekomen. De SOR zet in op een stad waar de openbare ruimte uitnodigt tot ontmoeten, kinderen die kunnen spelen op de stoep, een stad waar alles op loop- en fietsafstand is, ook voor ouderen en mindervaliden. Het autogebruik moet worden teruggedrongen ten behoeve van fietsers en voetgangers.

De Spaarndamseweg wordt in de SOR als belangrijke verbinding benoemd tussen Noord en het centrum. Autoverkeer wordt aangespoord om de Spaarndamseweg te gebruiken. Het zuidelijke deel van de zone, nabij de Prinsenbrug, wordt benoemd als belangrijke verbinding voor de auto en fietsroute voor route Amsterdam – Haarlem – Bloemendaal. De SOR spreekt ook over het verbeteren van de opstapplaats voor de riviercruiseboten aan de Spaarndamseweg. Deze moet geschikt worden gemaakt voor boten tot 110 meter lang. In de visie zal deze opstapplaats aan bod komen en mogelijkheden hiervoor kort worden benoemd.

Structuurplan Haarlem 2020

In het structuurplan worden keuzes gemaakt voor de verdeling van de ruimte die Haarlem heeft. Bij deze verdeling wordt in lagen gedacht. De eerste laag is groen en water. Het groen- en blauwnetwerk is belangrijk voor de duurzame kwaliteit van de stad. Bij stedelijk ontwikkeling in Haarlem mag er hoge kwaliteit verwacht worden van water, groen en openbare ruimte. De tweede laag is bereikbaarheid en infrastructuur. Deze vormen het fundament voor stedelijke ontwikkeling. Met deze twee lagen is er een ruimtelijke hoofdstructuur bepaald voor gebruiksfuncties en bebouwde functies.

Specifiek voor de Spaarndamseweg is vastgelegd dat beide oeverstroken van het Spaarne mogelijkheid bieden voor verbetering en intensiever gebruik. Deze zone is in het structuurplan reeds aangewezen als verandergebied. Uitgangspunten voor dit gebied hierbij zijn onder andere een algehele upgrade tot een aantrekkelijk verblijfsgebied en identiteitsbepaler van Noord waarbij wonen, werken en recreëren in een goede mix aanwezig is. Hoogbouw wordt hierbij kansrijk geacht. De oever langs het Spaarne biedt de mogelijkheid een sterke verblijfsfunctie te realiseren in combinatie met recreatieve routes.

Hoogbouwprincipes

Voor nieuwe bebouwing aan de Spaarndamseweg zijn de hoogbouwprincipes van de stad relevant. Er is besloten dat de grenzen van de stad zijn bereikt en de groene zoom rond Haarlem behouden moet worden. Met de toenemende woonvraag dient een oplossing dus ook in de hoogte gezocht te worden. Met hoogbouw moet er ook kwaliteit worden toegevoegd aan de stad. Hiermee is het mogelijk een stedelijk gebied te realiseren en veel woningen op relatief weinig grond te bouwen. Omdat hoge gebouwen meer impact op de omgeving hebben dan lage bebouwing moet met het realiseren hiervan zorgvuldig worden omgegaan. De hoogbouwprincipes bieden een richtlijn voor gebouwen van meer dan tien verdiepingen (vanaf 30 meter) en in het beschermd stadsgezicht vanaf zeven verdiepingen (20 meter). Om hoogbouw toe te voegen moet er een proces van drie stappen worden doorlopen. Deze stappen zijn in de afbeelding hiernaast weergegeven. Stap 1 benadert stadsbreed het vraagstuk waar hoogbouwinitiatieven kansrijk zijn. De Spaarndamseweg is een locatie waar hoogbouw kansrijk is. Stap 2 bekijkt waar hoogbouw op een specifieke plek ingepast kan worden (historisch en stedenbouwkundig) en wat de effecten zijn

hiervan. Hiervoor wordt ook een Hoogbouw Effecten Rapportage opgesteld (HER). Als hier een positief advies uitkomt, komt stap 3. Hier wordt op gebouwniveau gekeken hoe een gebouw vorm krijgt.



Handboek Inrichting Openbare Ruimte Noord (HIOR)

Het HIOR beschrijft de keuzes voor de inrichting van de straten, pleinen, plantsoenen en parken. De gemeente Haarlem heeft de ambitie om de samenhang in de aanpak en inrichting van de openbare ruimte te vergroten. Er is behoefte aan een beter te bewaken kwaliteit van de openbare ruimte. In dit document worden verschillende onderdelen van de inrichting van de openbare ruimte beschreven en wordt er ingegaan op afwegingskaders. Het gaat hier om thema's als de keuze van bestrating, indeling van dwars en lengte profielen, keuzes omtrent groen, water en duurzaamheid.

Haarlem Noord wordt ervaren als een fijne woonplek. De buurten van noord, waaronder de Indische buurt en de Transvaalbuurt, hebben een sterke eigen identiteit met herkenbare elementen. De kernkwaliteiten van de wijken moeten worden gekoesterd en versterkt. Onder deze kernkwaliteiten vallen de heldere structuur van de openbare ruimte, de menselijke maat in de stedenbouw van profielen van huizen en straten en de oever van het Spaarne. Hoe en waar de ontwikkelingen inpassen zal op termijn beoordeeld moeten worden.

Nota Ruimtelijke Kwaliteit

De ontwikkelzone Spaarndamseweg is benoemd als verandergebied. Een verandergebied vormt het zwaartepunt voor stedelijke ontwikkeling. Beide oevers van het Spaarne zijn benoemd als locatie voor verbetering en intensiever gebruik. Vanuit dit oogpunt is het in de ontwikkelzone mogelijk om bijvoorbeeld meer functies toe te voegen en ambitieuze, moderne gebouwen te realiseren. De achterliggende wijken behoren tot de beschermde stad en de consoliderende stad. Ontwikkelingen aan de Spaarndamseweg moeten zich voegen naar stedenbouwkundige context en beleidsregels die hiervoor gelden, bijvoorbeeld met betrekking tot zichtlijnen.

Luchthavenindelingsbesluit

Het luchthavenindelingsbesluit (lib) bepaalt hoe hoog er gebouwd mag worden rondom Schiphol, dit is landelijk beleid en geldt naast het eigen beleid. Voor deze zone geldt dat de maximale bouwhoogte kan liggen tussen de 100 en 120 meter, afhankelijk van de locatie in de zone.

Rapport Groeipotentie

Het rapport groeipotentie is een studie naar wonen, voorzieningen, werken en mobiliteit.

Woonstudie

In de woonstudie is onderzocht welke doelgroepen vraag uitoefenen naar wonen in Haarlem. In onderstaande tabel is het gewenste aantal woningen per doelgroep voor de ontwikkelzone Spaarndamseweg weergegeven. Daarbij is uitgegaan van toevoeging van 650 woningen. Om bovenstaande groepen te huisvesten is ook gekeken naar de soorten woningen die hiervoor geschikt zijn en waar vraag naar komt. Zo kan worden gesteld dat sociale huurwoningen bovenal voor jonge alleenstaanden en (beneden modale 60+ gerealiseerd worden. Jonge gezinnen en empty nesters zitten in de hoge/middeldure huur-/koopwoningen en de vrije sector. Deze verdelingen en berekeningen zijn gebaseerd op de verdeelsleutel zoals deze gebruikt is in het rapport groeipotentie. De 50% sociale huur is een leidende voorwaarde die is gesteld aan ontwikkeling. Om 50% sociale woningen mogelijk te maken is de overige 50% woningen vrij in te vullen.

Zone	jonge alleenstaanden	jonge stellen	jonge gezinnen	(beneden) modale medioren	welvarende empty nesters/ gezinnen	(beneden) modale 60+ers	Totaal
Spaarndamseweg							
Aantal woningen per doelgroep	103	208	74	78	72	114	649

	Sociale huur	Middeldure huur	Hoge middeldure huur/ middeldure koop	Vrije sector	Totaal
Zone Spaarndamseweg	325	65	130	130	650

Voorzieningenstudie

Uit de voorzieningenstudie komt de behoefte aan commerciële en sociaal maatschappelijke voorzieningen naar voren. Met het toevoegen van minimaal 650 woningen in de ontwikkelzone Spaarndamseweg, moeten ook de voorzieningen

in of nabij de zone meegroeien. Dat vraagt een reservering van ca. 15% van de nieuwe bebouwing. Elke ontwikkelzone dient rekening te houden met een gezondheidscentrum. Om het groeiende aantal inwoners te kunnen voorzien van huisartsen, tandartsen enzovoorts is het noodzakelijk een ruimtereservering te maken voor bijvoorbeeld een Zorg Onder Een Dak (ZOED) of Centrum Jeugd en Gezin (CJG). Hiervoor is 600-1200m2 nodig.

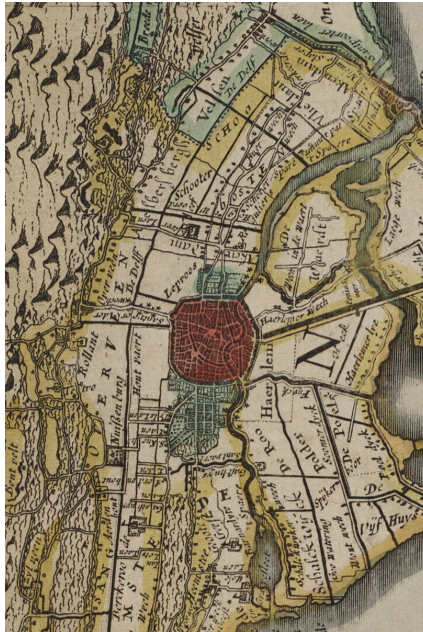
Werk

In de studie naar werk is gekeken naar het effect op de werkgelegenheid door het toevoegen van 10.000 woningen, hoeveel banen verdwijnen of moeten verhuizen door het realiseren van woningen en hoeveel arbeidsplaatsen er bij zouden moeten komen om de verdeling woon/werk gelijk te houden. Om het werk-inwonerratio niet te laten dalen is een toevoeging van 0,4 baan per inwoner nodig. In de zone Spaarndamseweg betekent dit dat er 520 banen bij moeten komen. Echter, de mogelijkheden om extra werkgelegenheid te creëren in deze zone zijn beperkt. Daarom zullen we ook buiten deze zone op zoek moeten naar mogelijkheden om extra werkgelegenheid te creëren om de woon-werkbalans in Haarlem op het gewenste niveau te houden.

In elke ontwikkelzone moet efficiënt worden omgegaan met de ruimte die er is. Werkfuncties met inefficiënt ruimtegebruik (weinig werkplekken op een groot oppervlak) behoren tot de vervangingsbanen omdat er in dezelfde ruimte meer mensen zouden kunnen werken dan momenteel het geval is. De Waarderpolder is de aangewezen locatie om bedrijven met een groot ruimtegebruik te huisvesten. Hierdoor komt er relatief veel ruimte vrij waar meerdere mensen kunnen werken. Zo kan een bijdrage worden geleverd aan de banen die in de zone gerealiseerd moeten worden.

Mobiliteitstransitie

Meer woningen betekent ook meer inwoners en dus meer verkeer- en vervoersbewegingen. Om de groeiende stad zowel bereikbaar als leefbaar te houden, wordt ingezet op een mobiliteitstransitie. Dat houdt in dat de stad zo wordt ingericht dat het meer vanzelfsprekend is om te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te gaan. Deze vormen van mobiliteit nemen relatief de minste ruimte in, zowel rijdend als stilstaand. Bovendien zorgen ze, ten opzichte van het gebruik van de auto, voor minder uitstoot van schadelijke stoffen.



1629



1917



1949



2018

2.3 Cultuurhistorische analyse

Historische ontwikkeling

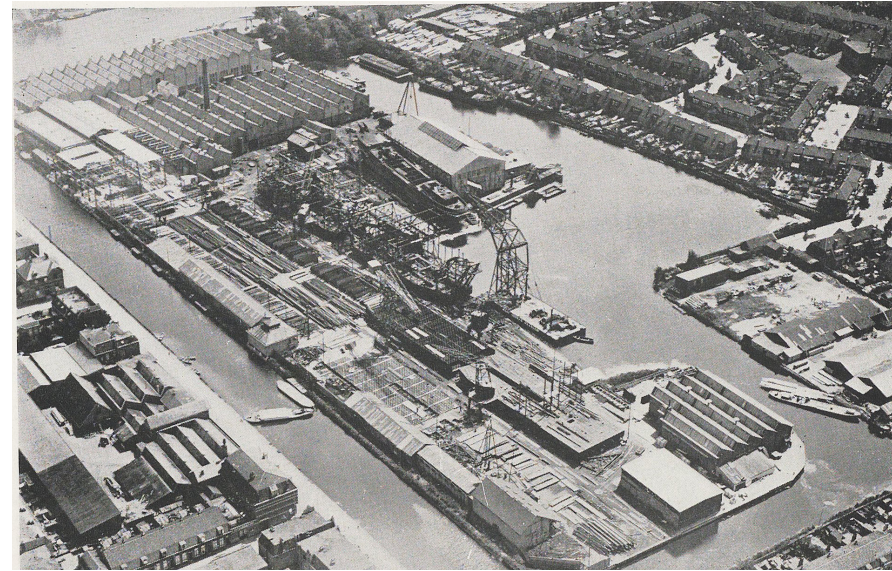
De ontwikkelzone aan de westelijke rand van het Spaarne wordt gedomineerd door de loop van de rivier Het Spaarne. Daarnaast heeft de landschappelijke ondergrond een belangrijke invloed gehad op de ontwikkeling van de gebieden aan weerszijden van het Spaarne. Aan de westzijde lag de strandwal, aan de oostzijde een veenpolder. Tussen de noord-zuid strandwal en het Spaarne lag een strook veengrond.

Tot in de 19e eeuw was de strandwal aan de noordzijde van de stad agrarisch gebied, met een aantal buitenplaatsen en kwekerijen en dichtbij de stad een aantal stedelijke functies. Centraal over de strandwal lag een verbinding tussen Haarlem, Schooten en Zandpoort, aan de westzijde van het Spaarne een jaagpad. De verkaveling volgde de richting van de strandwal en dwars daarop.

Aan de oostkant van het Spaarne lag de polder Haarlemmerliede, een weidegebied. Midden door de polder liep in noord-zuidrichting een weg, waarvandaan de verkaveling zich opstreekte naar de randen. Aan het Spaarne lag een aantal boerderijen, waarvan één nog aanwezig is (Figeeweg 2)

Aan de westzijde van het Spaarne vestigde zich vanaf de late 19e eeuw industriële bedrijvigheid, zoals scheepswerven en fabrieken, waaronder de Conrad scheepswerf aan een inmiddels gedempte havenarm (Paul Krugerkade-Werfstraat). Aan de oostzijde werden alleen in het zuidelijk deel fabrieken gebouwd (Figuee, werkplaats van Hillarius Roos, Droste, Lichtfabriek). Rondom en ten noorden van de bedrijvigheid aan de westzijde van het Spaarne werden vanaf 1900 arbeiders- en middenstandsbuurtten gebouwd in de vorm van kleine of grootschalige seriematige woningbouw van één of twee lagen. De Spaarndamseweg, die aan het begin van deze eeuw nog een smalle route was, werd in de loop van de 20e eeuw steeds belangrijker en verbreed. Medio 20e eeuw ontwikkelde de bedrijvigheid zich vooral aan de oostzijde van het Spaarne. Tot die tijd was dit gebied, met uitzondering van het zuidelijk deel, grotendeels onbebouwd.

De verschillende cultuurhistorische karakteristieken van de gebieden ten westen en ten oosten van het Spaarne en de historische verkavelingspatronen zijn nog



Historische foto Conrad scheepswerf



Historische foto "Spaarndamseweg", kijkend richting zuiden



Cultuurhistorische waarden

-  Zonegrens
-  Beschermd Stadsgezicht Haarlem Noord
-  Ruimtelijk / historisch waardevolle hoofdstructuren
-  Beeldbepalende ruimtelijk / historische structuren
-  Monumenten
-  Beeldbepalende panden (deels aangewezen als orde 2)
-  Archeologische beleidskaart cat 3: Bij bodenverstorende activiteiten van meer dan 500 m2 en dieper dan 30 cm maaiveld dient een waardestellend archeologisch rapport te worden overlegd
-  Archeologische beleidskaart cat 4: Bij bodenverstorende activiteiten van meer dan 2500 m2 en dieper dan 30 cm maaiveld dient een waardestellend archeologisch rapport te worden overlegd
-  Belangrijke doorzichten

altijd zeer herkenbaar. Het stratenpatroon in de buurten aan de westzijde van het Spaarne volgt de richting van de historische, agrarische verkaveling en de strandwal. De belangrijkste oost-weststraten zijn opgespannen tussen de Rijksstraatweg en de Spaarndamseweg, de historische hoofdroutes. Ook het onderscheid tussen de oude industrie aan de westzijde van de rivier met daarachter de fijnmazige woonbuurten is nog steeds goed te zien. Vanaf

In de Waarderpolder is nog altijd een centrale noord-zuidweg middenin de polder aanwezig.

Er bevinden zich enkele monumenten in en nabij de zone, waaronder de panden aan de Paul Krugerkade 45-47 en Amsterdamse schoolwoningen aan de Spaarndamseweg 404-422.

Aan de oostzijde van het Spaarne, in het zuidelijk deel, staan het historisch waardevolle Figegebouw, een 18e eeuwse boerderij met lommerrijke tuin (Hendrick Figeeweg 2, rijksmonument) en de monumenten Lichtfabriek en Drostefabriek.

Monumenten en cultuurhistorisch waardevolle gebouwen dienen zoveel mogelijk te worden behouden en, zo nodig, te worden herbestemd. Dit is echter niet altijd mogelijk. Zo is het pand van de Quality Bakers onderzocht en is naar voren gekomen dat de muren en plafonds in te slechte staat verkeren om te behouden.

Archeologische Beleidskaart Haarlem

Het plangebied valt op de Archeologische Beleidskaart Haarlem (ABH) onder drie categorieën met bijbehorende regimes. Als een initiatief onder een regime valt is het nodig een waardestellend archeologisch rapport te overleggen. Op basis hiervan kunnen er voorwaarden in de vergunning worden gesteld. Het plangebied behoort bij de volgende categorieën:

Categorie 2 (rood op kaart)

Een heel klein deel in het zuidelijkste puntje van het plangebied behoort tot categorie 2. Gezien de aard van deze archeologische waarden geldt voor deze categorie een regime dat voorwaarden verbindt aan een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen en aanleggen bij bodemverstorende activiteiten met een totale projectoppervlak van 50 m² en groter en dieper dan 30 cm onder het maaiveld.

Categorie 3 (oranje op kaart)

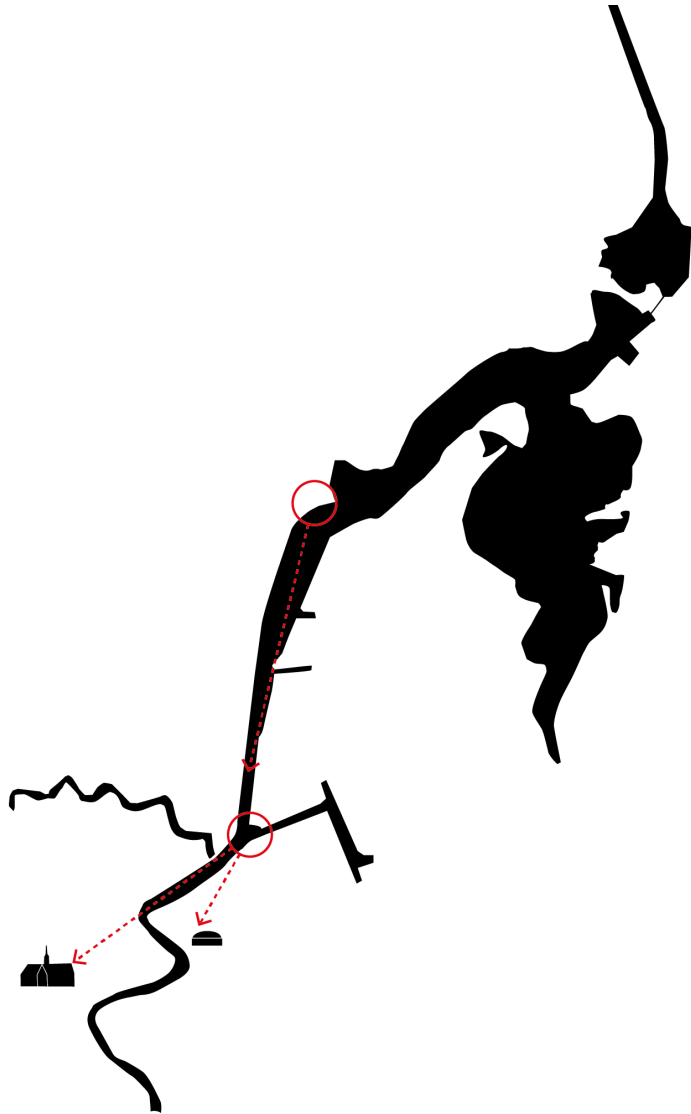
Een klein deel van het plangebied behoort tot categorie 3. Voor categorie 3 geldt een regime dat voorwaarden verbindt aan een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen en aanleggen bij bodemverstorende activiteiten met een totale projectoppervlak van 500 m² en groter en dieper dan 30 cm onder het maaiveld.

Categorie 4 (geel op kaart)

Het plangebied behoort voor het grootste deel volgens de ABH tot categorie 4. Hier geldt een regime dat voorwaarden verbindt aan een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen en aanleggen bij bodemverstorende activiteiten met een totale projectoppervlak van 2500 m² en groter en dieper dan 30 cm onder het maaiveld.



Archeologische beleidskaart



Spaarne - lengteverloop en zichtlijnen



2.4 Ruimtelijke analyse

Spaarne

Het Spaarne vormt het belangrijkste landschappelijke element in het gebied.

Ten noorden van de Jan Gijzenvaart grenst het Spaarne aan de open polder, ten zuiden van het spoor aan de binnenstad van Haarlem. Dit is ook voelbaar in de inrichting van de Spaarndamseweg aan de westkant van het Spaarne; het noordelijk deel heeft een wat groener en ruimer profiel, het zuidelijke deel een steniger, smaller profiel.

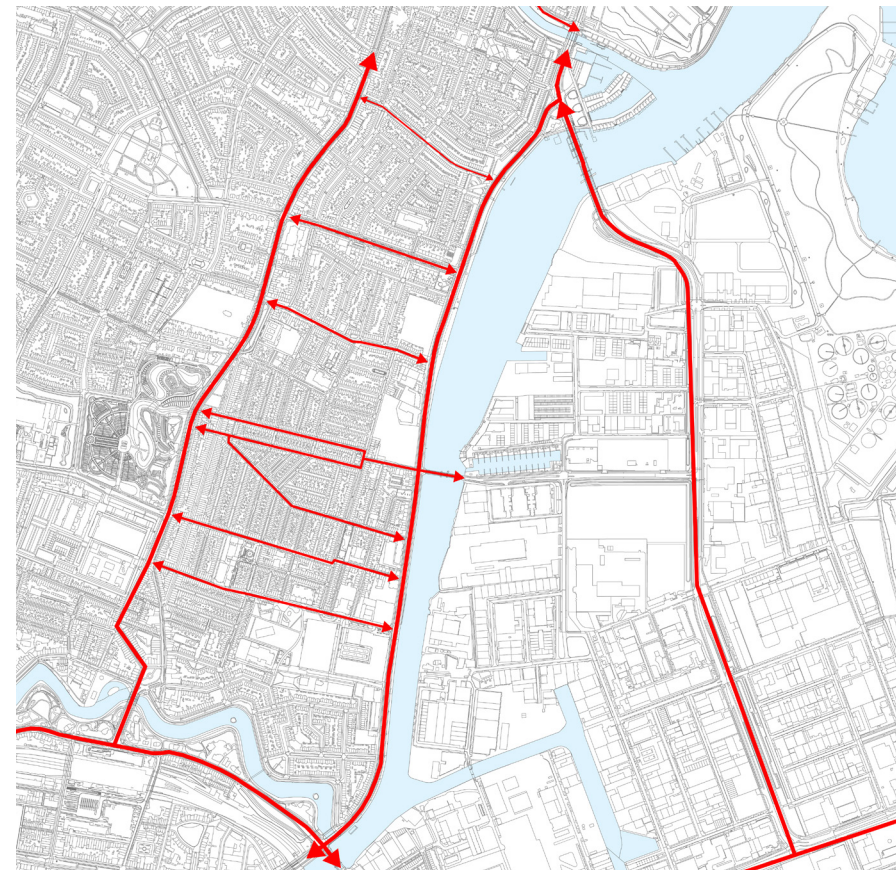
De rivier is een belangrijke verbinding in noord-zuidrichting en vormt een grens tussen de woonbuurten aan de westzijde en het bedrijventerrein Waarderpolder aan de oostzijde. Het is belangrijk om de verbindende werking in noord-zuid en net name in oost-westrichting te versterken.

Het Spaarne heeft verschillende karakters. De rivier meandert door de binnenstad. In het noordelijk deel van de stad heeft de rivier een rechter verloop met een strakke kade aan de westkant en een verspringende en afwisselende oeverrand aan de oostzijde. Naar het noorden toe wordt het water steeds breder.

Bij bochten zijn verre zichtlijnen. Bij de Patrimoniumbuurt maakt de rivier een flauwe bocht, waarbij vanaf de Spaarndamseweg, een prachtig zicht ontstaat op de oude stad, de Koepel en de Grote Kerk. In het noorden bij de Schoterbrug is een nog sterkere bocht in de rivierloop. In de oksel van de Schoterbrug heb je hierdoor zicht over een grote lengte van het Spaarne: richting het zuiden kun je tot de Pionier kijken, richting het oosten kijk je naar Schoteroog. Door de bebouwing van Land in Zicht, het 50 kV-station, de Schoterbrug en bouwsels en boten op het water komt deze plek in de huidige situatie echter niet tot zijn recht. Bij de geplande sloop van het 50 kV-station ontstaan kansen om deze potentiële kwaliteit beter te benutten.

Routes en verkavelingspatronen

De Rijksweg en het Spaarne zijn de (historische) hoofdverbindingen. Tussen deze structuren zijn belangrijke dwarsverbindingen: de Jan Gijzenvaart, Spaanhovenstraat, Zaanenstraat, Floresstraat, Reitzstraat en Paul Krugerkade. Deze straten verbinden de buurten met het Spaarne. Een aantal van deze straten heeft op dit moment niet de kwaliteit om mensen uit de buurten naar het Spaarne te trekken. Dit geldt in het bijzonder voor de Paul Krugerkade. De inrichting is rommelig en wordt gedomineerd door geparkeerde auto's. De Zaanenstraat is recent heringericht. Bomenrijen en hagen geven deze straat



Stratenpatroon

kwaliteit, echter de auto is zeer dominant en de stoepen relatief smal. Aan het eind van de Zaanenstraat wordt het zicht op het Spaarne volledig onttrokken door woonboten met hoge, dichte beplanting. De hoek Spaanhovenstraat vormt wel een sterke verbinding tussen buurt en Spaarne. Hier zorgt een plantsoen dat de buurt zich opent naar de rivier. Zo is er een aantrekkelijke verbinding tussen het Spaarne en de wijk ontstaan.

De hoofdroute door de Waarderpolder loopt van noord naar zuid en ligt middenin de polder, op relatief grote afstand van het Spaarne. Vanaf de Waarderweg zijn inprickers richting het Spaarne met daaraan grootschalige bedrijfskavels. Er is geen doorgaande route langs het water.

Bruggen

Er zijn in het plangebied drie verkeersbruggen over het Spaarne: de Prinsenbrug, de Waarderbrug en de Schoterbrug. De Waarderbrug en de Schoterbrug sluiten niet direct aan op de dwarsverbindingen tussen de Spaarndamseweg en de Rijksstraatweg. Bestemmingsverkeer naar de zone of de wijken achter de zone, komt daarom eerst op de Spaarndamseweg en gaat daarna pas de wijken in. De bruggen vormen wel een logische verlenging van de routes door de Waarderpolder.

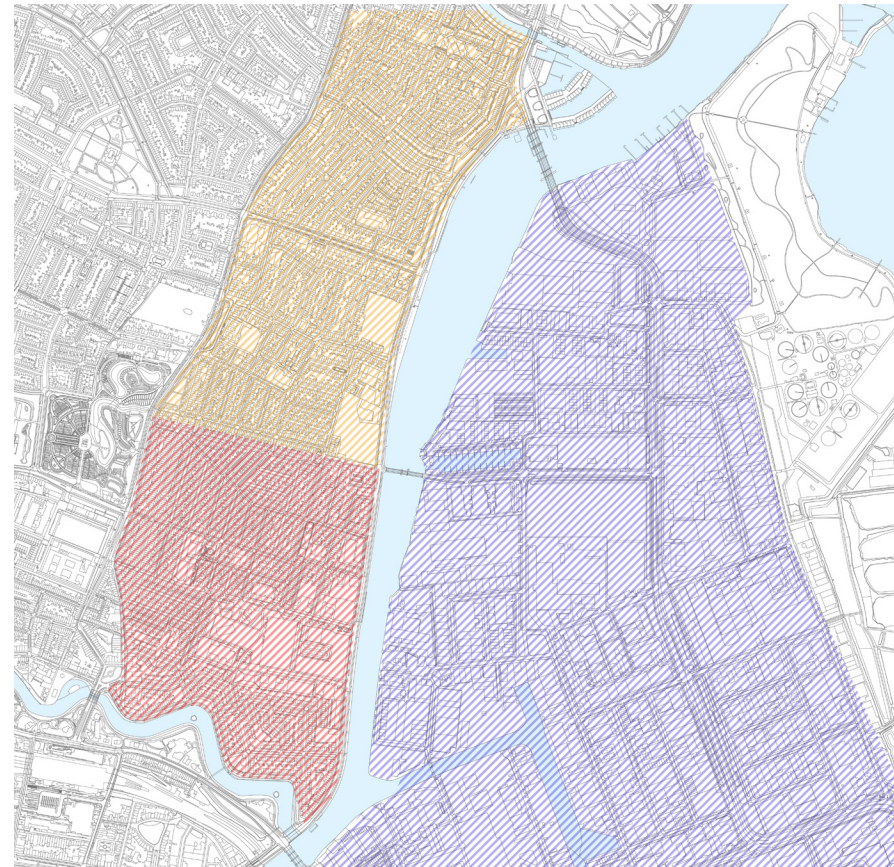
De Prinsenbrug ligt op de overgang van de binnenstad en het noordelijk stadsdeel en maakt deel uit van de hoofdverkeersroute Prinsen Bolwerk-Oudeweg. Deze brug is daarmee een heel belangrijke verbinding tussen binnenstad, Haarlem-Noord en Haarlem-Oost.

De Waarderbrug heeft een wat meer lokaal karakter. Deze brug is een verbinding vanuit de Waarderpolder naar de Spaarndamseweg. De brug sluit aan de westzijde niet aan op een hoofdstraat, maar op een zeer kleine woonstraat.

De Schoterbrug vormt het verlengstuk van de Waarderweg, de hoofdroute door de Waarderpolder. De brug heeft een bajonetaansluiting op de Jan Gijzenvaart. Daarmee is het een belangrijke verbinding tussen Haarlem-Noord, de Waarderpolder en - voor fietsers - de Mooie Nel. De sterk verkeerskundige uitstraling en de onoverzichtelijke verkeersknoop bij de brugopgang aan de westzijde, maken het echter tot een weinig aantrekkelijke brug voor fietsers en voetgangers.

Bebouwing en openbare ruimte

De buurten die zijn gelegen tussen Spaarne en Rijksstraatweg/Schoterweg hebben een



Deelgebieden

- ten westen van Spaarne woonbuurten. Zuidelijk deel iets stedelijker: compacter, steniger, meer functiemenging). Noordelijk deel meer homogeen.
- ten oosten van Spaarne: bedrijventerrein

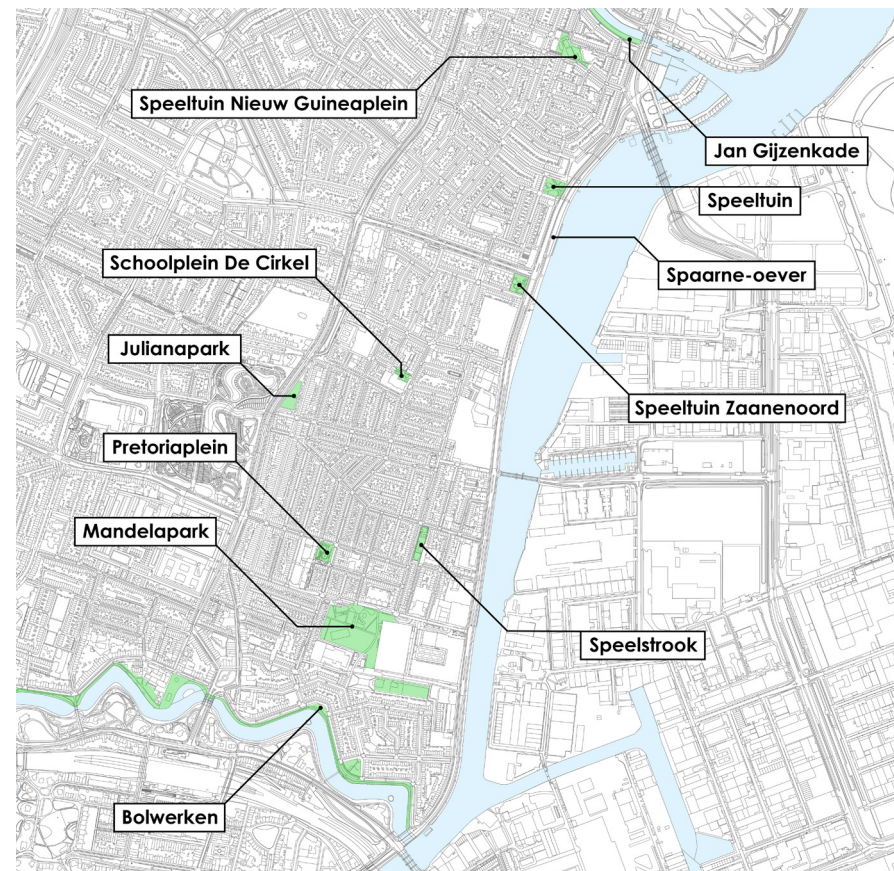
kleinschalig en compact karakter. Bouwblokken volgen het rasterpatroon van de straten. De bebouwing bestaat grotendeels uit twee- en drielaagse rijtjeswoningen. De woningen uit eind 19e en begin 20e eeuw staan met de achterzijde tegen de (voormalige) industriële kavels aan. Een aantal industriële locaties zijn veranderd naar woninglocaties. Hier is een onsamenhangend geheel ontstaan. De bebouwing aan de Spaarndamseweg heeft een zeer gemêleerd karakter. Eéngesinswoningen, appartementengebouwen en bedrijfsgebouwen met heel verschillende architectonische kenmerken wisselen elkaar af.

De buitenruimte wordt binnen de buurten hoofdzakelijk gevormd door kleinschalige woonstraten. Er is een beperkt aantal pleinen, plantsoenen en groene bermen. Er zijn twee waardevolle verblijfsplekken aan de Spaarndamseweg: een speeltuin op hoek Zaanenstraat/Obistraat en een plantsoen op de hoek Archipelstraat/Spaanhovenstraat. Deze dragen bij aan de ruimtelijke opening van de buurt naar het Spaarne. In het zuidelijk deel ligt het Mandelapark, en aan de zuidkant van het plangebied de Klopper- en Schotersingel. Tevens ligt aan de noordrand een belangrijke groen-/waterstructuur, de Jan Gijzenvaart. Er is enige variatie tussen de buurten. Zo hebben de Indische buurt-Zuid en de Patrimoniumbuurt een wat groener beeld dankzij straatbomen en voortuinen. De Transvaalbuurt heeft het meest kleinschalige karakter, zowel qua buitenruimte als bebouwing.

Bij de Paul Krugerkade bevindt zich een concentratie van winkels (woonwinkels, supermarkt, bouwcentrum). In het noordelijke deel van de zone zijn de voorzieningen meer geconcentreerd rond de Rijkstraatweg. De buurten bevatten voornamelijk woningen met her en der verspreid enkele kerken en scholen.

De Waarderpolder kenmerkt zich door grootschalige bedrijfspanden, brede wegen, grote oppervlaktes verharding en weinig groen. Binnen de wereld van loodsen en hallen onderscheiden zich een paar bijzondere historische gebouwen aan het zuidelijk deel van het Spaarne: het Figuegebouw en een 18e eeuwse boerderij met lommerrijke tuin ten noorden hiervan. Ten zuiden van de Figuebrug liggen de Lichtfabriek en de Drostefabriek.

De oever van de Waarderpolder bestaat niet zozeer uit lange lijnen, maar uit losse plekken. De oeverzone wordt onderbroken door kleinere en grotere havens en door enkele bedrijfsgebouwen die zeer dichtbij het water staan. De kade is grotendeels geprivatiseerd. Slechts lokaal kun je bij het water komen. Aan de oever bevindt zich op een aantal plaatsen stevig groen, in de vorm van een rietkraag en boomgroepen. De oever bestaat grotendeels



Bestaande verblijfsplekken

uit een grastalud. Het zuidelijk deel, onderscheidt zich door de monumentale bebouwing van Figee met kade met haagzuilen en de oude boerderij met grote groene tuin direct aan het water.

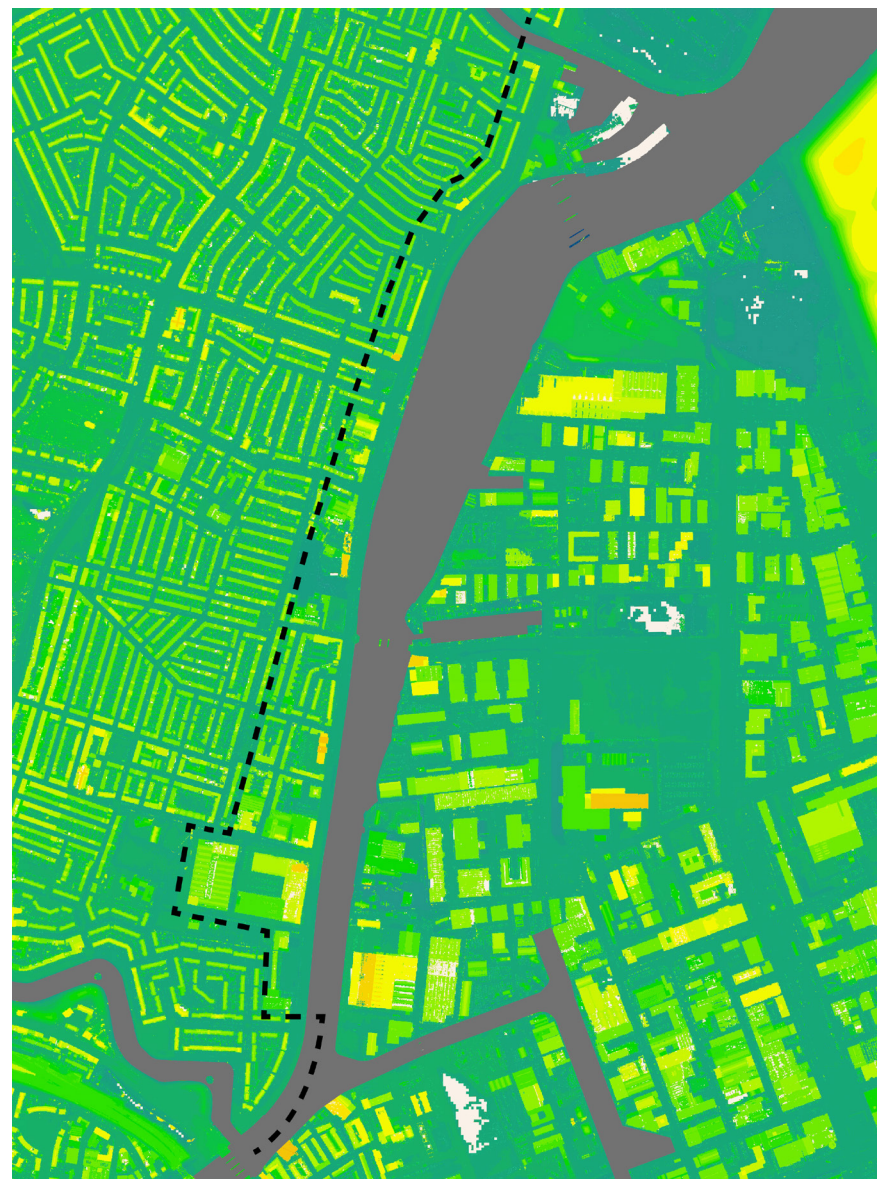
De Spaarndamseweg

De Spaarndamseweg bestaat uit doorgaande routes voor auto- en fietsverkeer met een voetgangersroute langs het water. De inrichting van de Spaarndamseweg kent twee verschillende delen. Het zuidelijk deel – globaal ten zuiden van Zaanenstraat - heeft een stenig karakter en wordt gedomineerd door autoverkeer en parkeren. De voetgangerskade is – zeker in verhouding tot het brede asfalt – voor een groot deel smal tot zeer smal. De boomstructuur is iel in verhouding tot de grote maat van de ruimte. Op grote stukken is er slechts één of zelfs geen bomenrij aanwezig. De bestrating van de voetgangersdelen is hoogwaardig: gebakken klinkers en natuursteenkeien langs het water.

Het noordelijk deel van de Spaarndamseweg heeft weliswaar ook een brede autoweg, maar onderscheidt zich door een brede grasstrook met bomenrijen aan de voetgangerskade. Dit deel heeft hierdoor een grotere verblijfskwaliteit.



Bestaande hoge en middelhoge gebouwen aan Spaarnew



Hoogtes - bebouwing en maaiveld



Spaarndamseweg van noord naar zuid

2.5 Mobiliteit

De Spaarndamseweg is een belangrijke verbindingsweg tussen noord en het centrum en het station. De ontwikkelzone wordt daarnaast ontsloten door de Rijksstraatweg. Via verschillende oost-weststraten worden deze twee wegen verbonden. Echter, de kruispunten op de Spaarndamseweg zijn bottlenecks. Het is een belangrijke route van en naar station Haarlem.

Autoverkeer

Het autoverkeer vanuit de nieuwe ontwikkellocaties zal richting het centrum de Spaarndamseweg gebruiken. Naar het noorden, richting de A208, is de meest logische route de Spaarndamseweg en, in het verlengde daarvan, de Vondelweg. Vanuit de ontwikkellocaties zijn meerdere routes naar het oosten, naar het bedrijventerrein en de A9. Autoverkeer in het middengebied zal hoofdzakelijk de route Industrierweg - Waarderweg - Oudeweg - Camera Obscuraweg gebruiken. Het verkeer vanuit het zuidelijk deel van de zone zal gelijk de Oudeweg nemen ter hoogte van de bolwerken. In het noordelijk deel is de hoofdroute via de Schoterbrug en Waarderweg.

Verkeersonderzoek voor het rapport Groeipotentie wijst in deze ontwikkelzone op drie knelpunten: de Waarderburg, de Prinsenbrug en de Schoterbrug. Momenteel rijden er tussen de 12.000 en 17.000 motorvoertuigen per etmaal over de Spaarndamseweg. Bureau Goudappel Coffeng heeft een nieuwe modelberekeningen voor het jaar 2020 en 2030 gemaakt. Uit de kruispuntanalyse blijkt dat bij drie van de vijf van de kruispunten in de toekomst problemen ontstaan met de afhandeling van het verkeer. Het betreft hier de kruispunten:

- Spaarndamseweg - Schoterbrug - Botterboulevard,
- Spaarndamseweg - Industrierweg - Transvaalstraat en
- Vrouwehekbrug (Spaarndamseweg) - Prinsen Bolwerk (N200) - Friese Varkenmarkt.

Deze kruispunten zijn in de huidige situatie (2014) ook al te druk, waardoor de verkeersafwikkeling onder druk staat. Dit is voornamelijk in de avondspits het geval. De autonome groei richting de toekomst zorgt ervoor dat de kruispunten knelpunten worden. De planontwikkeling draag hier aan bij, maar is niet de veroorzaker van de problematiek. Om de doorstroming in het plangebied te

garanderen zal op stadsniveau gekeken worden waar Haarlem het verkeer wilt hebben en waar dus maatregelen genomen moeten worden om het verkeer beter door te laten stromen.”

Aangezien er op allerlei locaties in de stad projecten worden uitgevoerd en voorbereid -waarbij ook keuzes worden gemaakt op het gebied van verkeersoplossingen - is het wenselijk dat opnieuw wordt gekeken naar de verkeersstromen in de stad voor 2020 en 2030. Uit dit onderzoek zal blijken of en waar er ingrepen nodig zijn als gevolg van het beoogde nieuwbouwprogramma.

Openbaar vervoer

De gehele zone ligt op fietsafstand – maximaal 3 kilometer – van station Haarlem. Daarvandaan zijn er snelle treinverbindingen richting Amsterdam enerzijds en Leiden/Den Haag anderzijds. Ook alle R-net lijnen naar belangrijke regionale werklocaties vertrekken vanaf het station.

De Schoterweg en Rijksweg vormen een belangrijke OV-as. Deze as is goed bereikbaar met de fiets, maar lopend liggen de haltes te ver voor een groot deel van de ontwikkellocaties.

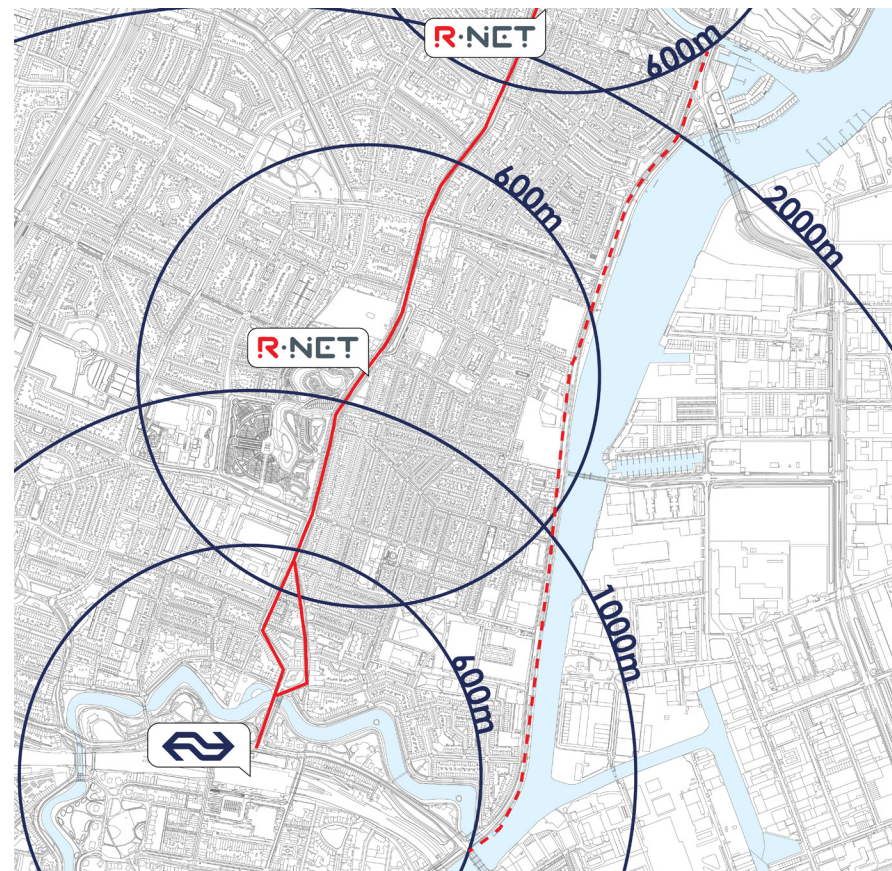
Langzaam verkeer

De ontwikkellocaties aan de Spaarndamseweg liggen op fietsafstand, maximaal 2 kilometer, van de noordzijde van de binnenstad. De belangrijkste fietsrelatie zal ook richting het zuiden/zuidwesten zijn.

Langs de Spaarndamseweg ligt nu aan beide zijden van de weg een éénrichtingsfietsstrook. Voor de doorstroming van de fiets (maar ook de auto) en de verkeersveiligheid op de Spaarndamseweg is het wenselijk dat de ontwikkelingslocaties zoveel mogelijk op de bestaande zijstraten van de Spaarndamseweg aantakken. In het kader van de studie herinrichting Stationsomgeving zal ook worden gekeken naar de (fiets)relatie tussen het station en de wijken ten noorden van het station.

Parkeren

Rond de Cronjéstraat en in de Patrimoniumbuurt is het parkeervergunninggebied. De parkeerdruk is hoog. Het parkeerbeleid maakt het mogelijk om mobiliteitsconcepten toe te passen.



Openbaar vervoer en afstanden tot belangrijke haltes en station

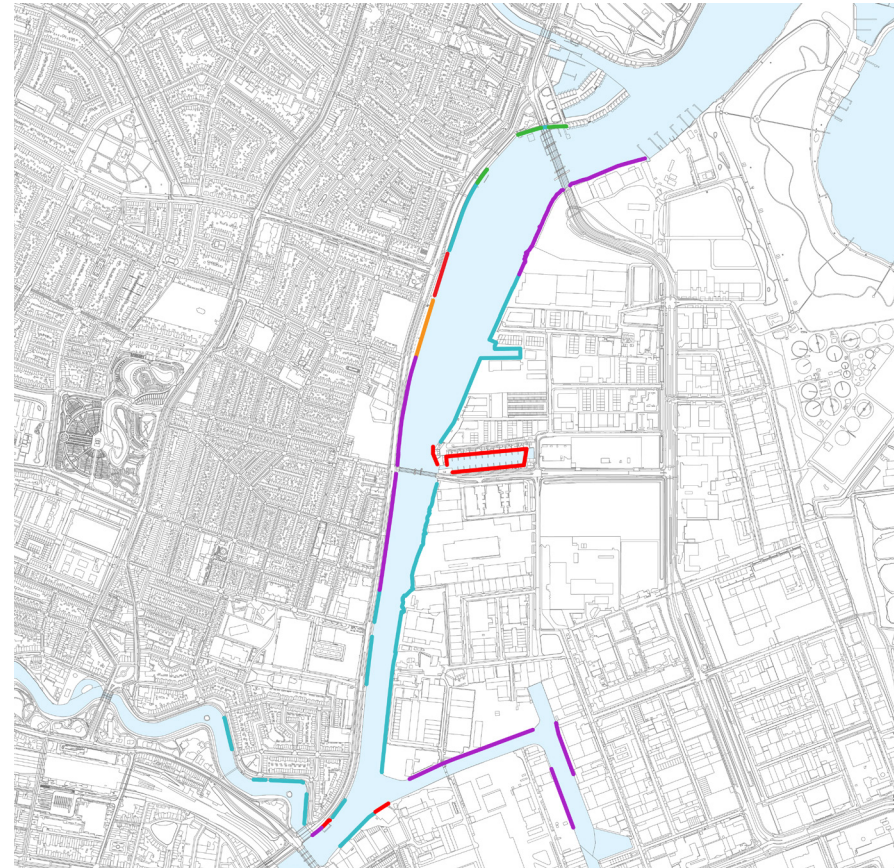
Vaarweg

He Spaarne en de Schinkel in Amsterdam zijn de enige twee staande mastroutes naar het IJ, voor zowel de grotere pleziervaart als beroepsvaart.

De kade aan de westzijde wordt voor een groot deel gebruikt voor de aanleg binnenvaartschepen. Iets ten zuiden van de Zaanenstraat is een aanlegplaats voor riviercruises, die hier in de zomermaanden komen. Deze kunnen niet zuidelijk aanleggen, omdat het Spaarne daar te smal is om te keren.

Ter hoogte van de Zaanenstraat en in een haventje bij de Waarderbrug liggen woonboten.

Aan de oostoever is veel ruimte voor de pleziervaart om aan te meren.



Aanlegplaatsen pleziervaart (turquoise), beroepsvaart (paars), riviercruise (geel), bebouwing op het water (rood), scouting (groen)

2.6 Milieu

Er worden drie milieuaspecten onderscheiden: bodem, geluid en lucht.

Bodem

Deze ontwikkelzone ligt in een deel van Haarlem waar lichte bodemverontreiniging verwacht kan worden op plekken waar geen bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Dit is vastgelegd in de Haarlemse bodemkwaliteitskaart (geactualiseerd in 2018). De gemiddelde kwaliteit in deze zone is geen belemmering voor de beoogde functies. Wel zijn op enkele (voormalige) bedrijfslocaties plaatselijk ernstige verontreinigingen aangetroffen. Wanneer in deze ontwikkelzone ontwikkeld gaat worden en de huidige bedrijven hun activiteiten staken, zullen eindonderzoeken moeten worden uitgevoerd.

Het beleid rond bodemverontreiniging is gericht op het voorkomen en wegnemen van risico's als gevolg van bodemverontreiniging. Bij ontwikkelingen wordt altijd getoetst of de bodemkwaliteit geschikt is voor het beoogde gebruik. Waar risico's ontstaan zal óf de verontreiniging moeten worden verwijderd, óf moet worden voorkomen dat contact met de verontreiniging mogelijk is. Waar nog niet voldoende actuele gegevens aanwezig zijn, zal dit moeten blijken uit nieuw bodemonderzoek. Bedrijven zijn verantwoordelijk voor het verwijderen van de verontreiniging die ze hebben veroorzaakt.

Verder is een belangrijk uitgangspunt van het Haarlemse grondstromenbeleid (Nota bodembeheer, 2013) dat de huidige bodemkwaliteit niet mag verslechteren. In dit beleid heeft Haarlem normen vastgesteld voor de kwaliteit van grond die wordt aangebracht. Waar dat kan wordt de bodemkwaliteit verbeterd, bijvoorbeeld in samenloop met het ontwikkelen of herinrichten van een locatie. Overige beleidsregels zijn vastgelegd in het Bodembeleidskader van de gemeente Haarlem, 2014.

Voor het borgen van de gemeentelijke ambities op het gebied van klimaatadaptatie, energietransitie en kwaliteit van de leefomgeving is een optimaal gebruik van de ondergrondse ruimte noodzakelijk. Het gaat hierbij niet alleen om ondergrondse infrastructuur maar ook om ondergrondse ruimteclaims op gebied van infiltratie van water, bomen en bodemenergie.

Geluid

De diverse plannen aan de Spaarndamseweg liggen voornamelijk binnen twee geluidzones; die van de Spaarndamseweg en die van de Waarderpolder. De etmaalintensiteit is vrij hoog op de Spaarndamseweg. Met name op het noordelijk deel, bij de kruising met de Vondelbrug moet rekening worden gehouden met een bijdrage van het verkeer op deze weg. Nergens wordt de maximale ontheffingswaarde voor wegverkeerslawaaï overschreden. Wel wordt de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï overschreden, deze bedraagt 48 dB. Dit betekent dat bij het ontwerp uitvoering moet worden gegeven aan het Haarlemse Hogere waardebeleid; een slaapvertrek en buitenruimte aan de geluidluwe zijde. Het totaal van alle geluid van de bedrijven op het industrieterrein Waarderpolder kan leiden tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai, met name op de eerstelijns bebouwing aan de Spaarndamseweg. Deze bedraagt 50 dB(A).

Lucht

De luchtkwaliteit voldoet in Haarlem aan de wettelijke grenswaarden, ook bij extra groei door de ontwikkelzones. Streven van Haarlem is om zo spoedig mogelijk overal te gaan voldoen aan de strengere advieswaarden van de Wereld Gezondheids Organisatie (WHO), die voor fijnstof veel lager liggen dan de wettelijke grenswaarden. Wel geldt dat Haarlem dit niet alleen kan, omdat vooral voor fijnstof het overgrote deel uit bronnen en processen elders voortvloeit. Haarlem kan wel bijdragen door in te zetten op minder en/of schoner gemotoriseerd verkeer (duurzame mobiliteit). Dit betreft bevorderen OV, fietsen, lopen en slimme combinaties daarvan in ketentransport; bevorderen van elektrisch rijden, en -in onderzoek- mogelijk toegangsbeperkingen voor oudere, minder schone voertuigen. In het kader van mobiliteit worden kansen en beperkingen voor deze alternatieven meegewogen voor zone Spaarndamseweg.

2.7 Duurzaamheid

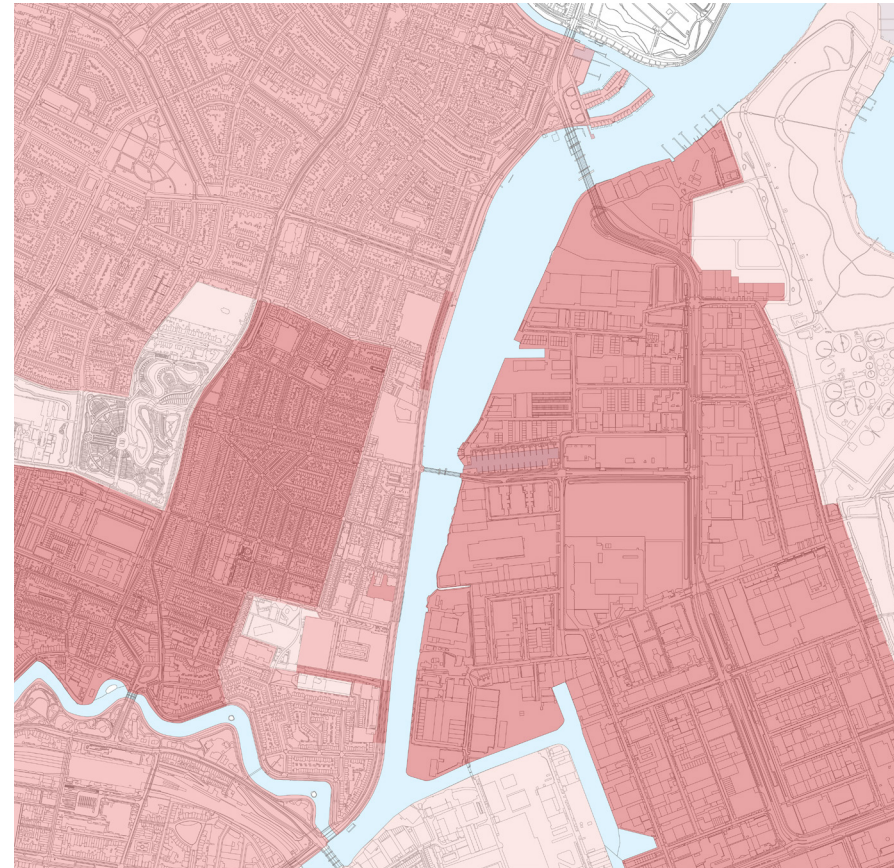
Klimaatadaptatie

De wijken langs het Spaarne zijn sterk versteend. Het stenige karakter zorgt voor problemen in tijden van extreem weer zoals hitte en overmatige regenval. Op bijgevoegde kaarten is te zien waar hittestress en de afvoer van hemelwater problemen oplevert. Omdat met het oog op klimaatverandering deze problemen zullen toenemen is het van belang dit niet te negeren. Vergroenen en afkoppelen zijn belangrijke middelen om de problemen tegen te gaan..

Sinds 2018 mag hemelwater van nieuwbouw niet meer worden geloosd op de gemeentelijke gemengde of vuilwater riolen. Nieuwe bebouwing moet water dat op de eigen kavel valt zelf verwerken en zoveel mogelijk vasthouden en vertraagd afvoeren, bijvoorbeeld door middel van groene daken en regentonnen. Bij nieuwbouw dient het afvalwater gescheiden van het hemelwater geloosd te worden. Voor de lozing van vuilwater is er altijd toestemming van de beheerafdeling van de gemeente nodig om dit aan te koppelen op de riolering.

Richtlijn Duurzaam Bouwen

De Richtlijn Duurzaam Bouwen (in voorbereiding) vat het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid samen in concrete randvoorwaarden en ambities voor het bouwen. Randvoorwaarden zijn onder andere aardgasvrij bouwen en compensatiemaatregelen voor water en ecologie. Dit kan onder meer worden bereikt door natuurinclusief en circulair bouwen. De specifieke duurzaamheidsambities op projectniveau zullen in vervolgfases worden uitgewerkt



Hittestress. Hoe roder hoe meer last van hittestress.

De vier pijlers van de visie



Het Spaarne als centrale structuur in de stad



Contrast tussen oost en westoever



Buurten aan het Spaarne



Knooppunten

3. Visie

De visie is bedoeld om lopende en toekomstige ontwikkelingen op elkaar af te stemmen. Het biedt een basis voor het maken van stedenbouwkundige plannen en buitenruimte-ontwerpen. Centraal in de visie staan 4 pijlers. Die worden hieronder besproken, gevolgd door een uitwerking in verschillende thema's en voorbeelduitwerkingen in deelgebieden.

3.1 Visie op hoofdlijnen

De visie op toekomstige ontwikkeling rust op de volgende pijlers:

1. Het Spaarne als centrale landschapsstructuur van de stad

Het Spaarne ontwikkelt zich van achterkant tot aantrekkelijke centrale ruimte in de stad. Langs het Spaarne komt met bebouwing en buitenruimte meer kwaliteit, activiteit en levendigheid. Beide zijden worden aantrekkelijk voor voetgangers en fietsers.

2. Contrast tussen oost- en westzijde

De ligging van het Spaarne tussen gebieden met een sterk verschillend karakter is kenmerkend voor dit deel van het Spaarne. Beide gebieden hebben unieke kwaliteiten die worden doorontwikkeld. Zo is de westzijde stedelijk, formeel en representatief. Hier liggen woonbuurten met langs het Spaarne continue structuren van auto- en langzaamverkeersroutes, bomen en bebouwingswand.

De oostzijde kenmerkt zich door een ruig, industrieel en informeel karakter. De bebouwing bestaat uit losse, grootschalig gebouwen. Het groen is wild. De noord-zuid route langs het water heeft een informeel karakter. Er is geen doorgaande autoroute langs het water.

3. Buurten aan het Spaarne

De woonbuurten zijn in de toekomst gericht op, en liggen aan, het Spaarne, dus niet langer achter een afwerende, schrale rand. Nieuwe bebouwing voegt zich op vanzelfsprekende wijze in het weefsel van de buurt. De oost-weststraten die aantakken op de Spaarndamseweg spelen een belangrijke rol in de verbinding

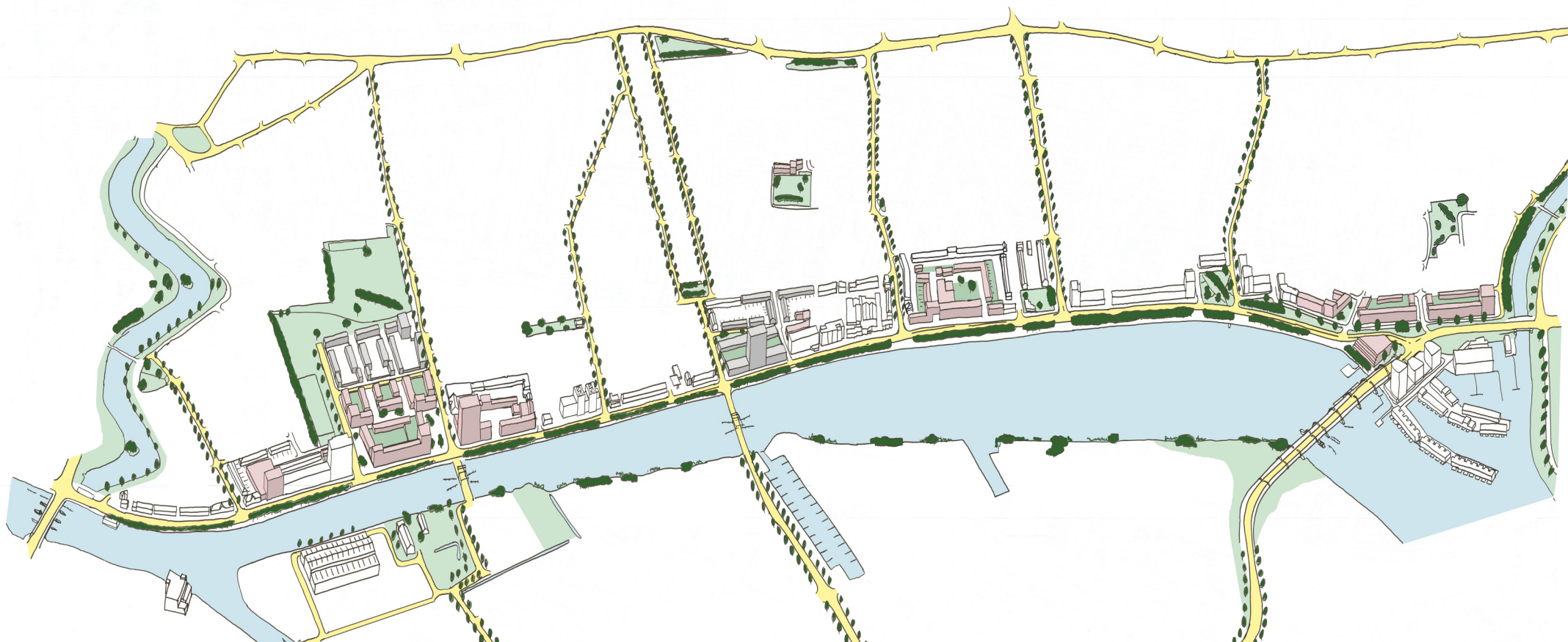
van de buurten met het Spaarne. Tegelijkertijd blijven de historische industriële kavels herkenbaar door een eigen stedenbouwkundige en architectonische karakteristiek.

4. Knooppunten

De knooppunten tussen het Spaarne en de dwarsstraten worden levendige plekken, ondersteund door hogere bebouwing, door meer buitenruimte en een concentratie van voorzieningen. De buitenruimtes bieden extra verblijfskwaliteit, denk bijvoorbeeld aan een plein of plantsoen, een bijzondere zitplek aan het water, horeca, een brug. Met hoogbouw kan hier extra kwaliteit worden bereikt omdat het past bij de grote schaal van het Spaarne en het grotere aantal bewoners rond de knooppunten er voor zorgt dat er meer activiteit is op de aangrenzende pleinen.



Structuurkaart - bebouwing en buitenruimte



Impressie van de zone in vogelvlucht

3.2 Thema's visie

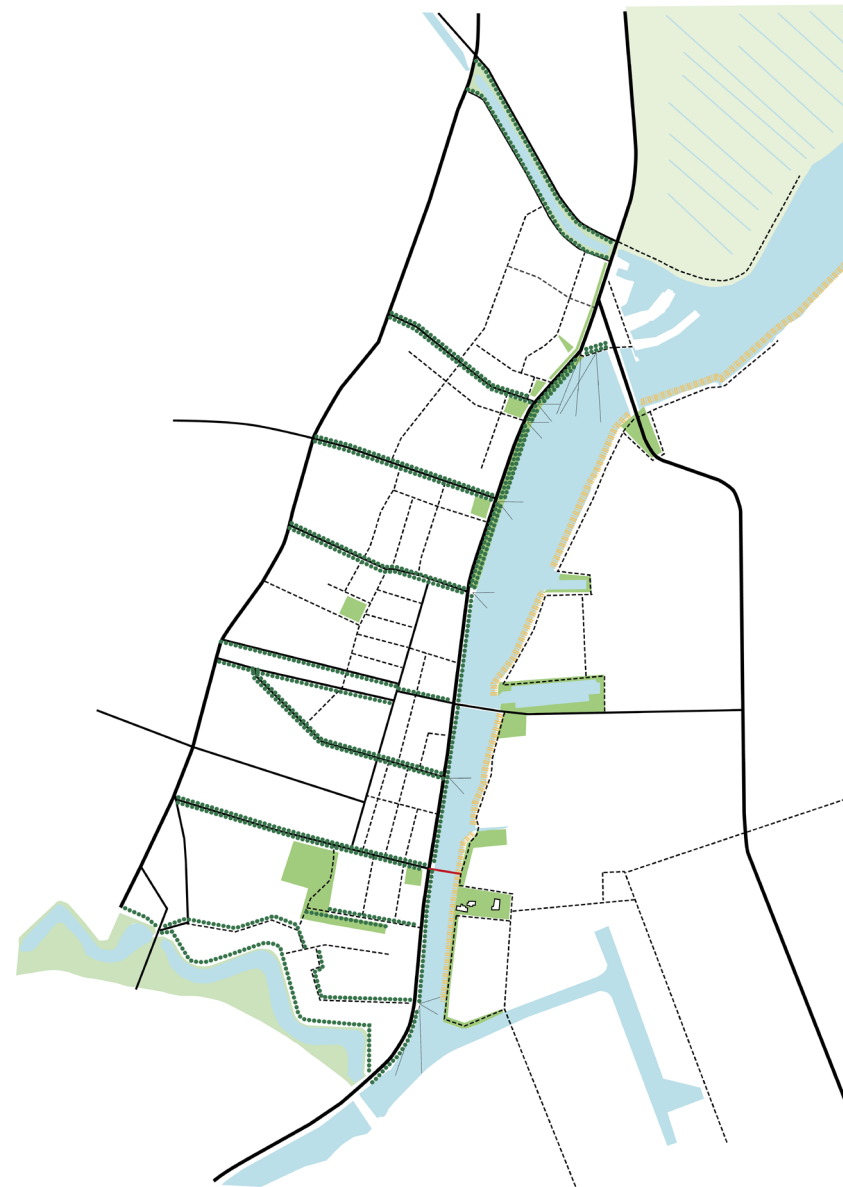
Buitenruimte

De buitenruimte vormt het raamwerk voor toekomstige ontwikkelingen. De hoofdstructuur bestaat uit het Spaarne met de aanliggende buitenruimtes, de oost-west hoofdstraten die uitkomen bij het Spaarne en de bruggen. De nevenstructuur is het fijnmazige weefsel van straten en plekken in de woonbuurten. Op de knooppunten van de belangrijkste dwarsstraten en het Spaarne worden bestaande plekken versterkt en, waar mogelijk, nieuwe gemaakt.

De buitenruimtes langs beide flanken van het Spaarne krijgen meer ruimtelijke kwaliteit: groener en aantrekkelijker voor fietsers en voetgangers. Een goede balans in gebruik is het uitgangspunt; tussen verkeersstromen en verblijf aan de westzijde, en tussen bedrijvigheid en recreatief gebruik aan de oostzijde. De grote verandering aan de oostzijde is de ontwikkeling van een informele fiets- en wandelroute. Deze loopt langs, boven of op enige afstand van het water. Ook deze oever wordt groener, maar met een ruiger, landschappelijk en pleksgewijs karakter dan het groen op de westelijke kade.

Bij de oost-west hoofdstraten in de woonbuurten zijn de boomstructuur belangrijk, evenals royale trottoirs en een samenhangende inrichting. Bij aankomst van belangrijke dwarsstraten op de Spaarndamseweg is een parkje of pleintje gewenst, zodat de buurt zich als het ware opent naar het Spaarne.

In het verlengde van de Paul Krugerkade is een nieuwe brug gedacht voor voetgangers en fietsers. Deze brug vormt een belangrijke aanvulling op de huidige verkeersbruggen: het wordt de eerste langzaamverkeersbrug over het Noorder Buiten Spaarne en de eerste brug in Noord die aansluit op de stedenbouwkundige structuur aan de westkant van het Spaarne. Deze brug is essentieel voor het benutten van de recreatieve potentie van de oostoever. Op de grote schaal maakt het deel uit van de recreatieve route van oost (Veerplas) naar west (Kennemerland Zuid). In de SOR staat deze brug als missende schakel in het fietsnetwerk weergegeven.



Raamwerk buitenruimte

Bebouwing en wonen

Nieuwe bebouwing aan de westzijde van het Spaarne moet zich enerzijds voegen in de bestaande buurten, zodat de buurten aan het Spaarne komen te liggen. Anderzijds moet de industriële geschiedenis wel herkenbaar blijven. Daarnaast kunnen verschillen in bouwhoogtes bijdragen aan een gevarieerd bebouwingsbeeld langs het Spaarne en bijdragen aan de oriëntatie.

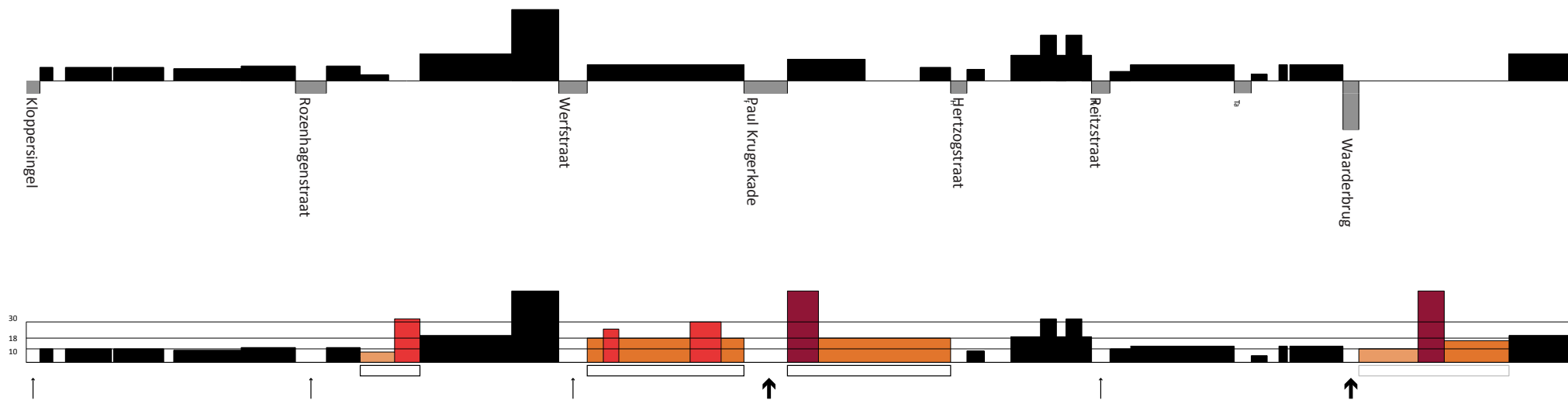
De aansluiting op de buurt wordt gevonden door voort te bouwen op het rasterpatroon van de straten en door de bouwhoogte achter de Spaarndamseweg aan te laten sluiten op de omliggende bebouwing. Door een afwijkende typologie en in elk geval een afwijkende architectonische stijl blijven de oude industriële kavels als eenheid herkenbaar.

Aan het Spaarne is een stedelijke uitstraling gewenst. De bebouwing bestaat uit een basisrand van 4 tot 6 lagen. Deze wens is overgenomen uit de bestaande gebiedsvisie uit 2008. Bovenop deze basisrand zijn hogere accenten in de bebouwing gewenst, om zo belangrijke plekken aan het Spaarne te markeren.

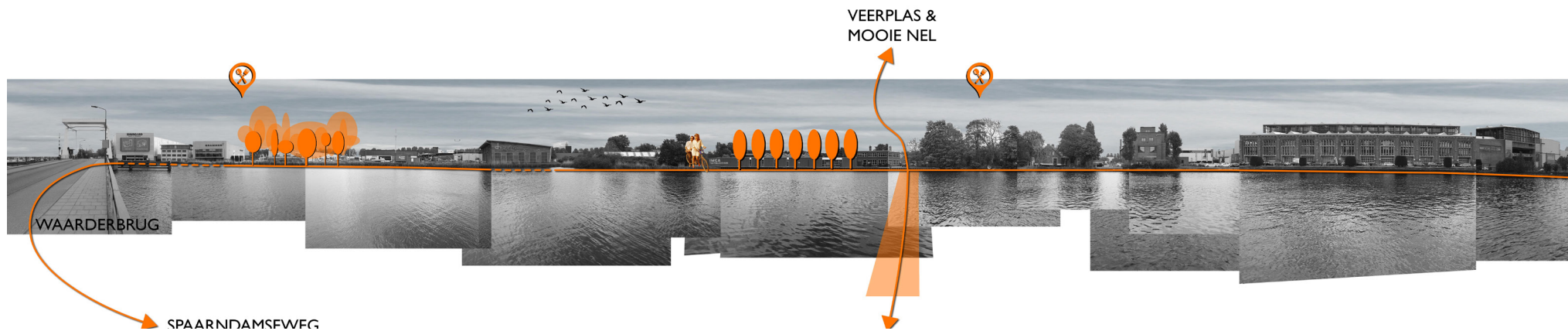
Hoge accenten (tot 60 meter hoog conform Hoogbouwprincipes) zijn op hun plaats bij de bruggen over het Spaarne, omdat deze bruggen belangrijk zijn op het



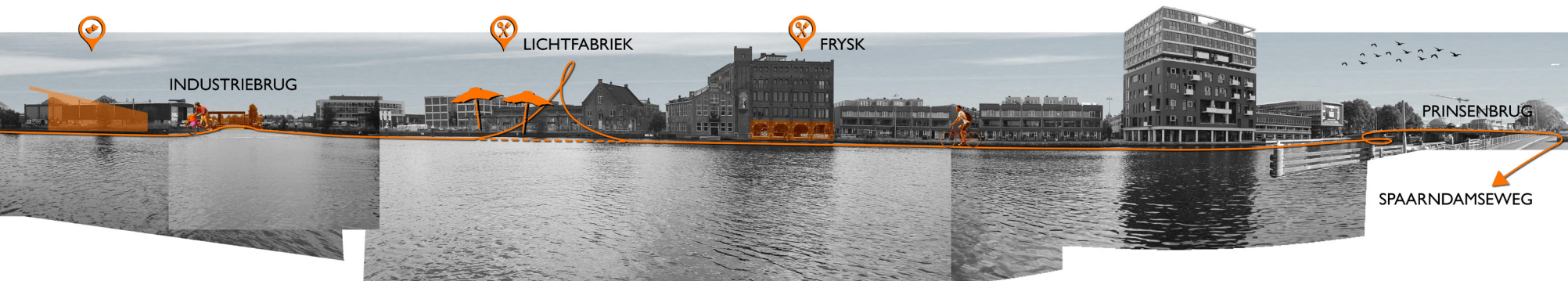
Themakaart bebouwing



Aanzicht bebouwing Spaarndamsweg: bestaand (boven) en beoogde toevoegingen (onder)



Aanzicht oostzijde van Spaarne met nieuwe toevoegingen



schaalniveau van de stad. Ze verbinden immers het stadsdeel Haarlem Noord met de Waarderpolder.

Middelhoge accenten (tot 30 m) zijn mogelijk als markering van belangrijke dwarsstraten van de Spaarndamseweg, zoals de Paul Krugerkade en de Zaanenstraat. Een aantal van deze dwarsstraten stamt nog uit de tijd dat het gebied een agrarisch gebied was. Deze straten zijn daarom van historisch belang, maar spelen ook op stadsdeelniveau (het niveau van Haarlem Noord) een belangrijke rol. De hoogteaccenten mogen daarom ook een rol spelen op stadsdeelniveau en vallen daarom in de klasse 'middelhoog'. Dit is tussen de 7 en 10 lagen, tot 30 meter. Bij voorzieningen in de plint kan overwogen worden de verdiepingshoogte van de eerste en tweede laag te verhogen, waarbij de maximale bouwhoogte met maximaal 10% wordt overschreden.

Bij nieuwe bebouwing ligt de nadruk op realisatie van woningen, veelal appartementen, waarvan 50% in het sociale segment. De plinten van de appartementencomplexen dienen een open en 'actief' karakter te hebben. Hierin kunnen woonfuncties, maatschappelijke of commerciële voorzieningen worden ondergebracht.



Referentie waterbus



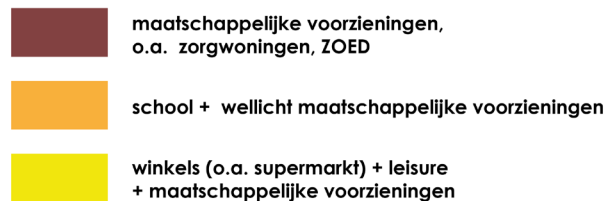
Referentie langzaamverkeersbrug

Voorzieningen

Commerciële voorzieningen concentreren zich rond de Paul Krugerkade. Hier zijn plannen om het winkelcentrum Spaarneboog te vernieuwen. De nabijheid van het centrum van Haarlem maakt deze locatie goed geschikt voor extra commerciële functies. Ook zien we ruimte voor maatschappelijke voorzieningen, waaronder een of twee scholen met kinderdagverblijf (een zogenoemd integraal kindcentrum, of IKC) die nodig zijn vanwege de groei van Haarlem. Het urgentst is een school in het noordelijke deel van de ontwikkelzone, hiervoor onderzoeken we een locatie op het Sonnebornterrein. Het gaat dan om verplaatsing en vergroting van de bestaande Liduinaschool aan de Timostraat.

Daarnaast zal de bestaande basisschool de Cirkel op termijn moeten worden opgeknapt of vervangende nieuwbouw moeten krijgen en mogelijk ook moeten worden uitgebreid als de demografische ontwikkelingen hiertoe aanleiding geven. Mogelijk kan dat op de huidige locatie, mogelijk moet er dan een nieuwe locatie worden gevonden. Omdat de wettelijke norm geldt van nabijheid van een basisschool binnen een straal van twee kilometer, betekent dat het zoekgebied zich ook in deze ontwikkelzone bevindt.

Het aantal nieuwe en bestaande banen schatten wij in deze zone, na het gereedkomen van de ontwikkelingen, op 385. Een groot deel hiervan is gelegen in de herontwikkelde Spaarneboog. Wij verwachten dat nieuwe banen vooral worden gerealiseerd middels de twee 2 geplande scholen. Dat is waarschijnlijk niet genoeg. Daarom zullen wij zoveel mogelijk bevorderen dat plinten van de appartementencomplexen commercieel ingericht worden. Hier is het ook mogelijk dat bedrijven zich vestigen die niet enkel een wijkgerelateerde oriëntatie hebben, maar ook bedrijven die zich meer richten op de stad of regio zoals adviesbureaus, accountants of een advocatenkantoor.



Themakaart functies en voorzieningen

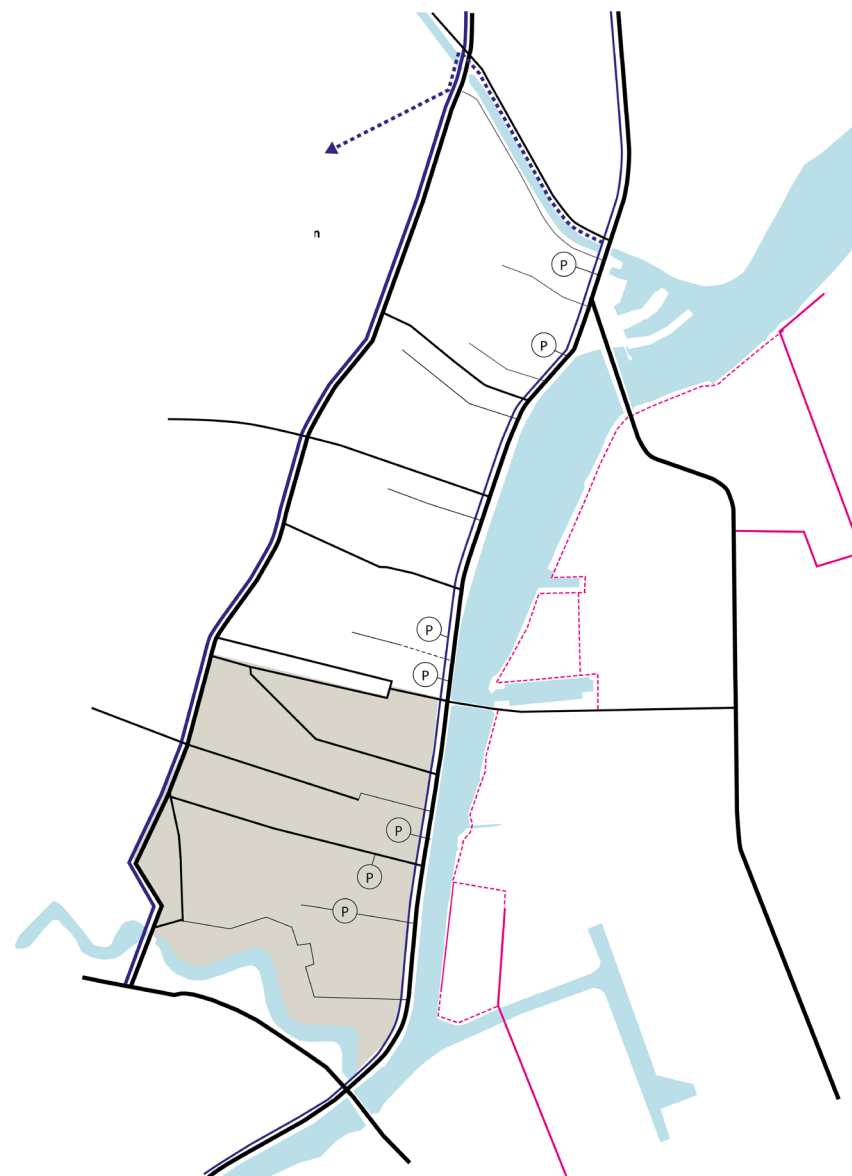
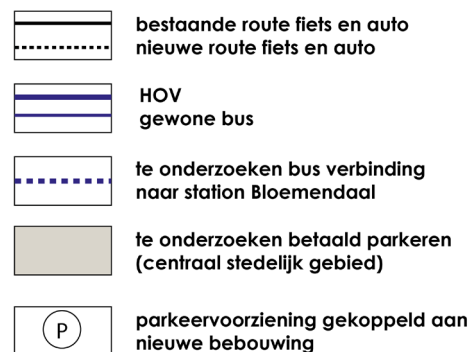
Mobiliteit

De auto is nog flink dominant aanwezig in deze zone en omliggende buurten. Wij willen bevorderen dat het autogebruik en de ruimte voor parkeren minder wordt, en de kwaliteit voor voetgangers en fietsers omhoog gaat. Om dit te bereiken is een scala aan maatregelen nodig. Wij denken aan verbetering van fiets- en voetgangerstructuren, het aanbieden van een alternatieve wijze van openbaar vervoer, bijvoorbeeld een watertaxi of waterbus (zie kaart Recreatie), en verbetering van het openbaar vervoer langs het Spaarne.

Ook willen we ontwikkelaars stimuleren met alternatieve mobiliteitsoplossingen te komen, zodat de parkeernorm verlaagd kan worden. Tot slot is invoering van een parkeerregime te overwegen, in eerste instantie in het centraal stedelijk gebied (de buurten tussen spoor en Waarderbrug). Hierdoor kan er beter gestuurd worden op autobezit en kan de parkeerdruk worden aangepakt

Recreatie

De recreatieve waarde van het Spaarne wordt versterkt. Goede voet-/fietsroutes aan zowel de west- als oostzijde en over het Spaarne heen zijn hiervoor een belangrijke basis. Daarnaast zijn over de gehele lengte van het Spaarne verblijfplekken met ook horeca gewenst. Kansrijke locaties zijn in de oksel van de Schoterbrug (locatie huidig 50kV station) en rond de nieuwe brug, zowel aan de west- als oostzijde.



Themakaart verkeer en parkeren

Ook het fietsnetwerk in oost-westrichting wordt doorontwikkeld, zodat er aantrekkelijke routes ontstaan tussen de woonbuurten en omliggende recreatieve gebieden (Veerplas, Spaarndam, Schoterog). Een nieuwe langzaamverkeersbrug over het Spaarne ter hoogte van de Paul Krugerkade is daarin een belangrijke schakel.

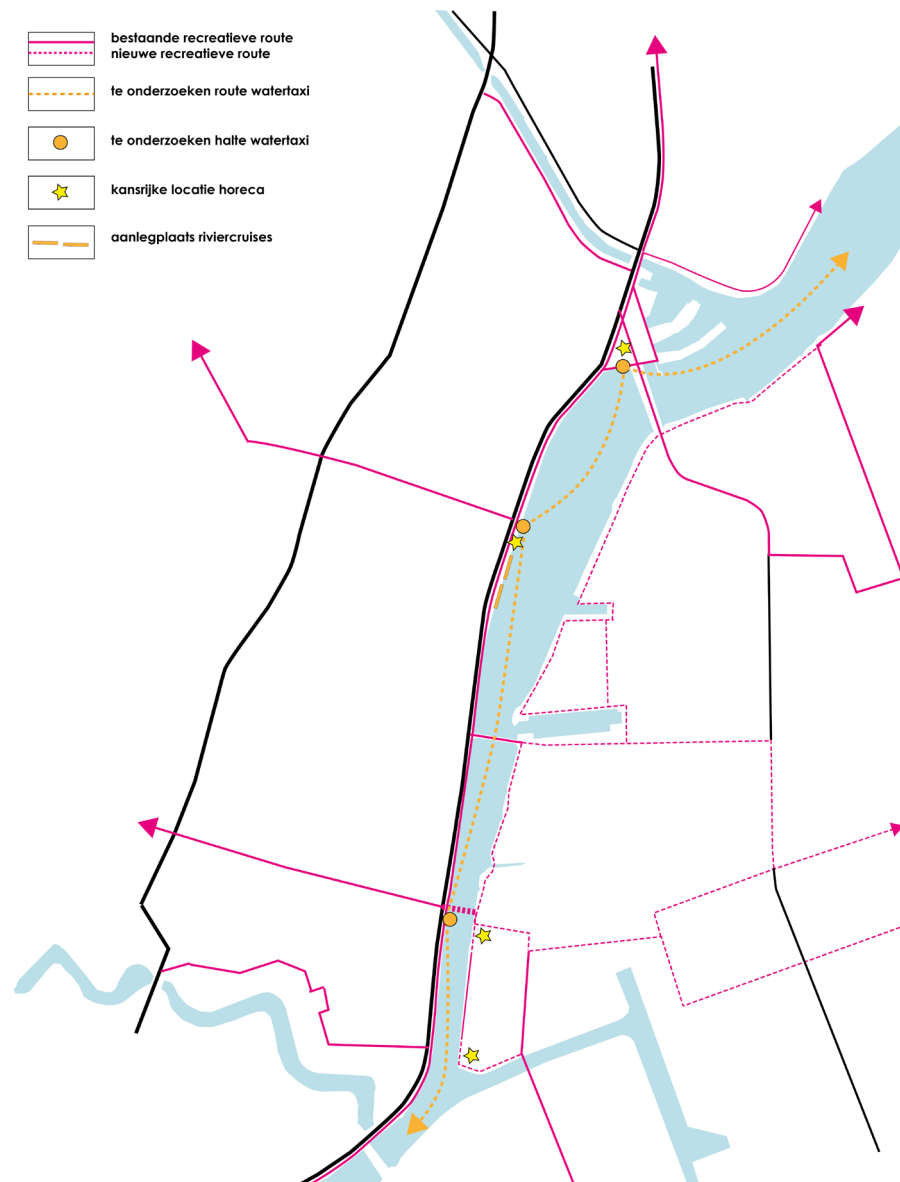
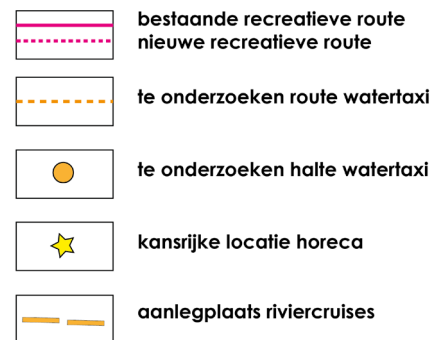
Het Spaarne zelf wordt in de toekomst ook benut als recreatieve vaarroute. Met een watertaxi of waterbus kun je in korte tijd binnenstad, Spaarndam en de landelijke Zuid-Schalkwijkerweg bereiken, om vervolgens verder te gaan te voet of met de fiets.

Aanlegplaatsen

Voor aanlegplaatsen wordt onderscheid gemaakt tussen de west- en oostzijde van het Spaarne. Aan de westzijde wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de leefkwaliteit in de woonbuurten. Nadruk ligt op recreatieve functies en wonen. Daarbij is het van belang dat er zoveel mogelijk zicht op het water blijft bestaan en de (openbare) verblijfskwaliteit van de kade niet wordt aangetast en bij voorkeur wordt versterkt.

Op dit moment zijn er schrootboten die aan de westzijde aanleggen en daar mogelijk overlast veroorzaken. Voor deze boten kan naar een alternatieve locatie gezocht worden.

Voor de aanlegplaats voor riviercruises zou ook de overzijde van het Spaarne onderzocht kunnen worden. Bij behoud van de aanlegplaats op de huidige



Themapkaart recreatie

plek, zal de belasting van de omgeving moeten worden geminimaliseerd. Dat betekent bijvoorbeeld zo weinig mogelijk overstap op touringcars (maar op fiets of watertaxi) en het niet langer parkeren van touringcars op de kade. Dit doet namelijk afbreuk aan de verblijfskwaliteit en inrichtingsmogelijkheden van deze plek. Een andere optie is verplaatsen van de riviercruiseterminal naar de overzijde van de Waarderpolder. Als uitwerking van deze visie zal een onderzoek gedaan worden naar de beste plek en de gewenste herinrichting van de cruise-terminal.

Ecologie

Ecologisch gezien valt de ontwikkelzone te verdelen in 5 zones die parallel aan het Spaarne liggen (zie afbeelding hiernaast). Wanneer we de stad als berg- en polderlandschap omschrijven ziet de doorsnede van west naar oost er als volgt uit:

Ten westen van het Spaarne bevindt zich een afwisselend rotslandschap en een berglandschap met pieken en kliffen richting het Spaarne. Het Spaarne vormt de centrale rivier met kades en oevers. Aan de oostkant van het Spaarne bevindt zich een soort oeverbos, met boomgroepen en grote rietkragen. Hierachter begint de polder met grote, vlakke open ruimtes op de daken en tussen de gebouwen. Elk van deze zones heeft z'n eigen biotoop. Bij het inrichten van de natuurinclusieve stad, is het goed om rekening te houden met deze biotopen.

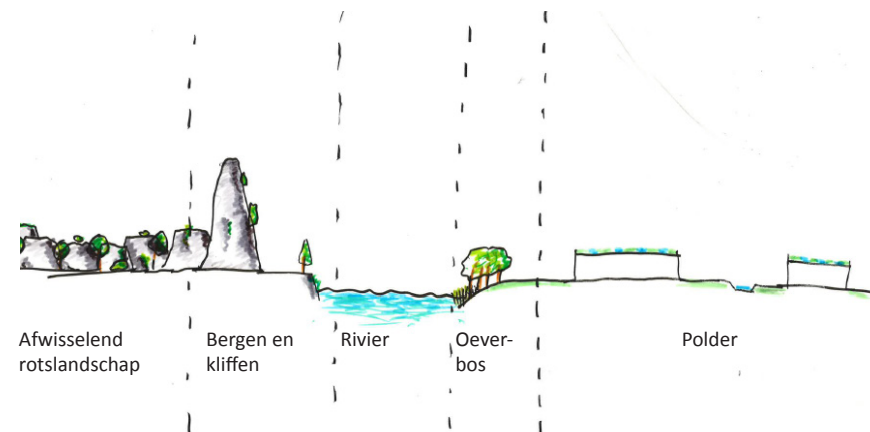
Dieren en planten zien gebouwen namelijk op dezelfde manier als rotsen: een harde ondergrond en steile wanden met spleten en richels. Typische stadsdieren waren dan ook oorspronkelijk bergbewoners. Zo leven er in de zones ten westen van het Spaarne bijvoorbeeld vleermuizen, gierzwaluwen en duiven. Naast de oorspronkelijke bergbewoners wonen er ook mussen en zangvogels in de heggen en struiken en wonen er bijen in de zanderige plekjes op de platte daken, in de tuinen en op de braakliggende terreinen. Met nestkasten, gebruik van hagen of heesters en een afwisselende plantenmix in de buitenruimte, kan de natuur in dit deel van de stad weer worden versterkt. De doorgaande boomstructuren (hoofd- en wijkbomenstructuur) zijn van belang voor vleermuizen als vliegroute en fouragegebied.

De bomenstructuren takken aan op de bomenstructuur aan het Spaarne. Bij herinrichting van de Spaarndamseweg kan de bomenstructuur worden versterkt

en diverser worden gemaakt. Hier profiteren insecten, vogels en vleermuizen van. Ook de kade kan een ondergrond zijn voor planten. Door speciale mortel toe te passen, kunnen er ook muurplanten in de kade gaan groeien.

Door de aanleg van de recreatieve route aan de oostkant van het Spaarne te combineren met het uitbreiden van de rietkragen en het aanplanten van boomgroepen en bomenrijen wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan ecologische waarden. Dieren die hier voor kunnen komen zijn rietvogels zoals rietzanger, maar ook vleermuizen. In dit gebied komen andere vleermuizen voor dan aan de stedelijke kant: aan de oostkant zijn het meervleermuis, laatvlieger en rosse vleermuis. Goede boomsoorten voor aan de oostkant zijn elzen en wilgen, omdat deze bomen passen bij de polder en rivier en leefgebied zijn voor vogels en vleermuizen.

In de achterliggende polder kan ingezet worden op het creëren van dynamische plas-dras situaties met riet waardoor een biotoop voor de rugstreeppad en de dwergmuis ontstaat. In het bedrijventerrein zou verder de aanleg van groene daken en een groene terreininrichting gestimuleerd moeten worden wat gunstig is voor insecten en vogels.



Zonering ecologie

Energie

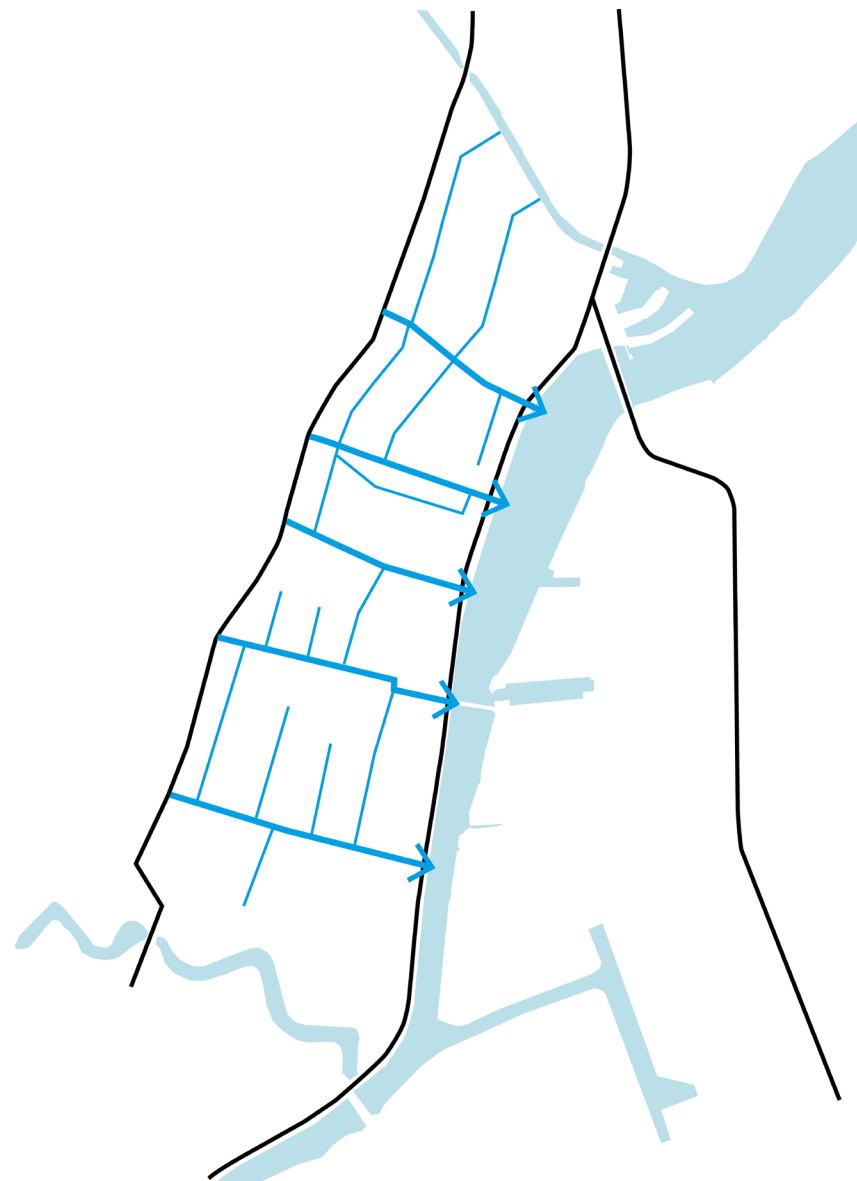
De nieuwbouw in de ontwikkelzones is geheel aardgasvrij, en gebaseerd op duurzame bronnen.

Gedacht kan worden aan het benutten van het hoofdtracé van het riool onder de Spaarndamseweg voor riothermie. Ook kan het water van het Spaarne gebruikt worden als warmte/koude-buffer, waardoor met behulp van warmte-koudeopslag nieuwe (en op termijn mogelijk ook de oude) bebouwing verwarmd kan worden.

Klimaatadaptatie

Gezien het stenige en compacte karakter van de woonbuurten is de hittestress in dit stadsdeel relatief groot en wordt water te snel en te veel afgevoerd. Meer groen, meer bomen en groene daken zijn daarom de inzet. Per ontwikkeling wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn.

De woonbuurten aan de westzijde van het Spaarne worden zoveel mogelijk afgekoppeld; bij nieuwbouw is dit reeds uitgangspunt. Afwatering van de oost-west hoofdstraten wateren op het Spaarne wordt bevorderd (zie afbeelding hiernaast).



Themakaart water

3.3 Deelgebieden visie

Deelgebied Oevers

Om de potentie van het Spaarne als centrale landschapsstructuur in de stad beter te benutten, wordt de Spaarndamseweg op termijn getransformeerd tot Spaarneboulevard: een prettige, groene verblijfskade met grote ruimtelijke kwaliteit. Dit vraagt meer ruimte voor voetgangers, fietsers (tweerichtingenfietspad aan waterzijde), meer groen en een hoge kwaliteit van verhardingsmaterialen en meubilair. Waar de kade smal is, wordt onderzocht of boven het water extra verblijfsruimte gemaakt kan worden.

De hele Spaarndamseweg van Prinsenbrug tot Schoterbrug wordt één sterke eenheid, waarbinnen de zuid-noord zonering - van binnenstad naar butiegebied - voelbaar is. Hieretegenover staat de meer pleksgewijze inrichting van de oostoever.

We willen graag dat ook de oostoever voor fietsers en voetgangers toegankelijk wordt en zullen onderzoeken hoe dit mogelijk is. Waar deze niet op het land te realiseren is, loopt de route op het water (door rietkraag) of over- of achter een (bedrijfs)terrein. Bestaande rietkragen, boombeplanting en struwelen worden versterkt en nieuwe groene plekken worden gemaakt. Pionierssoorten als wilgen en elzen, kruiden- en struwelen zijn hier passend.



Referentie westzijde, verblijfsplek op water



Impressie toekomstige Spaarneboulevard



Referenties kade westzijde



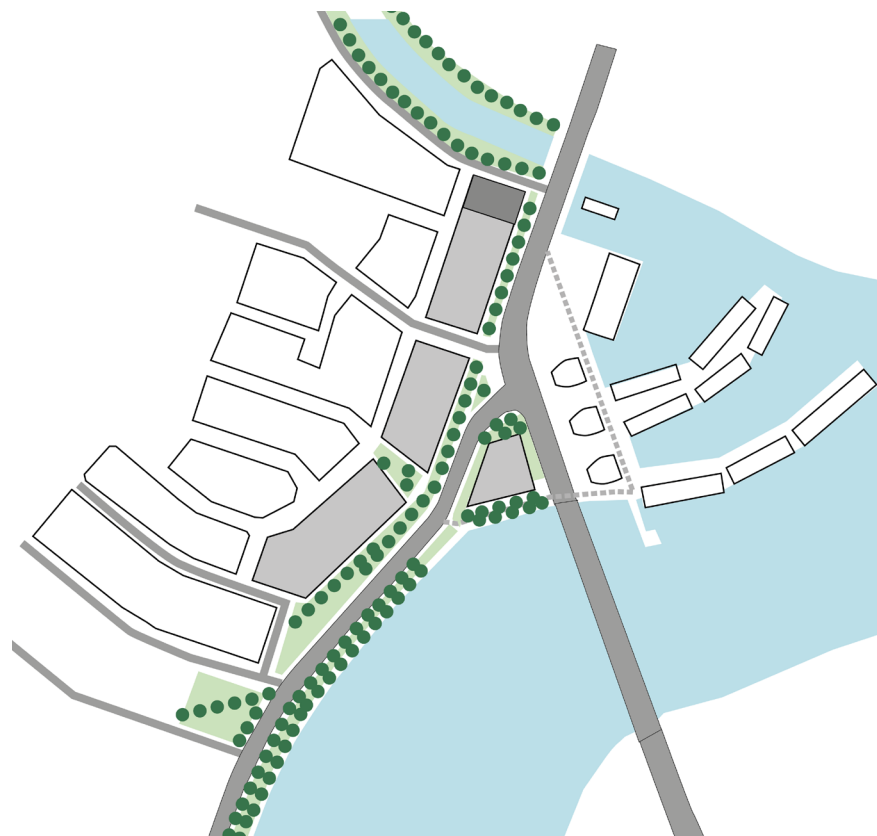
Referenties oever oostzijde



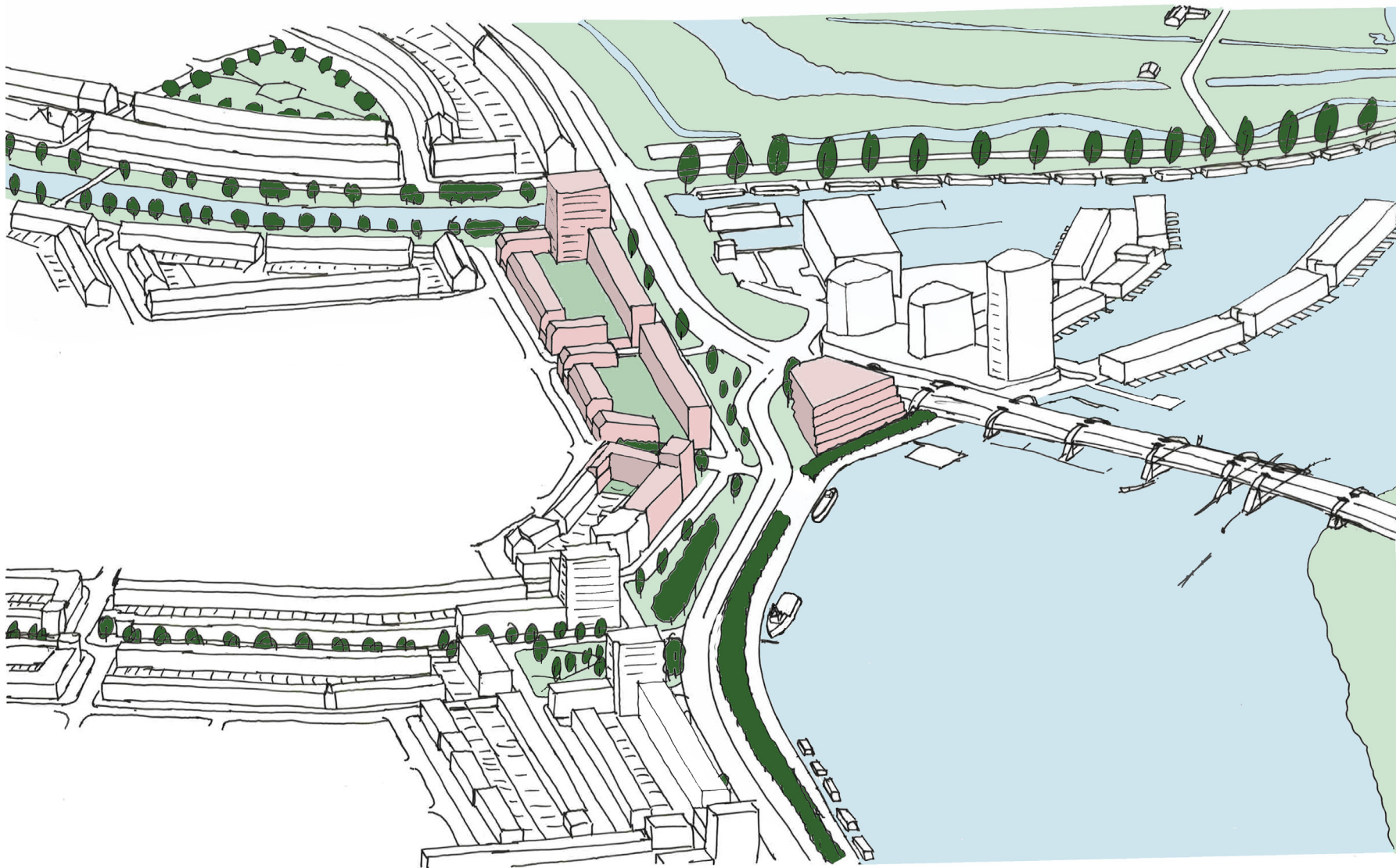
Deelgebied noord

In het noordelijke deel van de Spaarndamseweg is het 50kV-station, in de oksel van de Schoterbrug niet langer nodig. Daardoor ontstaat de mogelijkheid om de ruimtelijke en verblijfskwaliteit van deze plek, met prachtig uitzicht over grote lengte van het Spaarne, te benutten. Bestaande functies op het water, die momenteel het zicht op het water ontnemen, worden geheel of grotendeels verplaatst naar een plek op het land of elders op het water. De bestaande parkkade wordt verlengd 'de hoek om' tot de brugonderdoorgang. Tussen de parkkade en de brug kan een woongebouw worden gerealiseerd met in de plint ruimte voor voorzieningen, waaronder horeca aan de waterzijde. De bouwhoogte wordt beperkt tot 15 meter. De parkeergarage-ingang wordt zo gepositioneerd dat de parkkade autovrij blijft. Hoe deze kan worden ontsloten moet nader worden onderzocht, zowel vanaf de zijde van Land in Zicht als vanaf de Spaarndamseweg lijken problematisch.

Op de langere termijn is het de ambitie om de stadsentree, komend vanaf de Schoterbrug, meer uitstraling te geven met een steviger bebouwingswand aan de westzijde van de Spaarndamseweg. Gedacht wordt aan bebouwing met 4 tot 6 lagen op de locatie van Ymere en naastgelegen percelen. Hierbij is het van belang dat het parkeren inpandig wordt opgelost. Zo kan het wegprofiel hier meer kwaliteit met meer groen krijgen. Daarnaast kan de wijk hier geopend worden naar het Spaarne, door de Boeroestraat richting het Spaarne te verbreden, zodat hier ruimte komt voor een plantsoen.



Illustratieve uitwerking deelgebied noord



Impressie deelgebied noord, illustratieve uitwerking

Deelgebied midden

De Zaanenstraat is in dit gebied de belangrijke oost-westroute tussen Rijksstraatweg en Spaarne. De groene plek op de hoek draagt bij aan het contact tussen buurt en Spaarne en heeft grote gebruikswaarde als speeltuin. Deze open ruimte wordt behouden en versterkt. Bijvoorbeeld kan de uitstraling van het gebouw van het kinderdagverblijf en de kopse kant van de bouwblokken worden verbeterd. Belangrijk is dat de haag rond het speelterrein royaal onder ooghoogte wordt gehouden. Onderzocht wordt of een nieuwe school kan worden gerealiseerd op het Sonnebornterrein. In dat geval wordt in het schoolgebouw ook een kinderdagverblijf opgenomen

Het is de wens om de bestaande woonboten te reorganiseren zodat er vanuit de Zaanenstraat en tussen de boten door zicht op het Spaarne ontstaat. Daarbij zijn tuinen die het contact met het water vanaf de openbare kade wegnemen en de continuïteit van de publieke kade doorbreken ongewenst.

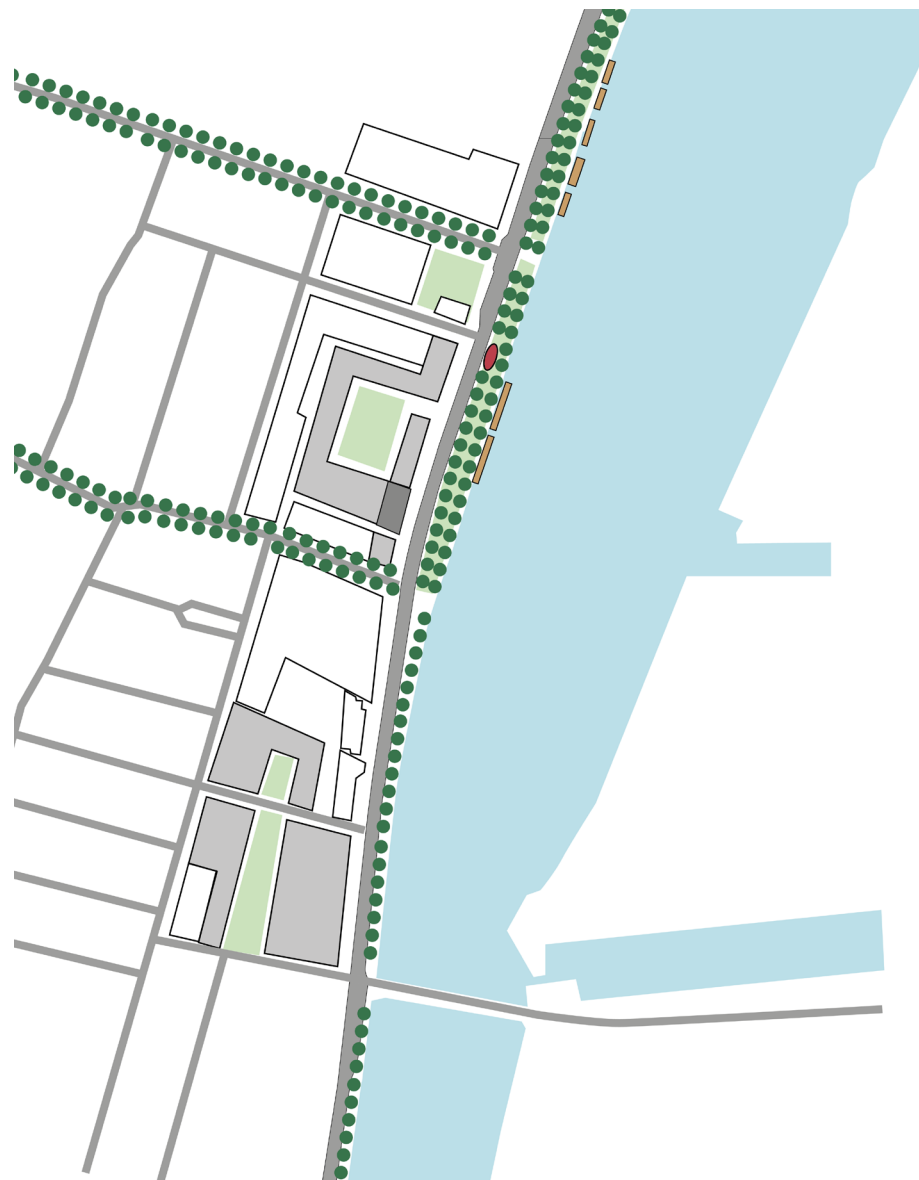
Het Schoterkwartier, Sonnebornterrein en (mogelijk) het achterterrein van Spaarndamseweg 380 worden ontwikkeld met woningbouw in combinatie met maatschappelijke voorzieningen en groene verblijfsplekken. Door de bebouwing van deze terreinen worden de buurten op een logische wijze tot aan het Spaarne doorgetrokken. Er wordt aangesloten op het patroon van bestaande straten en bouwblokken.

Het Schoterkwartier bevat een hoogbouwaccent aan het Spaarne, als markering van de Waarderbrug. Het stedenbouwkundig plan voor het Deliterrein/Schoterkwartier is reeds vastgesteld.

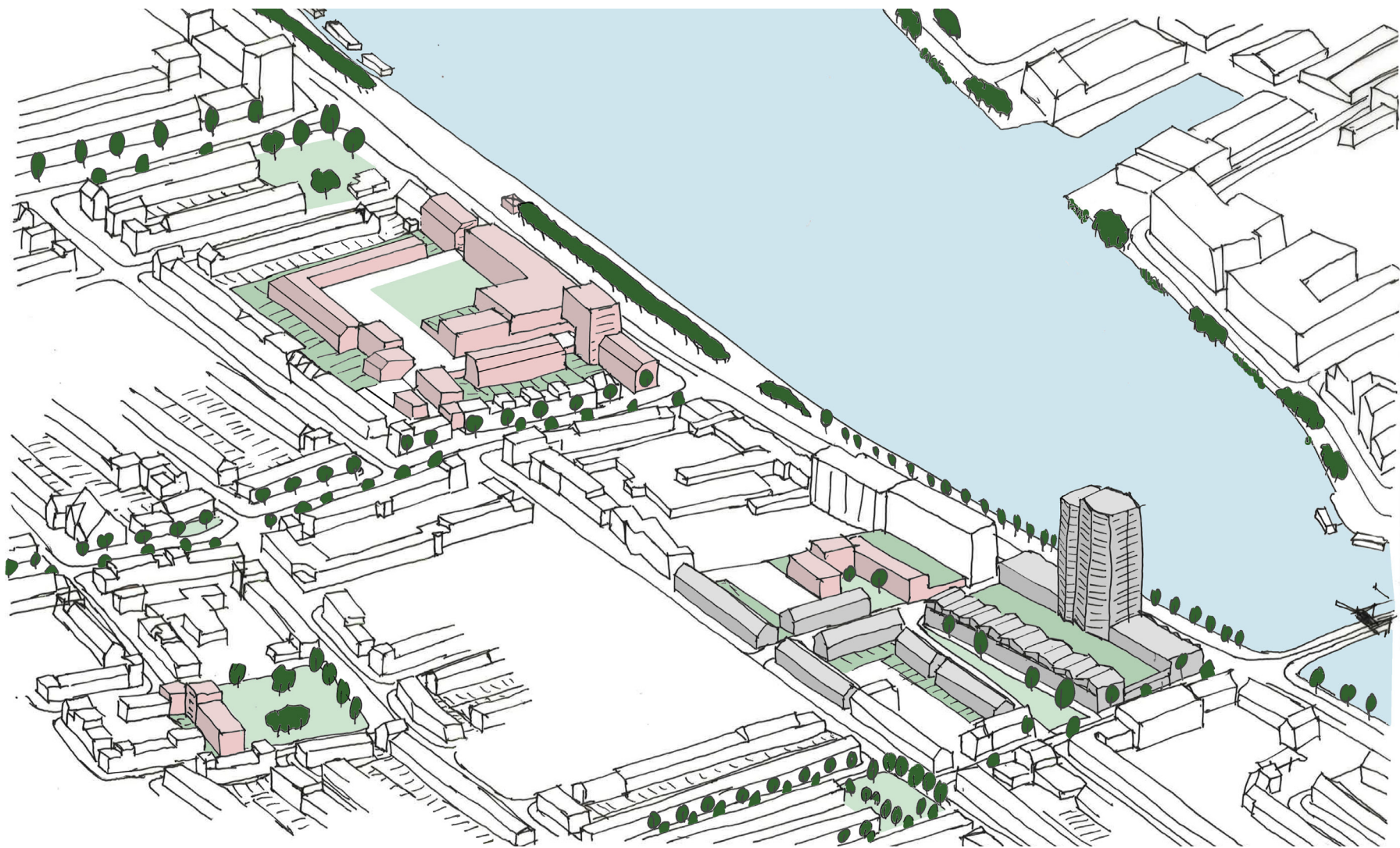
Het Sonnebornterrein is een mogelijke locatie voor een nieuwe school, waar in deze wijk behoefte aan is.

De bestaande kade met aanlegmogelijkheid voor riviercruises wordt een aantrekkelijke verblijfskade. Vanuit dit oogpunt is het gewenst voor touringcars een andere oplossing te vinden. Eventuele toekomstige ontwikkelingswensen van de riviercruises zullen zo worden uitgewerkt dat deze bijdragen aan versterking van de verblijfskade voor een diversiteit aan gebruikers.

Op de kade is een horecapaviljoen voorstelbaar. Daarnaast is ter hoogte van de Zaanenstraat een goede plek voor een watertaxihalte.



Illustratieve uitwerking deelgebied midden



Impressie deelgebied midden, illustratieve uitwerking

Deelgebied zuid

Het gebied tussen en rond Paul Krugerkade/Werfstraat/Mandelpark vraagt om structurele verbetering. Dit gebied mist stedenbouwkundige samenhang en kwalitatieve uitstraling.

De Paul Krugerkade/Paul Krugerstraat en – secundair - de Werfstraat vormen in dit gebied de verbindingen tussen wijk en Spaarne. Het streefbeeld van de Paul Krugerkade/Krugerstraat is een zoveel mogelijk eenduidig profiel tussen Schoterweg en Spaarndamseweg, met een dubbele bomenrij (in het smalle deel van de Paul Krugerstraat mogelijk een enkele bomenrij), ruime trottoirs en langsparkeren.

Op de hoek van Spaarndamseweg en Paul Krugerkade is een plein gewenst dat de buurt naar het Spaarne opent en vanaf de andere kant gezien de buurtentree markeert. Hierop sluit tevens de nieuwe fiets-/voetbrug aan. Aan de oostoever moeten goede aansluitende fietsroutes nog worden ontwikkeld. Direct bij de brug aan de oostoever zou het een mooie plek voor horeca zijn.

De Werfstraat zou sterker vormgegeven moeten worden als verbinding tussen Mandelpark en Spaarne. Met de transformatie van de aangrenzende Spaarneboog en Tuin van Tollenaar (Quality Bakers) wordt het mogelijk de verkeersruimte te verkleinen, aangezien de huidige inrichting is gedimensioneerd voor vrachtwagens.

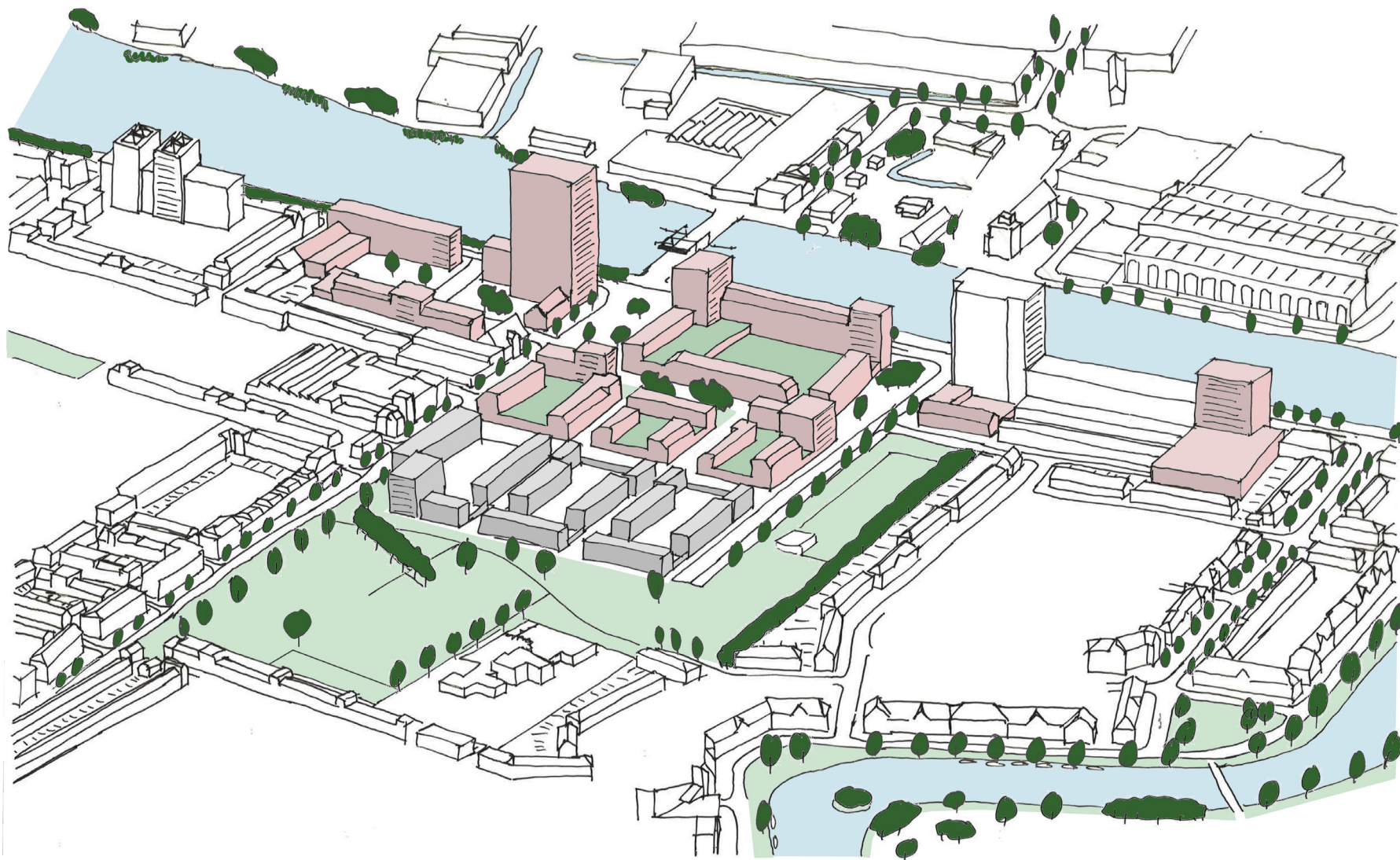
Herontwikkeling van het terrein van Spaarneboog, de Tuin van Tollenaar en locaties van Carpet Right en Filippo is gewenst, zodat de wijk voelbaar aan het Spaarne komt te liggen. De geplande herontwikkeling van het terrein van de Tuin van Tollenaar sluit reeds logisch aan op de schaal en structuur van de buurt en vormt tegelijkertijd een herkenbare eenheid. Hierop wordt voortgebouwd met de herontwikkeling van het aangrenzende terrein tot aan het Spaarne. Daarmee ontstaat een samenhangend en beter doordringbaar gebied tussen Mandelpark en Spaarne. Daarnaast is het het streven om een aantrekkelijke wand aan het Spaarne te maken. Hier zou een spannende hoogteopbouw van de bebouwing met (middel)hoge accenten kunnen worden gerealiseerd.

Ook programmatisch kan het gebied worden versterkt met een mix van wonen, commerciële voorzieningen en wellicht een school op het Filippoterrein, zodat het beter aansluit op de omliggende woonbuurten..

De grote groene ruimte van Het Mandelpark is heel waardevol voor deze dichtbebouwde buurt, maar zou veel meer ruimtelijke kracht en betekenis kunnen krijgen. De vele achterkanten en grillige vorm maken het tot een onoverzichtelijk park, dat voor je gevoel geïsoleerd ligt. Het is de opgave de sociale veiligheid, ruimtelijke en gebruikswaarde van het park te verbeteren. Een duidelijke hoofdruimte, een prettige (groene) verbinding met het Spaarne via Werfstraat en aanpak van de randen zijn hiervoor noodzakelijk.



Illustratieve uitwerking deelgebied zuid



Impressie deelgebied zuid, illustratieve uitwerking

Bovenaanzicht zuidelijk deel ontwikkelzone



Deelprojecten

4. Projecten en ontwikkellocaties

De visie kan worden uitgewerkt in deelprojecten in de openbare ruimte en ontwikkellocaties.

In dit hoofdstuk worden eerst de deelprojecten beschreven. Daarna volgen bouwregels die voortvloeien uit de visie. Het hoofdstuk sluit af met de specifieke bouwregels per kavel.

4.1 Deelprojecten

Deelproject 1: Brug Paul Krugerkade-Figeeterrein

In de Structuurvisie Openbare Ruimte is de langzaam verkeersbrug over het Spaarne in het verlengde van de Paul Krugerkade reeds opgenomen. Ook vanuit de visie op de Ontwikkelzone Spaarndamseweg is de brug gewenst, omdat deze brug een belangrijke recreatieve schakel vormt tussen Haarlem Noord, de Mooie Nel, de Veerplas en Penningsveer. Daarnaast zal deze brug de omgeving van het Mandelapark verbinden met de oostoever, het Figeeterrein, de Lichtfabriek en het C4-district.

Deelproject 2: Waterkanten

De Spaarndamseweg ontwikkelt zich sinds medio 20e eeuw van een industriële waterkant naar een stedelijke boulevard. De visie om van de Spaarndamseweg en de oostoever een aantrekkelijkere openbare ruimtes te maken, past in dit proces. In dit deelproject moeten de volgende vragen worden beantwoord:

1. Hoe kunnen de zichtassen op het water worden hersteld of verbeterd?

Vanuit de belangrijke dwarsstraten vanaf de Spaarndamsebrug (de brug naar de Vondelweg) is vrij zicht op het Spaarne het middel om een logische beweging naar en oriëntatie op het Spaarne te laten ontstaan. Hiervoor moet gekeken worden of functies, zoals woonboten verplaatst kunnen worden, zodat de zichtassen vrijkomen.

2. Hoe kunnen de knooppunten worden versterkt?

Door aan het Spaarne, ter hoogte van belangrijke dwarsstraten en bij bruggen over het Spaarne, voorzieningen toe te voegen en de verblijfskwaliteit van de buitenruimte te versterken, ontstaat ook een functionele oriëntatie op het Spaarne. Ook kan daarmee afwisseling worden gecreëerd op de boulevard. Voorbeelden hiervan zijn het aanwijzen van plekken voor horeca open aan het water, het versterken van de groeninrichting en het maken van aantrekkelijke zitplekken op de kade of op een steiger. Bij de riviercruiseterminal kan bijvoorbeeld door een kiosk een aantrekkelijke verblijfsplek voor diverse gebruikers kunnen worden gemaakt. Deze gebruikers zijn riviercruisegebruikers, maar ook voorbijgangers van de boulevard en door ouders die hun kinderen naar de speeltuin brengen.

3. Hoe kan de ruimtelijke kwaliteit van de Spaarndamseweg als geheel worden versterkt? Vooruitlopend op een lange termijnvisie op een integrale herinrichting boven- en ondergronds, is het de opgave om met kleinere ingrepen de groene inrichting en de kwaliteit voor voetgangers en fietsers te versterken.

Een voorbeeld van een kleine ingreep is het onderzoeken of de aanlegplaats voor de beroepsvaart, tegenover het Schoterkwartier, verplaatst kan worden naar de oostkant van het Spaarne. Dit verbetert de verblijfskwaliteit van de Spaarndamseweg, omdat hier vaak schepen liggen die stankoverlast veroorzaken.

4. Hoe kan de langzaam verkeersroute aan de oostzijde van de Spaarndamseweg worden gerealiseerd?

Deze route is in de SOR en in het huidige bestemmingsplan opgenomen als wens, maar is nog niet gerealiseerd. Om het Spaarne weer een centrale plek te geven in de stad, is het van belang om deze route te realiseren. Deze route heeft, in vergelijking met de route aan de westzijde, een meer informeel, afwisselend karakter.

Deelproject 3: Mandelapark

Voor het Mandelapark wordt een traject opgestart om samen met de buurt de ruimtelijke en functionele kwaliteit van het park te verbeteren. Daarbij wordt ook verbinding gelegd met project Lelie over maatschappelijk problemen in de wijk. Stedenbouwkundig gezien zijn de directe oorzaken van de problemen in het park het gebrek aan (over)zicht, het ontbreken van een heldere hoofdruimte en de vele achterkanten aan het park. Er zijn goede mogelijkheden om dit te verbeteren door te schuiven met het (gebouwde en groene) programma en eventueel programma toe te voegen.

Deelproject 4: Dwarsstraten

Binnen de buurten ligt de nadruk op aanpak van de hoofdverbindingen tussen Rijksweg/Schoterweg en Spaarne.

De Paul Krugerkade is één van de belangrijke verbindingen tussen Schoterweg en Spaarne. De opgave is om deze straat een samenhangende en hoogwaardige inrichting te geven, met ook een sterke boomstructuur. De aanpak van deze straat is reeds gepland in combinatie met vervanging van het riool.

4.2 Algemene bouwregels

Bouwprojecten dienen zich in de eerste plaats te voegen naar vigerend beleid, zoals de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR), de Nota Ruimtelijke Kwaliteit (NRK) en de Hoogbouwprincipes. Een aantal van deze beleidsstukken is al samengevat in hoofdstuk 2.

De volgende tien algemene bouwregels zijn hierop een aanvulling:

1. Bebouwing is in principe alzijdig georiënteerd. Dat wil zeggen dat er geen achterkanten van woningen of blinde gevels grenzen aan de openbare ruimte.
2. Plinten zijn van hoge kwaliteit. Plinten vormen de randen van de openbare ruimte en een goede plint is daarom een cruciaal onderdeel van een goede openbare ruimte. Een goede plint bevat voordeuren, leefvertrekken en commerciële en maatschappelijke voorzieningen, van waaruit ogen op de straat/openbare ruimte zijn gericht.
3. Nieuwe ontwikkelingen voegen kwalitatieve buitenruimte toe in de vorm van openbaar toegankelijke, groene verblijfsplekken.
4. Er wordt gebouwd in de rooilijn, tenzij nadrukkelijk anders vermeld.
5. De overgangen van openbaar naar privé zijn helder en prettig vormgegeven.
6. Gebouwen hebben een duidelijke beëindiging in de hoogte, bijvoorbeeld een kap.
7. De oude industriële kavels dienen architectonisch als eenheid herkenbaar te blijven, zodat recht gedaan wordt aan het industriële verleden.
8. Daken worden benut voor duurzaamheidsdoelstellingen door middel van beplanting of installaties voor duurzame energieopwekking.
9. Woningen worden zoveel mogelijk gedifferentieerd in grootte en doelgroep.

De gewenste differentiatie hangt af van de context en grootte van het specifieke project.

10. Parkeren van auto's en fietsen dient op eigen terrein uit het zicht en bij voorkeur ondergronds te worden opgelost.

4.3 Kavelspecifieke bouwregels

Spaarndamseweg 13 (voormalig 50 kV-station)

Voor de locatie van het 50 kV-station zijn de volgende regels opgesteld.

- a. Een strook van 15 meter langs het water dient vrij gehouden te worden voor het realiseren van een groene verblijfskade met fietsroute.
- b. De bebouwing is onderdeel van de stedelijke wand langs het Spaarne, dus minimaal 4, maximaal 6 bouwlagen hoog.
- c. Het gebouw heeft een duidelijke oriëntatie op het Spaarne.
- d. De plint aan de zuidzijde bevat voorzieningen die de zichtlocatie benutten en versterken, zoals horeca.
- e. Het gebouw volgt de structuur van de Spaarndamseweg en het Spaarne.

Kavels tussen Bandoengstraat en Spaarndamseweg

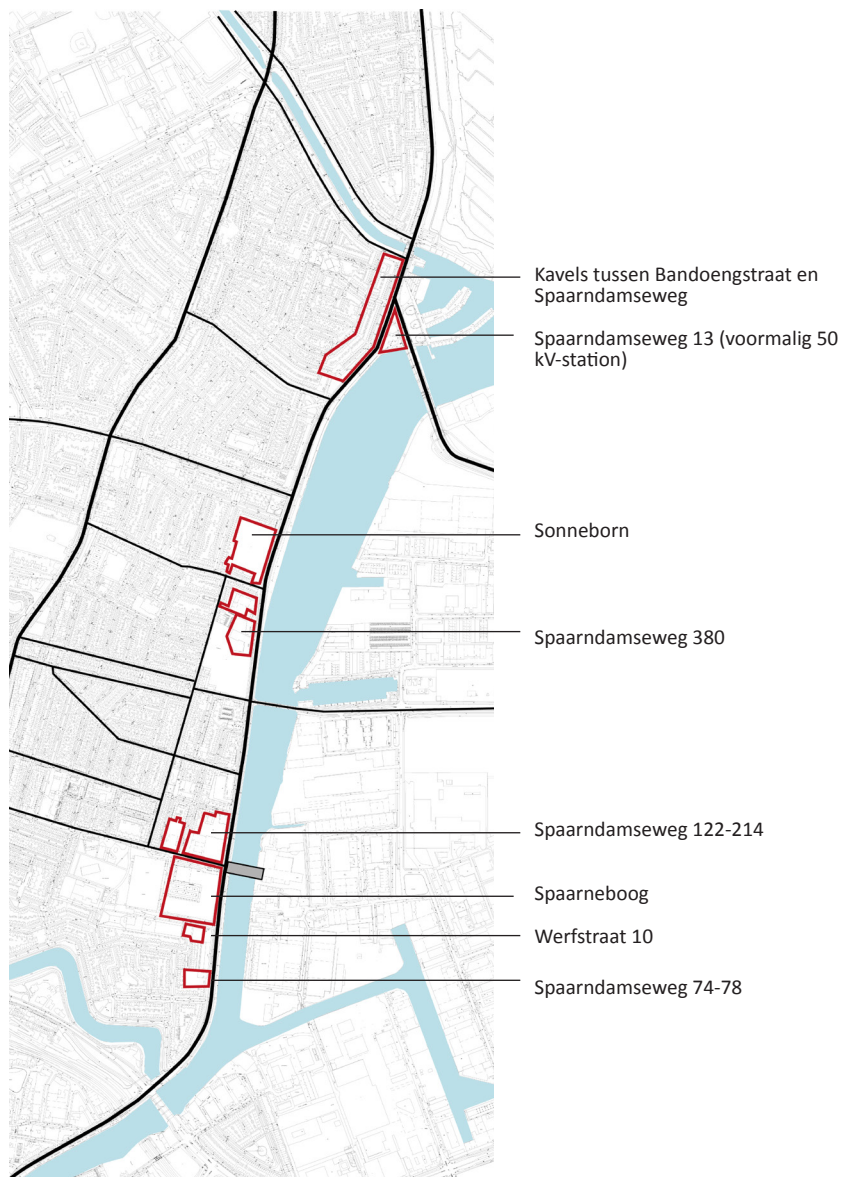
Dit project is nog onzeker en zal, als het al gebeurt, gerealiseerd worden op de lange termijn. Het grootste deel bestaat uit corporatiewoningen.

- a. Bebouwing langs het Spaarne heeft een stedelijke hoogte (minimaal 4 lagen, maximaal 6 lagen).
- b. Achter de Spaarndamseweg is de maximale bouwhoogte 3 lagen.
- c. Door parkeren voor de woningen inpandig op te lossen, zijn er minder parkeerplaatsen nodig in de openbare ruimte, en komt er meer ruimte voor groen en langzaam verkeer.
- d. In de uitwerking zal onderzocht moeten worden of en hoe er meer lagen toegepast kunnen worden bij de private woningen in het zuidelijk deel van het blok.
- e. In de uitwerking zal onderzocht moeten worden of en hoe een middelhoog accent (tot 10 lagen) gerealiseerd kan worden op de hoek van de Jan Gijzenkade en de Spaarndamseweg.

Sonneborn

Deze locatie is een goede plek voor het benodigde integraal kindcentrum (IKC). Dit IKC bestaat uit een basisschool, een naschoolse opvang, kinderdagopvang en een sportzaal.

- a. Bebouwing langs het Spaarne heeft een stedelijke hoogte (minimaal 4 lagen, maximaal 6 lagen).
- b. Middelhoog accent (tot 10 lagen) bij de Floresstraat.



Ontwikkellocaties

- c. Het schoolplein buiten schooltijd ook bruikbaar als speelplein voor de buurt.
- d. Het schoolplein is afgeschermd van de weg.
- e. De hoogte van bebouwing achter de Spaarndamseweg sluit aan op de omliggende bebouwing.

Spaarndamseweg 380

Er ligt een initiatief om woningen te realiseren in de plint en op het achterterrein van het appartementengebouw op Spaarndamseweg 380. Het is belangrijk dat deze ontwikkeling aansluit op de omringende stedenbouwkundige structuur.

- a. De bouwhoogte sluit aan op de omliggende buurt.
- b. De bebouwing voegt zich naar het stratenpatroon en de groenstructuur van het Schoterkwartier, bouwt hierop voort en versterkt deze.
- c. De bebouwing houdt voldoende afstand tot omliggende (woon)gebouwen .

Spaarndamseweg 122-214

Deze locatie bestaat uit bouwcentrum Filippo en de Kwantum met appartementen er bovenop en. Het bouwcentrum komt waarschijnlijk binnen een aantal jaar vrij voor ontwikkeling, het deel van de Kwantum mogelijk op de lange termijn. Op termijn is ook behoefte aan een tweede IKC in de zone. Op deze kavel is ruimte om het IKC te realiseren en deze plek valt ook in het gewenste spreidingsgebied.

De bouwregels voor Spaarndamseweg 122 – 214 zijn:

- a. Bebouwing langs het Spaarne heeft een stedelijke hoogte (minimaal 4 lagen, maximaal 6 lagen).
- b. Op de hoek van de Spaarndamseweg en de Paul Krugerkade is een hoogteaccent gewenst als markering van de brug over het Spaarne. Deze is minimaal 45 meter en maximaal 60 meter.
- c. Het monument moet behouden blijven.
- d. Bebouwing achter de Spaarndamseweg is laag.
- e. Het plein voor het IKC moet buiten schooltijden ook geschikt zijn als openbare ruimte.

Spaarneboog

Bij de ontwikkeling van dit gebied is het van belang ook de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.

- a. Bebouwing langs het Spaarne heeft een stedelijke hoogte (minimaal 4 lagen).
- b. Enkele middelhoge accenten (tot zo'n 30 meter) of een hoog accent (tot 60 meter) zijn voorstelbaar.
- c. De bebouwing sluit ten minste op structuurniveau aan op de Tuin van Tollenaar (voorheen Quality Bakers).
- d. Aan de noordoostkant, bij het kruispunt van de Paul Krugerkade met de Spaarndamseweg, komt een verblijfsruimte die ervoor zorgt dat de Paul Krugerkade zich opent naar het Spaarne.
- e. Aan de zuidzijde wordt een ruime afstand gehandhaafd tot de Pionier en Werfstraat 10 om een duidelijk begin van de route naar het park te creëren.

Werfstraat 10

In geval van herontwikkeling met wonen van Werfstraat 10 is het belangrijk de woningen te combineren met voorzieningen in de plint.

- a. De bouwhoogte sluit aan op de Patrimoniumbuurt.
- b. De voorgevelrooilijnen sluiten aan op de Pionier (Werfstraat 12) en de voorgevels van de Wethouder Roodenburgstraat.

Spaarndamseweg 74-78

Op deze kavel mag in het vigerend bestemmingsplan detailhandel worden gerealiseerd met een maximale bouwhoogte van 8 meter. De Rozenhagenstraat is een belangrijke dwarsverbinding van de Spaarndamseweg, omdat het de overgang van de historische binnenstad naar de stedelijke bebouwing langs het Spaarne markeert. Deze markering kan vorm krijgen met een middelhoog accent van zo'n 30 meter. Omdat de locatie grenst aan het beschermd stadsgezicht, zal er een HER gemaakt moeten worden. In de visie is het hoogteaccent in de noordoostelijke hoek van de kavel geplaatst om de gevolgen voor bezonning en privacy voor bestaande woningen zoveel mogelijk te beperken.

- a. De maximale bouwhoogte van de toren is 32 meter, om ruimte te bieden aan voorzieningen op de eerste en tweede laag.
- b. De achtergevel volgt de achtergevelrooilijn van het lage deel van de Pionier. De toren houdt zoveel mogelijk afstand tot de naastgelegen bebouwing.



Bewonersbijeenkomst

5. Participatie en vervolgproces

5.1 Participatie

Voor de ontwikkelzone Spaarndamseweg is gekozen voor het informeren en raadplegen van bewoners.

Op basis van de volgende uitgangspunten is het proces vormgegeven.

- Informeren en voortborduren op de gebiedsvisie uit 2008.
- Ophalen waar mogelijk, raadplegen waar nog ruimte is
- Inzetten op de themas's: hoogbouwprincipes, openbare ruimte en verkeer
- Zo volledig en toegankelijk mogelijk informeren.

Op 14 mei is een bijeenkomst georganiseerd in de wijk. Op twee momenten was er een plenaire presentatie. Daarnaast bestond de mogelijkheid om in gesprek te gaan met inhoudsdeskundigen. De avonden zijn goed bezocht, in totaal zo'n honderd geïnteresseerden per bijeenkomst.

Tot en met 20 mei kon vervolgens worden gereageerd op het digitale platform. Op 4 juni was een bijeenkomst waarin een terugkoppeling werd gegeven van de ontvangen reacties en wat daarmee in de concept visie zou worden gedaan. In totaal zijn er, op de website én op de bijeenkomsten zo'n 120 reacties gekomen. De meest voorkomende reacties betroffen de volgende onderwerpen:

Speeltuin Zaanenoord

Verkend is of dit een plek zou zijn voor een school of een bouwblok in de toekomst. De oppervlakte is echter te klein en vanuit de buurt kwamen veel bezwaren, het is voor de buurt een belangrijke openbare plek. Het idee voor eventuele bebouwing bij speeltuin Zaanenoord is derhalve niet opgenomen in de ontwikkelvisie.

Riviercruiseterminal en touringcars

Op de huidige plek kan de openbare ruimte niet goed gebruikt worden. Drie alternatieven zijn onderzocht:

- Bushalte naar bebouwingskant weg.

- Bushalte blijft aan de waterkant
- Riviercruise verplaatsen naar andere kant Spaarne
- Er is geen directe oplossing gevonden voor de Riviercruiseterminal met touringcars. In de concept ontwikkelvisie wordt dit benoemd en aangegeven dat verder onderzoek nodig is.

Mandelpark & Doe-tuinen

Voor het Mandelpark bestaat de ambitie dit park sociaal veiliger en van hogere kwaliteit te maken. De precieze invulling wordt na akkoord op de ontwikkelvisie verder samen met de buurt opgepakt.

Bebouwing Spaarneboog

Er bestaan zorgen over het uitzicht en de privacy van de bewoners van de Pionier. Dit wordt bij de verdere ontwikkeling van het project met een Hoogbouw Effecten Rapportage onderzocht.

Verkeersonderzoek

Uit verkeersonderzoek blijkt dat er nu al veel drukte is op de Spaarndamseweg. Opstoppen op kruisingen met: Schoterbrug, Waarderbrug en Prinsenbrug tijdens de spits (ook als het aantal woningen gelijk blijft).

De bereikbaarheid van het gebied moet verder worden onderzocht. Er wordt een minimale toename verwacht van de verkeersdruk door de toename van woningen. Onderzocht wordt nog of/hoe de drukke punten kunnen worden aangepakt.

De afhandeling van de verkeersproblemen op de knelpunten is een zaak van de gehele stad. Deze problematiek is een verantwoordelijkheid binnen het grootstedelijke SOR overleg. Hier worden de oplossingen ook bedacht en gerealiseerd.

Onveilige verkeerssituatie Spaarndamseweg

Nieuwe bouwprojecten: verkeerskundige toetsing. Vraag vanuit de omgeving: wordt de Spaarndamseweg niet onveiliger bij meer woningen?

Er is geen reden om dit te verwachten. De Spaarndamseweg is een overzichtelijke weg en de verkeersstructuur zal niet wezenlijk wijzigen. Wij hadden in eerste instantie gedacht de nieuwe kavels zoveel mogelijk vanaf de zijstraten te ontsluiten, maar er zijn zorgen geuit dat dit tot te veel druk op de zijstraten zal leiden. Vandaar dat in de concept visie nu is opgenomen dat de te ontwikkelen kavels zoveel mogelijk worden ontsloten vanaf de Spaarndamseweg (uitzondering is Spaarneboog). Dit sluit aan op de huidige situatie. Bij uitwerking van de specifieke locaties zal nader worden bepaald hoe de ontsluiting o.a. qua verkeersveiligheid het beste vorm kan krijgen.

Parkeerdruk

Niet meer parkeerplaatsen in de openbare ruimte (dit gaat ten koste van groen) De Bij nieuwe ontwikkelingen dient het parkeren op eigen terrein te worden opgelost, conform het vigerend parkeerbeleid.

5.2 Vervolgstappen

Hoe pakt de gemeente door na de gebiedsvisie?

De volgende stap is het maken van een ontwikkelingsstrategie.

Hierin gaat het om de processen die nodig zijn om de ontwikkelingen ook daadwerkelijk van de grond te krijgen.

Ondertussen gaat het proces met initiatiefnemers ook door. Voorbereidingen voor overeenkomsten met initiatiefnemers zullen worden getroffen en werkzaamheden die leiden tot stedenbouwkundige- en beeldkwaliteitsplannen worden opgepakt.

De ontwikkeling van het gebied zal stapsgewijs tot stand komen. Er zijn projecten die lopen projecten en projecten die al snel gestart kunnen worden. Maar de visie biedt ook houvast voor projecten die pas over langere termijn plaats zullen vinden. Dat vraagt een adaptieve ontwikkelingsstrategie: soms stapje voor stapje, soms versneld het gebied tot ontwikkeling brengen.

Eigenaren en markt pakken de ontwikkelingen van het vastgoed op, de gemeente zorgt voor de samenhang en de openbare ruimte.

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,
2 juli 2019

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl