

Aan: College van burgemeester en wethouders van Haarlem

Betreft: Zienswijze op het ontwerp-Programma van Eisen voor de Leefomgeving (PvEL)
Spaarneboog

Datum: 18-10-2026

Geacht college,

Hierbij dienen wij onze zienswijze in op het ontwerp-Programma van Eisen voor de Leefomgeving (PvEL) voor de gebiedsontwikkeling Spaarneboog.

wij onderschrijven het belang van woningbouw en een aantrekkelijke, groene leefomgeving. Tegelijkertijd maken wij ons zorgen over de gevolgen van de voorgestelde ontwikkeling voor de parkeerdruk, de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de financiële haalbaarheid van de plannen. Deze onderwerpen hangen nauw met elkaar samen en verdienen daarom een integrale beoordeling voordat het PvEL definitief wordt vastgesteld. Ook vragen wij aandacht voor het integreren van elementen van het Conrad gebouw.

onze zorgen betreffen met name de parkeeroplossing voor de circa 750 nieuwe woningen, het voorgestelde dubbelgebruik van parkeerplaatsen, de herinrichting van de Paul Krugerkade tot fietsstraat, de verkeersbelasting van de Werfstraat en de aansluiting op de Spaarndamseweg. Daarnaast roept de financiële paragraaf bij het collegebesluit vragen op over de dekking van belangrijke investeringen en de gevolgen op korte en lange termijn wanneer deze investeringen niet of slechts gedeeltelijk doorgaan.

1. Parkeerbehoefte en dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Bij de ontwikkeling van Spaarneboog wordt uitgegaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor bewoners van de nieuwe woningen en bezoekers van het winkelcentrum. wij betwijfelen of deze oplossing in de praktijk voldoende parkeercapaciteit oplevert.

De parkeerbehoefte van bewoners, winkelbezoekers, werknemers en andere gebruikers valt niet noodzakelijk op dezelfde momenten. Bovendien kunnen de parkeerbehoefte en de bezettingsgraad tijdens piekuren hoger zijn dan op basis van gemiddelde cijfers wordt verwacht.

Uit de stukken blijkt dat de berekende parkeerbehoefte voor de toekomstige situatie 406 plaatsen bedraagt en dat Hoorne Vastgoed voornemens is 467 parkeerplaatsen te realiseren. Het verschil van 61 plaatsen wordt mede in verband gebracht met het opvangen van het verlies aan openbare parkeerplaatsen. Op dit moment zijn er meer dan 500 openbare parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers aan het gebied. Dit wordt niet opgevangen door het gebruik van dubbel parkeren.

Deze berekening geeft op zichzelf echter nog geen volledig beeld van de feitelijke parkeerdruk in en rond het plangebied. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de bestaande parkeerbehoefte, de momenten waarop verschillende groepen parkeren en de gevolgen voor de omliggende woonstraten. Op dit moment zijn er meer dan 500 openbare parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers aan het gebied. Dit wordt niet opgevangen door het gebruik van dubbel parkeren.

Wij verzoeken het college de parkeerbalans, de gebruikte gegevens, de meetmethode, de berekeningen en de conclusies als afzonderlijke bijlagen bij het besluit over het PvEL te voegen.

Ook verzoeken wij daarnaast vast te leggen dat openbare parkeerplaatsen niet worden verwijderd voordat de vervangende capaciteit daadwerkelijk beschikbaar, bereikbaar en juridisch geborgd is. Indien de parkeerbehoefte tijdens maatgevende momenten niet binnen het plangebied kan worden

opgevangen, verzoek ik het college het PvEL op dit punt niet vast te stellen zonder een concreet en financieel gedekt alternatief.

2. Financiële haalbaarheid van de openbare parkeervoorziening

Bijlage 3 bij het collegebesluit, de financiële notitie Spaarneboog van 28 augustus 2026, laat zien dat de financiële onderbouwing van de gebiedsontwikkeling nog onzekerheden bevat.

Volgens deze notitie zijn de ramingen voorlopig en is ruim € 12 miljoen aan aanvullende middelen nodig boven op de bedragen die al in het gemeentelijke investeringsprogramma zijn opgenomen. De beschikbaarstelling van deze aanvullende middelen moet nog worden afgewogen. Ook is voor de beoogde openbare parkeervoorziening nog geen budget gereserveerd.

De openbare parkeervoorziening bij de Filippo-locatie wordt geraamd op circa € 5 miljoen voor ongeveer 70 parkeerplaatsen. Volgens de stukken is nog niet vastgesteld welk deel van de investering niet uit de exploitatie kan worden terugverdiend.

Deze voorziening is van belang voor de beoogde herinrichting van de openbare ruimte en het verwijderen van bestaande openbare parkeerplaatsen. Daarmee bestaat een risico dat de gewenste inrichting afhankelijk wordt van een investering waarvan de financiering nog niet verzekerd is.

Wij verzoeken het college om vóór een besluit over het verwijderen van openbare parkeerplaatsen de volgende documenten en berekeningen openbaar te maken:

- een volledige investeringsraming van de openbare parkeervoorziening, uitgesplitst naar grond, bouwkosten, ontwerp, voorbereiding, vergunningen, installaties, inrichting, risicoreservering, financieringskosten en belastingen;
- de gehanteerde capaciteit, inclusief het aantal reguliere plaatsen, plaatsen voor mindervaliden, laadplaatsen, fietsvoorzieningen en eventuele reserveringen voor andere functies;
- een exploitatieberekening voor ten minste de eerste tien exploitatiejaren;

Graag zouden wij willen zien wat er gebeurt als de parkeervoorziening niet wordt gerealiseerd, of duurder wordt dan begroot.

Wat zijn dan de gevolgen voor de Transvaalbuurt/Patrimoniumbuurt en omliggende straten.

3. Financiële risico's en kosten voor de gemeente

De financiële notitie bevat indicatieve ramingen voor onder meer het Nelson Mandelapark, de Paul Krugerkade, het Integraal Kindcentrum, het Huis van de Wijk en de openbare parkeervoorziening. De notitie vermeldt daarnaast dat de businesscase van Hoorne Vastgoed onder druk staat en dat het kostenverhaal nog verder moet worden uitgewerkt.

Wij begrijpen dat de ramingen in deze fase nog niet definitief kunnen zijn. Wel vinden wij het van belang dat de financiële onzekerheden transparant worden gemaakt voordat ruimtelijke keuzes definitief worden vastgelegd.

Als kosten stijgen, de grondopbrengsten lager uitvallen of minder kosten op de ontwikkelaar kunnen worden verhaald, kan aanvullende gemeentelijke financiering nodig zijn. Ook moeten de toekomstige beheer- en onderhoudskosten van de nieuwe openbare ruimte en voorzieningen worden meegenomen.

Wij verzoeken het college om vóór de vaststelling van het PvEL een financieel overzicht openbaar te maken waarin per planonderdeel de financiële consequenties zijn opgenomen:

Zolang deze informatie niet beschikbaar is, verzoeken wij het college geen definitieve ruimtelijke keuzes vast te leggen die leiden tot onomkeerbare financiële verplichtingen of het verwijderen van bestaande voorzieningen.

De financiële risico's mogen niet afgewend worden op de Haarlemse burgers middels belasting verhogingen.

4. Herinrichting van de Paul Krugerkade tot fietsstraat

In de plannen wordt de Paul Krugerkade ingericht als fietsstraat, waarbij auto's te gast zijn. Wij steunen het verbeteren van de fietsveiligheid, maar maken ons zorgen over de gevolgen voor de bereikbaarheid van het winkelcentrum, de nieuwe woningen en de omliggende wijken.

Wanneer de verkeersfunctie van de Paul Krugerkade verandert, kan verkeer zich verplaatsen naar andere straten. Dat kan gevolgen hebben voor de Werfstraat, de aansluiting op de Spaarndamseweg en de woonstraten in de Transvaalwijk/Patrimoniumbuurt.

De financiële en verkeerskundige aspecten moeten daarbij in samenhang worden beoordeeld. Het zou onwenselijk zijn als later blijkt dat aanvullende maatregelen nodig zijn omdat de gekozen verkeersstructuur onvoldoende functioneert.

Wij verzoeken het college de voorkeursvariant pas vast te stellen nadat uit de beoordeling blijkt dat aan deze criteria wordt voldaan. Indien niet aan de criteria wordt voldaan, verzoeken wij het college het ontwerp aan te passen en de aangepaste variant opnieuw ter inzage te leggen.

5. Verkeersbelasting van de Werfstraat en de aansluiting op de Spaarndamseweg

Volgens de voorgestelde verkeersstructuur krijgt de Werfstraat een belangrijke functie voor de aan- en afvoer van autoverkeer en logistiek verkeer. Wij maken ons zorgen dat hierdoor knelpunten kunnen ontstaan, in het bijzonder bij de aansluiting op de Spaarndamseweg. De ontwikkeling van circa 750 woningen en de verdere ontwikkeling van het winkelcentrum kunnen leiden tot extra verkeersbewegingen. In combinatie met de gewijzigde functie van de Paul Krugerkade kan de verkeersbelasting zich bovendien sterker concentreren op de Werfstraat. De verkeersveiligheid in het gebied komt hierdoor in het gedrang.

Wij verzoeken het college om een afzonderlijk verkeers- en kruispuntonderzoek te laten uitvoeren en openbaar te maken. Dit onderzoek moet ten minste bevatten:

- actuele verkeerstellingen op de Werfstraat, de Paul Krugerkade, de Spaarndamseweg en relevante omliggende straten;
- actuele gegevens over ochtendspits, avondspits, winkelpieken, schoolpieken en andere maatgevende momenten;
- een analyse van wachtrijen, vertragingen, verzadigingsgraden en restcapaciteit;
- een beoordeling van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers;
-

Indien een grenswaarde wordt overschreden, moet het college aangeven welke concrete maatregel wordt getroffen, wie deze uitvoert, hoe deze wordt gefinancierd en vóór welk moment deze gereed moet zijn.

Wij verzoeken het college de verkeerskundige onderbouwing en alle bijbehorende berekeningen als besluitstukken beschikbaar te stellen voordat het PvEL definitief wordt vastgesteld.

Het rapport verkeerskundig onderzoek van bureau Goudappel kan als uitgangspunt worden genomen.

6. Integrale beoordeling van leefbaarheid, verkeer en financiën

De parkeeroplossing, de herinrichting van de Paul Krugerkade, de verkeersfunctie van de Werfstraat en de financiële haalbaarheid van de openbare parkeervoorziening zijn onderling afhankelijk.

Wanneer bijvoorbeeld de openbare parkeergarage niet wordt gerealiseerd, kan dit gevolgen hebben voor de beschikbare parkeercapaciteit en de inrichting van de openbare ruimte. Wanneer de Paul Krugerkade wordt heringericht zonder dat de verkeersgevolgen voor de Werfstraat voldoende zijn onderzocht, kan extra verkeersdruk ontstaan op straten die daarvoor mogelijk niet geschikt zijn.

Daarom vinden wij het noodzakelijk dat de gemeente niet alleen afzonderlijke maatregelen beoordeelt, maar ook de samenhang en de gevolgen van alternatieve scenario's inzichtelijk maakt.

7. Verzoek tot aanpassing van het PvEL

Op grond van bovenstaande punten verzoeken wij het college het ontwerp-PvEL Spaarneboog niet ongewijzigd vast te stellen, maar eerst aan te vullen met de volgende controleerbare voorwaarden en besluitstukken:

1. Een volledige parkeerbalans met brongegevens, parkeernormen, aanwezigheidspercentages, dubbelgebruikberekeningen, piekberekeningen en een prognose per uitvoeringsfase.
2. Een openbaar parkeerdrukonderzoek met een beschreven meetmethode, representatieve meetmomenten, meetresultaten en een prognose voor de omliggende woonstraten.
3. Een overzicht van alle te verwijderen en terug te brengen openbare parkeerplaatsen, inclusief locatie, capaciteit, planning en juridische borging.
4. Een financieel onderbouwd besluit over de openbare parkeervoorziening, inclusief investeringsraming, exploitatieberekening, levensduurkosten, risicoanalyse en financieringsbesluit.
5. Een bindend uitvoeringsvoorbehoud dat openbare parkeerplaatsen niet worden verwijderd voordat vervangende capaciteit feitelijk beschikbaar en toegankelijk is.
6. Een verkeerskundig ontwerp en verkeersveiligheidsbeoordeling van de Paul Krugerkade, inclusief onderzochte alternatieven en vooraf vastgestelde beoordelingscriteria.
7. Een afzonderlijk verkeers- en kruispuntonderzoek voor de Werfstraat en de aansluiting op de Spaarndamseweg, inclusief tellingen, prognoses, pieksituaties, wachtrijen, verkeersveiligheid en sluiproutes.
8. Openbaarmaking van het volledige verkeerskundige onderzoek van Goudappel, inclusief onderzoeksopdracht, modellen, invoergegevens, telgegevens, berekeningen, varianten en onderliggende documenten.

9. Een integrale scenarioanalyse waarin de gevolgen van volledige realisatie, fasering, uitstel of het niet realiseren van de parkeervoorziening worden doorgerekend.
10. Een openbaar financieel overzicht van investeringen, beschikbare budgetten, aanvullende middelen, kostenverhaal, subsidies, risicoreserveringen en toekomstige beheer- en exploitatiekosten.
11. Een openbaar besluitvormingsschema waarin per planonderdeel staat welk bestuursorgaan welk besluit moet nemen, welke financiële dekking nodig is en wat de gevolgen zijn wanneer het besluit niet of niet tijdig wordt genomen.
12. Een regeling voor monitoring na uitvoering, met meetmomenten, indicatoren, grenswaarden en vooraf vastgelegde maatregelen bij overschrijding.
13. Een verplicht evaluatiemoment na iedere relevante uitvoeringsfase, waarbij de parkeerdruk, verkeersbelasting, verkeersveiligheid en financiële gevolgen worden beoordeeld voordat de volgende fase wordt gestart.
14. Een verplichting om het PvEL of de uitvoeringsbesluiten opnieuw ter inzage te leggen wanneer uit aanvullend onderzoek blijkt dat de verkeerskundige, parkeer- of financiële uitgangspunten wezenlijk wijzigen.
15. Het inpassen van de elementen van het historische Conrad gebouw.

Wij verzoeken het college geen definitief besluit over het PvEL te nemen voordat de hierboven genoemde informatie openbaar, controleerbaar en voldoende actueel beschikbaar is en belanghebbenden een redelijke mogelijkheid hebben gekregen alsnog daarop te reageren.

Met vriendelijke groet,

Wijkplatform Patrimoniumbuurt/Projectgroep Veiligheid en Infrastructuur
namens deze:

Ton van der Voort
Kloppersingel 175
2021 CW Haarlem