

01-057/B

Stadsvernieuwingsplan Oude Stad



Behoort bij besluit van de
raad van de gemeente Haarlem

van 13 december 2000, nr. 322

de Voorzitter,

de Secretaris,

Haarlem



vastgesteld

STADSVERNIEUWINGSPLAN

OUDE STAD

INHOUD:

Toelichting.
Voorschriften.
Plankaart

BIJLAGEN:

Inspraakplan
Verslag Inspraakavond
Zoneringslijst
Beeldkwaliteitsplan "Naar een andere Raaks"

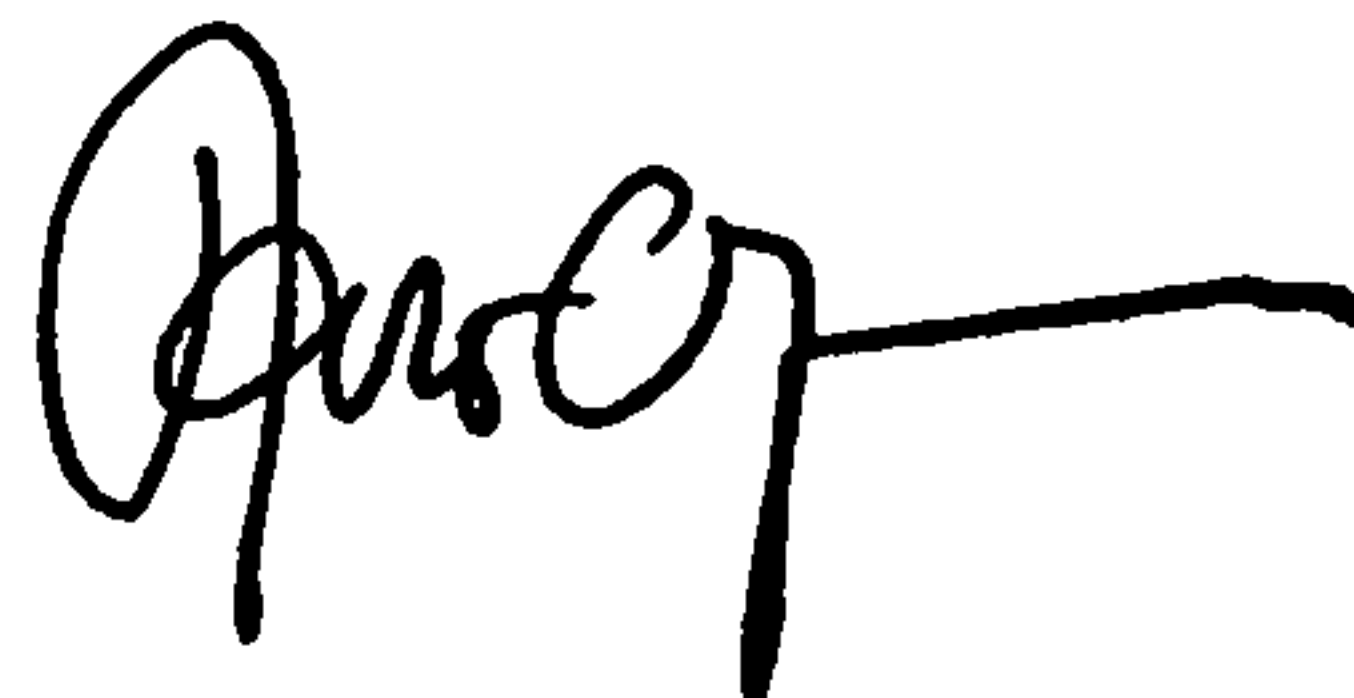
M.u.v. het met rode omlijning aangegeven gebied op de plan kaart in artikel 9de zinswede "vast te stellen" alseok "in artikel 10 het getal "6000" en artikel 73 vpl. Voorschriften

Goedgekeurd bij besluit van heden nr. 2001-1780
Haarlem, 3 JULI 2001
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland



, voorzitter

J.A. van Kemenade



, griffier

H.W.M. Oppenhuis de Jong

Haarlem, december 2000

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk 1	Inleiding		blz. 3
	1.1	Ligging en begrenzing plangebied	3
	1.2	Geldende bestemmingsplannen en regelingen	3
	1.3	Reden tot het maken van een nieuw plan	3
	1.4	Functie van het gebied	4
	1.5	Voorafgaand onderzoek, visies en uitvoeringsbeleid	4
	1.6	Planvorm	7
Hoofdstuk 2	Beschrijving van het plan		8
	2.1	Huidige situatie	8
	2.1.1	De ruimtelijke structuur	8
	2.1.2	De bevolkingsontwikkelingen het wonen	11
	2.1.3	Werken	13
	2.1.4	Maatschappelijke voorzieningen	14
	2.1.5	Detailhandel en ambulante handel	14
	2.1.6	Horeca	19
	2.1.7	Verkeer en ontsluiting	20
	2.1.8	Parkeren	21
	2.2	Recente ontwikkelingen en beleid	22
	2.2.1	De ruimtelijke structuur	22
	2.2.2	Wonen	24
	2.2.3	Werken	24
	2.2.4	Maatschappelijke voorzieningen	25
	2.2.5	Detailhandel en ambulante handel	25
	2.2.6	Horeca	26
	2.2.7	Verkeer en ontsluiting	27
	2.2.8	Autoluw	28
	2.2.9	Fietsparkeren	30
	2.3	Planbeschrijving	31
	2.3.1	De ruimtelijke structuur	31
		- inrichtingsprincipe	31
		- sociale veiligheid	31
	2.3.2	Wonen	31
	2.3.3	Werken	31
	2.3.4	Maatschappelijke voorzieningen	32
	2.3.5	Detailhandel en ambulante handel	32
	2.3.6	Horeca	33
	2.3.7	Verkeer en ontsluiting	33
	2.3.8	Parkeren	34
	2.3.9	Juridische vormgeving	34
	2.4	Uitwerking Centrumvoorziening: Raaks	37
	2.4.1	Ruimtelijke-functionele analyse	37
	2.4.2	Naar een toekomstige bestemming en inrichting	38

Hoofdstuk 3	Milieuaspecten	40
	3.0 Algemeen: Stad & Milieu	40
	3.1 Milieuproblemen	40
	3.2 Bodem en grondwaterverontreiniging	40
	3.3 Milieuhinder t.g.v. wegverkeer	42
	3.4 Milieuzonering en bedrijven	45
	3.5 Te voeren beleid	47
	3.6 Financiering	48
Hoofdstuk 4	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	49
	4.1 Planvoorbereiding	49
	4.2 Wettelijk vooroverleg	49
	4.3 Inspraak	50
	4.4 Resultaten wettelijk vooroverleg en inspraak	50
Hoofdstuk 5	Economische uitvoerbaarheid	66
	5.1 Grond exploitatie	66
	5.2 Uitvoeringsschema	66

Haarlem, d.d. december 2000

Hoofdstuk 1: INLEIDING

1.1 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied Oude Binnenstad is gelegen in het centrum van Haarlem en heeft als begrenzing Nieuwe Gracht, Jansstraat, Riviervischmarkt, Klokhuisplein, Berkenrodesteeg, Spaarne, Gedempte Oude Gracht, Botermarkt, Barrevoetestraat, Keizerstraat, Prins Hendrikstraat en de Leidsevaart.

1.2 Geldende bestemmingsplannen en regelingen

Binnen het aangegeven werkingsgebied van het stadsvernieuwingsplan gelden de volgende bestemmingsplannen:

- **Witte Herenstraat e.o.**, vastgesteld bij raadsbesluit nummer 247, dd 10-08-77 goedgekeurd door gedeputeerde Staten op 07-11-78 onder nummer 469 en goedgekeurd door de Kroon bij besluit 8 d.d. 02-06-86;
- **Raaks Doelen e.o.**, vastgesteld bij raadsbesluit nummer 202, dd 29-06-77 goedgekeurd door gedeputeerde Staten op 24-10-78 onder nummer 367;
- **Kruisstraat**, vastgesteld bij raadsbesluit nummer 177, dd 14-07-93 goedgekeurd door gedeputeerde Staten op 16-11-93 onder nummer 93-712800;
- **Ridderstraat bijzondere rooilijn**, vastgesteld bij raadsbesluit nummer 44, dd 31-01-62 goedgekeurd door gedeputeerde Staten op 27-04-68 onder nummer 128;
- **Ridderstraat bebouwingsvoorschriften**, vastgesteld bij raadsbesluit nummer 44, dd 31-01-62 goedgekeurd door gedeputeerde Staten op 26-02-63 onder nummer 191.

Tevens zijn binnen het werkingsgebied twee bestemmingsplannen in procedure, die zullen worden ingepast in het stadsvernieuwingsplan. Het betreft het bestemmingsplan Carré Koningsstraat, vastgesteld bij raadsbesluit nummer 98, d.d. 24-04-96 en het ontwerp-bestemmingsplan Rooie Gravin.

Voor een deel van het plangebied, geldt de leefmilieuverordening "Stedelijk gebied van Haarlem en Spaarndam", vastgesteld bij raadsbesluit van 20-12-1989 en goedgekeurd door GS d.d. 08-05-1990; rechtskracht per 02-06-1990.

Per raadsbesluit d.d. 17-05-1995, goedgekeurd door GS d.d. 23-05-1995, is de leefmilieuverordening verlengd met 5 jaar, tot 02-06-2000.

1.3 Reden tot het maken van een nieuw plan

Voor het hele plangebied geldt de kwalificatie "beschermd stadsgezicht Haarlem", wat betekent dat het bijzondere ruimtelijke en functionele karakter van het gebied beschermd moet worden.

De geldende bestemmingsplannen, zoals vermeld bij 1.2. voldoen niet aan de eisen die gesteld worden aan een bestemmingsplan voor een gebied met een beschermd stadsgezicht, ex art. 36 van de Monumentenwet. Voor de overige gebieden geldt in het geheel geen bescherming voor het stadsgezicht, anders dan geregeld bij woningwet en bouwbesluit.

In praktische zin is gekozen voor het voorliggende werkgebied. Het plangebied omvat een vrij onbeschermd deel van de binnenstad en is een herkenbare functionele eenheid.

Voor die delen van de binnenstad die vallen binnen het beschermd stadsgezicht, maar niet binnen dit plan, zijn reeds voldoende beschermende plannen vastgesteld of in procedure.

Beschermd stadsgezicht

Reeds op 6 april 1977 heeft de gemeenteraad een intentieverklaring afgelegd om mee te werken aan de totstandkoming van de aanwijzing van het gebied "binnenstad binnen de wallen" tot beschermd stadsgezicht. Hierna is, na intensief overleg met de gemeente Haarlem, door de minister van WVC een voorstel in procedure gebracht en is per 5 december 1990 een deel van Haarlem aangewezen tot beschermd stadsgezicht.

Het plangebied Oude Stad vormt een gebied in de binnenstad waarvoor grotendeels geen bestemmingsplan geldig is, terwijl het wel ligt binnen het aangewezen 'beschermd stadsgezicht'.

Een gevolg van de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht, is dat binnen een door het college van Gedeputeerde Staten in overleg met de gemeenteraad te bepalen termijn een bestemmingsplan, ex artikel 36 van de Monumentenwet 1988, moet worden vastgesteld, waarin het doel van de bescherming tot uitdrukking komt.

Hoofddoelstelling is het conditioneren van het aangewezen gebied door het op zodanige wijze begeleiden en doen plaatsvinden van veranderingen, dat het geheel niet of slechts zo weinig mogelijk schade ondervindt.

Op grond van artikel 37 van de Monumentenwet 1988 is het in een beschermd stadsgezicht verboden een bouwwerk geheel of gedeeltelijk te slopen zonder of in afwijking van een sloopvergunning, behalve indien er sprake is van een aanschrijving aan burgemeester en wethouders. In de voorschriften zijn administratieve bepalingen opgenomen hoe men een sloopvergunning kan aanvragen. Haarlem kent hiervoor een standaardprocedure.

Het bovenstaande mag echter niet inhouden dat de dynamiek binnen het plangebied verloren gaat. Nieuwe ontwikkelingen op b.v. economisch, sociaal-cultureel, recreatief of welzijnterrein, moeten binnen de harmonie en het karakter binnen het plangebied worden begeleid en ingepast.

Naast de beschermende functie van het plan, geeft het ook een toetsingsraamwerk ter begeleiding en sturing van nieuwe ontwikkelingen.

Leefmilieuverordening

Voor de binnenstad is een leefmilieuverordening geldig. De leefmilieuverordening verbiedt, behoudens vergunning van Burgemeester en Wethouders, in een aantal straten elke uitbreiding van horeca en in een aantal straten de uitbreiding van cafés, dancings en discotheken.

De leefmilieuverordening vervalt met het rechtskracht verkrijgen van dit stadsvernieuwingsplan. De uitgangspunten van de leefmilieuverordening worden in dit nieuwe plan ingepast.

1.4 Functie van het gebied

Het plangebied omvat een belangrijk deel van de Haarlemse Binnenstad. Dit houdt onder meer in dat binnen het plangebied zowel economische, maatschappelijke en culturele voorzieningen voor de hele stad en regio zijn gesitueerd.

Zo ligt er in het plangebied een verpleeghuis aan de Ridderstraat/Janstraat en bevinden zich hier kantoren van de lokale overheid.

Winkels, uitgaansvoorzieningen, musea, markten, kantoren en bedrijven binnen het plangebied functioneren voor Haarlem, Zuid-Kennemerland, de Haarlemmermeer, gemeenten in de Bollenstreek en Midden-Kennemerland.

De Binnenstad speelt een belangrijke rol in het toerisme en de recreatie. De inrichting van de openbare ruimte en monumenten staan borg voor een aangenaam woon- en verblijfsklimaat.

Ten behoeve van de voor de binnenstad belangrijke woonfunctie, zijn er naast de eerder genoemde centrumvoorzieningen ook buurtverzorgende voorzieningen (gezondheidszorg, kerken, winkels in dagelijkse goederen e.d.) en openbaar toegankelijke binnenstadstuinen.

1.5 Voorafgaand onderzoek, visies en uitvoeringsbeleid

Het stadsvernieuwingsplan Oude Binnenstad is voorafgegaan door een aantal plannen en besluiten. De onderzoeken die hier ten grondslag aan hebben gelegen en de reacties op de openbaar gemaakte voornemens, vormen de basis voor dit stadsvernieuwingsplan.

In dit plan worden de ruimtelijke en functionele visies juridisch ingekaderd.

Onderzoek

Om tot weloverwogen gemeentelijk beleid te komen wordt enerzijds zelfstandig door de gemeente onderzoek verricht en anderzijds gebruik gemaakt van materiaal dat door derden of in samenwerking met derden, is samengesteld.

Voor dit stadsvernieuwingsplan kon in veel gevallen worden volstaan met het raadplegen van de verschillende facetnota's, waaraan voorafgaand gedegen onderzoek is verricht.

Ook de reguliere onderzoeken, die resulteren in jaarstatistieken en gemeentelijke publikaties zijn als informatiebronnen benut. Tot de reguliere onderzoeken behoren o.a. de bevolkingsstatistieken en de Statistiek Werkgelegenheid.

De door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) uitgevoerde onderzoek de zogenaamde "Permanente economische basis telling" wordt op regionaal niveau verwerkt en is naast de gegevens uit het gemeentelijke "Bedrijvenregister", mede gebruikt als basis voor de informatie over werkgelegenheid en arbeidsmarkt.

Verder is voor het opstellen van het stadsvernieuwingsplan dankbaar gebruik gemaakt van het zogenaamde omnibusonderzoek. Dit elke twee jaar te houden steekproefonderzoek onder de Haarlemse bevolking, geeft informatie over verschillende facetten van het gemeentelijk beleid en de visie van de Haarlemmers over zeer uiteenlopende onderwerpen.

In de binnenstad is de horeca een duidelijk aanwezige en belangrijke centrumfunctie. Omdat een deel van de horeca naast aangename kanten, ook overlast kan betekenen voor onder andere bewoners van de binnenstad, wordt voor het horecabeleid gebruik gemaakt van door de politie opgestelde klachtenpatronen. De beschikbare informatie in het kader van veiligheid en overlast heeft tezamen met de economische wenselijkheid voor voldoende horecavoorzieningen geleid tot het in dit plan gevisualiseerde beleid. Reacties van het bouwburo centrum, de wijkraad en de horecaondernemers zijn eveneens van belang geweest voor een juiste inpassing van de horeca in het voorliggende stadsvernieuwingsplan.

Een belangrijke rol bij het aangeven van de omvang van het kernwinkelapparaat, de ontwikkelingsmogelijkheden van projecten als de Raaks, is het koopstromenonderzoek "Winkels in de Haarlemse regio, koopgedrag in beeld en getal", dat in opdracht van de Kamer van koophandel voor Haarlem e.o., in samenwerking met de gemeente Haarlem, verschillende gemeenten en winkeliersverenigingen in 1993 is uitgevoerd. Daarnaast bevat het passantenonderzoek "Passanten in het centrum van Haarlem" opgesteld door het stafburo Onderzoek en Statistiek in 1994, veel cijfers en beeldmateriaal over het kernwinkelapparaat. Tevens is de informatie uit deze onderzoeken van invloed op de wijze van omgaan met de winkelstraten. Winkels, horeca en de andere centrumfuncties bepalen immers niet ieder voor zich, maar gezamenlijk de waarde van de binnenstad als regionaal centrum.

Ook niet overheidsinstanties verrichten onderzoek of geven opdracht daartoe. Met beschikbare informatie voorgelegd door derden, is voorzover van toepassing bij de afwegingen rond dit plan, rekening gehouden.

Structuurvisies en beleid

In 1989 is het **Structuurplan Binnenstad** vastgesteld door de gemeenteraad, met als primair beleidsdoel het behoud en versterken van de centrumfunctie. De basis voor de binnenstadsontwikkeling is het zgn. 'assenkruis' met de Grote Markt als kruispunt.

De visie uit het structuurplan is voor de ruimtelijke component nader uitgewerkt in het Uitvoeringsplan Binnenstad. De integrale visie op de ontwikkeling van de binnenstad is verwoord in het Perspectiefplan Binnenstad.

In 1993 is de **nota Erfenis voor de Toekomst** verschenen. Dit is een parapluienota die een visie geeft op de gewenste toekomst van Haarlem. Enkele van de belangrijkste ambities voor de binnenstad die in deze nota genoemd worden, zijn: versterking van het multifunctionele karakter, vergroting van het winkelbestand, verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad, vergroting van het autovrije en autoluwe gebied en parkeren aan de rand van de binnenstad in bestaande en nieuw te bouwen parkeergarages.

Eind 1995 is door de raad het **perspectiefplan Binnenstad** vastgesteld. In dit perspectief worden zowel ruimtelijke als sociaal-economische en maatschappelijke aspecten als een integrale toekomstvisie verwoord. Bij de tot stand koming van deze visie zijn verschillende onderzoeken verricht op vele beleidsterreinen, die uiteindelijk gecompileerd zijn in de zogenaamde **nulmeting**. Deze nulmeting is februari 1993 vastgesteld en aangenomen.

Eveneens in 1995 heeft de raad het **Spaarneplan** als beleidsvisie vastgesteld. Deze visie is tot stand gekomen in samenwerking tussen de gemeenten Haarlem en Heemstede en beslaat het gehele verloop van het Spaarne over het grondgebied van beide gemeenten. Hoofddoel is het terugbrengen, verbeteren, van de relatie tussen het gebruik van de oevers en het water.

Voor de Haarlemse binnenstad betekend dit, met behoud van de karakteristieke binnenstadssfeer, terugdringen van de auto-infrastructuur ten gunste van ruimte voor voetganger en fietser.

Door versterking van de recreatieve functie zal de relatie stad, oever en water verbeteren.

Uitgangspunt van in 1991 door de raad naar aard en strekking aangenomen **Groenstructuurplan Haarlem**, is het tot stand brengen en behouden van een kwalitatief hoogwaardig buitenmilieu dat voorziet in de maatschappelijke behoefte. Gezien de schaarse ruimte in de stad is het noodzakelijk om multifunctionele groene ruimten te creëren. De beleidslijnen en voorgestelde uitwerkingen uit het Groenstructuurplan zijn voor zover dit in de context van het stadsvernieuwingsplanpast, opgenomen.

Verkeerscirculatieplan(VCP 2000) en de nota 'Haarlem Centrum Autoluw'

Het VCP en de nota 'Haarlem centrum autoluw' (vastgesteld door de raad in juli 1995) geven een aantal belangrijke uitgangspunten voor het verkeer en vervoer. Getracht is te komen met voorstellen waardoor er een betere balans ontstaat tussen de begrippen bereikbaarheid en leefbaarheid. De voorstellen zoals opgenomen, en vastgesteld, in "Haarlem centrum autoluw, het keuzemodel", zijn de basis voor de uitwerking in dit stadsvernieuwingsplan. De functionele mogelijkheden worden direct beïnvloed door de verkeerstechnische maatregelen en de hier mee samenhangende milieuconsequenties.

De verkeersinfrastructuur, parkeergarages, fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen, alsmede de openbaarvervoerontsluiting vormen een belangrijk gegeven voor de functionele structuur zoals opgenomen in dit stadsvernieuwingsplan.

Voor de **woonfunctie** binnen het plangebied is gebruik gemaakt van het Meerjarenplan Wonen uit 1993 en de strategische nota "Ruimte om te wonen". Voor de binnenstad heeft dit onder meer tot gevolg dat het wonen boven winkels verder zal worden gestimuleerd. Tevens kan voor het Volkshuisvestingsbeleid worden teruggevallen op het vierjaarlijkse behoefte onderzoek dat door Onderzoek en Statistiek wordt vertaald naar de Haarlemse situatie. Een en ander wordt ondersteunt door de jaarlijks verschijnende Primosprognoses ten aanzien van de bevolkingsontwikkeling gerelateerd aan de verwachte woningbouwbehoefte.

In het **Economisch Beleidsplan** van de gemeente Haarlem wordt het beleid verwoord ten aanzien van bedrijven, winkels, kantoren, markten, toerisme, arbeidsmarkt en werkgelegenheid. De beleidsuitgangspunten zijn gebruikt voor de onderbouwing van dit plan.

In 1990 is door de raad de **Detailhandelsnota** vastgesteld. In deze nota is de visie weergegeven ten aanzien van de te verwachten detailhandelsontwikkelingen en de voornemens van gemeentezijde om hier al dan niet sturend in op te treden. Uitgangspunt ten aanzien van het plangebied is, het zo mogelijk versterken van de regionale functie van de binnenstad.

Uitvoeringsbeleid

Op 19 augustus 1987 besloot de gemeenteraad tot het vaststellen van de **Monumentenverordening Haarlem en de Verordening Monumentencommissie**. Hiermee werd de basis gelegd voor een gemeentelijk monumentenbeleid.

Per 1 januari 1989 is de Monumentenwet 1988 in werking getreden. Deze wet opent de mogelijkheid dat van gemeentewege ook aan aanvragen tot wijziging, afbraak of verwijdering van rijksbeschermden monumenten zelfstandig behandeld en afgedaan kunnen worden. Ter verkrijging van deze bevoegdheden is de gemeentelijke Monumentenverordening 1987 bij raadsbesluit van 14 maart 1990 gewijzigd.

De door de Monumentencommissie opgestelde criteria met betrekking tot het opnemen van objecten op de gemeentelijke monumentenlijst zijn door burgemeester en wethouders op 16 augustus 1988 vastgesteld. In de criteria is een driedeling aangebracht: stedenbouwkundige waarde, architectuur en historische betekenis.

Het meest belangrijke uitvloeisel van een aanwijzing tot gemeentelijk beschermd monument is het recht - voor de eigenaar en zakelijk gerechtigden - op gemeentelijke subsidie op de kosten van casco-herstel. Als meest belangrijke plicht is te noemen dat het, zonder vergunning van burgemeester en wethouders of in strijd met bij zodanige vergunning gestelde voorschriften, verboden is een monument gedeeltelijk af te breken, te verstoren, in enig opzicht te wijzigen of te verplaatsen.

In 1995 is het **Uitvoeringsplan Binnenstad (UPB)** door de raad aangenomen, waarin de in voornoemde nota's aangegeven ontwikkelingsrichtingen nader zijn uitgewerkt in hoofdlijnen ten behoeve van nieuwe ontwikkelingen in de stedelijke structuur. Tevens zijn naast de algemene inrichtingsprincipes voor de open ruimte, nader uitgewerkte inrichtingsplannen opgenomen voor concrete aandachtsgebieden.

1.6 Planvorm

Het plan wordt opgesteld als Stadsvernieuwingsplan. Dit houdt onder meer in, dat naast de toelichting, voorschriften en plankaart er een uitvoeringsschema aan dit plan wordt gehecht.

Als planvorm wordt gekozen voor een combinatie van:

- * **consolidatie**, daar waar sprake is van continuering van het ruimtelijk/functionele beeld en
- * **globaliteit**, gecombineerd met een uitwerkingsbevoegdheid daar waar het gemeentelijk beleid gericht is op ruimtelijke/functionele verandering.

Het voordeel van een dergelijke aanpak is dat enerzijds de ruimtelijke structuur, die middels de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht, van bovenlokaal belang wordt geacht wordt beschermd, terwijl er anderzijds voldoende flexibiliteit is om zonder tijdrovende wijzigingsprocedures aansluiting te vinden op veranderende inzichten in toekomstige ontwikkelingen.

De wijze van bestemmen van de ruimte is zo flexibel mogelijk. Dat wil zeggen dat gekozen is om daar waar meerdere gebruikswijzen mogelijk zijn een dubbele bestemming of een bestemming die meerdere functies mogelijk maken (gemengde bestemming en centrumfuncties) op te nemen. Gekozen is om voor elk bestemmingswijzigingsverzoek de snelst mogelijk verantwoorde procedure op te nemen. Dat wil zeggen dat een bestemmingswijziging met mogelijk zware consequenties voor andere ruimtegebruikers een zwaardere procedure kent, dan een wijziging van beperkte aard.

De toelichting op het plan zal zijn voorzien van een beeldkwaliteitsplan voor delen van het gebied. In de voorschriften zal naar deze beeldkwaliteit worden verwezen.

De plankaart bestaat uit twee delen. Een kaart met de functionele structuur en een kaart met ruimtelijke maatregelen. Daarnaast wordt er in een aparte bijlage per straatwand/bouwblok zoals op de plankaart aangegeven, een nadere uitwerking gemaakt.

Zoals gezegd kent het plan een grote mate van flexibiliteit, het is dan ook om die reden dat ten behoeve van een goede toetsing van bouwinitiatieven in de stad een beeldkwaliteitsbeschrijving is opgenomen. Deze beschrijving dient als leidraad voor de schoonheid- en monumentencommissie en gaat in op de aanwezige en gewenste kwaliteiten per straatwand. Specifiek gaat de beschrijving in op parcellering, perceelopbouw, scandering in hoogte, kapafdekking en waar van toepassing zichtlijnen.

Hoofdstuk 2: BESCHRIJVING VAN HET PLAN

2.1 De huidige situatie

2.1.1 De ruimtelijke structuur

Historie en stadsstructuur

De ruimtelijke structuur van de Haarlemse binnenstad is voor een belangrijk deel van middeleeuwse oorsprong. De stad is gelegen op een noord-zuid lopende strandwal, die ter hoogte van de huidige binnenstad samen kwam met de toenmalige belangrijke verkeersader, het Spaarne.

De toenemende regionale betekenis van de stad en het daarmee gepaard gaande verkeer over land, maakte dat de noord-zuidroutes Kruisweg-Kruisstraat en later, Jansweg-Jansstraat en Kleine Houtstraat-Lange Veerstraat steeds meer de functie kregen van toegangsweg tot de Grote Markt als bestuurlijk, economisch en kerkelijk centrum. Beide vervoerslijnen vormen nog steeds belangrijke elementen in de structuur van de stad.

Ook in de oost-westrichting zijn al van oudsher toegangswegen aanwezig; als ontwikkelingsas hebben deze een minder voorname rol gespeeld. Het betreft hier aan de westkant de Zijlweg, Zijlstraat, en vanaf de Amsterdamse Poort de route Spaarnwouderstraat-Anegang.

Naast de al eerder vermelde verkeers- en ontwikkelingsassen is er nog sprake van een aantal 'poortgebieden': aan de noordkant de omgeving van het Station, aan de westkant het Raaksbruggencomplex, aan de zuidkant het Houtplein aan de zuidoostzijde de Lange Brug en aan de oostkant het gebied rond de Amsterdamse Poort. Niet alleen corresponderen de meeste van deze plekken met de locatie van vroegere stadspoorten, maar ook nu zijn het belangrijke toegangen tot de binnenstad. Zij vormen in de meeste gevallen het kruispunt van een belangrijke straat en het tangentensysteem rond de binnenstad. Door de nabijheid van een bus- of treinstation of parkeergarage wordt de poortfunctie extra onderstreept.

De middeleeuwse stad was klein van omvang en compact. Er was een veelzijdige bedrijvigheid en weinig openbare ruimte.

In contrast met de "stenen stad" was het landschap rondom de stad dichtbij, op loopafstand.

In 1426 werd al het opgaand groen rondom Haarlem, inclusief de Haarlemmerhout ter bescherming van de stad, in opdracht van het stadsbestuur geroid.

Pas in het begin van de 17e eeuw ontstaat waardering voor de natuur. De nieuwe vestingwerken boden gelegenheid tot stedelijke wandelingen in het groen met wijde vergezichten over het landschap. De grotere maat en schaal van nieuwe grachtenaanleg gaven ruimtelijke mogelijkheden voor een beplanting met grote bomen.

Door de aaneengesloten wijze van bouwen in het verleden, vormen grachten, straten en pleinen; duidelijk begrensde ruimten. Het bebouwingsbeeld in de oude stad is uitermate gevarieerd, maar heeft zich grotendeels ontwikkeld binnen de oorspronkelijke bebouwingsmaat en -schaal. De historische waarde van de bebouwing is groot wat o.a. blijkt uit het indrukwekkende aantal beschermd rijksmonumenten (middeleeuwen tot $\pm$ 1850). Ook het historisch groen in de stedelijke hoofdstructuur wordt beschermd door de monumentenwet. Een monumentale boom kan als deel van een beschermd stadsgezicht onder de bescherming van de wet vallen.

Centraal element in de oude stad is de stedelijke ruimte, die gevormd wordt door Grote Markt, Riviervischmarkt, Klokhuisplein en Oude Groenmarkt. Een aantal belangrijke functies op het terrein van bestuur, handel en kerk vonden en vinden deels nog hun plaats op of aan deze ruimte (Stadhuis, hoofdwacht, vleeshal, vishal, st. Bavo). Het karakter van de Grote Markt als belangrijkste stadsplein is bovendien van bovenlokale betekenis.

De demping van een aantal grachten in de 19e eeuw, droeg sterk bij tot een veranderend gebruik van die openbare ruimten. De daarmee gepaard gaande sterke schaal- en functievergroting bij de herindeling van een aantal wegprofielen was van grote invloed op het ruimtelijk beeld. Deze tijd wordt gekenmerkt door nieuwe kansen voor de groenstructuur. De stedenbouwkundige- en de groenstructuur versterken elkaar in de ruimtelijke opbouw van de stad.

Het stratenpatroon van de oude stad is sinds het eind van de zeventiende eeuw nauwelijks gewijzigd. Alleen de omgeving van de Raaks is ingrijpend veranderd, samen met de verbreding van de Damstraat.

Ruimtelijke kwaliteit en karakteristiek van de gevelwanden

De binnenstad kenmerkt zich in het algemeen door een twee- tot drie-laagse bebouwing, die overwegend verticaal gericht is en veelal twee tot drie vensterassen breed is. Met name de kleinschaligheid en geringe maatvoering bepaalt het beeld van de bebouwde omgeving. De architectuur van de tweede helft van de 19de eeuw heeft in de regel hetzelfde aantal bouwlagen met dit verschil dat de verdiepingshoogte groter zijn en de gerichtheid meer horizontaal. In het algemeen geldt dat de gevelbeëindigingen zeer divers zijn en zorgen voor een zeer rijke afwisseling van de gevelwanden. Het bouw materiaal is vrijwel altijd schoon metselwerk, afgewisseld door sierende elementen in de vorm van natuursteen. De kleur van de baksteen is helder rood tot donker/roodbruin. De kleuren van het houtwerk zijn in de regel traditioneel met als hoofdtinten crème, wit, donkergroen, helder of bordeauxrood. Afwijkingen in structuur en hoogte worden gevormd door monumentale bouwwerken als kerken, openbare gebouwen en bijzondere typologische objecten zoals bijv. een klokhuistoren of een warenhuis. De binnenstad kenmerkt zich door de aanwezigheid van een groot aantal bijzonder gave winkelpaden, waarvan in vele gevallen de bijbehorende historische winkelpui nog gaaf aanwezig is. Voor het behoud daarvan, belangrijk voor de beleving, zal een beleid moeten worden uitgestippeld voor behoud daarvan. Hetzelfde geldt voor het stimuleren van het bouwen van kwalitatief hoogwaardige nieuwe winkelarchitectuur op plaatsen waar deze ontbreekt. Voor de vormen van de kappen en het dakbedekkingsmateriaal wordt ernaar gestreefd dat alle nu nog aanwezige bekappingen, gedekt door dakpannen, zink, leien of lood, worden behouden. De nieuwbouw zal zo mogelijk op deze tendens moeten inhaken.

In de toelichting op het Beschermd Stadsgezicht hebben de historische rooilijnen terecht veel aandacht gekregen. Het beleid is er dan ook op gericht dat van historische belangrijke rooilijnen niet mag worden afgeweken en, waar mogelijk, deze na intensieve argumentering moeten worden teruggebracht. Op tal van plaatsen zijn bijzondere zichtlijnen in de loop der tijd ontstaan. Die zijn niet altijd gericht op monumentale gebouwen en stedenbouwkundige momenten maar ook op bochten in straten, onderdelen van gebouwen e.d. Behoud en extra zorg aan de aandacht ervan verdient grote aandacht.

De openbare ruimte, de indeling en de inrichting ervan baart zorgen. Een beschrijving van de structuurkenmerken vanuit stedenbouwkundig gezichtspunt is daartoe belangrijk. Hierdoor worden de beschermenswaardige ruimtelijke kwaliteiten inzichtelijk gemaakt. Voor het onderhavige gebied is een keur van toegepaste materialen, vormen, patronen en indelingen geconstateerd. Uniformiteit, grote kwaliteit en bovenal een juiste materiaalkeuze, waarbij de sterke voorkeur uitgaat naar een klinkerbestrating, verdient zeer grote aandacht. Hetzelfde geldt ten aanzien van het straatmeubilair. De ruimtelijke kwaliteit dient te worden afgestemd op de hoge architectonische kwaliteit van de bebouwde omgeving.

Tot ver in de 20ste eeuw was het gebruikelijk in de burgerlijke architectuur dat hoeken van straten werden gemarkeerd. In de voorgaande eeuwen was het gewoonte dat de voorgevel van de hoekgebouwen front maakten naar de belangrijkste verbindingsweg. Alleen al op deze eenvoudige wijze werden hoofd- van zijstraten onderscheiden. Dat is in de binnenstad historisch nog zeer herkenbaar. De 19de eeuw vond een geheel eigen oplossing en ging over tot het afschuinen van hoeken met daarin de toegangsdeur en een uitgebouwde erker en boven de verdiepingen een herkenningsmoment in de vorm van een sierende bekroning. Het onderscheid tussen hoofd- en zijstraten kwam daardoor te vervallen maar nu werd de gehele hoek geaccentueerd.

De na-oorlogse bebouwing kenmerkt zich door een gelijkwaardigheid van hoofd- en zijstraten. In de typologie van hoofd- en zijstraten in het beschermd stadsgezicht is dat een zorgelijke ontwikkeling. In de toelichting op het Beschermd Stadsgezicht wordt gesteld dat nieuwbouw niet concurrerend mag zijn t.a.v. de oudbouw. Het blijkt echter dat met name de na-oorlogse bebouwing vaak als beeldverstoring wordt aangemerkt. Het betreft hier in de regel de grootschalige nieuwbouw. Vrijwel in alle gevallen wordt bij de (grootschalige) nieuwbouw de bestaande kwaliteitsregels van de oudbouw overschreden, zoals de verticale gerichtheid, de smalle parcellering, de geringe perceelshoogte, de grote onderlinge verschillen in verdiepingshoogte en de kapvormen. Gelukkig is er de laatste jaren een kwaliteitsverbetering te bespeuren.

Groenvoorzieningen in de binnenstad is een apart metier. Langs grachten en monumentale verbindingen krijgt het groen te weinig aandacht. Hier geldt hetzelfde als bij de inrichting van de openbare ruimte. Het groen dient te worden afgestemd op het historische karakter en de al dan niet aanwezige monumentaliteit van de bebouwde omgeving. Ook de achter de gebouwde percelen gelegen binnenterreinen verdienen grote aandacht.

Niet alleen de monumentale binnentuinen maar juist de kleinschalige binnentuinen en binnenplaatsen staan onder druk. De binnenstad slibt dicht. De noodzakelijke ruimte om de fijnmazigheid van de bebouwingsstructuur te garanderen maakt het noodzakelijk aan het volbouwen van achterterreinen een halt toe te roepen. Het groen aan de binnentuinen is van groot belang voor het leefmilieu van de binnenstad. Vaak zijn nog fraaie particuliere tuinen aanwezig met waardevolle bomen. Ook is een aantal binnentuinen toegankelijk voor publiek. De tuinen zijn dan in gebruik als speelplek of als rustplek in de drukke stad.

Typen openbare ruimtes

Op basis van functie en ruimtelijke verschijningsvorm kan een aantal verschillende typen openbare ruimtes worden onderscheiden. Sommige ruimtes hebben meer een verblijfsfunctie, anderen hebben meer een verbindingsfunctie. De verschillende typen ruimtes zijn:

Binnenhoven en tuinen

De hofjes zijn in de binnenstad talrijk aanwezig en sommigen hebben een zeer oude historie, zoals de Bakenesserkamer aan de Appelaarsteeg uit 1395. Langs de hofjes kan zelfs een speciale wandeling gemaakt worden. De binnenhoven en de binnentuinen als het Prinsenhof behoren tot de stiltegebieden in de binnenstad. De semi-openbaarheid geeft hier en daar onduidelijkheid en strijdigheid in gebruik. De sociale veiligheid is soms een knelpunt.

Open water

Het historisch centrum wordt door water omsloten en het Spaarne loopt door de binnenstad. De verblijfskwaliteit langs het Spaarne is slecht te noemen.

Overdekte (semi) openbare ruimten

In de binnenstad betreft het de Brinkmann Passage. Deze is alleen geopend tijdens de openingstijden van de winkels. Bij slecht weer kan hij de bezoekers een comfortabel alternatief bieden voor de onoverdekte winkelstraten. Een goed beheer en toezicht van deze ruimte is echter onontbeerlijk, omdat hij snel te lijden heeft van ongewenst gebruik.

Parken en plantsoenen

Haarlem heeft een rijke historie voor wat betreft parken en plantsoenen. De Haarlemmer Hout is het oudste stadsbos van Nederland. Vooral de Hout en de Bolwerken hebben binnen het historisch groen een belangrijke verblijfsfunctie.

In het plangebied komt een dergelijke open ruimte niet voor.

Pleinen

Pleinen worden meestal omschreven als gesloten stenige ruimten. Het enige echte grote plein in Haarlem is de Grote Markt, letterlijk het centrum van de stad. Verder zijn er nog wat kleinere pleinen in de binnenstad. Vaak zijn pleinen een optelsom van verschillende functies. De pleinen worden gebruikt door de aangrenzende horeca, door standplaatshouders, voor het houden van weekmarkten en evenementen. Tevens zijn er bankjes om van het plein te genieten en de verschillende activiteiten te bekijken.

Plekken

Plekken zijn ruimten zonder gesloten wanden, maar met een speciale functie, bijv. door de aanwezigheid van een bijzonder gebouw. Deze ruimten dienen op dezelfde manier behandeld te worden als de pleinen.

Stadstraten

Stadstraten zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van de binnenstad. Zij hebben vaak een wat breder profiel en zijn bedoeld voor alle verkeer: zij vormen het hoofdnet voor de auto en het openbaar vervoer, maar zijn voor fietsers en voetgangers even belangrijk.

Straten en stegen

De straten en stegen kennen een menging van functies (winkels, horeca, wonen, kantoren) en verkeer komen voornamelijk in de binnenstad voor. Zij zijn karakteristiek voor het middeleeuwse centrum. Het profiel van de stegen en straten kan soms zeer smal zijn. Om de toch al beperkte ruimte voor voetgangers te garanderen zijn deze ruimten vaak nog ingevuld met allerlei anti-parkeerpalen, wat het beeld niet ten goede komt. Zichtlijnen op belangrijke gebouwen in de binnenstad laten maar op weinig plaatsen ruimte voor doorgaande bomenrijen.

Bomenstructuur

Enkele delen van de binnenstad zijn boomrijk (noordelijk deel) maar andere delen zijn vrijwel boomloos. De ruimte opeisende wegprofielen laten het planten van bomen niet altijd toe: openbaar vervoerbanen, voorsorteer- en fietsstroken veroorzaken dat doorgaande bomenrijen nauwelijks meer zijn te zien. De bestaande bomenstructuur is verbrokken en onsamenvattend. Het is nodig daar verandering in aan te brengen, want bomenrijen zijn bij uitstek geschikt om de openbare ruimten met elkaar te verbinden door een "groene draad".

Groen

Buiten het plangebied liggen de Bolwerken en het Kenaupark, die een wijkparkfunctie vervullen. Uitgebreide stedelijke voorzieningen ontbreken aan dit historische groen.

De kwantiteit aan groen in de binnenstad is dan ook niet voldoende om alle gewenste recreatieve functies voor bewoners van de binnenstad te vervullen, laat staan voor alle overigen, zoals toeristen, kantoor- en winkelpersoneel etc. Ook de Haarlemmerhout ligt te ver weg en heeft nauwelijks stedelijke voorzieningen. Het aanwezige groen komt voor in de vorm van groene ruimten.

De hoge visuele waardering voor het groen in de binnenstad wordt vooral veroorzaakt door de combinatie van grachten (water) en bomen van hoge ouderdom.

Knelpunten zijn de beperkte gebruiksmogelijkheden van openbare ruimten, een tekort aan speelruimte, een beperkte recreatiemogelijkheid van waterwegen en een onvolledige bomenstructuur langs de waterwegen.

2.1.2 De bevolkingsontwikkelingen het wonen

Op 1 januari 1995 woonden er in heel Haarlem 148.898 inwoners. In het plangebied woont ruim 2 % van de Haarlemse bevolking.

De bevolking van Haarlem loopt geleidelijk terug. In de binnenstad is nu een redelijke stabiliteit in het aantal inwoners opgetreden. Dit is met name een gevolg van de toename van het aantal woningen.

De gegevens in de tabellen vermeld onder "Oude stad", zijn niet geheel congruent met het plangebied. In de Damstraat staan 17 woningen die niet binnen het plangebied vallen, maar wel ongeveer 50 personen huisvesten. Voor de conclusies is dit van onbeduidende betekenis.

Aantal inwoners en woningen in Haarlem en de Oude stad, in 1980, 1985, 1990 en 1995				
Jaar	Oude stad		Haarlem	
	inwoners	Woningen	inwoners	woningen
1980	3.290	1.130	158.291	56.684
1985	3.333	1.370	151.025	59.880
1990	3.316	1.427	149.269	63.543
1995	3.166	1.500	148.898	65.246

bron: bevolkingsgegevensen woningvoorraad van Onderzoek en Statistiek

Door de nog immer voortschreitende vermindering van het gemiddeld aantal inwoners per woning, stijgt het aantal inwoners niet evenredig met de toename van het aantal woningen.

De gemiddelde woningbezetting in Haarlem en de Oude stad in 1980, 1985, 1990 en 1995			
Jaar	Oude stad		Haarlem
	inwoners/ woningen	Woningbezetting	woningbezetting
1980	3290/1130	2,91	2,79
1985	3330/1370	2,43	2,52
1990	3316/1427	2,32	2,35
1995	3166/1484*	2,13	2,28

*geschat

bron: woningvoorraadgegevensOnderzoek en statistiek

De bevolkingstrend in de Oude Stad en in Haarlem als geheel ontlopen elkaar niet veel. De gemiddelde woningbezetting is sinds 1980 wel sneller gedaald in het plangebied dan in overig Haarlem. In het plangebied is de relatieve achterstand op de trend ingelopen. In 1980 was de gemiddelde woningbezetting in het centrum wat hoger (2,91) dan in geheel Haarlem (2,97), in 1994 liggen de cijfers dicht bij elkaar, waarbij de gemiddelde woningbezetting in het plangebied iets lager is dan in Haarlem als geheel.

Uit de bevolkingscijfers voor de Oude stad lijkt op te maken dat het aantal alleenstaanden sterk stijgt. Het is echter niet na te gaan, hoeveel van deze 'tel'-alleenstaande feitelijk de inwonende partner zijn van een andere alleenstaande of vader/moeder met kind(eren). In de bevolkingsstatistiek worden alleen gehuwden geacht te leven in gezinsverband. De landelijke tendens is dat steeds meer kinderen buiten het huwelijk worden geboren.

Toch lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat het aantal inwoners per woning nog verder zal afnemen, dit

mede gezien het teruglopend aantal kinderen jonger dan 19 jaar.

De inwoners van het plangebied zijn duidelijk geen afspiegeling van de Haarlemmers. Er is een duidelijke oververtegenwoordiging van één en tweepersoonshuishoudingen in de categorie jongeren en ouderen. Ondervertegenwoordigd zijn de gezinnen met thuiswonende kinderen.

2.1.3 Werken

In het plangebied zijn ruim 1000 bedrijfsvestigingen, waar ruim 5500 arbeidsplaatsen worden vervuld. Het aantal arbeidsplaatsen is tussen 1984 en 1994 afgenomen met 48 %, terwijl het aantal vestigingen in het plangebied is toegenomen met 11 %. Zoals uit onderstaande cirkeldiagrammen blijkt zijn er per bedrijfsgroep grote verschillen in de tendensen.

Aantal arbeidsplaatsen in het plangebied in 1984 en 1994

bron: stafburo onderzoek en statistiek

Aantal bedrijfsvestigingen in het plangebied in 1984 en 1994

bron: vestigingenregisteronderzoek en statistiek

In de detailhandel is sprake van een voortzetting van de schaalvergroting. Het aantal vestigingen is in 10 jaar met 8 % gedaald tot 369, terwijl het aantal arbeidsplaatsen is toegenomen met 7 %. Na de niet nader uitgesplitste groep niet dienstverlenende bedrijven, is de detailhandel de grootste werkgever in het plangebied. Een groot deel van de totale werkgelegenheid in de detailhandel van Haarlem is in het plangebied te vinden.

Ook de horeca heeft met 160 vestigingen hier 'n werkgelegenheidsconcentratie. De 574 arbeidsplaatsen binnen het plangebied zijn goed voor 30 % van de totale horecawerkgelegenheid in Haarlem. En de horeca is een groeier. Het aantal vestigingen is in 10 jaar met 20 % toegenomen (26 bedrijven), de werkgelegenheid steeg veel sterker, n.l. ruim 30 % zijnde een toename met 148 arbeidsplaatsen tot 574.

In tegenstelling tot de detailhandel en in mindere mate de horeca is bij de overige bedrijven eerder sprake van schaalverkleining dan vergroting. Er is sprake van een sterke toename van het aantal vestigingen van de zakelijke dienstverlening (ruim 100 %) met daarnaast een redelijk toename van de overige dienstverlenende bedrijven (+ 40 %), terwijl het aantal arbeidsplaatsen is gedaald (8 %).

De overige nog niet eerder genoemde bedrijven nemen nog wel in aantal toe 13 %, maar het aantal werknemers daalt fors (- 28 %). Het gemiddeld aantal werknemers per bedrijf is sterk verminderd, van gemiddeld een 8 personen tot ruim 5.

Dit wordt onder andere veroorzaakt door het verdwijnen van de grote en middelgrote werkgevers uit het stadshart en de opkomst van nieuwe bedrijven met een beperkter personeelsomvang.

2.1.4 Maatschappelijke voorzieningen

Tot de maatschappelijke voorzieningen worden o.a. gerekend: onderwijs, gezondheidszorg, culturele en religieuze voorzieningen.

In het plangebied bevinden zich geen basisscholen. Wel zijn in het plangebied voor voortgezet onderwijs de volgende scholen gevestigd: het Stedelijk Gymnasium, een vestiging van het Frans Hals College en de Lourens Janszoon Costerschool.

Op het gebied van de gezondheidszorg is naast de eerste lijns gezondheidszorg (huisartsen, apotheek e.d.) in het plangebied de al eerder genoemde Janskliniek gevestigd. Deze instelling neemt de zorg op zich voor psycho-geriatrische patiënten.

Wat kunst- en cultuurvoorzieningen betreft, zijn er meerdere locaties van belang, waaronder drie musea in het plangebied. Dit zijn de Verweyhal en de Vleeshal op de Grote Markt en het Corrie ten Boomhuis in de Barteljorisstraat. In de Smedestraat is de Toneelschuur gevestigd. Naast de cultuurinstellingen, zijn er natuurlijk ook de kunstwerken op straat en particuliere galerieën.

In het plangebied is de hoofdvestiging van de stadsbibliotheek gevestigd aan het Doelenplein.

Het plangebied kent verschillende godsdienstruimten, zoals de Bavo op de Grote Markt, de kerk aan de Nieuwe Groenmarkt, de moskee aan de Krocht op de hoek Zoetestraat/Ursulastraat, en enige andere kerken, met verschillende religieuze achtergronden.

De meest opvallende kerk in het plangebied is de Grote of St. Bavokerk aan de Grote Markt.

Ook de kantoren van de lokale overheid en dienstverlening in het kader van welzijn en gezondheid zijn in het plangebied aanwezig. De concentratie van gemeentekantoren is te vinden aan de Grote Markt, in het stadhuis en in de kantoren van de Brinkmannpassage.

Een groot deel van de in het plangebied aanwezige voorzieningen werken stadsdeel overstijgend. Hierbij is te denken aan het postkantoor, banken, de Kamer van koophandel, de kinderopvang aan de Nassaulaan en stadsdeelgericht het Welzijnswerk Centrum Zuid. aan de Nieuwe Groenmarkt.

2.1.5 Detailhandel en ambulante handel

In het plangebied bevindt zich het belangrijkste deel van het Haarlemse kernwinkelapparaat: de Grote Houtstraat tussen het Verwulft en de Grote Markt. In dit deel van het kernwinkelapparaat worden in de omgeving van Vroom & Dreesmann de grootste voetgangersstromen gemeten en de hoogste winkelhuurprijzen. In dit deel van het centrum domineert het landelijk opererend filiaal- en grootwinkelbedrijf.

Ook de in het plangebied gelegen Barteljorisstraaten Zijlstraat zijn zeer belangrijke winkelstraten. Het kernwinkelgebied valt grotendeels samen met het voetgangersgebied. De Zijlstraat is niet lang geleden aan het voetgangersgebied toegevoegd. In dit voetgangersgebied zijn auto's slechts tussen 6.00 en 11.00 uur toegestaan. Ook de bevoorrading van de winkels moet binnen deze venstertijd plaatsvinden. In de zijstraten is de "couleur locale" van het kernwinkelapparaat te vinden. Kleinere, doorgaans sterk gespecialiseerde winkels bloeien in deze straatjes op. Hier ontbreken de filialen van de grote landelijke ketens.

kaartje topografie kernwinkelstraten, parkeergarages, fietsparkeervoorzieningen, voetgangersgebied

In 1992 is in opdracht van onder meer de Kamer van Koophandel, de Vereniging City Haarlem en de Gemeente Haarlem een regionaal koopstromenonderzoek uitgevoerd. In juni 1993 is daarover gerapporteerd in "Winkelen in de Haarlemse regio. Koopgedrag in beeld en getal". In dit rapport en in drie passantenenquêtes (1993, 1994 en 1995) die in opdracht van de Centrum Management Groep Haarlem door het Bureau Onderzoek en Statistiek zijn uitgevoerd, is een beeld ontstaan van de functie van het Haarlemse kernwinkelapparaat.

Bijna 60 % van de bezoekers van het Haarlemse centrum is uit Haarlem zelf afkomstig, ongeveer 20 % uit de nabije regio (Zuid-Kennemerland, IJmond en Haarlemmermeer) en ook ongeveer 20 % komt van grote(re) afstand. De 40 % bezoekers van buiten Haarlem is overigens wel verantwoordelijk voor meer dan de helft van de omzet in de winkels in het centrum van Haarlem.

Uit de laatste passantenenquête "Passanten in het centrum van Haarlem, 1995" kan worden opgemaakt dat per week ongeveer 200.000 mensen door de Grote Houtstraat lopen: 120.000 Haarlemmers en 80.000 niet-Haarlemmers.

Kaartje herkomst bezoekers

De 200.000 personen die per week het Haarlemse kernwinkelapparaat bezoeken, komen voor een kwart lopend, een kwart komt op de fiets, een kwart met de auto en een kwart komt met het openbaar vervoer. De lopende passanten komen vooral via de Grote Houtbrug de binnenstad in. De fietsers beginnen hun binnenstadsbezoek meestal in het zuidelijk deel van de Grote Houtstraat en bij Vroom & Dreesmann bij de Botermarkt. Bezoekers die van het openbaar vervoer gebruik maken, stappen voor bijna de helft uit op het Verwulft en voor een kwart op het Houtplein en in de Tempelierstraat. Het resterende kwart van de voetgangers die het openbaar vervoer gebruikt wordt verwerkt via de halte Kruisstraat/Krocht. De Raaksgarage is bij de autobezoekers favoriet, op de voet gevolgd door de Houtpleingarage.

Door bijna de helft van de binnenstadsbezoekers wordt de sfeer en de gezelligheid als meest positieve kenmerk van het Haarlemse centrum genoemd (45 %), op enige afstand gevolgd door de compactheid van het winkelgebied (15 %) en de breedte van het aanbod (12 %).

Het totale aanbod van winkels, gecombineerd met een aantrekkelijk verblijfsklimaat, maakt de binnenstad van Haarlem tot een prettig winkelgebied waarin men ook op een aangename wijze recreatief kan winkelen. Enige grootschalige winkels (Vroom & Dreesmann, C & A in de Anegang en de HEMA aan de Krocht, bepalen samen met enige haltes van het openbaar vervoer (Verwulft en Houtplein/Tempelierstraat), de parkeergarages (Raaks, Kamp en Houtplein) en enige fietsstalplaatsen (zuidelijk deel Grote Houtstraat en Botermarkt) de looproutes door het centrum. Wat daarbij opvalt is dat bijna al deze bron- en attractiepunten zich op één (lange) lijn bevinden.

Voor het adviesbureau D&P was dit aanleiding voor de volgende constatering:

"De historisch langgerekte structuur van het centrum heeft verder tot gevolg dat de voetgangersrouting een aantal knelpunten kent. De spanningsboog binnen het winkelaanbod bevindt zich tussen de Kruisstraat en het Houtplein. De grote lengte leidt er toe dat weinig consumenten het winkelgebied in zijn geheel van noord naar zuid zullen doorkruisen."

In de binnenstad van Haarlem, en overigens ook in andere delen van de stad, zijn weinig ruimten beschikbaar voor grootschaliger (meer dan 1000 m²) detailhandel. Ondernemers die op zoek zijn naar winkelruimten van ca 1500 m² kunnen zowel in de binnenstad als daarbuiten niet terecht. De gebouwen waarin Vroom & Dreesmann en C & A zijn gevestigd zijn speciaal voor detailhandel gebouwd. Met name in de meubeldetailhandel zijn op diverse plaatsen in de binnenstad grotere winkeleenheden ontstaan door verheling. In de Grote Houtstraat is ook waar te nemen dat verschillende winkelpanden zijn doorgegroeid tot aan de achterliggende straten, in het plangebied vooral de Koningstraat. Hierdoor is er in een aantal gevallen sprake van weinig aantrekkelijke achterkanten.

2.1.6 Horeca

In het plangebied bevinden zich gedurende al zeer lange tijd drie kleine hotels (Carillon, Amadeus en Die Raeckse). Daarnaast is aan de Oude Groenmarkt de centrale vestiging van Joops hotel met clusters van accommodatie, verspreid over de binnenstad.

In het restaurant- en caféwezen is er de afgelopen jaren van een sterke groei sprake geweest die nog steeds niet aan een eind lijkt te zijn gekomen. In het plangebied is van deze ontwikkelingen de recente toename van het aantal restaurants rond de Grote Kerk en in de Lange Veerstraat het opvallendst.

Het uitgaansleven heeft zich de afgelopen tijd in toenemende mate geconcentreerd rond de Grote Markt, waar vooral een uitbreiding van terrassen heeft plaatsgevonden, de Riviervismarkt, Smedestraat, Klokhuisplein, Oude Groenmarkt en Lange Veerstraat.

Ook in de winkelstraten hebben zich diverse horecaondernemers gevestigd die zich vooral richten op de winkelbezoekers.

De groei van met name het aantal cafés heeft al ruim 5 jaar geleden geleid tot het vaststellen van een leefmilieuverordening voor de binnenstad. Aanleiding voor het opstellen van deze verordening vormde de toenemende overlast van horecabezoekers voor de bewoners van de binnenstad. In de leefmilieuverordening wordt de groei van de horeca in een groot aantal benoemde straten en stegen aan banden gelegd. Deze verordening heeft overigens geen eind gemaakt aan de groei van de horeca in de binnenstad als geheel. De groei van de sector heeft begin 1996 bij de ondernemers in deze sector zelfs geleid tot een verzoek aan het gemeentebestuur om een horecastop in te stellen.

Het aanbod van horecavoorzieningen in het plangebied is zeer divers: tientallen grote en kleine cafés, restaurants, drie hotels, koffieshops, snackbars, en een discotheek. Onlangs is vastgesteld in het Passantenonderzoek 1995 dat "uit eten" en "cafébezoek" de belangrijkste motieven zijn om het gebied rond de Grote Kerk in de avonden te bezoeken.

In totaal zijn op een vrijdagavond tussen 18.00 en 22.00 uur niet minder dan 6000 bezoekers van dit gebied geteld. Bijna de helft van deze bezoekers is afkomstig van buiten Haarlem (23 % uit de nabije regio - Zuid-Kennemerland, IJmond en Haarlemmermeer - en 20 % van iets grotere afstand). Het uitgaansgebied vervult dus evenals het kernwinkelgebied een belangrijke regionaal verzorgende functie.

De sfeer en de gezelligheid met het compacte karakter van het gebied worden door de bezoekers als de belangrijkste positieve kenmerken van het uitgaansgebied beschouwd. De belangrijkste tekortkoming is "geen / te weinig disco's".

2.1.7 Verkeer en ontsluiting

Het plangebied heeft via de Jansweg/Jansstraat en Kruisweg/Kruisstraat een goede ontsluiting op het NS-station, tevens halteplaats voor de verschillende buslijnen die door het plangebied lopen of het plangebied raken.

Via de Raaks en de daar gelegen parkeergarage, is het plangebied aan de westzijde voor auto's goed bereikbaar. De overige auto-ontsluiting vindt momenteel plaats langs het Spaarne en via de Nassaulaan/Wilhelminastraat en de Gedempte Oudegracht. Momenteel zijn er vier parkeergarages. De bereikbaarheid van het plangebied vanuit oostelijke richting laat nog te wensen over.

Binnen het plangebied bevindt zich een groot deel van het buiten de venstertijden autovrije voetgangersgebied. Zoals op het kaartje aangegeven omvat dit gebied globaal de Barteljorisstraat, De Grote Markt, Anegang en de Grote Houtstraat. De Gierstraat kent een autovrij karakter, maar maakt wel deel uit van de doorgaande fietsroute.

Recent is de Zijlstraat aansluitend op de Grote Markt eveneens autovrij gemaakt, maar beschikbaar voor fietsverkeer in twee richtingen.

Het autovrije gebied is bij uitstek het domein van de voetganger. Daar waar menging van verkeer van toepassing is, is op sommige plaatsen nog sprake van een te beperkte ruimte voor de voetganger.

Voor fietsers zijn er met name in de noord-zuid richting goede doorsteek mogelijkheden, in de oost-west richting ontbreken met name rond het hart van de stad een aantal schakels. Bij het stationsplein en aan de Krocht zijn fietsenstallingsplaatsen, terwijl er naast wat kleinere stallingslocaties, aan de Botermarkt de enige openbare (betaalde) bewaakte fietsenstalling is te vinden.

2.1.8.

Parkeren

Door de aanwezigheid van het voetgangersgebied binnen het plangebied, wordt er in de desbetreffende winkelstraten niet geparkeerd buiten de venstertijden. Na de invoering van het vignettensysteem voor de gehele binnenstad, en het tarievensysteem, waarbij de parkeergarages goedkoper zijn dan de parkeerplaatsen op straat, is het weer mogelijk om op straat (betaald) een parkeerplaats te vinden.

Aan de Raaks is de ingang van de Raaksparkeergarage. Een garage met een capaciteit van circa 640 plaatsen en daarmee een belangrijke toegang tot het plangebied aan de westzijde van de binnenstad.

Voor het overige is de binnenstadsbezoeker aangewezen op de plaatsen bij de meters of de parkeergarages buiten het plangebied. Door velen wordt er in de wijken waar nog geen betaald parkeren is ingevoerd geparkeerd, waarbij een flinke loopafstand voor lief wordt genomen.

Van de binnenstadsbezoekers per auto, die in het kader van het passantenonderzoek 1995 werden ondervraagd, kwam 25 % per auto. Van hen parkeerden de meesten in de Raaks en Houtpleingarage.

Parkeren voor winkelbezoek 1995 in %

Parkeerlocatie	%
Stationsgarage	8
Raaksgarage	23
Kampgarage	12
Houtpleingarage	14
Anders	43
Totaal	100

Parkeren uitgaansbezoek in %

Parkeerlocatie	%
Oude Groenmarkt	9
Raaksgarage	17
Kampgarage	4
Houtpleingarage	4
Damstraat	7
Anders	59

Bron: Passanten in het Centrum van Haarlem, 1995

Fietsparkeren

Fietsers kunnen tot diep in het plangebied doordringen. Zij zijn over het algemeen geneigd zo dicht mogelijk bij hun bestemming te parkeren. In tegenstelling tot automobilisten, kunnen zij daar in veel gevallen zelf mogelijkheden voor creëren als er onvoldoende voorzieningen zijn.

In het recente verleden zijn er veel extra fietsklemmen geplaatst. Nabij het plangebied is één bewaakte fietsenstalling, n.l. op de Botermarkt en is een openbare overdekte van ca. 900 plaatsen gepland in het bouwblok G.O.G., Jacobijnestraat, Koningstraat, Stoofsteeg

Het bezoek komt voor ongeveer een kwart op de (brom)fiets naar het winkelhart en het uitgaansbezoek voor 19 %.

Voor het winkelbezoek is de locatie nabij V&D en op de Botermarkt het meest aantrekkelijke stallingspunt, met als goede tweede de Hema/Krocht. Na realisatie van de fietsenstalling in het Koningscarré zal deze gezien de ligging ook aantrekkelijk zijn voor het winkelend publiek.

Het stallingspatroon voor het uitgaansbezoek is geheel anders. Bij deze groep is de Grote Markt met 52 % veruit favoriet.

**Stallingslocatie (brom)fiets
winkelbezoek in %**

Stallingsplek	
Raaks/postkantoor	8
Hema/Krocht	21
Grote Markt	8
V&D/Botermarkt	30
Grote Houtstraat/ zuidelijk deel	17
Anders	16
Totaal	100

**Stallingslocatie (brom)fiets
uitgaansbezoek in %**

Stallingsplek	
Grote Markt	52
Smeestraat	13
Rivervismarkt/Klok- huisplein	4
Oude Groenmarkt	2
Anders	29
Totaal	100

2.2 Recente ontwikkelingen en beleid

2.2.1 De ruimtelijke structuur

Beschermd stadsgezicht

Was het in het verleden nog zo dat de aandacht veelal gericht was op de afzonderlijke elementen, tegenwoordig wordt bescherming meer gezien als behoud van de architectonisch-stedenbouwkundige structuur. Hierbij gaat het niet om een status geheel maar moet er ook kunnen worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen mits deze voortbouwen op bestaande historische kwaliteiten. In dat licht is dan ook de vraag gesteld of de tot nu toe gevolgde planmethodiek, die sterk op conservering per pand gericht is, wel voldoende recht doet aan een historische binnenstad die ook in beweging is. Ook uit oogpunt van beheer blijkt dat de conserverende plannen die een te stringente stedenbouwkundige regeling kennen en die te sterk op vormbehoud zijn ingericht vernieuwingsprocessen onnodig belemmeren. Bij behoud van panden die geen wettelijke bescherming genieten gaat het voornamelijk om beeldbepalende panden die deel uit maken van een gevelwand met hoge monumentenconcentratie of om het handhaven van een ensemble van beeldbepalende panden.

In dit verband wordt verwezen naar de historisch-ruimtelijke waarderingskaart van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, waar in plaats van individuele panden aan hele gevelwanden een waarde-oordeel wordt gegeven.

Een en ander heeft consequenties voor de besluitvorming over de noodzaak tot het behouden van gevelwanden. Er zal niet zozeer gekeken worden naar de werking van afzonderlijke panden, maar meer naar de samenhangende werking van straatwandgedeelten.

Uiteraard dient het vernieuwen van gevelwanden met hoge monumentale waarde of gaaf historisch totaalbeeld behoedzaam te geschieden. In principe dient hier te worden uitgegaan van handhaving van de bestaande bebouwing.

Monumentenbeleid

In het plangebied Oude Stad bevinden zich 329 Rijksmonumenten, waarvan 25 panden zijn aangewezen in het kader van het Monumenten Selectieproject, er zijn 6 gemeentelijke monumenten en een aantal beeldbepalende panden.

Een aantal van deze beeldbepalende panden wordt opgenomen in de Gemeentelijke monumentenlijst. Naar verwachting komen 135 panden in aanmerking voor deze gemeentelijke monumentenstatus. Na vaststelling van de nieuwe lijsten, zal 45 % van de gebouwde objecten in de binnenstad een monumentale status hebben.

Groenstructuur

Er is behoefte aan een samenhangende bomenstructuur. Prioriteit moet worden gegeven aan de hoofdverkeersroutes (o.a. Gedempte Oude Gracht, Wilhelminastraat en Nassaulaan) inclusief de poorten en entrees van de binnenstad.

In het Groen Structuur Plan worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- renovatie hofjestuinen en openbare binnentuinen;
- recreatief-toeristischeontwikkeling waterwegen;
- verbetering bomenbestand Gedempte Oude Gracht, Nassaulaan en Wilhelminastraat, en het Spaarne;
- uitbreiding bloemfunctie.

In het stadsvernieuwingsplan maakt het groen integraal deel uit van de beeldkwaliteit. Daarnaast behoeven de binnenstadstuinen extra bescherming als groene oases in de stad.

Bomenbeheer

- In totaal zijn 509 bomen onderzocht, 96 % van dit aantal heeft een goede vitaliteit, 2 % een matige en 2 % een slechte vitaliteit;
- Ongeveer 80 % van de bomen staat in de verharding.
- De bomen met een matige en slechte vitaliteit (4 %) staan alle in de verharding; dit percentage is erg laag; veel bomen staan in een elementenverharding, waardoor de water- en zuurstofvoorziening redelijk tot goed is.
- Bij de jonge bomen heeft ca. 7 % een matige/slechte vitaliteit; bij halfwas bomen is dit ook ca 7 % en bij de volwassen bomen slechts 1 %.
- Ca. 12 % heeft een matige of slechte kroon, meestal te wijten aan achterstallige snoei.
- Bij in totaal 28 bomen is een matig (22) of slecht (6) plantgat geconstateerd, meestal door een te kleine boomspiegel.

Bomen in het onderzocht centrumgebied hebben een gemiddelde levensverwachting van 25 - 30 jaar. De leeftijdsopbouw in dit areaal is zodanig, dat komend decennium vervangingen zijn te verwachten.

Bron: Bomenonderzoek Centrum juli 1996

In het groenbeheerplan 1996 zijn afwegingen betreffende het openbaar groen aangegeven. De afwegingen voor de bomen voor het centrum zijn:

- Bomen in verharding:
 - vaak onvermijdelijk;
 - goede plantgaten van levensbelang;
 - optimale technische voorzieningen noodzakelijk i.v.m. hoge gebruiksdruk en hoge gebruikseisen t.a.v. de omringende verharding.
- Bomen in groen:
 - beperkt in aantal, echter de enige bomen met hoge levensverwachting; sortiment afstemming op deze verwachting.
- Monumentale bomen:
 - stringent beleid hanteren vanwege beeldbepalende karakter en enige beschikbare natuurwaarde;
 - bij goede standplaatsen weinig onderhoud nodig;
 - intensieve "bewaking" nodig i.v.m. stedelijke veranderingen;
 - dit type boom in binnentuinen inventariseren.

Sociale veiligheid

Bij de plannen die op basis van dit stadsvernieuwingsplan worden uitgewerkt, zal de sociale veiligheid bij veranderingen in openbare ruimten en bij bouwplannen zoveel mogelijk betrokken worden. De toetsing op sociale veiligheid hangt samen met o.a. de ruimtelijke en functionele indeling, de gevelopeningen en de ruimtelijke vormgeving.

2.2.2 Wonen

Een stadshart waarin niet wordt gewoond leeft niet.

Aanvullend op de belangrijke centrumfuncties moet er ruimte zijn om te wonen. De ondervertegenwoordiging in de bevolkingsopbouw van gezinnen met kinderen, mag niet verder doorzetten. Ten minste zal stabilisering worden nagestreefd van het aantal gezinnen met kinderen. Het onderwijsbeleid, handhaving van tenminste een binnenstadsschool, maar ook de andere voorzieningen en faciliteiten in de openbare ruimte voor spelen en recreatie verdienen daarbij aandacht. Ook bij ver- of nieuwbouw wordt rekening gehouden met het aantrekken van nieuwe gezinnen of ten minste het voorkomen van uitstroom.

Een en ander betekent dat buiten de kernwinkelstraten, die herkenbaar zijn door de aangesloten fronten van publieksaantrekkende functies, de woonfunctie een hoge prioriteit wordt toegekend. In de kernwinkelstraten is wonen een ondergeschikte functie, maar wel van belang in het kader van sociale veiligheid en levendigheid van de straten en pleinen na winkelsluitingstijd. In deze straten zal het wonen op verdiepingen zoveel mogelijk worden gestimuleerd. De centrumfunctie mag echter niet in de verdrukking komen.

In de nevenwinkelstraten en toeleidingsroutes naar het kernwinkelgebied past ook wonen. Op de verdieping is wonen de meest gewenste invulling en op de begane grond inpasbaar.

2.2.3 Werken

Het binnenstedelijk produktiemilieu is zeer divers samengesteld en moet dit karakter in de toekomst ook behouden. De werkgelegenheid in de detailhandel, horeca en dienstverlening bepalen mede de uitstraling van het centrum. De werkgelegenheid in de recreatieve sfeer is belangrijk voor de stad en ondersteund mede de aantrekkelijkheid van het centrum voor zakelijk en toeristisch bezoek. Dit betekent dat de werkgelegenheid die hier direct en/of indirect mee samenhangt van grote betekenis is voor het plangebied en voor de stad. Het samenspel tussen een goed ingerichte open ruimte, aantrekkelijke winkels en winkelstraten, culturele voorzieningen en goede verblijfsvoorzieningen voor kort en langer verblijf, verdient grote aandacht. De recreatieve en toeristische potenties van het plangebied moeten zo optimaal mogelijk worden benut.

Naast deze publiekaantrekkende centrumfuncties zijn er in het plangebied een aantal veelal kleinere bedrijfspanden. De toename van de bedrijvigheid in de dienstverlenende sector is een positieve ontwikkeling die goed past bij de binnenstad.

Van groot belang voor de regionale economie is het zogenaamde incubatiemilieu. In de relatief goedkope ruimte van kleine bedrijfspandjes, met veelal boven wonen, worden bedrijfsmatige activiteiten ontwikkeld, die in een aantal gevallen uitgroeien tot bloeiende ondernemingen. Juist in de binnenstad en aangrenzende wijken worden dergelijke panden het meest gevonden. Een dergelijk bedrijfsmatig gebruik is inpasbaar in de gemengde bestemming en de centrumbestemming buiten de kernwinkelstraten.

Kleinschalige bedrijvigheid past binnen de schaal van de binnenstad. De grote bedrijven hebben de stad inmiddels verlaten.

Het plangebied valt binnen de invloedssfeer van het station en kent daarmee voor het noordelijke gedeelte een zogenaamde 'A-locatie' status voor de vestiging van kantoren, bedrijvigheid en andere publieksaantrekkende functies. Voor het overige deel van het plangebied valt de locatie onder de B-status met het daarbij behorende parkeerregiem, door het grote aantal openbaar vervoer verbindingen. Dit betekent dat bij nieuwe ontwikkelingen zoals bij de Raaks bij het opstellen van programma's van eisen de kantoomogelijkheden worden ingepast.

2.2.4 Maatschappelijke voorzieningen

Naast de in 2.2.5. te behandelen detailhandelsvoorzieningen zijn in het plangebied voorzieningen gevestigd en nodig voor zowel de buurtbewoners als voorzieningen voor stad en/of regio.

Het beleid is erop gericht in de binnenstad tenminste één basisschool als voorziening te behouden. Deze school ligt aan de Parklaan, buiten het plangebied. In principe dient er ruimte in het hart van de stad te zijn voor het stedelijk Gymnasium. Ten aanzien van de andere scholen, momenteel gevestigd aan de Zijlvest, is een alternatieve locatie buiten het plangebied gevonden, waardoor er in de nabije toekomst mogelijk geen ruimtebeslag meer nodig zal zijn binnen het plangebied.

De belangen betrokken bij de locaties in gebruik voor kunst en cultuur zijn sterk planoverschrijdend en staan niet ter discussie. Zowel in het sociaal-cultureel beleid als binnen het toeristisch beleid is eenduidig gekozen voor behoud van de musea en tentoonstellingsruimte. De particuliere kunsthandel en tentoonstellingsfaciliteiten zijn niet aan specifiek beleid onderhevig. Het filiaal van de stadsbibliotheek is van groot belang voor de gehele stad en de regio. Deze voorziening staat in de binnenstad niet ter discussie.

In principe is er geen aanleiding om te veronderstellen dat er, naast het mogelijk verdwijnen van de kerk aan de Raaks, wijziging zal optreden binnen de religieuze gebouwen. Uitgangspunt van beleid is consolidatie van de huidige situatie.

Binnen de bestemming centrumvoorzieningen en de gemengde bestemming zijn nog enige maatschappelijke dienstverleningsruimten en zakelijke dienstverlening in de voorzieningsfeer gevestigd. Hierbij is te denken aan het postkantoor, de Kamer van koophandel, de kinderopvang aan de Nassaulaan en de stichting Buurtopbouw aan de Nieuwe Groenmarkt.

In principe is het voor deze maatschappelijke functies van wezenlijk belang, dat zij goed bereikbaar zijn. Per functie is de doelgroep weliswaar verschillend. Voor het buurtopbouwwerk en het postkantoor gelden andere bereikbaarheidsnormen als voor bijvoorbeeld gemeentekantoren of de Kamer van koophandel. Voor die functies die opereren in heel Haarlem en soms in een ruim gebied daaromheen, zijn gebaat bij een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer. Gezien de ligging van het plangebied in de nabijheid van het station en verschillende buslijnen kan aan deze voorwaarde worden voldaan. Indien de Raaksparkeergarage in de toekomst wordt uitgebreid zal ook voor het bezoek per auto zodanig verbeteren, zodat problemen met de korte parkeertijd bij parkeermeters en/of parkeren in de wijken rond het centrum tot het verleden kunnen gaan behoren.

2.2.5 Detailhandel en ambulante handel

Detailhandel

In het plangebied van het Raaksgebied bevindt zich de belangrijkste expansiemogelijkheid van het Haarlemse kernwinkelapparaat.

Het Haarlemse kernwinkelapparaat heeft een belangrijke regionaal verzorgende functie. Diverse onderzoeken (regionaal koopstromenonderzoek en meerdere passantenenquêtes) hebben dit uitgewezen. Een belangrijke doelstelling van beleid is deze functie veilig te stellen en zo mogelijk te versterken.

Naast diverse kleinere projecten in het plangebied (Rooie Gravin, Koningscarré) doet zich met name in het Raaksgebied een mogelijkheid voor de winkelfunctie te versterken door het bouwen van enige nieuwe, iets grootschaliger, winkeleenheden. In het oostelijk deel van het plangebied kan de functie worden versterkt door stimulering van kleinschalige, specialistische winkelformules.

Het Haarlemse kernwinkelapparaat heeft vergeleken met het kernwinkelapparaat van andere steden in Nederland een geringe gemiddelde vestigingsgrootte. Er zijn weinig winkeleenheden groter dan 500 m².

Om in de Haarlemse binnenstad gevestigde ondernemingen toch de gewenste ruimte te bieden zal, als samenvoeging van panden minder gewenst wordt geacht (horizontale expansie), dan zal deze gevonden kunnen worden in verticale gerichte uitbreiding (kelder of verdieping). Eveneens van groot belang is dat ook in de kernwinkelstraten het wonen boven winkels wordt gepropageerd.

De beperkte beschikbaarheid van grote panden en de hoge onroerend goed prijzen, maken het kernwinkelgebied minder geschikt voor grootschalige volumineuze detailhandel. Voor dergelijke bedrijven zijn locaties aan de rand van de binnenstad en langs toevoerwegen meer geschikt.

Ambulante handel

Op de diverse pleinen en in de bredere straten in het plangebied wordt de laatste jaren een verwoede strijd geleverd over het gebruik van de openbare ruimte. Van oudsher heeft de markt op de diverse plaatsen in het plangebied een bijna vanzelfsprekende plaats verworven. Met name de laatste jaren zijn terrassen en evenementen concurrenten van de markt geworden. Hoewel op dit moment niet iedereen ervan is overtuigd dat de markt op de Grote Markt thuishoort, is wel bij iedereen van mening dat de markt in de binnenstad thuishoort. Een belangrijk argument in de afweging is het feit dat de markt het hele jaar door levendigheid in de binnenstad brengt, terwijl terrassen en evenementen dat alleen in een deel van het jaar doen.

Onderzoek heeft uitgewezen dat een centrummarkt en de gevestigde detailhandel en horeca van elkaars nabijheid kunnen profiteren. Het is daarom een doelstelling van het beleid om de markten een locatie te bieden die direct aansluit bij het kernwinkelgebied en zo mogelijk ook het uitgaansgebied.

2.2.6 Horeca

Buiten discussie is het uitgangspunt dat een centrum stad als Haarlem niet zonder horeca kan. Voor zowel het recreatie gedrag van de eigen inwoners en voor het toeristisch bezoek is een voldoende divers aanbod van horecaondernemingen een voorwaarde. De vraag is vooral waar en hoe zijn de horecabedrijven goed in te passen in het centrum. Gestreefd moet worden naar een zodanige inpassing van de horeca dat dit bijdraagt aan de levendigheid van de binnenstad, zowel overdag als 's avonds. Daarbij is een van de randvoorwaarden dat ook de leefbaarheid voor de bewoners in de binnenstad in het oog wordt gehouden. Binnen de horeca zijn verschillende deelmarkten te onderscheiden. Een functioneel onderscheid is te maken in de vorm van hotels, restaurants, discotheken, snackbars, café etc. Nog eenvoudiger is de tweedeling in natte en droge horeca. Hierbij wordt onder de "natte horeca" bedoeld op gelegenheden waar het nuttigen van drank (al dan niet alcoholisch) op de voorgrond staat en daarnaast gelegenheden waar eten voorop staat. Hotels zijn dan een aparte groep. In het kader van de drank- en horecawet wordt weer een geheel ander onderscheid gemaakt, te weten een verdelen in al dan niet vergunningplichtig. Met andere woorden waar mag wel en niet welke typen alcoholische drank worden geschonken.

De wens van omwonenden is vaak om een onderscheid te maken tussen hinderlijke en niet-hinderlijke horeca.

Overwogen is om het horecabeleid voor de bestemmingsplannen aan te laten sluiten bij de begrippen van de drank- en horecawet. Dit stuit echter op onoverkomelijke problemen. Omdat bij een bestemmings of stadsvernieuwingsplan gekeken moet worden naar een zo optimaal mogelijke aansluiting van de verschillende functies in het plangebied. Met andere woorden de afweging of zaken goed, minder goed of slecht te combineren zijn met de woon- of winkelfunctie zijn van grote invloed op de wijze van bestemmen.

Daarbij komt dat het begrippenkader in de wet op de ruimtelijke ordening en de op basis hiervan opgebouwde jurisprudentie niet aansluit bij de uitgangspunten van de drank- en horecawet.

Gekozen is om de tweedeling uit de huidige leefmilieuverordening aan te houden. Dat betekent dat aangegeven wordt waar in principe alle vormen van horeca mogelijk moeten zijn en waar alleen de minder omgevingsbelastende horecatypen.

Gezien de huidige functioneren van de binnenstad als uitgaanscentrum, ligt het voor de hand om de Riviervischmarkt (buiten het plangebied), de Grote Markt en de Oude Groenmarkt aan te wijzen als het kerngebied voor de Horeca. Daarnaast is er een aantal straten aan te wijzen waar horeca en winkels elkaar goed aanvullen.

Dit gaat met name op voor de straten uit het Kernwinkelgebied en de Korte - en Lange Veerstraat.

In de aanloopstraten tot de harde kern van de binnenstad zal naar verwachting, net als nu, de horeca met name gericht zijn op de etende gast. Hier bevinden zich de restaurants. In de kernwinkelstraten moet met name plaats zijn voor 'winkelondersteunende horeca'. Het winkelend en wandelend publiek moet zich kunnen verpozen en laven, waardoor recreatief winkelen voor velen aantrekkelijk is en moet blijven. Het beleid ten aanzien van koffieshops is niet te regelen in de bestemming, dit is meer een handavingskwestie van de regels.

2.2.7 Verkeer en ontsluiting

Fietsroute-netwerk

Voor fietsers bestaat nu reeds de mogelijkheid om buiten de kernwinkelstraten gebruik te maken van een aantal autovrije straten. In principe zal dit worden gehandhaafd, voor zover de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt.

Wanneer een fietsroute-netwerk voor de binnenstad wordt ontwikkeld heeft het een dubbele functie, namelijk voor het doorgaande fietsverkeer dat via de kortste route door de binnenstad rijdt en voor het bestemmingsfietsverkeer.

Voor een goede fietsontsluiting moeten er voldoende verbindingen van en naar de omliggende wijken zijn.

Om van een fietsvriendelijke route te kunnen spreken moet er aan een aantal eisen worden voldaan:

- het fietsnetwerk moet aansluiting geven op het punt waar fietsers hun herkomst of bestemming hebben;
- vormgeving en inpassing in de omgeving moet een uitnodigende werking hebben;
- door de kwetsbaarheid van fietsers in het verkeer moet er extra aandacht zijn voor de verkeers- en sociale veiligheid, *passend binnen het verkeersconcept "duurzaam veilig"*;
- er moet een vlotte doorstroming zijn met voldoende kwalitatief hoogwaardige stallingsmogelijkheden.

Voetgangers

Het is niet de bedoeling dat de voetgangers sluitpost worden van een ontwerp. Er moeten voor de voetgangers goede looproutes zijn, voorzieningen worden getroffen ten behoeve van gehandicapten en duidelijke voetgangersoversteekplaatsen worden aangebracht. Reeds enige jaren is sprake van aanleg en uitbreiding van specifieke voorzieningen voor mindervaliden. Dit proces zal in de komende jaren onverkort worden voortgezet.

Bij het vastleggen van de bestemmingen op de plankaart zijn de looproutes voor voetgangers van grote invloed, gezien de verwachtingen ten aanzien van de ontwikkelingen in het kernwinkelgebied. Hierbij moet worden gekeken naar de toeleidingsstraten naar de binnenstad, de vervoerswijzen nu en de verwachte ontwikkelingen en de circulatie van voetgangers in hartje binnenstad. Hierbij zijn de nieuwe ontwikkelingen aan de Raaks en de Damstraat van wezenlijk belang.

Extra parkeergarageplaatsen, inbandige fietsenstallingen en nieuwe publieksaantrekkende functies (met name aan de Raaks) hebben een duidelijke invloed op de circuitvorming aan het winkelhart. In principe wordt de visie uit het structuurplan, dat het centrum in de oost-west richting moet worden verstrekt door de nieuwe ontwikkelingen uitgewerkt.

Openbaarvervoerbindingen

De openbaarvervoerbindingen zullen op korte termijn binnen het plangebied geen grote wijzigingen ondergaan.

Wel zal door de realisering van de autoluwe binnenstad, de bus op de route Spaarne-Damstraat-Klokhuisplein te gast zijn in het voetgangersgebieden dus langzamer rijden.

Over enkele jaren zal de Zuid-Tangent als OV-verbinding ook de binnenstad aandoen. Op dat moment zullen enkele OV-lijnen in het plangebied aan verandering onderhevig zijn met name in frequentie.

In het plangebied komt naar verwachting voor de Zuidtangent slechts één halteplaats *in de nabijheid van* het Verwulft. Voor het functioneren van de binnenstad is van het grootste belang dat de snelle bus/tramverbinding er komt en op deze wijze *vlakbij de* kern van het winkelgebied een halte krijgt.

In het verkeercirculatieplan zijn voor openbaar vervoer en taxi's de volgende uitgangspunten opgenomen:

- haltevoorzieningen binnen een straal van 300 meter, voor zover vervoerswaarde reëel is;
- uitbreiding comfortabele wachtvoorzieningen;
- betere toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor bepaalde groepen, zoals ouderen, minder validen.

2.2.8 Autoluw

Om te komen tot een goed functionerende binnenstad, waarvan zoals eerder aangegeven het plangebied een groot deel beslaat, is het nodig dat het noodzakelijke verkeer de binnenstad kan bereiken en dat de bereikbaarheid binnen de binnenstad wordt geoptimaliseerd. Dit heeft onder meer geleid tot het voornemen om het principe van de autoluwe binnenstad verder uit te bouwen en toe te passen.

Door middel van een autoluwe binnenstad vindt er verbetering plaats van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving, vermindering van zowel het rijdend als het stilstaand autoverkeer in de binnenstad. Andere vervoersmogelijkheden worden gestimuleerd, hierdoor wordt er een bijdrage geleverd aan de vermindering van de groei van het autogebruik.

Het principe van de autoluwe binnenstad is gelegen in de volgende aspecten:

- de ringweg rond de binnenstad dient goed te functioneren om niet-bestemmingsverkeer buiten de binnenstad om te kunnen leiden;
- op deze wijze ontstaan mogelijkheden om in het plangebied (circulatie) maatregelen te treffen die een autoluwe binnenstad tot stand kunnen brengen;
- behulpzaam daarbij kan zijn al het bezoekend autoverkeer naar de binnenstad vanaf de tangenten eerst te leiden naar één van de parkeergarages, zo wordt onnodig (auto)zoekverkeer vermeden;
- de doorstroming van het openbaar vervoer mag geen onnodige belemmeringen ondervinden en moet zo diep mogelijk in het plangebied doordringen;
- het fietsverkeer moet zo veel mogelijk overal zijn toegestaan, zonder dat daarmee de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gedrang komt;
- voor het fietsverkeer zullen, naast het aanleggen van een herkenbare structuur, aanvullende (bewaakte) stallingsmogelijkheden worden gecreëerd;
- voor het noodzakelijke (bevoorradings-)verkeer moeten faciliteiten blijven bestaan en nieuwe distributiemogelijkheden worden gestimuleerd;
- voor voetgangers zullen in samenhang met de verschillende functies, herkenbare en goed geoutilleerde voetgangersvoorzieningen van voldoende formaat (ook voor gehandicapten) beschikbaar zijn/komen.

Principe structuur autoluwe binnenstad

Uitgangspunt is dat het autovrije gebied wordt uitgebreid met een aantal straten rond het kernwinkelgebied.

Met name in autoluwe straten moet het voetganger en fietser duidelijk zijn, waar de afgrenzing is van het pure voetgangersterreinen waar ook fietsers zijn te verwachten.

Dit kan vaak eenvoudig worden opgelost door een gering niveauverschil tussen voetgangersgebied en (fiets)rijweg. De rijweg kan dan ook binnen de venstertijden worden benut voor het bestemmingsverkeer (laden en lossen).

Bij een autoluwe binnenstad moet het openbaar vervoer goed ontwikkeld zijn, maar het autovrije hart moet zo veel mogelijk worden ontzien. Vooralsnog zal hij in aanvang als snelle bus (zo veel mogelijk op vrije busbanen) in de bestaande binnenstadstructuur opgenomen worden, rekening houdend met het streven te komen tot een tramverbinding.

Om een autoluwe binnenstad goed te kunnen ontsluiten zijn er voldoende parkeerplaatsen nodig in o.a. parkeergarages nabij de ontsluitingswegen. Voor het plangebied betekent dit dat de parkeergarage Raaks wordt uitgebreid naar 1000 tot 1200 parkeerplaatsen. De exacte omvang van de parkeergarage is afhankelijk van de functionele invulling van de Raaks en de afwikkelingscapaciteit van de ringwegen.

Autovrij gebied

Gedacht wordt aan uitbreiding van het autovrije gebied (voetgangersgebied), met name in de Zijlstraat/(ged.)-Koningstraaten rond de Grote Kerk (Riviervischmarkt, Klokhuisplein, (ged.)Damstraat, Oude Groenmarkt).

Zijlstraat/Koningsstraat

Hier wordt uitgegaan van het autovrij maken van zowel de Zijlstraat tussen de gedempte Oude Gracht en de Grote Markt, als Jacobijnestraat en Koningstraat. Fietsverkeer wordt in principe in twee richtingen mogelijk en voor trouwstoeten komt een specifieke regeling.

Klokhuisplein, Oude Groenmarkt, Damstraat, e.o.

Het verkeersregiem wordt hier analoog aan dat van het reeds bestaande voetgangersgebied in de binnenstad: afsluiting voor autoverkeer tussen 11.00 's ochtends en 06.00 uur 's ochtends. Fietsverkeer in beide richtingen is ten alle tijde mogelijk.

Door het betrekken van de Oude Groenmarkt bij het autovrije gebied verliezen de Frankestraat e.. Schaghelstraat hun doorgaande verbinding en zouden in dat geval ofwel autoluw worden, ofwel alsnog betrokken kunnen worden bij het autovrije gebied.

De laatste optie geniet de voorkeur.

Autoluwgebied

Binnen de voorgestelde circulatie in het kader van de "autoluwe binnenstad" wordt rekening gehouden met de belangen van de bewoners even als een goede aan- en afvoer van verkeersstromen naar de bestaande parkeergarages vanaf de tangenten.

De nabij het plangebied gelegen Appelaargarage wordt vanaf het Spaarne uit noordelijke richting toegankelijk gemaakt.

Riviervismarkt e.o.

De route Damstraat-Jansstraat komt niet voor auto's te vervallen, maar de Damstraat/Klokhuisplein/Riviervischmarkt wordt betrokken bij het autovrije gebied (van 11.00 tot 06.00 uur). Dat betekent dat tijdens de venstertijden van deze route toch gebruikt gemaakt zou kunnen worden, alleen de omvang daarvan zal, mede door de inrichting van het gebied tot een minimum worden teruggebracht. Daarmee wordt de route via de Smedestraat alleen nog een ontsluitingslus voor de Kruisstraat en Jansstraat.

Spaarne e.o.

Introductie van een eenrichtingsverkeer van noord naar zuid op de Spaarneroute, vanaf de hoek Koudenhorn/Donkere Spaarne tot de Gedempte Oude Gracht. Doel is om het autoverkeer dat geen bestemming heeft in de binnenstad af te wikkelen langs de oosttangent. De bus kan in twee richtingen het gebied tussen Damstraat en Gedempte Oude Gracht betreden.

Gedempte Oude Gracht e.o.

Deze route heeft momenteel een meervoudige functie voor de binnenstad: het is een herkenbare centrale as voor alle verkeersdeelnemers (auto, bus, fiets, voetganger, vrachtverkeer) van en naar de binnenstad. De hoge intensiteit van het verkeer wordt beleefd als een ernstige aantasting van de kwaliteit van de omgeving en van het stadsbeeld.

Om de omvang van het niet-bestemmingsverkeer op deze route terug te dringen en vooral ook om doorstromings-bevorderende maatregelen voor de openbaar-vervoer Zuid-Tangent te realiseren, wordt voorgesteld om voor het autoverkeer:

- het gedeelte Raaks tussen de Jacobstraat en de Gedempte Oude Gracht (G.O.G) eenrichtingsverkeer te maken van oost naar west; voor het busverkeer blijft deze route berijdbaar in beide richtingen (busbaan w-o);

- het gedeelte G.O.G tussen Raaks en Nassaulaan eenrichtingsverkeer te maken van noord naar zuid. Ook hier blijft deze route voor het busverkeer in beide richtingen bereikbaar.

In deze opzet worden de belangrijkste stromen van auto-"sluip" verkeer naar de tangenten geleid terwijl de G.O.G. toch bereikbaar blijft. De verkeersafwikkeling op de kruising Raaks/G.O.G. zal rustiger en eenvoudiger worden, hetgeen ten goede komt aan de doorstroming van het openbaar vervoer. Daarmee ontstaat er meer ruimte om de voetgangersrelatie tussen het Raaks/PTT complex en hartje centrum te realiseren, met name op het gedeelte van de Raaks tussen de Jacobstraat en de G.O.G.

Tangenten

Voor een autoluwe binnenstad dient de tangentenstructuur rond de binnenstad voldoende efficiënt te werken. Reconstructie van de oosttangent (i.c. de Lange Herenvest) vindt in 1999 plaats. De toegang tot de binnenstad via de Langebrug zal dan als afslag vanaf de oosttangent herkenbaar moeten zijn. Voor de noordtangent worden mogelijkheden tot ondertumeling onderzocht.

Voor wat betreft de westtangent wordt na 1998 uitvoering gegeven aan de reconstructie van de Kinderhuissingel.

Om het tangentenstelsel rond de binnenstad geheel af te kunnen ronden, resteert dan nog de aanpak van een klein deel van de zuidtangent, met name het gedeelte tussen de Raamsingel en het Florapark.

Overige circulatiemaatregelen

Kruisweg c.a.

Voorgesteld wordt om tussen Lange Herenstraat en Parklaan de Kruisweg voor autoverkeer af te sluiten en vanaf de Parklaan een ontsluitingslus met éénrichtingsverkeer in te stellen over de route Kruisweg - Smedestraat - Jansweg. Via de Lange Herenstraat kan de kortsluiting met eenrichtingsverkeer tussen Kruisweg en Jansweg gehandhaafd blijven, terwijl de parkeergarage vanaf de Jansweg wel bereikbaar blijft.

De Damstraat als doorgang naar het Spaarne wordt voor autoverkeer afgesloten.

In dit totaal kan de looproute Station - Centrum kwalitief verbeterd worden.

2.2.9 Fietsparkeren

Om het fietsverkeer te stimuleren en overlast door her en der neergezette fietsen te voorkomen moeten er voldoende veilige fietsenstallingen aanwezig zijn. Door voldoende fietsparkeer-gelegenheden aan te bieden kan het autogebruik worden beperkt. Hierbij kan gedacht worden aan:

- buurtfietsenstallingen of -rekken, waar stallingsruimte ontbreekt;
- fietsparkeer gelegenheden in de buurt van de bushaltes en treinstation;
- beveiligde (fietscarroussel e.d.) en bewaakte fietsstallingen bij publiekstrekkingen (b.v. Botermarkt).
- op meerdere plaatsen in het plangebied voldoende geconcentreerde fietsstallingsplaatsen te creëren.

In de programma's van eisen van de grotere projecten in het plangebied zal zo mogelijk in pandige fietsenstalling-voorzieningen dienen te worden ingepast. Hierbij valt te denken aan het nader uit werken Raaksgebied zoals dit ook gebeurt bij de Appelaar (buiten het plangebied maar wel van belang voor de bezoekersstromen).

2.3 Planbeschrijving

2.3.1 De ruimtelijke structuur

Bij de stadsvernieuwingsplanmethodiek is gekozen voor een zo groot mogelijke flexibiliteit en globaliteit. Omdat het stadsvernieuwingsplan ook een beschermend plan moet zijn op grond van art. 36 van de Monumentenwet (beschermde stadsgezichten) is gemeend om in beschrijvende zin de beeldkwaliteiten van de in het plangebied aanwezige straten en pleinen aan te geven. Deze ruimtelijke kwaliteitsbeschrijving gaat in op de rooilijnen, gevelwanden, gevelindeling, parcellering, hoogten en belangrijke (te handhaven) zichtlijnen. Hoewel voor de beleving en beeldkwaliteit ook de straatinrichting, straatmeubilair en in het algemeen de kwaliteit van de openbare ruimte van belang is, wordt daar bij deze beschrijvingen niet op ingegaan. In het verlengde van de beleidslijnen zoals uiteengezet in het Haarlems Handboek Straatmeubilair en het Uitvoeringsplan Binnenstad wordt in paragraaf 2.3.7 volstaan met het in voorwaardenscheppende zin aangeven van ontwerp- en uitvoeringsprincipes voor de openbare ruimte.

Sociale veiligheid

De sociale veiligheid is in een stadsvernieuwingsplannet te regelen, maar er kan wel een bijdrage worden geleverd aan de basisvoorwaarden om tot een sociaal veilige binnenstad te komen.

Bij de bestemmingswijze van winkelstraten is op de verdieping de woonfunctie mogelijk gemaakt en bij de centrumvoorziening B bestemming, in feite als de enig juiste gebruikswijze opgenomen, tenzij het college van haar wijzigingsbevoegdheid gebruik maakt.

Op deze wijze wordt er een extra fundament gelegd onder het wonen boven winkelbeleid, dat mede de sociale veiligheid helpt bevorderen.

Voor het overige zal de toets op sociale veiligheid, als aanvulling op het algemene veiligheids en openbare orde beleid, plaats moeten vinden in de bouw en ontwikkelingsplannen.

2.3.2 Wonen

Op plaatsen waar de functie wonen de eerste prioriteit verdient of extra bescherming verdient ten aanzien van concurrerende functies (bedrijven, kantoren), wordt een enkelvoudige woonbestemming gegeven. Dit geldt in ieder geval voor de hofjes, die naast een belangrijke woonfunctie ook een stadsbeeldbepalende functie kennen.

De panden gelegen binnen de door doorgaande wegen omsloten blokken kunnen een enkelvoudige woonbestemming krijgen. De doorgaande wegen (b.v. Nassaulaan), waar wonen in principe gewenst is maar andere functies eveneens een plaats kunnen vinden wordt wonen opgenomen in de gemengde bestemming. In straten waar nu een combinatie van woon- en werkfuncties aanwezig is, wordt eveneens een gemengde bestemming opgevoerd, voorzover geen sprake is van de centrumbestemming buiten het kernwinkelgebied.

Om wonen in de toekomst meer kansen te geven in de binnenstad, worden de locaties met een kantoor of maatschappelijke doeleinden bestemming, waar in principe wonen een passend gebruik zou zijn opgenomen met als tweede bestemming wonen, zodat een dubbelbestemming ontstaat. Dit is niet mogelijk voor gebieden waar volgens de milieuwetgeving wonen niet is toegestaan.

2.3.3 Werken

In het plan wordt gestreefd naar een evenwicht tussen de verschillende functies en gebruikers die de binnenstad, en dus ook dit plangebied, haar kenmerkende en prettige karakter geven. De functies wonen, werken, winkelen, recreatie vormen zowel voor de werkers, bewoners als bezoekers, waaronder ook veel toeristen, een aantrekkelijke mix.

Gelet op de goede bereikbaarheid met openbaar vervoer, heeft het plangebied, krachtens het locatiebeleid, mogelijkheden tot verdere uitbreiding van de werkgelegenheid met name in kantoren. Om deze reden is in diverse delen van het plangebied een kantoorbestemming opgenomen: Wilhelminastraat, Zijlvest, Nieuwe Gracht. Meestal is gekozen voor een dubbelfunctie wonen / kantoren. In principe zijn kantoren een gewenste functie, maar combinaties met wonen of omzetting naar de woonfunctie worden nadrukkelijk niet uitgesloten. De kantoorfunctie is in de genoemde straten een financieel sterke functie.

Verdringing door de woonfunctie op de economische goede locaties ligt niet voor de hand en dus is extra bescherming niet nodig.

Ook in het uitwerkingsgebied Raaks wordt vanwege de bereikbaarheid per openbaar vervoer een kantoorbestemming opgenomen.

Naast de expliciete kantoorbestemming kan de functie kantoor ook voorkomen in de Ca, Cb en G bestemming. Op een enkele uitzondering na (de gemeentelijke overheidskantoren boven de Brinkmannpassage) heeft deze kantoorfunctie een ondersteunende rol.

In het plan komt geen enkele enkelvoudige bedrijfsbestemming voor. Het plan wil naast zekerheid over bestemmingen ook flexibiliteit bieden. Binnenstedelijke bedrijvigheid kan aldus op meerdere plaatsen in het plangebied tot ontplooiing komen. Gezien de kleinschaligheid van de beschikbare ruimte en de aard van de meeste binnenstedelijke bedrijfsactiviteiten kunnen deze activiteiten zeer goed voorkomen naast woningen.

2.3.4 Maatschappelijke voorzieningen

De onderwijsfunctie behorend bij het Stedelijk Gymnasium is ingepast in de bestemming Maatschappelijke doeleinden. De scholen aan de Zijlvest vallen binnen het uitwerkingsgebied "Raaks" en worden derhalve niet nader aangeduid.

Naast de in 2.3.5 te behandelen detailhandelsvoorzieningen zijn in het plangebied voorzieningen gevestigd en nodig voor zowel de buurtbewoners als voorzieningen voor stad en/of regio.

De in het plangebied aanwezige godsdienstruimten, de Janskliniek, de overheidskantoren en tentoonstellingsruimten zijn allen opgenomen onder de bestemmingsomschrijving: Maatschappelijke voorzieningen.

Binnen de bestemming centrumvoorzieningen en de gemengde bestemming zijn nog enige maatschappelijke dienstverleningsruimten en zakelijke dienstverlening in de voorzieningsfeer gevestigd. Hierbij is te denken aan het postkantoor, banken, de kamer van koophandel, de kinderopvang aan de Nassaulaan en de Stichting Buurtopbouwwerk aan de Nieuwe Groenmarkt.

2.3.5 Detailhandel en ambulante handel

Een zeer belangrijk deel van het Haarlemse kernwinkelapparaat is gelegen in het plangebied. De belangrijkste winkelstraten met een nagenoeg gesloten winkelfront zijn: Grote Houtstraat, Anegang, Zijlstraat, Barteljorisstraat, Kruisstraat. Ook de Gedempte Oude Gracht heeft een belangrijke winkelfunctie. In deze straten hebben alle panden de Ca bestemming gekregen. Het is de bestemming die met name aan de detailhandel optimale ontplooiingsmogelijkheden biedt.

In de Detailhandelsnota, het Structuurplan en het Uitvoeringsplan Binnenstad is een filosofie ontwikkeld waarin naast het kernwinkelapparaat een tweetal andere ontwikkelingsmogelijkheden wordt geschetst voor de Haarlemse binnenstad. Kleinschalige, gespecialiseerde detailhandel, in een vorm die goed is aangepast aan de omgeving, zou zich verder kunnen ontwikkelen in nevenstraten vooral in het oostelijk deel van het plangebied: Warmoesstraat, Frankestraat, Schagchelstraat, Kleine Houtstraat, Spaarne. In deze straten is afhankelijk van de dominerende huidige activiteit een vanuit een economisch perspectief gezien minder ruime G of Cb bestemming gegeven.

Grootschaliger, modernere vormen van de detailhandel zouden vooral een plaats moeten krijgen in het Raaksgebied. In de UC bestemming is dus ook detailhandel als wenselijk opgenomen. Bulksupermarkten zijn in het centrum echter niet gewenst. Vandaar dat aan supermarkten een grens van 1000 m² bvo wordt gesteld.

In het Haarlemse kernwinkelapparaat is de gemiddelde vestigingsgrootte gering. Dit hangt samen met het historische en monumentale karakter van de Haarlemse binnenstad. Veel bedrijven die groeien, worden al snel met ruimteproblemen geconfronteerd. Uitbreiding op binnenterreinen bood in het verleden vaak een uitweg. Ook uitbreiding naar boven was en is een mogelijkheid (in de Ca bestemming). Uitbreiding door samenvoeging van naast elkaar gelegen panden is nu door een parcelleringsregeling beperkt tot 2 panden. Onder strikte condities (geen gevelaantasting, waar splitsen moet eenvoudig kunnen) zou met name in het kernwinkelgebied (daar waar de Ca bestemming is gegeven) een samenvoeging van meer panden mogelijk moeten zijn, na goedkeuring van het College.

Onder ambulante handel wordt hier verstaan: de markten en de standplaatsen. Deze handel vindt op straat plaats en maakt dus gebruik van ruimte waarvan de hoofdbestemming verkeer is. In dit kader is van belang op te merken dat beide vormen van handel een plaats verdienen in het plangebied, en dus beschouwd worden als een gebruik dat past in de bestemming "verkeer".

Andere vormen van tijdelijk gebruik van de openbare ruimte zijn terrassen en evenementen (feesten, kermis, manifestaties). Ook deze vormen van gebruik van de openbare ruimte horen bij het karakter van het plangebied en worden dus beschouwd als gebruik dat past binnen de bestemming verkeer.

2.3.6 Horeca

In 1991 heeft het gemeentebestuur de "Leefmilieuverordeningstedelijk gebied van Haarlem en Spaarndam op het voorkomen horecaoverlast" vastgesteld. In een groot aantal straten is in deze verordening aangegeven waar iedere uitbreiding van horeca uitgesloten zou worden (Zijlstraat, Zoetestraat, Nobelstraat, Kromme Elleboogsteeg en Kleine Houtstraat) dan wel een uitbreiding van hinderlijke (cafés, dancings, discotheken) horeca uitgesloten zou worden (Krocht, Nieuwe Groenmarkt, Barteljorisstraat, Smedestraat, Jacobijnestraat, Gedempte Oude Gracht tussen Raaks en Botermarkt aan de westkant, Frankestraat, Schagchelstraat, Warmoesstraat, Lange Veerstraat en Oude Groenmarkt).

In het Structuurplan en Uitvoeringsplan is de gedacht ontvouwd de oost-west as in de Haarlemse binnenstad verder te ontwikkelen. In deze filosofie past de ontwikkeling van een uitgaansgebied rond de Grote Kerk.

Voorgesteld wordt in dit plan het uitgangspunt van de Leefmilieuverordening over te nemen, met dit verschil dat het gebied rond de Grote Kerk (met name de Oude Groenmarkt en de Smedestraat tussen Lange Wijngaardstraat en Grote Markt) ruimere vestigingsmogelijkheden te bieden. In dit deel van het plangebied, dat dus getypeerd kan worden als het "harde" horecagebied, wordt voorgesteld de Ca bestemming op te nemen, hoewel de Lange Veerstraat in dit gebied ook voor wat betreft de restaurant-functie een plaats in het uitgaanscircuit heeft. Gezien de op de verdieping aanwezige woonfunctie (bijna ieder pand) is deze positief benaderd door in deze straat de Cb bestemming te geven. Bij de overige Ca bestemmingen in het plangebied, dat zijn vooral de kernwinkelstraten, zou de uitbreiding van de horeca-functie aan banden gelegd moeten worden, niet zo zeer vanuit een standpunt van kwaliteit van de woonomgeving, maar vanuit een standpunt van kwaliteit van de winkelomgeving. Voor deze straten wordt een volumeregeling voorgesteld, die per bouwblok ten opzichte van de situatie ten tijde van de inwerkingtreding van dit plan geen uitbreiding in m² mogelijk maakt.

2.3.7 Verkeer en ontsluiting

De verkeersfunctie is op de kaart duidelijk aangegeven.

Voor fietsen zal in de uit te werken bestemming voor het Raaksproject een inpandige fietsenstalling worden opgenomen. Tevens zijn aanvullende (ondergrondse) stallingsvoorzieningen met bijbehorende voorzieningen, gewenst aan de Oude Groenmarkt en bij de Grote Markt, maar ook op andere plaatsen in het plangebied.

De fietsroutes door de stad zijn niet opgenomen op de plankaart, maar maken wel deel uit van de basis van dit plan.

Wel in het plan opgenomen is een aantal voetgangersdoorsteken, die ook bij nieuwe ontwikkelingen als openbaar toegankelijke looproutes behouden moeten blijven.

In het plangebied zijn twee grote(re) ruimten die de aanduiding **plein** hebben gekregen. De bedoeling hiervan is duidelijk te maken dat hier een ander beleid gevoerd wordt ten aanzien van terrassen en gebruiksmogelijkheden. Er is alle aanleiding om voor de gebruiksmogelijkheden voor de openbare ruimte de **Grote Markt en Oude Groenmarkt**, waar ook voor de aanliggende panden een ruimhartig horeca-beleid wordt gevoerd, meer toe te staan dan normaal. Om de kwaliteit van de openbare ruimte en het gebruik daarvan in de hand te houden is een aparte terrassennota in voorbereiding.

Standaardinrichtingsprincipe

Met uitzondering van speciale plekken en pleinen is er voor gekozen in de straten een vlakverdeling toe te passen. Afhankelijk van de breedte van de straat zal dit een driedeling (bijv. Gierstraat) of vijfdeling (Heiliglanden) kunnen zijn. Kenmerkend voor deze inrichting is een enigszins hellend bol profiel waarbij de afwatering tweezijdig op de scheidingszone plaatsvindt. Afhankelijk van de functie van de straat kunnen er niveauverschillen worden toegepast.

Voetgangersgebied:

Hoewel het principe van de drie- of vijfdeling de voorkeur verdient wordt hier niet dwangmatig aan vastgehouden. Wel wordt uitgegaan van bestrating op één niveau. Het is mogelijk een bepaalde zone (erfzone) van ca. 1m als uitstalgebied te markeren. Gebakken materialen zijn uitgangspunt, waarbij klinkers de voorkeur hebben.

Autovrij gebied:

Uitgezonderd bijzondere gevallen, wordt in deze straten buiten de verkeertijden geen autoverkeer toegestaan. Aangezien er wel fietsverkeer mogelijk is, is het uitgangspunt een klein niveauverschil (5 cm) tussen de voetgangerszone en de rijzone door middel van waterstaatsbanden toe te passen. De trottoirzone wordt bestraat middels klinkers in halfsteensverbanden de rijzone in keperverband.

Autoluw gebied:

In deze gebieden mogen gedurende de gehele dag alle verkeerssoorten komen. Echter, de intentie is dat het gemotoriseerde verkeer (auto) beperkt is. Het hierbij behorende profiel is gelijk aan dat van autovrij gebied met dien verstande dat het niveauverschil tussen trottoir en rijbaan de hoogte van een normale trottoirband is. Door de geringe verkeersintensiteit wordt er op de rijbaan gefietst in twee richtingen. Klinkers in keperverband wordt als materiaal voor de rijbaan aanbevolen, slechts als dit problemen oplevert voor wat betreft de geluidshinder kan asfalt overwogen worden.

2.3.8 Parkeren

Door de uitvoering van de autoluwe binnenstad, is in het programma van eisen ten aanzien van de Raaksontwikkeling een parkeergarage van maximaal 1000 openbare en 200 bewonersparkeerplaatsen opgenomen. De gekozen ontsluiting van de parkeergarage via de Vestestraat betekent dat de inpassing van die toegang zo verkeersveilig mogelijk dient te zijn. Het betekent tevens dat de doorstroming op de tangenten hierdoor zo min mogelijk gehinderd mag worden.

Tegenover de parkeergarage de Kamp zal een looproute worden gerealiseerd bij nieuwe planontwikkeling. Deze route is op de kaart aangegeven.

Op de plankaart zijn de parkeergarages niet ingetekend, omdat in principe functies gelegen onder maaiveld niveau geen deel uitmaken van een bestemmingsplan.

Bij nieuwe ontwikkelingen in het plangebied zullen bij voorkeur op eigen terrein parkeeroplossingen (onder de grond dienen) te worden gerealiseerd.

De leefbaarheid van de stad vraagt om minder geparkeerde auto's op straat, waardoor het noodzakelijke bestemmingsverkeer wel de bestemming kan bereiken en de overige verkeersstromen (fietsers, voetgangers en openbaarvervoer) geen onnodige hinder ondervinden. Te veel auto's op straat doet ook afbreuk aan de leefbaarheid van het centrum voor bewoner en bezoeker.

In het plan zijn fietsparkeervoorzieningen niet terug te vinden, omdat zij een invulling zijn van de openbare ruimte en deel uitmaken van de verkeers- of pleinfunctie.

2.3.9 Juridische vormgeving

a. systematiek

De ligging van het gehele plangebied in het tot beschermd stadsgezicht aangewezen gebied is voor een groot deel bepalend voor de gekozen plansystematiek. De juridische opzet is daar mede op geënt.

Bovendien is gekozen voor een stadsvernieuwingsplan omdat het plan mede is gericht op uitvoering conform het Meerjarenprogramma Stadsvernieuwing Haarlem (MPSH). Bovendien is daarmee de sloopregeling van kracht.

Daarnaast wordt het plangebied voor een groot deel bepaald door het kernwinkelgebied en uitgaansgebied van Haarlem.

Enerzijds bestaat, in verband met de bescherming van het stadsgezicht, de behoefte om gedetailleerd bebouwingsvoorschriften op te nemen.

Anderzijds vergt een centrum-gebied een grote mate van flexibiliteit die tegemoet komt aan de behoefte om functies te kunnen wijzigen en de bebouwing daarop (opnieuw) af te stemmen. Langs deze laatste weg is ook het beschermenswaardige centrum van Haarlem gevormd. Immers, tot op heden geldt uitsluitend het stedenbouwkundig regiem van de Haarlemse Bouwverordening (HBV).

Behalve de HBV geldt voor het plangebied ook de Leefmilieuverordening voor het stedelijk gebied van Haarlem en Spaarndam (LMV). De daarin opgenomen sloopregeling en de regeling ten aanzien van het aantal en soort horecavestigingen in enkele straten van de binnenstad zijn in het stadsvernieuwingsplan Oude Stad overgenomen.

De opgenomen flexibiliteit biedt nu de mogelijkheid om in de toekomst adequaat te kunnen reageren op de gewenste functieveranderingen in dit deel van de binnenstad, maar mag het karakter van het plan niet onevenredig aantasten. De flexibiliteit is dan ook grotendeels beperkt tot de aan de bebouwing te geven functies. Het stedenbouwkundig plan is vrij strak omschreven.

In verband met de ligging in het tot "Beschermd Stadsgezicht" aangewezen gebied is een toetsingscriterium toegevoegd in de vorm van een dubbelbestemming over het gehele plangebied: Beschermd stadsgezicht Haarlem (artikel 5). Aan die bestemming is in de voorschriften een zogeheten 'beschrijving in hoofdlijnen' gekoppeld. Daarin wordt aangegeven wat de ruimtelijke en functionele bouwstenen van dat karakter zijn. Het is de bedoeling dat bij de beoordeling van sloop- en bouwvergunningen wordt gezien of en in hoeverre door de beoogde activiteit het beschreven karakter wordt aangetast.

Aangezien het een beschrijving in hoofdlijnen is, moeten voor nadere interpretatie geraadpleegd worden:

- de toelichting bij het plan;
- de toelichting bij het besluit dd. 5 december 1990, nr 5302 van de Minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer tot aanwijzing als beschermd stadsgezicht, voorzover deze de ruimtelijke structuur beschrijft.

b. opbouw van de voorschriften

hoofdstuk I

In de algemene bepalingen van de voorschriften (Hoofdstuk I) zijn de gebruikelijke artikelen 1 (begripsomschrijvingen), 2 (wijze van meten), 3 (gebruiksbepalings) en 4 (milieuzonering) opgenomen.

hoofdstuk II

In dit hoofdstuk zijn de algemene bestemmingsbepalingen opgenomen te beginnen met een beschrijving in hoofdlijnen van de doeleinden die in verband met het beschermde stadsgezicht worden nagestreefd (artikel 5). In artikel 6 is een beeldkwaliteitsbeschrijving opgenomen, waarin per straat(wand) de gewenste beeldkwaliteit is beschreven. Beide artikelen bevatten een beschrijving in hoofdlijnen die als een dubbelbestemming voor het gehele plangebied gelden.

In artikel 7 zijn bebouwingsvoorschriften opgenomen die op vrijwel alle bestemmingen kunnen worden toegepast. Hierdoor wordt uitdrukking gegeven aan de eenheid van bouwregelgeving in het plan en wordt de duidelijkheid bevorderd. Daar waar van deze algemene bebouwingsvoorschriften wordt afgeweken is dit in de bouwbloksgewijze bestemmingen expliciet aangegeven.

In artikel 8 is een horecaregeling opgenomen die aansluit bij het daarover vastgelegde beleid in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), het Structuurplan Binnenstad Haarlem, het Uitvoeringsplan Binnenstad (UPB) en de LMV.

Een ongebreidelde groei van horecavestigingen is onwenselijk en diende nader planologische geregeld te worden. In de bouwbloksgewijze bestemmingen (Hoofdstuk III) zijn vervolgens de horeca-vestigingen in vloeroppervlakte gelimiteerd per straatwand. In de Kleine Houtstraat, waar het aantal horecavestigingen uitzonderlijk hoog is, is een limitering in vloeroppervlakte per pand opgenomen.

Met name in het rond de Grote Markt en Grote Kerk gelegen uitgaansgebied is, in vervolg op de uitgangspunten van het UPB, geen gelimiteerd vloeroppervlak voor horecavestigingen opgenomen.

Tenslotte zijn, conform de bepalingen van de wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing, in artikel 7 bepalingen opgenomen met betrekking tot het door burgemeester en wethouders op te stellen uitvoeringsschema. Het dient in ieder geval te zijn afgestemd op het jaarlijks door de gemeenteraad vast te stellen MPSH.

Hoofdstuk III

Voor het herontwikkelingsgebied Raaks en omgeving is een globale, nader op grond van artikel 11 van de wet uit te werken, bestemming opgenomen. Indien verder in de procedure van het plan duidelijk is hoe de herontwikkeling vorm zal krijgen, kan ook dit voor dit gedeelte van het plan een eindbestemming worden opgenomen.

Hoofdstuk IV

In verband met de ligging in het tot beschermd stadsgezicht aangewezen gebied en met de in het aanwijzingsbesluit aangegeven kwalificaties van straatwanden, bestaat de behoefte om per straatwand de bestemmingen te regelen. In artikel 6 is een beeldkwaliteitsbeschrijving per straat opgenomen. Mede op basis daarvan is per straatwand gezien welke ontwikkelingen gewenst zijn en welke bestaande functies en bebouwing bescherming behoeven. De eerder genoemde behoefte aan flexibiliteit wordt ook in deze wijze van bestemmen tot uitdrukking gebracht.

Hoofdstuk V

In dit hoofdstuk zijn de functionele bestemmingsvoorschriften opgenomen.

Nadere toelichting verdient in dit verband het onderscheid tussen de bestemmingen 'Gemengde doeleinden (G)', 'Centrumvoorzieningen a (Ca)' en 'Centrumvoorzieningen b (Cb)'.

De bestemming 'Gemengde doeleinden (G)' is voornamelijk bedoeld voor de plandelen die niet direct in het winkelgebied liggen, maar wel door bedrijvigheid worden gekenmerkt. Op de verdiepingen is uitsluitend de woonfunctie toegestaan.

De bestemmingen 'Centrumvoorzieningen' zijn bedoeld voor het kern- en nevenwinkelgebied. Binnen deze bestemmingen zijn alle centrumfuncties, alsmede de woonfunctie, toegestaan.

In de tot 'Centrumvoorzieningen a (Ca)' bestemde kernwinkel-straten is de woonfunctie mogelijk, maar ondergeschikt.

In de tot 'Centrumvoorzieningen b (Cb)' bestemde nevenwinkel-straten is op de verdiepingen uitsluitend de woonfunctie toegestaan.

Voor de bestemming 'Maatschappelijke doeleinden (M)' is aan burgemeester en wethouders de wijzigingsbevoegdheid, als bedoeld in artikel 11 van de wet, toegekend. Met deze bevoegdheid kan deze functie, bij beëindiging, worden gewijzigd in, bij voorkeur, de woonfunctie.

Hoofdstuk VI

Tenslotte zijn in hoofdstuk VI de in bestemmings- en stadsvernieuwingsplannen gebruikelijke, verplichte 'bijzondere bepalingen' opgenomen.

2.4 Uitwerking centrumvoorziening: Raaksgebied

De doelstelling van het project Raaks is om - overeenkomstig de uitgangspunten van het Structuurplan Binnenstad - te komen tot een herinrichting van het Raaksgebied. Het plangebied betreft het "aandachtsgebied" aan de westkant van de binnenstad met als begrenzingen de Raaks, de Gedempte Oude Gracht, (Oude) Zijlvest, Keizerstraat, Gedempte Voldersgracht en de Zuiderstraat.

Het Raaksproject is opgesplitst in een aantal fasen, die achtereenvolgens uitgevoerd worden. De eerste fase (de initiatieffase) is afgesloten met de besluitvorming op het Uitvoeringsplan Binnenstad en de instemming met de projectopdracht. In de tweede fase (de definitiefase) is het programma van eisen vastgesteld. In de derde fase (de ontwerpfase) is het stedenbouwkundig plan gemaakt, en worden de bouwplannen ontworpen.

De beleidslijnen ten aanzien van de ruimtelijk functionele herinrichting van het Raaksgebied, zijn hier kort uiteen gezet.

2.4.1 Ruimtelijk-functioneleanalyse

De Raakslocatie wordt functioneel gedomineerd door twee onderwijsinstellingen en een parkeergarage. Vrijwel het hele westelijke deel van het projectgebied heeft een onderwijsfunctie. Het oostelijk deel van de Raaks locatie heeft een parkeerfunctie en wordt begrensd aan de oostzijde door een kleine lob van de 17de en 18e eeuwse bebouwing langs de Gedempte Oude Gracht. De bebouwing heeft hier een woon/winkel/horeca-functie. Aan de Raaks zijn ook enkele winkels op de begane grond van de parkeergarage gelegen. In het gebied bevinden zich twee kleine kerkgebouwen. Eén is nog in gebruik als kerk, de ander heeft een nieuwe bestemming gekregen als wijnhandel. De bebouwing aan de Keizerstraat en de Wilhelminastraat heeft respectievelijk een overwegende winkel- en kantoorfunctie.

De Raaks is een van de vier 'poortgebieden' van de Haarlemse binnenstad. Niet alleen correspondeert deze plek globaal met de locatie van de oude westelijke stadspoort, ook tegenwoordig vervult de Raaks nog de functie van de belangrijkste westelijke entree van de binnenstad. De Wilhelminastraat-Zijlvest hebben de functie van een stadsstructuurweg. De dominante verkeersfunctie van het Raaksgebied wordt versterkt door de aanwezigheid van de parkeergarage in het gebied. Deze zorgt voor de nodige extra aan- en afvoer van autoverkeer in het projectgebied, met name in de Jacobsstraat en de Vestestraat.

De schaa sprong van de Raakslocatie ten opzichte van de rest het centrum van Haarlem - zowel in bouwhoogte als bouwmassa - geeft het gebied een eigen karakter en vergroot hiermee de herkenbaarheid van het gebied en de oriëntatie in het centrum. In de 19de eeuw vormde de gasfabriek de eerste aanzet tot deze schaalvergroting. Aan het begin van de 20ste eeuw is dit versterkt door de bouw van de schoolgebouwen.

Deze twee scholen (Frans Hals College en Laurens Janszn Costerschool) uit het begin van deze eeuw vertegenwoordigen, samen met de twee kerkgebouwen, ondanks hun relatief jonge leeftijd in vergelijking met de rest van de binnenstad, de historische factor in het projectgebied. Met name door de schaal van de twee beeldbepalende schoolgebouwen domineren zij het karakter van het gebied en vormen een voorbeeld van de grootschalige bebouwing die eind 19de, begin 20ste eeuw aan de rand van veel oude steden plaatsvond.

De westelijke stadsentree aan de Zijlvest heeft een eigen karakter door een (historische) verbreding van de Leidsevaart en het hieraan grenzende open gebied met enkele grote bomen. Deze open ruimte voor de scholen aan de Zijlvest heeft in de huidige situatie geen duidelijke functie. Het lijkt een overgebleven stukje stad en wordt gedomineerd door het verkeer. Een 25 meter brede asfaltstrook (de Zijlvest) scheidt het gebied van het water. De naoorlogse toename van het verkeer heeft rond de Raaks een vormeloze inrichting van de openbare ruimte tot gevolg gehad. Bovendien zorgt de Raaks-parkeergarage - gebouwd aan het begin van de jaren zeventig - voor een te grote schaa sprong aan de Zuiderstraat. De infrastructurele en stedenbouwkundige ingrepen uit de tweede helft van de twintigste eeuw doen afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit van het Raaksgebied.

2.4.2 Naar een toekomstige bestemming en inrichting

Het binnenstadsbeleid van behoud en versterking van de centrumfunctie kan gestalte krijgen door enerzijds verbreding van het draagvlak voor centrumvoorzieningen en anderzijds door vergroting van de aantrekkingskracht van de binnenstad. Binnen deze doelstelling zal de herinrichting van het Raaksgebied vorm moeten krijgen.

Bij de invulling van de Raakslocatie zal dan ook gezocht worden naar een strategische mix van woon-, werk- en voorzienende functies. Een goed afgewogen combinatie van functies bevordert de levendigheid en vergroot de sociale veiligheid omdat er een etmaal levendigheid heerst. Het hart van een stad blijft kloppen doordat er mensen wonen. Daarom vormt het wonen één van de meest belangrijke programmaonderdelen van het stedenbouwkundig programma van eisen.

Bij de herinrichting van de Raakslocatie zal het gebied tussen de (Oude) Zijlvest en Gedempte Voldersgracht/Jacobsstraat in een eerste fase ontwikkeld worden. Hierbij wordt gedacht aan parkeren in twee lagen ondergronds. In het noordelijk deel zijn volgens de laatste inzichten de uitgaansfuncties geplaatst. In het zuidelijke deel kan tussen de drie tot vijf bouwlagen hoofdzakelijk woningen gerealiseerd worden.

In een tweede fase zal mogelijk (oostelijk van de Gedempte Voldersgracht/Jacobsstraat) de huidige garage worden gesloopt, en een parkeerkelder ervoor in de plaats komen. Op de begane grond wordt hier gedacht aan detailhandel en in drie of vier bouwlagen daarboven aan woningen. In het bouwblok langs de Gedempte Oude Gracht zal een verdere detailhandelsontwikkeling worden gestimuleerd.

Het is wenselijk dat er naast de drukste lineaire winkelroute van de Grote Houtstraat een alternatief ontstaat, namelijk de driehoek Grote Markt, Zijlstraat, Gedempte Oude Gracht, Grote Houtstraat. Hierin neemt het nieuwe programma op de Raakslocatie een belangrijke positie in.

De eventuele nieuwe Raaks-parkeergarage zal - gezien de vergroting van de parkeercapaciteit - in sterke mate kunnen bijdragen aan de betekenis van de Raaks als westelijk stadsentree. De parkeergelegenheid is goed bereikbaar via de tangent. Daarnaast is deze garage een belangrijke schakel in het beleid van een autoluwe binnenstad.

Het Raaksgebied zal een autoluwe inrichting krijgen. Ten aanzien van de verkeersstructuur kan ieder geval worden opgemerkt dat de Raaks en Gedempte Oude Gracht (tegenover het postkantoor) éénrichtingsverkeer zullen worden met een vrije busbaan in tegenovergestelde richting.

Rond de kruising van de twee langzaam verkeersroutes (Zuiderstraat - Jacobstraat/Gedempte Voldersgracht) door het gebied, kan een geschikte plek voor een bescheiden stedelijk plein worden gevonden. Dit plein, als centrum van de Raakslocatie, zou bij uitstek geschikt zijn om plaats te bieden aan de belangrijkste voetgangers in- en uitgang van de ondergrondse parkeergarage.

Aan de Raaks is nu sprake van een breed en onplezierig profiel. Het huidige profiel van de Raaks - volgend uit de teruggelegde rooilijn aan de zuidzijde - kan worden teruggebracht tot het profiel van een flinke stadsstraat.

Het begin van de Raaks aan de Zijlvest mag, net als aan de Gedempte Oude Gracht, een architectonisch accent krijgen. De stadsentree vraagt om een markant architectonisch hoogwaardig gebouw, die 'maat' geeft aan een meer herbergzame Raaksbruggenomgeving, waarbij gedacht wordt aan een maximale bouwhoogte van 23 meter voor een bioscoop.

In aansluiting op de reeds gerealiseerde nieuwbouw op de hoek Gedempte Oude Gracht - Raaks zou een doorgaande wand van winkels kunnen komen, met daarboven woningen in vier bouwlagen. De Raaks wordt autoluw en wordt hierbij geherprofileerd naar eenrichtingsverkeer. Het autoverkeer over de Raaks gaat enkel nog de stad uit. Belangrijk in het nieuwe profiel van de Raaks wordt de vrije busbaan de stad in (in tegengestelde richting t.o.v. de auto's).

In het voorlopig stedenbouwkundig PvE wordt in globale zin uitgegaan van de volgende functie- en vloeroppervlakken.

Openbare parkeergarage, maximaal 1000 ppl in 2 (max. 3) lagen ondergronds;

Bewonersparkeergarage, minimaal 200 ppl in 2 (max 3) lagen ondergronds;

Wonen, minimaal 200 woningen;

Detailhandel, maximaal 6.000 m² b.v.o.;

Overige functies (bijv. hotel, kantoor, culturele voorzieningen), maximaal 15.000 m² b.v.o., waarin maximaal 10.000m² kantoor is inbegrepen.

Hoofdstuk 3: MILIEUASPECTEN

3.0 Algemeen: Stad en Milieu

De Raaks maakt als één van de 25 bouwprojecten onderdeel uit van het experiment "Stad & Milieu" van het Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM). Doelstelling van dit project is het realiseren van intensief ruimtegebruik en een optimale stedelijke leefkwaliteit.

Het project Stad & Milieu biedt de mogelijkheid om problemen rond de integratie van ruimtelijke ordening en milieu evenwichtig op te lossen. De problemen, die zowel inhoudelijk, bestuurlijk-juridisch als procesmatig van aard kunnen zijn, worden benaderd aan de hand van de volgende drie stappen:

1. Gemeenten integreren in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke planvorming de milieubelangen. Biedt dit niet de gewenste oplossing, dan kan stap 2 wellicht nog uitkomst bieden.
2. Met passen en meten onderzoekt de gemeente de ruimte die er binnen de bestaande milieu- en overige regelgeving is en benut die zo volledig mogelijk.
3. Als blijkt dat stap 1 en 2 geen oplossing bieden en milieunormen en procedures bij het zoeken naar een goede integrale afweging in de weg blijven staan, kunnen gemeenten in uitzonderingsgevallen afwijken van de bestaande regels. Het gaat hierbij zowel om afwijking van normen van geluid, bodem, lucht en externe veiligheid als om procedures uit verschillende wetten, waaronder de Wet milieubeheer en de Wet op de ruimtelijke ordening. Aan de afwijking van wettelijke regels zijn wel voorwaarden verbonden. Deze staan vermeld in de speciaal voor de Stad & Milieuprojecten opgestelde Experimentenwet Stad & Milieu.

3.1 Milieuproblemen

Er zijn in de binnenstad een aantal milieuproblemen te onderscheiden:

- a - bodem- en grondwaterverontreiniging
- b - milieuhinder ten gevolge van het wegverkeer

3.2 Grond en grondwaterverontreiniging

Algemeen

In 1999 is de "Bodemkwaliteitskaart Haarlem" vastgesteld. Alle in Haarlem uitgevoerde bodemonderzoeken zijn ingevoerd in het gemeentelijk bodeminformatiesysteem. De stad is verdeeld in zeven homogene deelgebieden. Met behulp van de ingevoerde onderzoeksgegevens is het mogelijk om per deelgebied een gemiddelde bodemkwaliteit vast te stellen. Dit is het zogenaamde achtergrondgehalte. Het achtergrondgehalte geeft een verwachting van de bodemkwaliteit op *onverdachte lokaties*. Naast het achtergrondgehalte is ook de P_{90} -waarde per deelgebied berekend.

Als op een willekeurige onverdachte plaats in het deelgebied een grondmonster wordt genomen dan is er een kans van 90% dat de kwaliteit van de grond beter is dan de P_{90} -waarde. De P_{90} -waarde is in feite een worst-case scenario. Lokale verontreinigingsbronnen zijn niet meegenomen in de berekening van de achtergrondgehalten en de P_{90} -waarden.

De binnenstad ligt in homogeen deelgebied 1. In onderstaande tabel zijn de achtergrondgehalten en de P_{90} -waarden van het betreffende deelgebied weergegeven.

Stof	Arseen	Cadmium	Chroom	Koper	Kwik	Lood	Nikkel	Zink	Pak's
P₉₀ bovengrond (0,0-0,5 m-mv)									
Deelgebied 1	12	- 0,8 s	17,0 -	140 i	2,3 s	770 i	13 s	660 i	34 t
P₉₀ ondergrond (0,5 - 2,0 m-mv)									
Deelgebied 1	14,0	- 0,6 s	22,0 -	130,0 i	2,3 s	560 i	16 s	380 i	8,6 s
P₅₀, bovengrond (achtergrondgehalte)									
Deelgebied 1	5,0	- 0,3 -	11,0 -	47 s	0,76 s	290 t	7 -	210 t	2,9 s
P₅₀, ondergrond (achtergrondgehalte)									
Deelgebied 1	5,0	- 0,23 -	11,0 -	53 s	0,57 s	150,0 s	7 -	77 s	0,7 s

toelichting:

- : gehalte kleiner dan streefwaarde (niet verontreinigd)
- s : gehalte groter dan streefwaarde (licht verontreinigd)
- t : gehalte groter dan toetsingswaarde (matig verontreinigd)
- i : gehalte groter dan interventiewaarde (ernstig verontreinigd)

Bodemkwaliteit Binnenstad algemeen

Uit de tabel valt af te lezen dat de achtergrondgehalten voor enkele stoffen boven de toetsingswaarden liggen.

De P₉₀-waarden overschrijden in zowel de bovengrond als de ondergrond voor enkele stoffen de interventiewaarden. Uitgevoerde bodemonderzoeken in de binnenstad bevestigen het beeld dat uit de bodemkwaliteitskaart wordt verkregen.

Uitgaande van het achtergrondgehalte is de kwaliteit van de bodem geen belemmering voor de gewenste functies. De P₉₀-waarde geeft echter voor enkele stoffen een overschrijding van de interventiewaarde aan. Gezien de P₉₀-waarde voor lood in de bovengrond is er een theoretisch risico voor de volksgezondheid bij de functies 'moestuinen' en 'kinderspeelplaatsen'. Bij het realiseren van dergelijke gevoelige functies dient bijzondere aandacht aan de bodemkwaliteit te worden besteed.

Lokale verontreinigingen

Gezien de P₉₀-waarden kunnen lokaal ernstige verontreinigingen voorkomen. Indien grondverzet en/of grondafvoer noodzakelijk is, zal veelal bodemonderzoek noodzakelijk zijn. De Wet bodembescherming stelt regels hoe hiermee om te gaan.

In de Bodemkwaliteitskaart Haarlem is een overzicht gegeven van alle potentiële bronnen van bodemverontreiniging. In de loop van de komende jaren zal bij veel van deze lokaties onderzoek uitgevoerd gaan worden.

Op vele plaatsen is reeds onderzoek uitgevoerd en is de bodem reeds gesaneerd (bijvoorbeeld het Koningscarré, de voormalige brandweerkazerne aan de Gedempte Oude Gracht).

Op andere plaatsen is de bodemverontreiniging reeds in kaart gebracht en worden saneringen voorbereid.

Dit is bijvoorbeeld het geval bij de voormalige gasfabriek aan de Raaks. De bodemsanering van de Raaks zal worden afgestemd op de herontwikkeling van het Raaksgebied.

3.3 Milieuhinder t.g.v. wegverkeer

Het wegverkeer brengt een aantal milieuproblemen met zich mee zoals luchtverontreiniging, stank en geluidhinder.

Dit laatste aspect wordt met name onder de loep genomen omdat dit onderhevig is aan wettelijke bepalingen die beperkingen opleggen aan de ruimtelijke en functionele inrichting. Aan luchtverontreiniging wordt geen specifieke aandacht besteed nu uit recent onderzoek naar voren is gekomen dat de nu geldende normen niet worden overschreden.

In de Wet geluidhinder (Wgh) wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) genoemd voor nieuwe situaties. Voor hogere waarden tot maximaal 65 dB(A) is vrijstelling vereist van Gedeputeerde Staten. Voor vervangende nieuwbouw kan een vrijstelling verkregen worden tot 70 dB(A), met als voorwaarde dat de woningen zodanig worden geïsoleerd dat een binnenniveau bereikt wordt van maximaal 35 dB(A). Bij woonerven en 30 km-gebieden geldt overigens geen norm.

Vanwege het feit dat in het bestemmingsplangebied geluidgevoelige bestemmingen liggen (woningen, een school en een verpleegtehuis), is een akoestisch onderzoek verplicht.

Op grond van het akoestisch onderzoek blijkt of er al dan niet wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Met andere woorden: het onderzoek geeft uitsluitse! of er wel of geen hogere waarden moeten worden aangevraagd. Dit geldt overigens alleen voor de zogenaamde nieuwe situaties.

Er zijn globaal drie soorten maatregelen mogelijk om de geluidhinder van het wegverkeer terug te dringen:

Bij de bron; hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld het inrichten van woonerven en 30 km-zones, het autoluw maken en het aanpassen van bestratingsmateriaal (geluidsarm asfalt).

In het overdrachtsgebied; via schermen. Dit is in de binnenstad onmogelijk.

Bij de ontvanger; via het isoleren van woningen en de minst gevoelige ruimte van een woning aan de lawaai kant situeren.

Bovendien is er sprake van een zich verbeterende techniek waardoor het verkeer stiller zal worden. In een ministerieel besluit op basis van art. 103 Wgh is bepaald dat 5 dB(A) mag worden afgetrokken van de gemeten of berekende geluidbelasting voordat deze aan de wettelijke grenswaarden worden getoetst.

In het kader van het stadsvernieuwingsplan Oude Stad is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uitgangspunt hierbij is dat het gehele gebied autoluw wordt ingericht (30 km-gebieden) met uitzondering van de navolgende wegen:

- Nassauplein, Nassaulaan, Gedempte Oude Gracht
- Wilhelminastraat, Zijlvest, Kinderhuisvest
- Raaks
- Spaarne

Op voornoemde wegen was het onderzoek dan ook gericht. De uitkomsten van het onderzoek zijn als volgt.

Zone	Locatie	dB(A)
Leidsevaart	Wilhelminastraat (achtergevel westzijde)	60
	(gedeelte ten noorden van de Pr. Hendrikstraat)	
Wilhelminastraat	Wilhelminastraat (west- en oostzijde)	62
	(gedeelte ten noorden van de Pr. Hendrikstraat)	
Zijlvest	Zijlvest (Uitwerkingsgebied I)	61
	(gedeelte tussen de Vestestraat en de Raaks)	
Kinderhuisvest	Kinderhuisvest 29, 51, 52	60
	Nieuwe Gracht 57 (westgevel)	59
Raaks	Raaks 1, 3	60
	Raaks 5	61

	Raaks (linkerzijgevel Postkantoor)	61
	Raaks Uitwerkingsgebied I en III	61
Nassauplein	Nassauplein 1, 3, 5, 7	60
	(gedeelte tussen Kraaijenhorst en Nw. Gracht)	59
	(gedeelte tussen Nassaustraat en Nw. Gracht)	
Nassaulaan	Nassaulaan 2	63
	Nassaulaan 30, 42, 70, 72	61
Ged. Oude Gracht	Zijlstraat 47, 49	59
	Gedempte Oude Gracht 2 (Postkantoor)	63
	Gedempte Oude Gracht 20, 22, 26	61
	Gedempte Oude Gracht 60	61
	Gedempte Oude Gracht 74	60
	Gedempte Oude Gracht 78	59
	Gedempte Oude Gracht 13, 15	61
	Gedempte Oude Gracht 29, 31, 39, 41, 43, 45, 47	61
	Gedempte Oude Gracht 53	59
	Gedempte Oude Gracht 63, 65	61
	Gedempte Oude Gracht 71	60
	Gedempte Oude Gracht 81	61
	Gedempte Oude Gracht 87, 89	62
	Gedempte Oude Gracht 97, 99, 103, 105	62
	Gedempte Oude Gracht 109, 117, 119, 121	61
	Grote Houtstraat 69, 71	55
	Frankestraat 55	55
	Kleine Houtstraat 53	56
Verwulft	Verwulft 5	59
	Grote Houtstraat 64 (gevel Verwulft)	59
Spaarne	Spaarne 60, 72, 104, 106, 108, 110, 112, 114	64

Bij besluit van 8 september 2000, nummer 2000-33766 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland de hiervoor aangegeven hogere waarde vastgesteld. Tegen dat besluit werden geen bezwaren ingediend.

Bestemmingen

In het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan is gekozen voor een beperkt aantal hoofdbestemmingen waarbinnen steeds een geluidgevoelige bestemming als wonen gerealiseerd kan worden.

Het gaat hierbij om de volgende bestemmingen:

- G - op de verdiepingen is wonen altijd toegestaan
- Ca - op de verdiepingen is wonen onder meer toegestaan
- Cb - op de begane grond mag gewoond worden, terwijl de verdiepingen uitsluitend voor wonen bestemd zijn
- KW - wonen is op alle verdiepingen toegestaan
- M - voor de M-bestemming aan de Nassaulaan is een wijzigingsbevoegdheid van B & W naar wonen opgenomen
- UC - woningbouw is mogelijk

Inventarisatie

Naast de toegestane bestemmingen is aan de hand van een in 1994 uitgevoerd bouwblokonderzoek beoordeeld waar zich in de nabije toekomst in principe "nieuwe situaties" in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh) zouden kunnen gaan voordoen. Het betreft dan met name panden waar nu nog van een bedrijfsmatig gebruik sprake is en dat eventueel omgezet kan worden in de woonbestemming.

Deze percelen staan in bijlage 1 samengevat.

Verkeersintensiteiten

Door de afdeling verkeer en vervoer zijn op basis van de nog te treffen maatregelen inzake Haarlem Centrum Autoluw verkeersintensiteiten voor het akoestisch maatgevende jaar 2006 ter beschikking gesteld (tabel 2).

Aan de hand hiervan is voor een aantal maatgevende punten met behulp van standaard-rekenmethode II de geluidbelasting vastgesteld voor de maatgevende etmaal periode. Deze staan in tabel 1 samengevat.

Voor de situering van de waarneempunten wordt naar de bijlage verwezen.

Tabel 2

Verkeersintensiteiten maatgevende nachtperiode mvt/uur				
Straat	cat. 1	Cat. 2	cat. 3	Cat. 4
Nassaulaan	0	48	7	0
Ged. Oude Gracht	0	41	7	0
Raaks	0	39	2	0
Leidsevaart	0	118	7	1
Wilhelminastraat	0	61	7	0
Kinderhuisvest	0	29	3	0
Spaarne	0	90	8	0

Normering

Volgens de Wgh geldt voor "nieuwe situaties" bij bestaande wegen een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en een maximale ontheffingswaarde van 65 dB(A). Wel mag, voordat toetsing plaatsvindt van de gemeten of berekende waarde nog 5 dB(A) worden afgetrokken in verband met het in de toekomst stiller worden van het wegverkeer.

De vraag doet zich nu concreet voor wanneer in het onderhavige plangebied daadwerkelijk sprake is van een "nieuwe situatie" in de zin van de Wgh. De provinciale circulaire van 12 februari 1985 zegt hierover het volgende:

"Indien geen ingrijpende wijziging in de stedenbouwkundige vorm of in functie optreedt en het aantal geluidgehinderden niet, althans niet in belangrijke mate toeneemt, is geen sprake van een nieuwe situatie in de zin van de Wgh."

Gelet op bovenstaande, de beperkte omvang van het merendeel van eerdergenoemde percelen, alsmede het feit dat het merendeel vermoedelijk onder het beschermd stadsgezicht valt, wordt voorgesteld slechts onderstaande locaties als "nieuwe situatie" aan te merken:

- Wilhelminastraat (west)
- Wilhelminastraat (oost)
- Raaks-gebied
- Raaks (locatie postkantoor)
- Zijlstraat 47/49 - Nassaulaan 2
- Nassaulaan 37
- Nassauplein 2 t/m 8
- Helmbrekersteeg/Gravinnesteeg

Met betrekking tot bovenstaande locaties doen zich in drie gevallen specifieke problemen voor bij het Raaks-gebied en de Helmbrekersteeg/Gravinnesteeg.

Raaks-gebied:

Uit het onderzoek komt naar voren dat langs de randen van het uit te werken gebied geluidbelastingniveaus voorkomen van 65 à 66 dB(A). Nu het in de bedoeling ligt in dit gebied 200 woningen te realiseren moet worden gezocht naar mogelijkheden om dit milieuhygiënisch zo verantwoord mogelijk te laten plaatsvinden. Wanneer hierbij de nu aangegeven rooilijnen als uitgangspunt worden aangehouden, zal in eerste instantie binnen het gebied gezocht moeten worden naar afscherming door middel van niet-geluidgevoelige functies.

Langs de Raaks-zijde verdient afscherming tevens de voorkeur. Mocht dit niet haalbaar zijn, dan kan met de woonbestemming - op de verdiepingen - akkoord worden gegaan, mits hierbij de geluidgevoelige vertrekken zoveel mogelijk aan de geluidluwe gevel worden gesitueerd of anderszins voorzieningen worden getroffen om een aanvaardbaar binnenniveau te bereiken.

Helmbrekersteeg:

Op deze locatie treedt een overscheiding op van de maximale ontheffingswaarden. Eerder is geadviseerd langs de straatzijde te kiezen voor een geluidongevoelige bestemming.

3.4 Milieuzonering en bedrijven

Onder de milieuzonering vallen niet alleen de bedrijven, maar alle functies in een gebied. De hoofdlijn van het gemeentelijk beleid is, dat activiteiten binnen zoneringscategorie 1 en 2 met de woonfunctie zijn te combineren. Activiteiten binnen zoneringscategorie 3 bevinden zich aan de doorgaande routes. Zoneringscategorie 4 is moeilijk verenigbaar met de woonfunctie en is daarom te vinden in concentraties nabij woongebieden, maar niet gemengd met de woonfunctie. Categorie 5 activiteiten zijn bijna uitsluitend bedrijfsactiviteiten, die plaats dienen te vinden op daarvoor aangewezen industrieterreinen. Categorie 5 en de milieuhinderlijke categorie A bedrijven, komen in het plangebied niet voor.

Milieuzonering per deelbuurt

Deelbuurt Witte Herenstraat

voorgestane zonering:

- zone 3:** Nieuwe Gracht, Nassauplein, Nassaustraat, Gedempte Oude Gracht, Raaks, Kinderhuisvest
zone 2: Bakkumstraat, Korte Zijlstraat, Zijlstraat, Vogelkoopsteeg
zone 1: Witte Herenstraat (m.u.v. het gedeelte met bestemming G = zone 2), Magdalenastraat, Magdalenahof, Kraaijenhorst.

Toetsing aanwezige vestigingen:

De volgende vestigingen voldoen niet aan de zonering:

- Danscentrum Griffioen, Zijlstraat 24, categorie 3
- Van Kesteren, Zijlvest 13 categorie 3

Deelbuurt Krocht

voorgestane zonering:

- zone 3:** Nieuwe Gracht, Kruisstraat
zone 2: Nassaustraat, Ursulastraat (oost), Krocht, Zoetestraat, Zijlstraat, Nieuwe Groenmarkt, Barteljorisstraat, Kromme Elleboogsteeg
zone 1: Lange Margarethastraat (m.u.v. nr. 11 zone 2)

Toetsing aanwezige vestigingen

De navolgende vestiging voldoet niet:

- Stalker (Kromme Elleboogsteeg 20)

Deelbuurt Wijngaard

voorgestane zonering:

- zone 3: Nieuwe Gracht, Jansstraat, Smedestraat
zone 2: Grote markt, Noorder Schoolsteeg, Schoutensteeg, Zuider Schoolsteeg, Ridderstraat
zone 1: Korte Wijngaardstraat, Nieuwe Kruisstraat, Pieterstraat, Schapenplein, Lange
Wijngaardstraat, Morinnesteeg, Ceciliasteeg

Toetsing aanwezige vestigingen:

De navolgende vestigingen voldoen niet:

- Biercafé Bruxelles - Lange Wijngaardstraat 16 categorie 2
- Bouwbedrijf Hollandia - Korte Wijngaardstraat 2 categorie 2
- Klein Schiphorst - Ridderstraat 25 categorie 3
- Janskliniek - Ridderstraat 32 categorie 4

Deelgebied Raaks-Doelen

voorgestane zonering:

- zone 4: Zijlvest
zone 3: Wilhelminastraat, Raaks
zone 2: Keizerstraat, Barrevoetestraat, Botermarkt en rest gebied

Toetsing bestaande vestigingen

De navolgende vestigingen voldoen niet:

- Parkeergarage Raaks categorie 4
- L'Auberge Coq d'Or - Zuiderstraat 39 categorie 3
- H. Kroner - Gasthuisstraat 34 categorie 4

Toekomstige situatie

Voor de toekomstige situatie wordt gedacht aan functies als bioscoop, ondergrondse parkeergarage en supermarkt. Voor zover de daaraan verbonden milieucategorie groter is dan de aangeduide zone-indeling zal specifiek moeten worden beoordeeld welke milieuaspecten hierbij in het geding zijn en in hoeverre de beoogde inrichtingen alsnog zonder hinder voor de omliggende woonomgeving kunnen functioneren.

Deelgebied Jacobijnestraat e.o.

voorgestane zonering:

- zone 3: Gedempte Oude Gracht
zone 2: Restgebied tussen Gedempte Oude Gracht, Zijlstraat en Grote Houtstraat

Toetsing bestaande vestigingen

Alle vestigingen voldoen aan de voorgestelde zonering.

Deelgebied Anegang

voorgestane zonering

- zone 3: Gedempte Oude Gracht en Spaarne
zone 2: Restgebied tussen Grote Houtstraat, Oude Groenmarkt en Spaarne

Toetsing bestaande vestigingen

Alle vestigingen voldoen aan de voorgestelde zonering.

NADERE ANALYSE

Met betrekking tot de vestigingen in het gehele gebied die niet voldoen valt nog het volgende op te merken:

- a. Klein Schiphorst:
Eerder uitgevoerd onderzoek heeft aangetoond dat dit bedrijf aan de Ridderstraat acceptabel is.
- b. Janskliniek:
Hiervoor geldt hetzelfde. Wel vindt in het kader van de aanvraag van de Wm-vergunning nader onderzoek plaats naar de aan- en afvoer.
- c. Parkeergarage Raaks:
Deze ligt in het nu op de plankaart als uit te werken centrumbestemming aangewezen gebied. De bedoeling is de parkeergarage in de toekomst ondergronds te brengen.
- d. Kroner:
Nader onderzoek heeft aan het licht gebracht dat het bedrijf acceptabel is mits vergaande akoestische voorzieningen worden getroffen.
- e. De overige bedrijven, welke niet voldoen, zullen via de werkgroep bedrijven nader moeten worden onderzocht op de inpasbaarheid in de omgeving en/of sanering ter plaatse of dat verplaatsing gewenst is.

Op basis van het Haarlemse zoningssysteem is aan de ene kant per deelbuurt een voorstel gedaan voor wat betreft de aan te houden zoning. Aan dit voorstel wordt een algemene ontheffing toegevoegd voor detailhandel en kantoren binnen de Centrum-a bestemming voor bedrijven uit categorie 3 ($\geq 400 \text{ m}^2$ v.v.o. dan wel $\leq 5.000 \text{ m}^2$ b.v.o.).

Verder worden binnen de bestemming maatschappelijke doeleinden, vestigingen tot en met categorie 3 aanvaardbaar geacht.

Omdat op een aantal locaties instellingen en bedrijven passend zijn, terwijl zij niet passen binnen de vastgestelde zoning, heeft het college de bevoegdheid om vrijstelling te verlenen voor de naast hoger gelegen zoningscategorie.

3.5 Te voeren beleid

Uitgangspunt van beleid is dat er juist in de binnenstad ook gewoond moet (kunnen) worden maar dan wel binnen bepaalde milieuhygiënische randvoorwaarden. Zo dient de bodem geschikt te zijn, dan wel te worden gemaakt voor de betreffende bestemming. Om hier meer inzicht in te krijgen wordt het noodzakelijk geacht in de binnenstad een nulmeting uit te voeren, enerzijds ter bepaling van achtergrondgehalten anderzijds ter voorlopige vaststelling van een eventuele saneringsnoodzaak c.q. - urgentie.

Met betrekking tot wegverkeerslawaaï is het beleid er, in overeenstemming met het NMP+, zoveel mogelijk op gericht het percentage gehinderden c.q. woningen in de diverse geluidsklassen niet te laten toenemen ten opzichte van 1986 gemeten over de binnenstad dan wel de stad als geheel (compensatie-gedachten).

Dit kan bereikt worden door creatief samenwerken tussen milieu en ruimtelijke ontwikkeling. Dit is uitgewerkt in een drie stappen plan, met de volgende stappen:

1. Vroegtijdige samenwerking tussen milieu en ruimtelijke ontwikkeling voor het optimaal benutten van de mogelijkheden die de wet biedt.
2. Toepassen van maatregelen aan de bron.
Enkele voorbeelden hiervan zijn:
 - het autoluw maken van de binnenstad;
 - het zoveel mogelijk bundelen van verkeersstromen;
 - waar nieuwbouw van woningen wordt voorgestaan en de geluidbelasting de maximale ontheffingswaarde dicht benadert dan wel overschrijdt, kiezen voor geluidsarm asfalt (z.g.n fluisterasfalt) teneinde aan de wettelijke normen te kunnen voldoen.

Aanvullende maatregelen meer in juridische zin zijn:

- instellen van 30 km-zones;
 - gebouwen een dubbele bestemming geven, Kantoor- en woonbestemming. Zodat de huidige situatie, bijvoorbeeld de verkeersstroom, de bestemming bepaalt.
3. Toepassen van locatie specifieke omstandigheden door zowel milieu en ruimte-kwaliteitseisen zodanig te koppelen dat er toch een nieuwe ontwikkeling mogelijk is. Zo mogelijk compensatie realiseren daar waar normen niet gehaald kunnen worden.

Voor woningen aan straten en pleinen die wél een circulatiefunctie hebben dient een ruim ontheffingsbeleid toegepast te worden, in ieder geval tot $65 + 5 \text{ Db(A)}$. Het is ongewenst dat om reden van geluidshinder binnenstadsstraten zouden moeten verkantoriseren, zou dat al zo lukken, of dat delen braak blijven liggen dan wel verpauperen. Het is ook niet gewenst dat alleen de geluidongevoelige woonruimtes aan de straatkant komen, omdat er dan "dode" gevels, galerieën, o.d. te zien zijn. (Fluister)asfalt overal op die straten toepassen is uit oogpunt van een aantrekkelijk verblijfsklimaat in de binnenstad evenmin gewenst.

De geveltechniek laat het wel toe dat eisen voor het geluidsniveau bij nieuwbouw in de verblijfsruimten gesteld worden (35 Db(A)).

Voor de situaties waar geluidsniveau's boven de $65 + 5 \text{ Db(A)}$ aan de gevel zijn zullen zo mogelijk maatregelen zoals hiervoor onder a en b in die volgorde (zie paragraaf 3.3) getroffen moeten worden. In de incidentele gevallen dat dit niet mogelijk is kunnen maatregelen onder b worden toegepast, of moet gezocht worden naar er op een andere wijze zo goed mogelijk op worden ingespeeld.

MER-beoordelingsplicht

Sinds juli 1999 is het Besluit Milieu-Effectrapportage 1994 gewijzigd. Door deze wijziging bestaat de mogelijkheid dat bepaalde functies die in het uitwerkingsgebied Raaks gewenst zijn (te denken valt aan een (mega-)bioscoop), vallen onder deze MER-beoordelingsplicht. Indien dit daadwerkelijk het geval is, zal hieraan in het uitwerkingsplan nader invulling aan worden gegeven.

3.6 Financiering

Op het gebied van bodemsanering is in het MPSH 1993-1997 rekening gehouden met een structurele bijdrage van f 1.025.000 op jaarbasis. Voor bijvoorbeeld het project de Koningscarré, is afzonderlijk rekening gehouden met de kosten van bodemsanering. Het MPSH projectenboek biedt (stadsdeel centrum-zuid) hiervoor de nodige informatie.

Hoofdstuk 4: Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.1 Planvoorbereiding

Participatie

In een zo vroeg mogelijk stadium, worden vertegenwoordigers van belanghebbenden bij het plan, betrokken in de voorbereiding. Aan de verschillende belangengroepen wordt de mogelijkheid gegeven te participeren. Dit betekent dat niet slechts sprake is van aanwezigheid, maar dat hun vertegenwoordigers ook daadwerkelijk een bijdrage leveren aan de totstandkoming van het plan.

De volgende belangengroepen zijn benaderd met de vraag of zij een participant kunnen en wensen te leveren voor de voorbereiding op het 'stadsvernieuwingsplanoude stad':

- Wijkraad binnenstad en Vijfhoek/Raaks-Doelen;
- Centrum Managementgroep.

De wijkraad binnenstad is vanaf het prille begin vertegenwoordigd. De centrummanagementgroep is indirect participant, middels een vertegenwoordiger in de werkgroep. Daarnaast is de participerende ambtenaar van de afdeling Economische Zaken, tevens actief binnen de Centrum Managementgroep.

Informatie

Intern in de organisatie is de informatie verspreid via de participanten van de verschillende disciplines. De vertegenwoordigers van de genoemde belangengroepen zijn in principe de eerste aangewezenen voor de informatieuitwisseling met de eigen achterban.

Indien gewenst is er de mogelijkheid dat de projectleider en/of vakambtenaar in een bijeenkomst van de betreffende belangengroep een onderwerp komt toelichten.

In informele zin wordt informatie uitgewisseld met andere overheden, die op termijn het stadsvernieuwingsplan (op onderdelen) moeten toetsen. Een voorbeeld hiervan is de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, die dit stadsvernieuwingsplan zal toetsen in het kader van de status 'beschermde stadsgezicht, die voor dit plan geldt.

4.2 Wettelijk vooroverleg

Met een begeleidend schrijven is het ontwerp-stadsvernieuwingsplan aan de hierna te noemen instanties voorgelegd met het verzoek om te reageren. Daarbij is opgemerkt dat, indien niet binnen de genoemde termijn zou worden gereageerd, aangenomen zou worden dat ingestemd wordt met de planvorming.

1. Inspectie West van de Ruimtelijke Ordening
2. Dienst Ruimte en Groen van de provincie Noord-Holland
3. Dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland
4. Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer van de provincie Noord-Holland
5. Eerst aanwezend Ingenieur-Directeur van het ministerie van Defensie
6. De inspecteur van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu in de provincie Noord-Holland
7. N.V. PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland
8. N.V. Nederlandse Gasunie
9. Rijksdienst voor de Monumentenzorg
10. De inspectie van de Volkshuisvesting in de provincie Noord-Holland
11. Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland
12. PTT Telecom b.v.
13. Hoogheemraadschap van Rijnland
14. Contact Milieubescherming Noord-Holland Provinciale Milieufederatie
15. Wijkraad Binnenstad
16. Wijkraad Raaks Doelen
17. KNOV, t.a.v. dhr. Knol,
18. Winkeliersvereniging City Haarlem,
19. City Management Groep, p/a BWE/EZ
20. Kamer van Koophandel

21. Noord-Zuid-Hollandse Vervoer Maatschappij NV
22. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Zeist
23. Energie Noord West E-trans NV, Alkmaar
24. Rijksconsulent Economische Zaken, Haarlem

De Schoonheidscommissie en de Monumentencommissie hebben het plan ter kennisneming ontvangen.

4.3 Inspraak

Ten behoeve van de inspraakprocedure is een inspraakplan opgesteld dat als bijlage bij dit stadsvernieuwingsplan is gevoegd.

4.4 Resultaten wvo en inspraak

4.4.1. Resultaten wvo

De volgende instanties hebben schriftelijk gereageerd op het ontwerp-stadsvernieuwingsplan.

1. De inspectie van de Ruimtelijke Ordening West
2. Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid. Voormalig Dienst Ruimte en Groen van de Provincie van Noord-Holland,
5. Eerstaanwezend Ingenieur-Directeur van het Ministerie van Defensie.
8. N.V. Nederlandse Gasunie
9. Rijksdienst voor de Monumentenzorg
11. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
20. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam
21. Noord-Zuid-Hollandse Vervoer Maatschappij nv
23. Energie Noord West
24. Ministerie van Economische Zaken, Rijksconsulentschap Noord-Holland
- Schoonheidscommissie
- Monumentencommissie

Hieronder volgt een weergave van de reacties (met cursief het gemeentelijk commentaar daarop). Van de niet genoemde instanties is geen reactie ontvangen.

1. De inspectie van de Ruimtelijke Ordening West

Het ontwerp-bestemmingsplan geeft uit een oogpunt van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieuhygiëne geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

2. Ruimte, Wonen en bereikbaarheid van de Provincie Noord-Holland. Voormalig dienst Ruimte en Groen van de Provincie Noord Holland.

- Provinciaal Beleid: Het plan komt in hoofdlijnen overeen met het provinciaal beleid.
- Planbeoordeling: Het beschermd stads- en dorpsgezicht en de kwaliteit van de planologische regelgeving hebben baat bij de ontwikkeling van het Stadsvernieuwingsplan Oude Stad. Het zou de duidelijkheid van het stadsvernieuwingsplan ten goede komen indien de relatie van het aanwijzingsbesluit beschermd stads- en dorpsgezicht met een toelichting en bestemmingsregelingen wordt afgestemd en verduidelijkt. Gedacht kan worden aan een opbouw van de grote lijnen van het beschermd stadsgezicht in de toelichting naar de gedetailleerde bestemmingen in de voorschriften. Op die manier zijn de voorschriften een meer logisch resultaat van de doelstellingen uit de toelichting.

In artikel 5 van de planvoorschriften is in een beschrijving in hoofdlijnen aangegeven welke doelstellingen het plan nastreeft ter uitvoering van de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht. In de specifieke bestemmingen wordt telkenmale verwezen naar deze 'dubbelbestemming' die zich over het gehele plangebied uitstrekt. Waar mogelijk is de relatie tussen het aanwijzingsbesluit en dit stadsvernieuwingsplan

verduidelijkt.

- Op dit moment komt eenzelfde aspect verschillende malen voor in de toelichting. Daarbij zijn bijvoorbeeld de uitspraken met betrekking tot het aspect fietsvoorzieningen ook nog met elkaar in tegenspraak. Ik verzoek u om de toelichting nog eens na te kijken op dit soort punten teneinde tegenstrijdigheden tegen te gaan en de leesbaarheid te vergroten.

De toelichting is op dit punt nagezien en aangepast, gezien de opzet van de toelichting is het echter (bijna) onvermijdelijk dat er herhalingen en "dubbels" optreden.

- In artikel 4, lid 3 wordt de inspecteur Volksgezondheid en milieuhygiëne aangewezen als adviseur. Deze heeft haar wettelijke adviestaak sinds enkele jaren neergelegd en wenst ook nu niet meer als adviseur op te treden (zie de brochure inspectiewijzer Stadsvernieuwingsplannen van het Ministerie van VROM).

De tekst van dit voorschrift is hierop aangepast.

- In artikel 9, lid 5, sub c2 wordt gesproken van het koppelen van een bouwvergunning aan een verklaring van geen bezwaar van GS. Dit is gebaseerd op artikel 16 van de WRO. Dit artikel heeft tot doel om bovengemeentelijke belangen te beschermen. Aangezien er van dergelijke belangen geen sprake lijkt te zijn is deze koppeling onjuist. Artikel 9 zou zodanig geredigeerd kunnen worden dat er een vrijstellingsbevoegdheid wordt opgenomen die wordt gebonden aan een verklaring van geen bezwaar van GS.

Artikel 9 (oud) bevatte een globale, nader uit te werken, bestemming welke is komen te vervallen.

- In artikel 71, lid 4 is een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Gelet op artikel 14 van WRO kan een aanlegvergunningstelsel slechts dan worden toegepast indien dit noodzakelijk is:
 - * om te voorkomen dat een terrein minder geschikt wordt voor de verwerkelijking van de daaraan bij het plan gegeven bestemming;
 - * of ter handhaving en ter bescherming van een verwerkelijkte bestemming.De noodzaak van het stelsel is niet aangetoond. De bepalingen in artikel 5, lid 1 bieden naar mijn mening voldoende basis om de gronden met de bestemming 'tuin' de vereiste bescherming te geven.

De druk op het parkeren in de binnenstad neemt snel toe. Daarbij worden vooral mogelijkheden aangewend om op eigen terrein parkeergelegenheid te realiseren. Het aanlegvergunningstelsel is met name bedoeld om te voorkomen dat waardevolle binnenstadstuinen voorzien worden van verhardingen ten behoeve van (bijvoorbeeld) het parkeren van auto's. De bepalingen in artikel 5 van de voorschriften bieden vooral de mogelijkheid om achteraf op te treden. De noodzaak voor het opnemen van een aanlegvergunningstelsel is in het desbetreffende artikel verklaard.

- Bijlage met kleinere reacties van de provincie Noord-Holland
 - * Plankaart en kaart met ruimtelijke maatregelen zouden volgens de legenda een schaal hebben van 1:1500. De werkelijke schaal bedraagt 1:2900. Dit moet aangepast worden.
 - * In de voorschriften artikel 1, lid 2 is de peildatum onvolledig geformuleerd. Het is nu niet duidelijk welke tervisielegging bepalend is.
 - * In artikel 9, lid 1 is de codering UW gebruikt. Dit moet UC zijn.
 - * In artikel 9, lid 3 wordt gesproken van 'nadere regels'. De WRO kent dit begrip niet. Vermoedelijk wordt hier 'nadere eisen bedoeld'.
 - * In artikel 10, lid 1 wordt gesproken van de bestemming 'kantoordoeleinden en woondoeleinden (KW)'. Deze bestemming komt niet voor op de plankaart.

- * * In de toelichting paragraaf 2.3.9 is niet afgestemd op de feitelijke indeling van de voorschriften. Het komt de duidelijkheid ten goede als u een en ander op elkaar afstemt.
- * * Blz. 20 Monumentenbeleid: In het kader van het Monumentenselectieproject zijn ook de jongere monumenten (rijksmonumenten) meegeteld. Dit in tegenstelling tot water in de tekst op blz. 20 staat.
- * * Blz. 21 Bomenbeheer: de percentages koppen niet, 20 moet waarschijnlijk 2 zijn.
- * * Blz. 30 e.v.: De betekenissen van de symbolen gebruikt bij beeldkwaliteitsplan zijn onduidelijk.

Deze opmerkingen zijn in het plan verwerkt, voor de duidelijkheid en verklaring van de gebruikte symbolen is de ruimtelijke waarderingskaart van het beschermd stadsgezicht toegevoegd. (art6, beeldkwaliteitsbeschrijving per straat).

5. Eerstaanwezend Ingenieur-Directeur van het ministerie van Defensie

In het kader van het overleg ex. art. 10 BRO - toegezonden voorontwerp bestemmingsplan "Oude Stad", geeft de eerstaanwezend Ingenieur Directeur geen aanleiding tot het maken van op- en/of aanmerkingen.

8. N.V. Nederlandse Gasunie

In het kader van het overleg ex. art. 10 BRO deelt de Gasunie mede dat 'er bij het ontwerp geen belangen van onze maatschappij zijn betrokken'.

9. Rijksdienst voor de Monumentenzorg

De toelichting bevat een beeldkwaliteitsbeschrijving per straat en in de voorschriften zijn per bouwblok ruimtelijke randvoorwaarden opgenomen. Dit dient als toetsingsinstrument bij het bouwen binnen het beschermd stadsgezicht. De ingrediënten voor een goede toetsing zijn aanwezig, de juridische verankering aan het bestemmingsplan behoeft echter verbetering 'om ervan verzekerd te zijn dat het belang van een zorgvuldige aansluiting op de historisch ruimtelijke kenmerken van de stad expliciet deel zal blijven uitmaken van het ruimtelijke beleid binnen de gemeente'.

Er is in het overleg met de gemeente overeen gekomen dat de beeldkwaliteitsbeschrijving per straat als toetsingskader *formeel juridisch* deel zal moeten uitmaken van het stadsvernieuwingsplan. Net zoals bij de plankaart en de voorschriften ware dit te regelen in artikel 1 in de begripsomschrijvingen. Verder ligt een verwijzing naar deze kwaliteitsparagraaf in artikel 5 "Beschermd stadsgezicht Haarlem" voor de hand.

- Presentatie en vormgeving.
De kwaliteitsbeschrijvingen per straat zullen in de toekomst een veelvuldig geraadpleegd onderdeel van het plan zijn. Dit plan onderdeel wordt later vaak gebruikt door ontwerpers als toetsingskader en verdient daarom een beter herkenbare plek en meer zelfstandige plaats in de opzet van het stadsvernieuwingsplan.
- Een korte inleiding op het gebruik als toetsingskader kan daaraan bijdragen met een beter leesbare verklaring van de gehanteerde waardering per straat. Toevoeging van visuele informatie kan de inspirerende en stimulerende werking van deze kwaliteitsparagraaf belangrijk vergroten. Om het inzicht in de samenhang van de waardering van het totale stratenpatroon te vergroten ware eveneens de Historisch Ruimtelijke Waarderingskaart, behorende bij de aanwijzing tot stadsgezicht, voor dit plangebied toe te voegen.
- Tijdens het overleg is geconstateerd dat de tekst van de beeldkwaliteitsbeschrijving per straat feitelijke onjuistheden bevat zoals de parcellering van de Anegang.

De beeldkwaliteitsbeschrijving, voorzien van een inleiding over het gebruik en toetsingskader ervan, maakt thans deel uit van de planvoorschriften. Bovendien is de tekst gecontroleerd op onvolkomenheden.

- Voorschriften en nadere opmerkingen.
artikel 1

- * De beeldkwaliteitsbeschrijving per straat ware nader te bepalen als onderdeel van het plan. Voor de begripsbepaling 39 over beschermd stadsgezicht verzoek ik u de formulering op bladzijde 51 van de toelichting te hanteren.
artikel 9
- * Bij de huidige planontwikkeling voor de Raaks wordt uitgegaan van een advies rol van de RDMZ. Deze verzoekt dit in de uitwerkingsregels te formaliseren. De stedenbouwkundige randvoorwaarden in dit artikel zijn voor een toetsing op de inpassing in het stadsgezicht namelijk te globaal. In geval van anticipatie ware aan het vijfde lid onder c.2 toe te voegen "gehoord RDMZ".
Bouwblokbestemming: artikel 1 t/m 62
- * In al deze bestemmingen wordt verwezen naar de bouwvoorschriften in artikel 7. Voor een expliciete toetsing op de kwaliteit van de inpassing in de stad ware in deze artikelen tevens te verwijzen naar artikel 5, Beschermd stadsgezicht Haarlem.
Artikel 71
- * In dit artikel wordt bepaald dat de gemeentelijke monumentencommissie wordt ingeschakeld bij aanlegvergunning in de bestemming Tuin "overeenkomstig de gemaakte werkafspraken". Het verzoek is hier openheid over te hanteren en criteria te geven.
Artikel 72
- * Hierin ontbreekt in het tweede lid het toetsingscriterium "mits geen onevenredig afbreuk wordt gedaan aan het beschermde stadsgezicht".
- * Een overzichtelijke leeswijzer voor het stadsvernieuwingsplan oude stad zal de toegankelijkheid van het plan vergroten.
- * De RMDZ zou graag nader geïnformeerd worden over de wijze waarop de gemeentelijke Monumentencommissie en de Schoonheidscommissie betrokken worden bij de toetsing van bouwplannen op de in het beschermde stadsgezicht. In de toelichting van het plan ware daarover nadere informatie te verschaffen, zodat ook voor ontwerpers en opdrachtgevers in het planontwikkelingsproces gemarkeerd wordt wat het concreet betekent om te bouwen binnen de oude stad.

Deze opmerkingen zijn aanleiding geweest om het plan op verschillende plaatsen conform aan te passen.

11. Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland

Voor al het aspect verkeer en vervoer heeft de aandacht van Rijkswaterstaat. De beschrijving van het verkeer- en vervoersaspect heeft in het plan niet systematisch plaatsgevonden. In het plan ontbreken overzichtskaartjes van:

- 1. Het openbaarvervoersysteem na het autoluw maken van een groter deel van de stad;
- 2. De verkeerscirculatie in een ruim gebied rondom het plangebied na realisering van de uitbreiding van het autoluwe gebied;
- 3. De verkeerscirculatie binnen het plangebied, zoals die na de uitbreiding van het autoluwe binnenstadsgebied gaat plaatsvinden.

Bedoelde overzichtskaartjes zijn niet opgenomen. Enerzijds, omdat het niet gebruikelijk is om in een bestemmingsplan de rijrichting binnen de bestemming 'verkeersdoeleinden' te regelen. Immers het wijzigen van verkeersmaatregelen zou in dergelijke gevallen een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk maken. Anderzijds, omdat het streven naar uitbreiding van een autoluwe binnenstad een continue proces is. Nu opnemen van overzichtskaartjes zou niet meer zijn dan een moment-opname, die al snel in planperiode achterhaald zou zijn.

- Par. 2.1.5. Detailhandel en ambulante handel.

In deze paragraaf wordt aangegeven op welke wijze de bezoekers naar de binnenstad komen. voor de gebruikers van het openbaar vervoer is aangegeven, dat deze voor de helft op het Verwulft uitstappen en voor een kwart op het Houtplein. In deze beschrijving mist de halte Kruisstraat/Krocht, waar vier openbaarvervoerslijnen een halte hebben. Deze halte verwerkt het resterende kwart van de bezoekers, die per openbaar vervoer komen.

De plantoelichting is conform aangevuld.

- Par. 2.2.7

Verkeer en ontsluiting: Voetgangers.

In deze paragraaf wordt aangegeven, dat er voor gehandicapten voorzieningen moeten worden getroffen. Er wordt niet aangegeven aan welke voorzieningen wordt gedacht. Deze voorzieningen kunnen van betekenis zijn bij het maken van keuzen voor de binnenstad. Uitbreiding van het autoluwe gebied heeft voor gehandicapten tot gevolg, dat zij een grotere afstand tot hun doel moeten gaan afleggen. Tevens zal het groter worden van loopafstanden een aantal gebruikers van de gehandicaptenvoorzieningen doen toenemen. De grotere afstanden gaan voor een toenemend aantal mensen een fysiek probleem vormen om hun doel te bereiken. De voorzieningen worden daardoor steeds belangrijker.

Het toenemende belang van het aanbrengen van voorzieningen ten behoeve van invaliden wordt onderkend en is om die reden in de toelichting aangegeven. Het bestemmingsplan is evenwel niet het instrument om (dwingend) voor te schrijven welke voorzieningen op welke plaats aangebracht moeten worden. Met name waar het voorzieningen betreft in de bestemming 'verkeersdoeleinden' zal het plan dergelijke voorzieningen toelaten.

- Openbaarvervoerverbindingen

In dit onderdeel van de paragraaf wordt gesteld, dat de openbaarvervoersverbinding op korte termijn binnen het plangebied geen grote wijzigingen zullen ondergaan.

In dit plan zijn de vier lijnen, die via de Kruisstraat, Smedestraat, Klokhuisplein, Damstraat naar het Spaarne gaan niet aan een beschouwing onderworpen. Op bladzijde 28 onder het kopje Kruisweg e.o. wordt aangegeven, dat de Damstraat als doorgang naar het Spaarne voor autoverkeer en de bus wordt afgesloten. Dit betekent, dat deze vier lijnen, die hun halte hebben op de Kruisstraat t.h.v. de Krocht in ieder geval niet ongewijzigd kunnen blijven.

- In dit verband zou ook aandacht moeten worden besteed aan het aspect verkeersveiligheid van de bus in een voetgangersgebied. dit is van belang, omdat een bus door zijn afmeting weinig manoeuvreerruimte heeft.
- In de tekst wordt gesproken van 'minder invaliden', dit moet zijn 'minder validen' zijn.
- In dit plan mist een beschrijving van de verkeerskundige en de milieuhygiënische aspecten van de verschuiving van de verkeersstromen als gevolg van het autoluw maken en de wijzigingen in de verkeerscirculatie in het plangebied. In dit verband kan worden volstaan met het gestelde onder het kopje Tangenten, dat als voorwaarde voor een autoluwe binnenstad het gereed zijn en het efficiënt functioneren van de tangentenstructuur geldt. met name het efficiënt functioneren van de tangentenstructuur moet vast staan. Is dit niet het geval dan kan dat een negatieve invloed hebben op de bereikbaarheid en het functioneren van het plangebied.

De afsluiting van de Damstraat ter uitbreiding van het autoluwe gebied van de binnenstad is een verkeerskundige maatregel, die geen regeling vindt in een bestemmingsplan. Dit geldt eveneens voor andere niet-planologische maatregelen, waaronder maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid en wijzigingen in de routes van het openbaar vervoer. Waar in de toelichting genoemd, wordt dit als achtergrondinformatie bij het bestemmingsplan gegeven.

Overigens is vooralsnog bij de afsluiting van de Damstraat voorzien in het handhaven van de bus door die straat. Ten tijde van de vaststelling van dit plan zal de besluitvorming over uitbreiding van het autoluwe gebied, voorzover van belang van het plangebied, afgerond zijn.

De toelichting is, waar nodig, dienovereenkomstig aangepast.

20. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam en omgeving

- Flexibiliteit

In het bestemmingsplan wordt gestreefd naar flexibiliteit waarmee ruimte en stimulans kan worden gegeven aan de voor een centrumgebied noodzakelijke dynamiek. Dit streven naar dynamiek zou volgens de Kamer van Koophandel in verdere uitwerking van het plan beter tot uitdrukking moeten komen teneinde het economisch functioneren van het centrum voldoende te kunnen waarborgen gedurende de looptijd van het plan en daarna. Zo is de Kamer geen voorstander van het opnemen in de voorschriften van de gedetailleerde functionele en ruimtelijke beschrijvingen per bouwblok. De flexibiliteit van het bestemmingsplan wordt hiermee onnodig beperkt.

Het stadsvernieuwingsplan kenmerkt zich door de veel voorkomende bestemmingen met gecombineerde functiemogelijkheden. Daarmee is naar ons oordeel maximaal invulling gegeven aan de gewenste flexibiliteit, waarmee de dynamiek van het centrumgebied mogelijk blijft. In de bloksgewijze bestemmingsbepalingen zijn ten aanzien van de mogelijke functies geen beperkingen aangebracht. Uitsluitend ten aanzien van de horecafunctie is, ter voortzetting van het ingezette beleid, een nadere regeling opgenomen.

- Prioriteit en economische functies

Stimulering van de woonfunctie is een van de uitgangspunten in het plan. De Kamer kan dit vanuit het oogpunt van sociale veiligheid, levendigheid en het tekort aan woningen in Haarlem begrijpen. Het centrum is echter ook bij uitstek een gebied waar bepaalde economische functies ruimte moeten krijgen. Mede gelet op de ambities van Haarlem om als centrumstad voor de regio te fungeren op een groot aantal terreinen, zouden andere functies dan wonen in het plan volgens ons meer of tenminste even veel prioriteit moeten krijgen.

Om een grotere flexibiliteit en een hogere prioriteit voor economische functies in het plangebied te realiseren stelt de Kamer de volgende concrete aanpassingen voor:

- Horeca

De Kamer ondersteunt het gebruik van de volumeregeling voor de horecabedrijvigheid per bouwblok, vanwege de gecreëerde ruimte voor dynamiek. Toch vinden wij de vestigingsmogelijkheden voor horecabedrijven buiten het zogenaamde concentratiegebied te beperkt. In het voorliggende plan is een uitbreiding van het huidige oppervlak aan horecavoorzieningen buiten het concentratiegebied immers op geen enkele manier toegestaan.

Een dergelijk beleidslijn vinden wij te star voor het centrum van een stad als Haarlem. Wij pleiten in dit kader voor het consequent toepassen van de volumeregeling per bouwblok (of groter gebied), en niet per pand of straat, zoals in een groot aantal voorschriften het geval is. Daarnaast verzoeken wij u om voor bepaalde gebieden een uitbreiding van het huidige horecavolume per bouwblok toe te staan, bijvoorbeeld met 10%, al is het alleen maar om een uitbreiding van bestaande bedrijven te kunnen realiseren.

Het beleid voor de vestiging van horecabedrijven is een vervolg op het beleid, zoals dat is ingezet met de leefmilieuverordening. Bovendien hebben horecaondernemers bij de voorbereidingen voor dit plan zelf aangegeven dat de functie in het plangebied voldoende aanwezig is. Er is nadrukkelijk een keuze gemaakt om uitbreiding van de horecafunctie, rekening houdende met de uitgangspunten van het Structuurplan voor de Binnenstad, uitsluitend mogelijk te maken in de kern van het uitgaansgebied rond de Grote Markt. De volumeregeling van horecabedrijven per bouwblok is maximaal toegepast. Daarbij is het huidige horecavolume geïnventariseerd en verruimd opgenomen als maximum voor de desbetreffende straatwand. Slechts in een enkele straat is hiervan afgeweken in verband met het grote aantal horecavestigingen.

- Centrumvoorzieningen

De verplichting tot een woonfunctie op de verdieping van de panden met de bestemming Cb vinden wij zeer onlogisch in gebieden waar de horecafunctie sterk vertegenwoordigd is. In dit kader wijzen wij de bestemming Cb af in de Smedestraat, Lange Veerstraat en Kleine Houtstraat.

Wij geven hier de voorkeur aan toepassing van de bestemming Ca, zodat wel de mogelijkheid maar niet de verplichting aanwezig is voor een woonfunctie op de verdiepingen. Overigens signaleren wij een afwijking tussen de planbeschrijving en de kaart voor wat betreft de bestemming in de Smedestraat tussen Lange Wijngaardstraat en Grote Markt. De Kamer ondersteunt het opnemen van de bestemming 'wonen' als enige eindbestemming op de verdiepingen in de bestemming Ca niet. Naar onze mening zou een andere functie dan wonen altijd mogelijk moeten zijn op de verdiepingen in dit economische kerngebied. Wij pleiten in dit kader voor een bredere eindbestemming of voor een andere maatregel, waarbij de woonfunctie op de verdiepingen wordt gestimuleerd, maar niet onomkeerbaar wordt vastgelegd (op termijn).

Verder vragen wij ons (met uitzondering van de woonfunctie) af, waarom de toegestane functies op de begane grond in de bestemmingen Ca en Cb van elkaar afwijken. Ten behoeve van de duidelijkheid en flexibiliteit pleiten wij voor een overeenkomstige invulling, conform de meest ruime bestemming (Ca), met uitzondering van de woonfunctie. De mogelijkheid voor een woonfunctie vinden wij wel logisch in de bestemming Cb, maar niet in de bestemming Ca, hetgeen overeenkomt met het huidige voorstel.

Met het onderscheid tussen de bestemmingen Centrumvoorzieningen a en b is in de eerste plaats bedoeld het verschil aan te geven tussen het kernwinkelgebied en overige centrumvoorzieningen. Wij menen dat daarin het verschil tussen de functionele mogelijkheden (ook) op de begane grond in die bestemmingen op juiste wijze tot uitdrukking is gebracht. De gewenste eindbestemming 'wonen' op de verdiepingen in de bestemming Ca vloeit voort uit het gemeentelijke beleid om het wonen boven winkels te stimuleren. In het structuurplan voor de binnenstad is daarvoor de basis gelegd voor te ontwikkelen bestemmingsplannen.

- Ambachtelijke en industriële bedrijvigheid

In de bestemmingsbepalingen missen wij de opname van bedrijfsfuncties in de ambachtelijk, industriële en (groot)handelsfeer. Dergelijke bedrijfsactiviteiten, behorend bij het functioneren van een stadscentrum (bijvoorbeeld repro-inrichting, reparatiebedrijf en handel), moeten naar onze mening in ieder geval in de bestemming Gemengde Doeleinden mogelijk worden gemaakt. Overigens lijkt ons ook de opname van de woonfunctie in de bestemming G logisch.

Deze opmerking is aanleiding geweest om de voorschriften voor de bestemming 'Gemengde doeleinden' aan te passen.

- Verkeer

Op pagina 56 wordt gesteld, dat een autoluwe inrichting van het gehele gebied (30 KM gebieden) uitgangspunt is, met uitzondering van enkele genoemde wegen. Wij zijn van mening, dat in ieder geval ook de Nieuwe Gracht van een dergelijke inrichting uitgezonderd moet blijven.

Verder vindt de Kamer, dat een groter aantal straten in de binnenstad voor collectief vervoer of voor ander specifieke doelgroepen toegankelijk zou moeten zijn.

Voor onze reactie wordt korthedshalve verwezen naar het commentaar op de reactie onder 11. van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland.

- Beeldkwaliteit

Het is onduidelijk welke status de zeer uitgebreide beeldkwaliteitsbeschrijving in het bestemmingsplan heeft.

Dit is in het plan verduidelijkt.

- Voorschriften

De Kamer adviseert om de toegestane functie in de bestemming UC uit te breiden met de dienstverlening, horeca en recreatie ter vergroting van de flexibiliteit bij de invulling van het Raaksgebied. voor onze visie op het op het Raaksgebied verwijst de Kamer verder naar onze inspraakreactie in het kader van het project zelf.

Verder is de Kamer voorstander van een bredere bestemmingsmogelijkheid dan alleen wonen in de

opgenomen wijzigingsbevoegdheid in de bestemming Maatschappelijke doeleinden. In artikel 39 wordt gesteld, dat terrassen op de Botermarkt in principe positief gewaardeerd worden. Wij verzoeken u in het aanbevolen terrassenplan voldoende rekening te houden met de locatie van de markt.

De toegestane functies binnen de bestemming UC zijn conform aangevuld.

De suggestie om ook andere functies dan 'wonen' op te nemen in de wijzigingsbevoegdheid in de bestemming Maatschappelijke doeleinden hebben wij niet overgenomen in verband met het beleid om het wonen in de binnenstad te bevorderen.

De terrassennota staat los van dit stadsvernieuwingsplan. Eventuele opmerkingen daarover zullen in dat kader aan de orde gesteld dienen te worden.

- * Bij het plan is geen milieuzoneringslijst aangetroffen.

Deze lijst is toegevoegd.

- Opmerkingen over voorschriften:

Artikel 7

Geldt artikel 7 ook voor artikel 68 (Maatschappelijke doeleinden)

Artikel 9

Wordt er met het aantal toegestane m² winkelvloeroppervlak het netto oppervlak bedoeld, dit omdat in het PvE Raaks een groter aantal m² genoemd wordt.

Artikel 12

- * Het toegestane oppervlak voor horeca in bouwblok 105.3 is volgens ons niet conform de huidige situatie. Is er bijvoorbeeld rekening gehouden met het café aan de Kinderhuisvest?

Artikel 16

- * Is het danscentrum in de Zijlstraat toegestaan in de bestemming G en -indien nodig- moet de bestemming daarop worden aangepast. Tevens is dit artikel een duidelijk voorbeeld van een naar de mening van de kamer te starre toepassing van de horecavolumeregeling, namelijk per pand (Zijlstraat 18) in plaats van per bouwblok.

Artikel 18

- * Op de kaart staat bestemming K voor de panden aan de Nieuwe Gracht, terwijl in de voorschriften bestemming KW wordt gebruikt.

Artikel 20

- * De Kamer vindt het toestaan van een niet-woonfunctie in de Lange Margarethastraat, ook indien dit een actief bedrijfsmatig karakter heeft, tot in zekere mate acceptabel. Een dergelijke beleidslijn komt de gewenste multifunctionaliteit in de binnenstad ten goede. Wij pleiten voor een aanpassing van lid 1 onder B op dit aspect.

Artikel 23

- * De kamer vraagt zich af, of het cateringbedrijf aan de Zijlstraat volgens de begripsomschrijving in artikel 1 in de bestemming horeca past.

Artikel 49

- * De Kamer gaat er van uit dat de bevoorradingsactiviteiten behoeve van de winkels in de Grote Houtstraat, door de in lid 1 onder B opgenomen beleidslijn voor de Koningstraat in de toekomst niet beperkt of onmogelijk gemaakt wordt.

- * Artikel 59

De Kamer vindt dat na vertrek van de bank aan de Gedempte Oude Gracht op de verdieping ook een andere functie dan wonen toegestaan moet zijn.

Onvolkomenheden in de voorschriften en op de plankaart zijn naar aanleiding van deze opmerkingen aangepast en waar nodig zijn verduidelijkingen aangebracht in de plantoelichting.

21. Noord-Zuid-Hollandse vervoer maatschappij NV

In beginsel zijn er geen op of aanmerkingen op het plan. Wel maken wij u graag attent op het volgende:
Op pagina 25 wordt melding gemaakt van een norm voor haltevoorzieningen binnen een straal van 300 meter. Deze norm lijkt ons niet goed verenigbaar met het voornemen om buslijnen te versnellen door het opheffen van haltes zoals in het vervoerplan Haarlem is gesteld.

De plantoelichting is op dit punt aangepast.

23. Energie Noord West

Het plan geeft het ENW geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Het ENW maakt melding van een 50 kV-kabel van de vennootschap betrokken ter hoogte van de bouwlocatie van de ING-bank, tussen de Wilhelminastraat en de Leidsevaart (Bebouwingskaart bouwblok 110-108). Aan de kabel worden voorzieningen getroffen.

24. Ministerie van Economische Zaken

- Het plan is een gevolg van de aanwijzing van de binnenstad als beschermd stadsgezicht. Behoud is dan ook een van de belangrijke uitgangspunten. Om in te kunnen spelen op de toekomstige ontwikkelingen is flexibiliteit echter ook noodzakelijk. Het plan komt daaraan niet voldoende tegemoet, met name bij de gewenste eindbestemming is dit het geval, maar ook op het bouwbloksgewijze bestemmen. Voor wat betreft de winkelstraten is het stimuleren van wonen boven winkels voorstelbaar maar het vastleggen van de woonfunctie indien er eenmaal wordt gewoond lijkt voor de bedrijfsfunctie op de begane grond niet altijd gewenst. Juist omdat ook wordt geconstateerd dat uitbreidingsmogelijkheden beperkt zijn, zou het voor het kernwinkelgebied (de bestemming Ca) aanbeveling verdienen om daar de ontplooiingsmogelijkheden ook in die zin niet te beperken. Omzetten van wonen naar detailhandel zou derhalve in dat gebied mogelijk moeten blijven.
- In het plan wordt de horecafunctie met de woonfunctie gemengd, dit kan de nodige problemen opleveren. Potentiële conflictsituaties moeten worden vermeden. Uit dien hoofde lijkt een terughoudend beleid ten aanzien van de woonfunctie in horecaconcentratiegebieden buiten het 'harde' horecagebied, bijvoorbeeld de Lange Veerstraat gewenst.
- Via een volumeregeling wordt per bouwblok het aantal m² horeca gefixeerd. Naar mijn mening behoeft het niet bezwaarlijk te zijn een vrijstellingsbevoegdheid op te nemen die een geringe uitbreiding mogelijk maakt.
- Toelichting, pagina 24. Het beleid ten aanzien van de koffieshops geldt volgens het Ministerie van EZ voor alle vormen van horeca.
- Er ontbreekt een lijst van bedrijven die thans in het plangebied gevestigd zijn. Het is dan ook niet mogelijk na te gaan of elk bedrijf wel conform de huidige bedrijfsactiviteit is bestemd. Het Ministerie gaat er dan ook vanuit dat geen bedrijven/bedrijfsactiviteiten zijn wegbestemd.

Voor ons commentaar op deze reactie zij korthedshalve grotendeels verwezen naar ons commentaar onder naar 20 van de Kamer van Koophandel.

Aanvullend wordt opgemerkt dat het geenszins de bedoeling is om bewust bestaande functies weg te bestemmen. Een inventarisering en de grote mate van flexibiliteit in de mogelijke functies maken dat risico bijzonder klein.

Schoonheidscommissie

In de commissie is gesproken over hoe het plan benaderd moet worden. Het gaat de commissie om de visie die het plan naar voren wordt gebracht. Er wordt overleg gevoerd tussen een vertegenwoordiger van BMA, de stedenbouwkundige en de vertegenwoordiger van de Rijksdienst.

De commissie is van mening dat het resultaat van dit overleg van belang zal zijn voor het advies van de commissie en met name in eerste instantie van de Monumentencommissie, omdat primair het bestemmingsplan een regeling inhoudt die de doelstelling van het Beschermd Stadsgezicht moet afdekken. De vraag is of dit bestemmingsplan dat in voldoende mate doet. Het overleg zal een bijdrage leveren aan de beantwoording van die vraag.

Monumentencommissie

De commissie vreest dat het stadsvernieuwingsplan in de praktijk zal bewijzen onvoldoende bijdragen te kunnen leveren aan het behoud van de in de Haarlemse binnenstad aanwezige historische waarden omdat:

- in de plantoelichting beeldkwaliteitsbeschrijvingen worden gegeven die weinig consistent zijn en waarin onvoldoende rekening wordt gehouden met de differentiatie in waarden waardoor objectieve en zorgvuldig geredigeerde beschrijvingen met een rechtstreekse werking naar de bepalingen van het plan ontbreken;
- in het plan ook vaak geen rekening wordt gehouden met het historisch bebouwingsbeeld in bij de aanwijzing onderscheiden gebieden, dat de beschrijvingen onjuistheden en leemten bevatten bijvoorbeeld ten aanzien van de Anegang (verstoring parcellering) en de Botermarkt en Oude Groenmarkt (groen/bomen) en dat per straat een willekeurig aantal aspecten aan de orde komt (materiaalgebruik gebouwen en openbare ruimten, horizontale en verticale opbouw van gevelwanden, bebouwings- en gevelstructuur);
- als het de bedoeling is de beeldkwaliteitsbeschrijving als instrument te gebruiken, deze dus te weinig systematisch zijn opgebouwd;
- dat het plan onvoldoende voorziet in de handhaving van de fijschaligheid van de stad, waarbij naast de hoogte en de diepte, de breedte van panden van groot belang is, omdat dit niet afdoende kan worden geregeld door het stellen van nadere eisen;
- daarmee hetzelfde geldt ten aanzien van de mogelijkheid in grote van het plangebied terreinen op de begane grond geheel met bijgebouwen te bebouwen;
- het plan verdere aantasting van de oorspronkelijke en zelfs huidige parcellering mogelijk maakt, ook op plaatsen waar daarvoor geen enkele noodzaak meer aanwezig lijkt of dit zelfs zeer ongewenst zou zijn;
- de dakhelling van de gebouwen is geregeld door voorschrijving van een kap waarvan de helling tussen de 5 en 70 graden gedraagt, hetgeen in bepaalde delen van het plangebied nuancering behoeft.

De beeldkwaliteitsbeschrijving maakt thans deel uit van de voorschriften. Aan deze beschrijving is voorts een 'leeswijzer' toegevoegd. Waar nodig is de beeldkwaliteitsbeschrijving aangepast en verduidelijkt.

- Tenslotte merkt de commissie op dat ten aanzien van het Raaksgebied het plan als uitwerkingsplan is ingericht. Daartoe zijn bepalingen opgenomen aan de hand waarvan uw college het plan verder kan detailleren. Deze uitwerkingsbepalingen zijn dermate ruim gesteld, dat de consequenties ervan zich moeilijk laten beoordelen. Wij zijn ook hier voorstander van een verfijning van de planvoorschriften en vragen ons overigens af of de commissie niet bij de uitwerking zou moeten worden betrokken (vergelijkbaar aan het bepaalde in artikel 71 ten aanzien van aanlegvergunningen).

De uitwerkingsbepalingen zijn inmiddels verder gedetailleerd aan de hand van de ontwikkeling van de herontwikkelingsplannen voor het RAAKSgebied. Het wordt, gezien de planning voor de herontwikkelingsplannen, niet uitgesloten dat de voorschriften nadere detaillering zullen vinden bij de vaststelling van het stadsvernieuwingsplan.

Resultaten inspraak

Hieronder volgt een weergave van de ontvangen inspraakreacties (met cursief het gemeentelijk commentaar daarop).

1. Dhr. M.A. Foudraine, Vliek 5, 2036 CL Haarlem

De heer Foudraine maakt bezwaar tegen delen van het stadsvernieuwingsplan oude stad, te weten:

- Voorontwerp-stadsvernieuwingsplan
Blz. 56 bestemmingen: Doorhalen de bestemming Cb. Uitsluitend wonen op de verdiepingen vermindert de waarde van het pand in verband met de gebruiksmogelijkheden ervan.

In het verlengde en ter uitvoering van het beleid om wonen boven winkels - met name in het centrum van

de stad - te bevorderen is de desbetreffende bepaling in het stadsvernieuwingsplan opgenomen. Dit uitgangspunt wordt gehandhaafd.

- Voorschriften deel uitmaken van het plan
Blz. 5: artikel 1.1.29 en artikel 1.1.30. De begrippen geringe maaltijden bij café-bedrijven en maaltijden bij restaurant-bedrijven nog te definiëren.
Blz. 10: De indeling horecavoorzieningen in hinderlijke en niet of minder hinderlijk is niet aanvaardbaar. Zo'n indeling kan niet op grond van bedrijvigheid worden gemaakt. Een café-bedrijf is niet per definitie een hinderlijke horecavoorziening.
Blz. 63: artikel 32.1.A.2 Niet correct. Horeca Smedestraat 21 heeft vloeroppervlak van 450 m².
Blz. 113: horeca op de begane grond van de Schaghelstraat 28 tot een maximum vloeroppervlakte van 125 m².

Bedoelde begrippen behoeven niet nader gedefinieerd, aangezien bij cafébedrijven de nadruk zal liggen op het verstrekken van alcoholhoudende dranken en bij restaurants op (grotere) maaltijden. Ook bij een nadere afbakening van begrippen zal de grens tussen beide soorten bedrijven niet met een schaarpte te knippen zijn.

De indeling van horecabedrijven naar hinderlijk en niet of minder hinderlijk is dezelfde als die in de bestaande leefmilieuverordening is gehanteerd. Dit heeft tot nu toe goed gefunctioneerd en nimmer tot misverstanden aanleiding gegeven.

Voorzover de in de voorschriften vermelde vloeroppervlakten niet correct zijn, heeft aanpassing daarvan plaatsgevonden. Bovendien zal ten tijde van de vaststelling van dit plan een geactualiseerde opname van deze gegevens als bijlage aan het plan worden toegevoegd.

2. De heer R. van Zutphen, Berkenrodesteeg 2, 2011 DA, Haarlem

- Blz. 4: De overlast die de horeca levert is vastgelegd in een klachtenpatroon. Dit betreft alleen de geregistreerde overlast. Het is niet duidelijk waar de overlast gemeld moet worden, daarom vallen veel klachten hier buiten.
- Algemeen: Er bestaat in Haarlem geen oost west as. De enige doorgangen zijn voor voetgangers. Gezien het stratenpatroon zal deze as er ook nooit komen. De toegangsweg Spaarnwoudestraat Anegang is alleen voor voetgangers toegestaan en is geen belangrijke toegangsweg, gezien het winkelbestand aldaar (blz.7). Er bestaan wel toegangswegen tot de stad.
- Algemeen: In het groenstructuurplan dient de openbare groen ruimte multifunctioneel, maar vooral ook veilig en schoon gehouden te worden ook voor kinderen (hieronder vallen vnl. de drugsspuiten en glasscherven die zij nog regelmatig vinden).
- Algemeen: Er wordt in het voorontwerp en in het VCP 2000 gesproken in begrippen van bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad. Voor het leefbaar houden voor de binnenstad voor gezinnen dienen deze de woningen met de auto te kunnen bereiken en niet alleen tussen 6:00 en 11:00 uur. Het zijn namelijk geen bedrijven.
- Blz. 8 Nieuwbouw zoveel mogelijk voorzien van dakpannen zink e.d. Laatste Alinea blz.8. Zoals ook de Appelaar?
- Blz. 9 Laatste regel. De anti-parkeerpalen in de binnenstad zijn met het huidige parkeerbeleid en handhaving (intensiviteit) geheel overbodig, ze kunnen verdwijnen.
- Blz. 10 e.v. Voor het hanteren van cijfers dienen deze natuurlijk wel van toepassing en correct te zijn.
- Algemeen: Het aantal veilige fietsenstallingsplaatsen is veel te beperkt. Er dienen op meerdere plaatsen in de stad 'gratis' fietsenstallingen geplaatst te worden.
- Algemeen: Wat is een publieksaantrekkend kantoor.
- Blz. 22, 2.2.4 In het centrum van de stad is geen plaats meer voor scholen maar wel voor een rechtbank, dat is vreemd.

- Algemeen: Men roemt de te bouwen (ondergrondse) parkeergarages als de oplossing van de

parkeerproblemen en de korte parkeertijd parkeerplaatsen. Is het aantal nieuw te bouwen parkeerplaatsen groter dan het aantal dat verdwijnt? De bereikbaarheid van de binnenstad door de geplande voorzieningen zal afnemen. Gezien de in Haarlem gehanteerde parkeerprijzen zal het parkeren in de wijken rond het centrum een probleem blijven en niet zoals in het plan staat verdwijnen.

- De manier waarop de aantrekkelijkheid van het Raaksgebied dient te verbeteren door het aantrekken van iets grootschaliger winkelbedrijven is te zwak onderbouwd.
- De bus door voetgangersgebied laten rijden is in strijd met de verkeersveiligheid.
- Blz. 25 In het VCP dienen onder de uitgangspunten ook ritprijs en ritfrequentie opgenomen te worden. Daarnaast dient voor de bewoners van de binnenstad en hun vervoermiddelen een regeling getroffen te worden met betrekking tot autoluw beleid.
- Blz. 26 Er is nog geen ringweg aan de oost zijde van Haarlem of wordt hiermee de A9 bedoeld.
- Blz. 26 Bij het principe van de autoluwe binnenstad hoort ook de bereikbaarheid voor haar bewoners. Ondertunneling van de zuidtangent en de noordtangent is een veel te kostbare optie die eerst financieel onderbouwd moet worden.
- Blz. 27 Hoe dient de verkeersafwikkeling in noordelijke richting te geschieden i.p.v. het Spaarne? Er worden naar verwachting dan meer kilometers gemaakt door het verkeer-eenrichting-beleid.
- Blz. 28 Kruisstraat en Damstraat worden de resterende autoroute naar de binnenstad. Hierdoor zal de kwaliteit van de voetpaden van deze straten naar het station sterk afnemen i.p.v. toenemen.
- Blz. 29 Een hoogteverschil van 5 cm tussen het voetgangers en fietsgebied zal de veiligheid eerder verkleinen dan vergroten. Het is juist de hoogte om niet opgemerkt te worden, waardoor valpartijen ontstaan.
- Blz. 31 In de beeldkwaliteitsbeschrijving mist de Berkenrodesteeg geheel alsof deze niet van belang is, of door de Appelaar al onzichtbaar geworden is, terwijl de Botermarkt, waarvan slechts één gevel meedoet volledig beschreven wordt.
De gehele beeldkwaliteitsbeschrijving is subjectief en hoort daardoor niet in een bestemmingsplan thuis, tenzij vooraf de te gebruiken termen goed gedefinieerd zijn. Het met name noemen van panden en winkels die zouden moeten verdwijnen hoort zeker niet in een bestemmingsplan thuis.
- Blz. 33 De Sociëteit Trou Moet Blycke bevindt zich niet tussen Verwulft en Grote Markt. Fietsen rekken mogen het beeld misschien verstoren maar horen er wel bij.
- Blz. 48 Verdringing van de woonfunctie op economisch goede locaties ligt niet voor de hand en hoeft dus niet beschermd te worden. Extra bescherming is dus wel nodig.
- Blz. 50 2.3.7 De verkeersfunctie is niet aangegeven op de kaart, evenals bij de Appelaar, waar het ook alleen beschreven is. Verkeersroutes en fietsroutes dienen in het plan en op de kaart opgenomen te worden. Groenmarkt dient hier Oude Groenmarkt te zijn.
- 2.3.8 Parkeerfuncties dienen beter onderbouwd te worden, en parkeergarages en fietsparkeergarages onder de grond behoren wel degelijk tot het bestemmingsplan en dienen dus op de kaart aangegeven te worden.
- De architectonische accenten als van het Randstadkantoor aan de Raaks wordt niet door een ieder gewaardeerd en moet daarom ook niet aanprezente worden.
- Hoofdstuk III, blz. 58 volgens deze omschrijving dient overlast die reeds bestaat niet aangepakt te worden, want het valt niet onder de wet 'vernieuwing'.
- Hoofdstuk IV, blz. 11 Goothoogte +4m voor kap is te beperkt en dient anders omschreven te worden. De heer van Zutphen heeft moeite met de opgestelde voorschriften.
Maximale hoogte van erfafscheidingen op 1 en 2 meter vastleggen is in verband met inbraakpreventie niet acceptabel, zolang de criminaliteit niet beperkt wordt.
- Blz. 43 Bij bouwplannen wordt gelet op bezonning, privacy en vrije ruimte op de openbare weg, dit geldt ook voor gebouwen die juist naast het plangebied staan, zoals de Appelaar in de Berkenrodesteeg.
- Blz. 107 Bouwblok 112.3 Door de verkeerde kadastrale ondergrond is het geheel niet te herkennen.

Algemeen dien ik op te merken dat de gebruikte plattegronden van matige kwaliteit zijn, zoals ook de scheiding hoofd- en bijbebouwing vrij willekeurig is aangebracht. Dit kan bij handhaving van het plan problemen geven.

- Blz. 125 Art. 66 is bij Ca ook wonen op de BG toegestaan?
- Algemeen: Door als eindbestemming steeds wonen aan te houden, dwingt het plan sterk naar deze richting en vereist daardoor veel flexibiliteit.
- Art. 68 Horen hier woningen voor gebouwd te worden?
- Art. 69.2 De P is vergeten
- Art. 72.1 Door het hanteren van een percentage ontstaat er een rechtsongelijkheid, bij gebouwen van 20m is 2m vrijheid terwijl bij gebouwen van 5m slecht 0,5m vrijheid wordt gegeven. Een dakopbouw voor technische voorzieningen is bij de huidige stand van techniek niet noodzakelijk, door bijvoorbeeld hydraulische liften. Technische ruimten kunnen daardoor inpandig geplaatst worden. Maximale afmeting is beter dan een percentage.
- Algemeen: Plankaarten, juiste kadastrale gegevens toepassen. De scheiding hoofd/bijgebouwen juist aangeven en bij de categorie de geluidbelastingen aangeven.

Overlast van en klachten over horeca behoren behandeld te worden in het kader van de Algemeen plaatselijke verordening (APV). Dit is geen onderwerp dat regeling behoort te vinden in een planologische maatregel als het stadsvernieuwingsplan.

Met oost-west-as wordt niet in alle gevallen een verkeersverbinding bedoeld. In dit geval gaat het om een planologische structuur.

De toevoeging 'zo veel mogelijk' laat ruimte om van een algemeen streven af te wijken. Overigens laten daken met een geringe helling of platte afdekking zich prima met zink bedekken.

In de bouwregelgeving zijn bepalingen opgenomen met betrekking tot het plaatsen van fietsenstallingen ten behoeve van nieuwbouwobjecten. Voor openbare fietsstallingsgelegenheden is veelal ruimte binnen de bestemming verkeersdoeleinden.

Een publieksaantrekkelijk kantoor is een kantoor met een dienstverlenende functie, een kantoor dat door de aard van de bedrijvigheid publiek zal aantrekken.

Bij het maken van een bestemmingsplan of stadsvernieuwingsplan dient altijd een afweging gemaakt te worden tussen verschillende 'ruimtevragers' indien de ruimte beperkt is. In die afweging kan het zijn dat een van origine specifieke centrumfunctie eerder een plaats houdt in het centrum van de stad dan een andere functie.

Het plan biedt op enkele plaatsen de mogelijkheid van gebouwde (ondergrondse) parkeervoorzieningen. Deze dienen veelal ter vervanging en/of uitbreiding van het bestaande aantal parkeerplaatsen.

Met 'ringweg' is bedoeld, zoals ook in de toelichting staat een ringweg rond de binnenstad

Op de plankaart is een aanduiding opgenomen voor gebouwde parkeervoorzieningen. Daar waar die aanwezig is, is die aanduiding op de kaart aangebracht. Voor de nog te realiseren (ondergrondse) parkeergarage in het RAAKSgebied is de omvang ervan beschreven. Bij de uitwerking van de bestemming UC zal de exacte ligging worden bepaald en in het uitwerkingsplan worden opgenomen.

In het kader van de geluidsoverlast is in de toelichting aangegeven welke situaties de Wet geluidhinder onderscheidt. In die wet is precies aangegeven wanneer sprake is van een bestaande, dan wel van een nieuwe situatie.

Het is de bedoeling dat de beeldkwaliteitsbeschrijving niet alleen een beschrijving van de bestaande situatie is, maar ook aanbevelingen en handvatten voor verbetering geeft.

Niet nader is gemotiveerd waarom en in welke situatie een kaphoogte van 4 meter te beperkt is. Bovendien kan door toepassing van de in de voorschriften opgenomen algemene vrijstelling indien nodig een afwijking van maximaal 10% worden toegestaan. Met betrekking tot de hoogte van erfafscheidingen zij vermeld dat dit de voortzetting betreft van in alle bestemmingsplannen neergelegde afmetingen. Gebleken is dat deze bepalingen in de praktijk bij het toetsen van aanvragen om bouwvergunningen geen problemen opleveren.

Bepalingen die bij de toepassing van vrijstellingen worden gehanteerd, zoals "bezonning, privacy en vrije

ruimte op de openbare weg", komen in de meeste bestemmings- en stadsvernieuwingsplannen voor, zodat aansluiting bij de plangrens veelal is gewaarborgd.

De "grootschalige" winkels zijn bedoeld om ruimte te geven aan formules die op dit moment (nog) geen plek in de binnenstad kunnen vinden. Daarbij wordt op deze manier ook bewerkstelligd dat het gewenste winkelcircuit bereikt wordt.

De kaart van het stadsvernieuwingsplan is niet getekend op de kadastrale ondergrond, maar op de Grootschalige Basiskaart Haarlem; een topografische ondergrond.

In de Ca-bestemming is wonen op de beganegrond niet toegestaan. het betreft hier de bestemming van panden die primair tot het kernwinkelgebied worden gerekend.

Het is een bewuste keuze geweest om de gewenste eindbestemming 'wonen' op te nemen om daarmee inhoud te geven aan het vaste beleid om wonen boven winkels te stimuleren.

Ten dienste van de bestemming Maatschappelijke doeleinden moet het naar ons oordeel mogelijk zijn om een 'dienst'-woning te hebben.

De aanduiding 'P' duidt op de plankaart op een gebouwde parkeervoorziening. Niettemin dient op deze plek in de voorschriften wel een aanduiding opgenomen te worden.

Het hanteren van een percentage in de algemene vrijstellingen worden wanverhoudingen in de bebouwing voorkomen. Voorts zij opgemerkt dat bij iedere toepassing van een vrijstellingsbevoegdheid beoordeeld wordt in hoeverre die noodzakelijk is. Het is dus geen automatisme dat de maximum ruimte van de vrijstelling wordt toegepast.

Aan de laatste opmerking is tegemoet gekomen door aanpassing van de bebouwingskaarten van de bouwblokken.

De overige opmerkingen (veelal van verkeerstechnische aard) betreffen onderwerpen die niet in een stadsvernieuwingsplan regeling kunnen vinden. Het betreft hier andere beleidsterreinen waarvoor specifieke wetten en/of verordeningen van kracht zijn.

Voorzover in de plantoelichting aan dergelijke maatregelen wordt gerefereerd, zij opgemerkt dat dit een toelichting betreft op de ruimtelijke maatregelen die in het stadsvernieuwingsplan zijn neergelegd.

3. De heer Th. de Haan, Taverna Imperial, Korte Veerstraat 3, 2011 CL Haarlem

Reactie naar aanleiding van artikel 'Meer wonen in de horeca' in het Haarlems Dagblad, 22 mei 1997.

Voorgesteld wordt een stadsgesprek tot stand te brengen waarin de standpunten van alle betrokkenen en belanghebbenden (ondernemers en bewoners) naar voren gebracht kunnen worden. Daarnaast zou onderzoek gedaan kunnen worden waarin de wensen, behoeften en ideeën van alle partijen geïnventariseerd worden. Via dit traject kan aan de stad, in samenspraak met haar inwoners, ondernemers en de gemeentelijke beleidsmakers, op democratische wijze vorm gegeven worden. De betrokkenheid van de burger zal zich versterken als hij in de gelegenheid gesteld wordt zich uit te spreken over de stad. Een uitkomst die tot een win-win situatie voor alle partijen leidt zal slechts op basis van wederzijds respect tot stand gebracht worden.

Dit stadsvernieuwingsplan is voorbereid en tot stand gebracht door een gemeentelijke werkgroep, waarin geparticipeerd werd door vertegenwoordigers van bewoners (wijkraad) en ondernemers (Kamer van Koophandel, centrum managementgroep). Behalve de gebruikelijke inspraak door ter inzage legging, is in een middag- en avondsessie gelegenheid geboden om over het plan van gedachten te wisselen. Daarbij is aan de hand van enkele stellingen gediscussieerd door een forum, bestaande uit vertegenwoordigers van ondernemers (Kamer van Koophandel, horeca Haarlem), bewoners (wijkraad Binnenstad), welzijnswerk centrum Zuid, Vereniging Haerlem en architectuur. Daarbij werd gelegenheid geboden om met dat forum in discussie te gaan. Op verzoek van Horeca Haarlem is het plan in een van hun vergaderingen toegelicht en is daarover van gedachten gewisseld met een ambtelijke vertegenwoordiging. Wij zijn dan ook van mening dat aan dit plan op democratische wijze vorm is gegeven.

4. Hr. P. Beemsterboer, Achterlangs 2, 2019 AB Haarlem

- Het pand Achterlangs 2 heeft geen verdieping en heeft de bestemming Centrumvoorziening A. In het pand wordt op de begane grond gewoond. De vraag is of de panden die nu op de begane grond woonbestemming hebben een gedwongen wijziging moeten ondergaan. Wanneer mensen gedwongen op een verdieping moeten gaan wonen wordt daartegen geprotesteerd.
- Pand staat op grens met het Raaksgebied. Reactie aan projectbureau Raaks is van 8 april 1997.

De bestemming Ca betreft panden die deel uitmaken van het kernwinkelgebied, waarin de woonfunctie op de begane grond niet voorkomt. Een stadsvernieuwingsplan of bestemmingsplan dwingt nimmer tot wijziging. Ook in dit geval niet, op grond van dit stadsvernieuwingsplan kan de bestaande situatie gehandhaafd worden.

5. Hr. IJ. v.d. Molen, Verspronckweg 89, 2023 BC Haarlem van Antiquariaat IJsbrand van der Molen, Koningstraat 7, 2011 TB Haarlem

- Hr. v.d. Molen wil pleiten voor een bestemmingswijziging voor de kop van de Koningstraat: gedeelte tussen Grote Markt en de Paarlaarsteeg. Voorstel is dit hele stuk de Ca bestemming te geven en hier niet-hinderlijke horeca toe te staan waardoor de winkelfunctie en de levendigheid van de Koningstraat kan verbeteren.

Motivering:

- De allure van de winkelstraat van oudsher terug te geven. Nu is de straat rommelig en heeft weinig karakter.
- De Koningstraat is een aanloopstraat naar de Grote Markt.
- Nu zijn er op de verdiepingen al andere bestemmingen: nr. 15 - kantoor, nr. 11 - magazijn, nr. 7 - winkel.
- Overlast van een Ca bestemming is hier beperkt: er wordt nauwelijks gewoond. Tijdens viering Haarlem 750 jaar was er een aantal dagen het terras van de poffertjeskraam aan de stadhuiszijde. Dit gaf een gezellig en levendig beeld.
- Door ingrijpende veranderingen zoals de bouw van het Koningscarré en autovrij maken kan horeca-volumeregeling flexibeler worden gehanteerd.
- Morfologie van noordzijde van de straat wordt gedomineerd door massieve zijgevel van het stadhuis. Kijkend in noordelijke richting is fraai gedeelte van het stadhuis te zien.
- Maken van autoluw en specifieke regeling voor trouwstoeten verdragen elkaar slecht.
- Karakterisering van huidige autoluwe gedeelte van de Koningstraat is **Autoluwe parkeerplaats**. De auto van B&W staat regelmatig geparkeerd, evenals de bode-auto, trouwstoeten, auto's van vergaderende raadsleden, bezoekers (m.n. tal van autoriteiten), marktkooplui. Daarbij staan er veel (schuine) verkeersborden en paaltjes.
- Zorgdragen dat in het autoluwe / autovrije gebied van de binnenstad straten ontstaan waar toch geparkeerd kan worden.

De wens om de Koningstraat weer tot een winkelstraat van allure te maken past volledig binnen de filosofie van de bestemming Centrumvoorzieningen b (Cb). Ook de karakterisering van de aanloopstraat rechtvaardigt de Cb bestemming in plaats van de Ca bestemming, die bedoeld is voor kernwinkelstraten.

6. Van Oostrum architecten b.v., Bijdorplan 159, 2015 CJ Haarlem

Namens de Stichting Wouterus van Oirschot, wordt gevraagd om bij eventuele aanpassing van het stadsvernieuwingsplan met de eventuele herindeling van het terrein achter het Hofje van Oirschot rekening te houden.

Qua bebouwingsmogelijkheid is er geen strijdigheid tussen het stadsvernieuwingsplan en de wens van de stichting. Dit geldt echter wel voor de bestemming. De stichting stelt een bedrijfsbestemming voor op de begane grond. Wij zijn evenwel van mening dat, gezien de karakteristiek van de Lange Margarethastraat, de toegekende woonbestemming op zijn plaats is.

7. Geelkerken & Linskens, Rapenburg 36, 2311 EX Leiden

Namens cliënt Auto Brinkmann maakt Geelkerken bezwaar tegen:

- In het voorontwerp is niet verzekerd dat binnen 80 meter van het LPG-vulpunt van Auto Brinkmann geen kantoorgebouw bestemd voor meer dan 50 personen zal kunnen worden gesticht dan wel andere bijzonder objecten categorie II in de zin van de integrale LPG-nota.
- De bouwlocatie van het ING-kantoor behoort niet tot enig bouwblok als bedoeld in hoofdstuk IV van het plan, maar ook niet tot een nader uit te werken gebied als bedoeld in hoofdstuk III. Dit is in strijd met de kennelijke opzet van het stadsvernieuwingsplan, dat grond bestemd voor bebouwing ofwel staat opgenomen in bouwblokken ofwel een UC-bestemming heeft. Consequentie is nu dat bijvoorbeeld het naastgelegen bouwblok 110.8 bebouwingsgrenzen heeft, die niet aansluiten aan de ING-locatie.
- Een relevant gedeelte van het openbaar vaarwater van de Leidsevaart wordt "wegbestemd" ten behoeve van kantoordeleirinden.
- *Naar aanleiding van deze opmerking is op de plankaart de zone van 80 meter als bedoeld in de Integrale Nota LPG dd. 21 maart 1984 van het Ministerie van VROM opgenomen. Voorts is in de voorschriften bepaald dat bebouwing binnen die zone moet voldoen aan de richtlijnen in genoemde nota.*
- *De bouwblokkaart is op dit punt aangepast.*
- *Deze constatering is op zich juist. De waterbeheerder heeft daartegen evenwel geen bedenkingen ingebracht.*

8. Stedelijk Gymnasium, Prinsenhof 3, 2011 TR Haarlem

- Ondanks eerder verzoek aan en overeenstemming in projectgroep Koningscarré is de bestemming Maatschappelijke bestemmingen voor de panden Jacobijnestraat 22 en 20 niet opgenomen. Genoemde panden zouden in overleg met Grondbedrijf, de afd. onderwijs en het bestuur van de Openbare Stichting Zelfstandige Gymnasia is afgesproken dat genoemde panden door het bestuur zullen worden overgenomen en ingericht zullen worden als school, mits de bestaande gebruikers uit de kunstsector het gebouw verlaten hebben.
Op de begane grond komen een studiezaal of kleedkamer voor een gymnastieklokaal, alsmede -aan de voorzijde - een aantal winkels (Cb).
Op de verdiepingen komen natuurwetenschappelijke lokalen en werkruimtes voor kleinere groepen en individuele docenten, of een gymnastieklokaal. De discussie hierover met hr. S.v.d. Veldt, afd. Monumentenzorg is nog niet afgerond.
- Verzoek tot bestemmingswijziging Jacobijnestraat 20 en 22 in Ms.

Aan deze opmerking is tegemoetgekomen.

Hoofdstuk 5: Economische uitvoerbaarheid

5.1 Grondexploitatie

Voor de postzegel-bestemmingsplannen die reeds in ontwerp c.q. procedure waren tijdens de voorbereiding van het Stadsvernieuwingsplan "Oude Stad" (Koningscarré en Rooie Gravin) en die in dit stadsvernieuwingsplan "Oude Stad" worden opgenomen kan geconcludeerd worden dat de financiële uitvoerbaarheid is verzekerd mede dankzij de bijdragen uit het fonds stadsvernieuwing. Dit geldt eveneens voor de voorgenomen realisering van het wonen boven winkels.

Voor projecten die nog niet of gedeeltelijk in voorbereiding zijn (Toneelschuur, Raaksgebied, verbeteren kwaliteit van de openbare ruimte in de binnenstad) zal financiële dekking het uitgangspunt zijn voordat tot realisering van de voorgenomen bestemming wordt overgegaan.

Uit dien hoofde kan gesteld worden dat de financiële uitvoerbaarheid van het plan verzekerd is dan wel zal worden.

5.2 Uitvoeringsschema

In het plangebied is een aantal locaties opgenomen, waarvan verwerkelijking in de naaste toekomst van belang wordt geacht. Het gaat om grotere projecten als het RAAKSgebied, het Carré aan de Koningstraat en het Hofje van de 21e eeuw aan het Spaarne, maar ook om kleinere incidentele plannen (van gemeente en/of particulieren) die de woningvoorraad vergroten. De uitvoering van het stimuleringsbeleid voor 'wonen boven winkels' is daar een voorbeeld van.

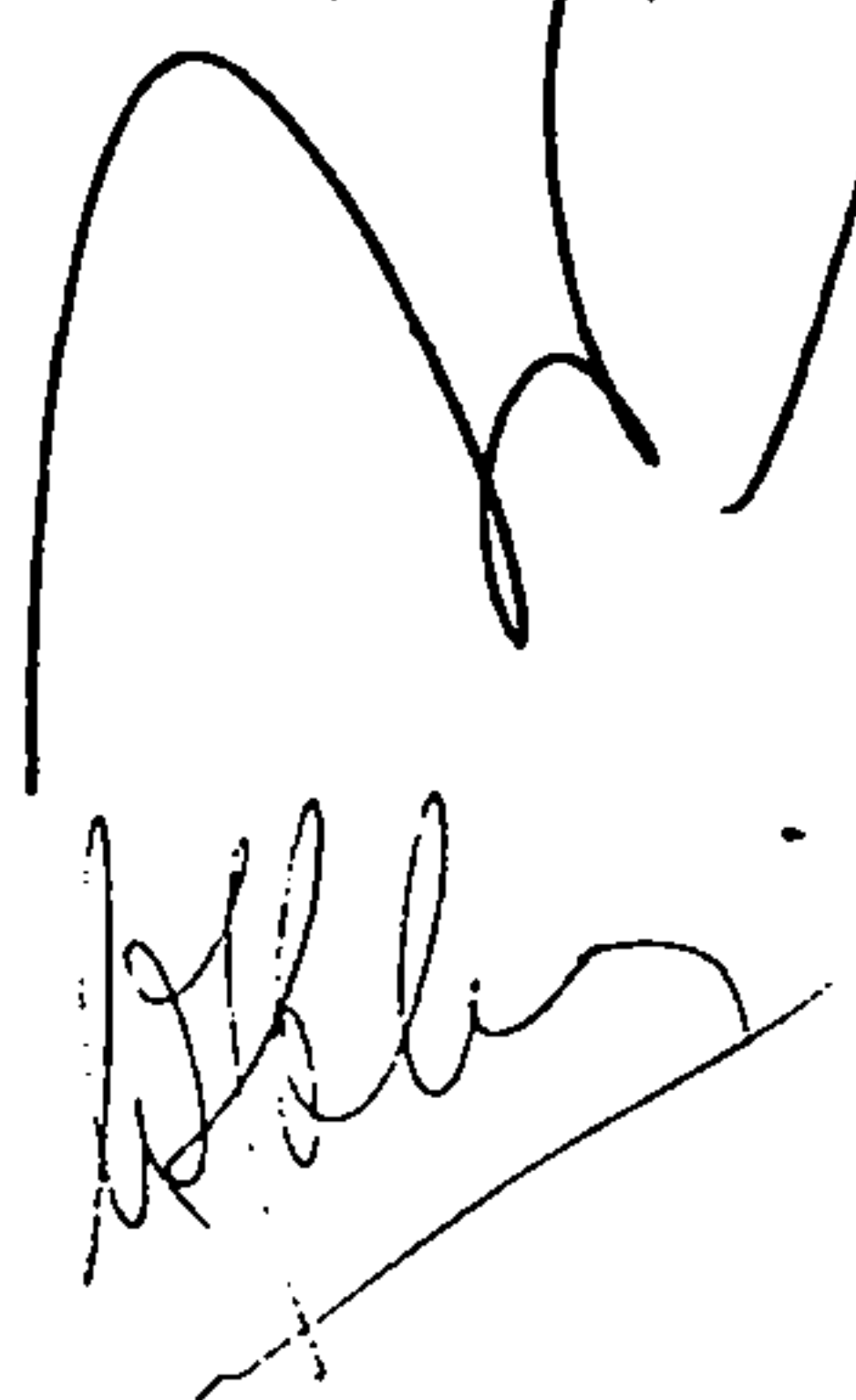
Daarnaast zullen ook planmatig verbeteringen aan de woonomgeving blijven worden uitgevoerd. Deze liggen voornamelijk in het vlak van herprofileringen. Ook ligt het in de bedoeling om het autoluwe gebied van de binnenstad uit te breiden, hetgeen de verblijfswaarde verder ten goede zal komen.

Behoort bij besluit van de
raad van de gemeente Haarlem

van 13 december 2000, nr. 322

de Voorzitter,

de Secretaris,

The block contains two handwritten signatures. The top signature is for the Chairman (Voorzitter) and the bottom signature is for the Secretary (Secretaris). Both are written in dark ink.