

Bestemmingsplan Papentorenvest

toelichting

vastgesteld d.d.

goedgekeurd d.d.

**Gemeente Haarlem
Hoofdafdeling Stadszaken**

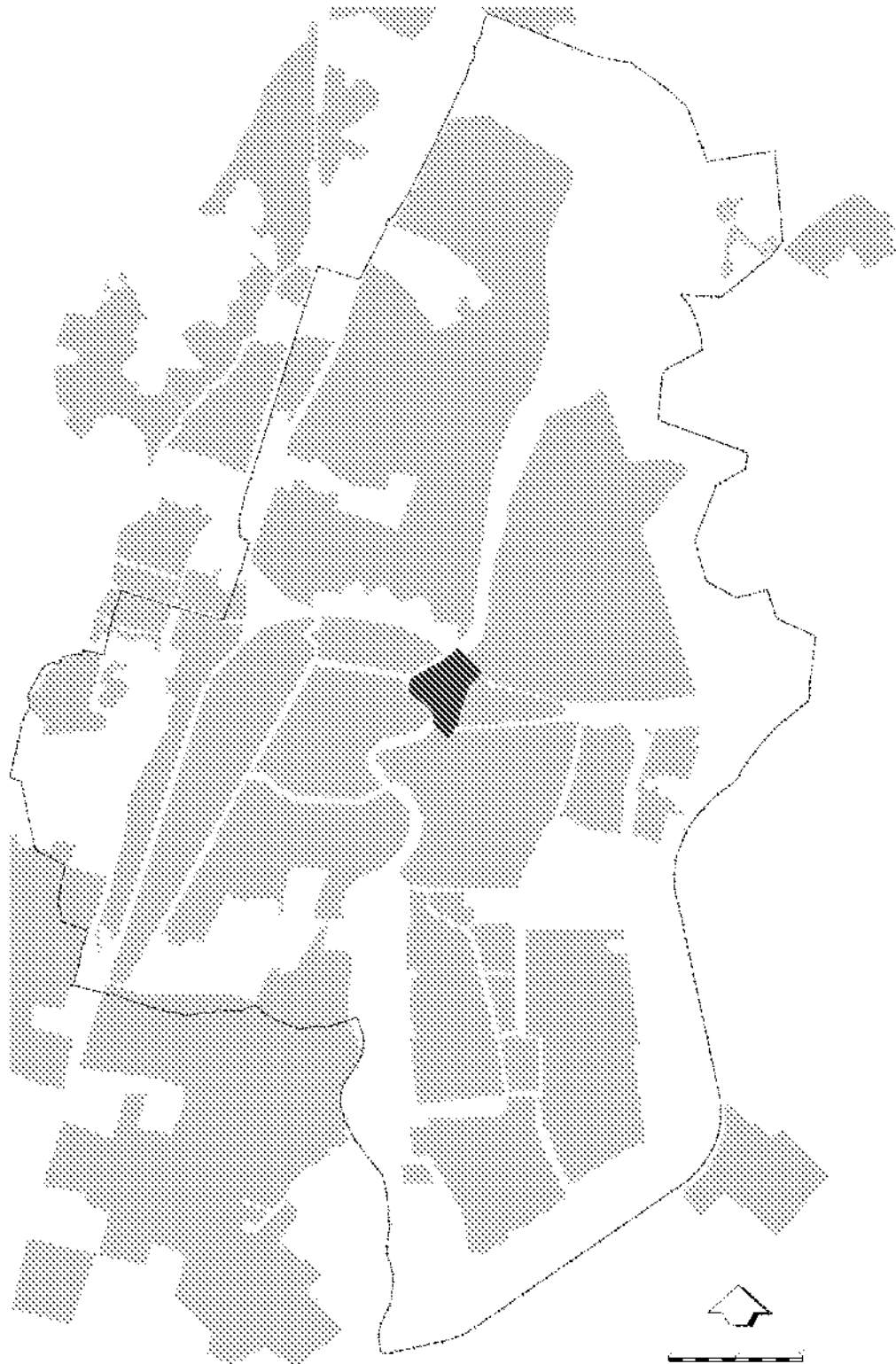
INHOUDSOPGAVE

	blz.
1 INLEIDING	4
1.1 BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED	4
1.2 AANLEIDING TOT ACTUALISERING VAN HET BESTEMMINGSPLAN.....	4
1.3 DOEL EN PLANVORM.....	5
1.4 GELDENDE BESTEMMINGSPLANNEN EN ANDERE RUIMTELIJKE REGELINGEN.....	5
1.5 PLANPROCES.....	6
1.6 OPZET VAN DE TOELICHTING; LEESWIJZER	7
2 BESCHRIJVING VAN PLANGEBIED	9
2.1 KORTE HISTORISCHE SCHETS	9
2.2 BESCHRIJVING HUIDIGE RUIMTELIJK-FUNCTIONELE STRUCTUUR.....	13
2.3 BESCHERMD STADSGEZICHT, MONUMENTEN EN BEELDBEPALENDE ELEMENTEN	14
2.4 WONEN EN BEVOLKING.....	18
2.5 BEDRIJVEN, VOORZIENINGEN EN INSTELLINGEN	19
2.6 VERKEER, OPENBARE RUIMTE EN WATER	19
2.7 MILIEU EN NATUUR.....	22
2.8 ARCHEOLOGIE	27
3 BELEIDSUITGANGSPUNTEN	29
3.1 TOEKOMSTVISIE EN ONTWIKKELINGSPROGRAMMA HAARLEM (OPH).....	29
3.2 MASTERPLAN SPOORZONE OOST (2002).....	29
3.3 MASTERPLAN SPOORZONE (2004)	30
3.4 STRUCTUURPLAN HAARLEM 2020 (2005).....	31
3.5 HAARLEMS VERKEERS- EN VERVOERPLAN (2003).....	31
3.6 INTEGRAAL WATERPLAN HAARLEM (2004)	32
3.7 SPAARNEPLAN (2000).....	33
3.8 NOTA MILIEUZONERING (2002).....	34
3.9 SAMENVATTING BELEIDSUITGANGSPUNTEN	35
4 RUIMTELIJK-FUNCTIONELE UITGANGSPUNTEN PLANGEBIED	36
4.1 SCHEEPMAKERSKWARTIER	36
4.2 DAMASTSTRAAT	37
4.3 KOEPEL.....	38
4.4 SCHEEPMAKERSDIJK E.O. / GLASBLAZERSVELD.....	40
4.5 PAPENTORENVEST / GEDEMPTE OOSTERSINGELGRACHT / OOSTVEST	40
5 PLANBESCHRIJVING	44
5.1 JURIDISCHE PLANOPZET	44
5.2 HOOPDOPZET PLANKAART	51
6 OVERLEG EN UITVOERBAARHEID.....	53
6.1 RESULTATEN PARTICIPATIE	53
6.2 RESULTATEN INSPRAAK.....	53
6.3 RESULTATEN OVERLEG EX ART 10 BESLUIT OP DE RUIMTELIJKE ORDENING.....	54

6.4	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	55
6.5	HANDHAVING	55

BIJLAGEN

- 1 Rijksmonumenten en redengevende omschrijving orde 1 en 2 panden
- 2 Wateradvies Hoogheemraadschap van Rijnland
- 3 Bodem- en akoestisch onderzoek
- 4 Globaal rapport verspreiding beschermde en bedreigde soorten
- 5 Rijks- en provinciaal beleidskader
- 6 Inspraakplan
- 7 Inspraakreacties en verwerking inspraakreacties
- 8 Deelnemers wettelijk vooroverleg
- 9 Reacties ex art. 10 Bro en verwerking reacties
- 10 Ingekomen zienswijzen
- 11 Luchtkwaliteit bestemmingsplan Papentorenvest n.a.v. nieuwe wetgeving
- 12 Vaststelling hogere waarden i.v.m. Wet Geluidhinder



LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED

1 INLEIDING

1.1 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied van bestemmingsplan Papentorenvest ligt ten oosten van de binnenstad van Haarlem en beslaat een oppervlakte van circa 13 ha. Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door het Spaarne, aan de noordzijde door de Oude Weg, aan de oostzijde door de Gedempte Oostersingel Gracht en aan de zuidzijde door de Korallensteeg (zie afbeelding blz.3).

1.2 Aanleiding tot actualisering van het bestemmingsplan

In algemene zin streeft de gemeente Haarlem ernaar te beschikken over actuele bestemmingsplannen. Om dit te bereiken heeft het college van burgemeester en wethouders het “meerjarenplan bestemmingsplannen” vastgesteld. Conform dit meerjarenplan is in 2003 gestart met het opstellen van bestemmingsplan Papentorenvest, welk plan nu aan vaststelling toe is.

Een groot deel van het plangebied van bestemmingsplan Papentorenvest valt onder het Haarlemse beschermd stadsgezicht. Op 5 december 1990 hebben de gezamenlijke ministers van WVC en VROM besloten de Haarlemse binnenstad aan te wijzen als beschermd stadsgezicht in de zin van artikel 1 lid g van de Monumentenwet 1988.

Gevolg van de aanwijzing is dat binnen een door de minister bepaalde termijn door de gemeente voor het gebied een ter bescherming strekkend bestemmings-/stadsvernieuwingsplan moet worden vastgesteld. Hoewel de wetgever een termijn van vijf jaar heeft gegeven is het niet gelukt deze voor de Papentorenvest en omgeving te halen. Het niet tijdig (vóór 5-12-1995) vaststellen van een bestemmingsplan heeft op zich geen gevolgen, omdat de wet daar geen sancties op heeft gesteld.

De reden voor het niet tijdig vaststellen van een bestemmingsplan is dat tot 1995 aan het opstellen van andere bestemmingsplannen een hogere prioriteit is toegekend. Een grote rol daarbij speelden stadsvernieuwingsplannen in de binnenstad, waarvoor bestemmingsplannen gemaakt moesten worden om bouwplannen procedureel tot een goed einde te kunnen brengen. Overigens ontbrak het de gemeente lange tijd aan een duidelijke visie voor het gebied. Pas door het opstellen van het Masterplan Spoorzone Oost (2002) en het Masterplan Spoorzone (2003) is daar verandering in gekomen. Het bestemmingsplan Papentorenvest biedt nu een actueel ruimtelijk-juridisch kader voor diverse ontwikkelingen die onder andere in bovengenoemde nota's zijn voorgesteld. Daarnaast vormt het bestemmingsplan een ruimtelijk-juridisch kader voor gebieden waarvoor tot op heden nog geen enkel bestemmingsplan van kracht was.

1.3 Doel en planvorm

Hoofddoel van het nieuwe bestemmingsplan Papentorenvest is het opstellen van een actueel ruimtelijk-juridisch kader, waarbinnen niet alleen de bestaande situatie adequaat wordt geregeld, maar waarbinnen ook nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Ruimte voor nieuwe ontwikkelingen kan betrekking hebben op nieuwe functies, maar ook op ruimere bebouwingsmogelijkheden.

Het bestemmingsplan Papentorenvest bestaat uit een plankaart, waarderingskaart, voorschriften en een toelichting. De waarderingskaart draagt zorg voor een zo goed mogelijke bescherming van de bestaande waarden van het beschermd stadsgezicht, waar een groot deel van dit plangebied deel van uitmaakt.

De voorschriften bevatten juridische regels over het gebruik van de ruimte. Deze regels geven aan of, en zo ja, hoe ruimte bebouwd mag worden en welke functies (bestemmingen) zijn toegestaan. De plankaart geeft de exacte plaats van de bestemmingen aan, en verwijst naar de voorschriften. De toelichting is de onderbouwing van voorschriften, plankaart en waarderingskaart. Hierin wordt ondermeer ingegaan op onderwerpen die voor die ontwikkeling van het plangebied van belang zijn, zoals de stedenbouwkundige structuur, de haalbaarheid van de in het plan mogelijk gemaakte ontwikkelingen en milieu aspecten.

1.4 Geldende bestemmingsplannen en andere ruimtelijke regelingen

Binnen het plangebied Papentorenvest gelden de volgende bestemmingsplannen:

Naam van het plan	Vastgesteld bij raadsbesluit	Goedgekeurd bij besluit van GS
Bestemmingsplan "Scheepmakersdijk-zuid"	30-10-96, nr. 266	03-06-97, nr 96-714188
Bestemmingsplan "Huizen van Bewaring"	23-10-85, nr 411	01-04-86, nr 252
Bestemmingsplan "Waarderpolder"	28-08-91 nr. 287	14-04-92, nr. 91/713449

Voor de overige delen van het plangebied geldt geen enkel bestemmingsplan. Binnen deze gebieden zijn alleen de "stedenbouwkundige voorschriften" van de Haarlemse Bouwverordening van kracht.

Bij het van kracht worden van het bestemmingsplan Papentorenvest verliezen bovengenoemde bestemmingsplannen (gedeeltelijk) hun rechtskracht.

Luchthavenindelingbesluit (LIB)

In het LIB is rond de luchthaven Schiphol een beperkingengebied aangewezen waarbinnen bepaalde regels gelden in verband met de veiligheid rond de luchthaven. Zo zijn er ondermeer beperkingen opgelegd ten aanzien van het gebruik van gronden en de maximale hoogte van objecten. De hoogtebeperkingen zijn opgelegd om ervoor te zorgen dat vliegtuigen op een veilige manier van en naar de luchthaven Schiphol kunnen

vliegen. Bovendien wordt hiermee voorkomen dat hoogopgaande bebouwing een belemmering vormt voor het bereik van aan de luchthaven gerelateerde radarapparatuur. De beperkingen voor vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik zijn opgelegd om te voorkomen dat zich in de nabijheid van de luchthaven voor vliegtuigen (of liever gezegd voor vliegtuigmotoren) gevaarlijke concentraties vogels bevinden. Onder vogelaantrekkende bestemmingen in stedelijk gebied wordt onder andere verstaan industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag, viskwekerijen met extramurale bassins en opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking.

Voor het gehele plangebied Papentorenvest gelden hoogtebeperkingen en beperkingen voor vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik. Voor het plangebied gelden hoogtebeperkingen van 80 meter aan de oostzijde, oplopend tot 100 meter ter hoogte van molen de Adriaan. In het plangebied komt bovengenoemde bedrijvigheid niet voor en in het bestemmingsplan wordt hiervoor ook geen ruimte geboden.

1.5 Planproces

Het bestemmingsplan Papentorenvest doorloopt, net als ieder bestemmingsplan, een uitgebreide procedure. De eerste stap is dat het college van burgemeester en wethouders het voorontwerp-bestemmingsplan Papentorenvest vrijgeven voor inspraak en het plan gedurende 6 weken ter visie leggen. Dit heeft eind eerste kwartaal 2006 plaatsgevonden. Tevens is tijdens deze periode een informatieavond georganiseerd, waar het plan is toegelicht. Tegelijk met de inspraak was gestart met het wettelijk vooroverleg (ex art. 10 Besluit op de ruimtelijke ordening) met verschillende (semi)overheden en belangengroepen (zie bijlagen 8 en 9).

De tijdens de inspraak gemaakte opmerkingen, de binnengekomen inspraakreacties en de commentaren naar aanleiding van het wettelijk vooroverleg, hebben geleid tot beperkte aanpassing van het voorontwerp-bestemmingsplan Papentorenvest. Dit aangepaste plan is op 18 januari 2007, als ontwerp-bestemmingsplan Papentorenvest, behandeld in de raadscommissie Ontwikkeling, waarna het is gepubliceerd en 6 weken ter inzage heeft gelegen. Tijdens deze periode, waarin zogenoemde zienswijzen (=bezwaren) kunnen worden ingediend bij de gemeenteraad, zijn tien van dergelijke zienswijzen ingekomen. Na verwerking van deze zienswijzen wordt het plan nu ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. Het college van burgemeester en wethouders legt het vast te stellen bestemmingsplan eerst voor advies voor aan de raadscommissie. Deze commissie kan de raad adviseren het plan op enkele punten nog aan te passen. Uiteindelijk stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan al dan niet gewijzigd vast.

Na deze fase wordt het bestemmingsplan ter goedkeuring gezonden aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Ook deze fase voorziet in een bezwarenprocedure. In het bestemmingsplan Papentorenvest zijn een drietal flexibiliteitsbepalingen opgenomen in de vorm van een tweetal wijzigingsbevoegdheden (W1, W2) en een uitwerkingsverplichting (U1). Dit betekent dat het college van burgemeester en wethouders, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Papentorenvest, conform artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, gebruik kan maken van de twee wijzigingsbevoegdheden in het plan en verplicht is binnen de planperiode het uitwerkingsgebied uit te werken. In artikel 11, lid 1 van de WRO is bepaald dat in het bestemmingsplan moet worden geregeld op welke wijze belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld hun zienswijzen omtrent de uitwerking of wijziging naar voren te brengen. Dit is bepaald in artikel 23 van de voorschriften van dit bestemmingsplan. Hierin is ook geregeld wat de rol van de commissie Ontwikkeling is.

1.6 Opzet van de toelichting; leeswijzer

Om een visie te ontwikkelen op een plangebied is het enerzijds van belang om inzicht te krijgen in de verschijningsvorm en het functioneren van een gebied. Anderzijds is een inventarisatie van beleidsdocumenten nodig. Deze door de raad vastgestelde documenten vormen immers het kader voor de toekomstige ontwikkeling van een gebied. Hoofdstuk 2 gaat in op de bestaande ruimtelijk-functionele structuur van het plangebied. Door eerst in te gaan op de ontstaansgeschiedenis van het gebied wordt de huidige verschijningsvorm voor een belangrijk deel verklaard. In het hoofdstuk wordt verder aandacht besteed aan de in het plangebied voorkomende functies. Gegevens hierover zijn voor een belangrijk deel afkomstig uit het ten behoeve van het bestemmingsplan uitgevoerde bouwblokonderzoek. Het uitvoeren van onderzoeken en het maken van analyses van het plangebied is nodig overeenkomstig art. 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening.

In hoofdstuk 3 passeren de voor het plangebied relevante beleidsdocumenten de revue. Sommige beleidsdocumenten zijn gebiedsgericht, zoals het Structuurplan Haarlem 2020 en het Masterplan Spoorzone. Andere beleidsdocumenten hebben een meer thematische invalshoek, zoals het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan, het Integraal Waterplan Haarlem en het Spaarneplan. Per document wordt kort samengevat welke kaders er voor de inrichting en / of voor de functies in het plangebied zijn vastgelegd.

In hoofdstuk 4 wordt aangegeven hoe de inventarisatie van de bestaande situatie en de beleidsdocumenten, zoals beschreven in de hoofdstuk 2 en 3, vertaald zijn naar concrete ruimtelijk-functionele uitgangspunten. In hoofdstuk 5 wordt vervolgens uiteengezet hoe deze uitgangspunten vertaald zijn naar concrete bestemmingen.

Hoofdstuk 6 gaat nader in op de gevoerde procedure met betrekking tot participatie en inspraak. De resultaten van de inspraak en het vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit

op de ruimtelijke ordening zijn opgenomen in bijlage 7 resp. 9. Dit hoofdstuk is geschreven na afronding van inspraak en vooroverleg, en is daarom pas in het ontwerpbestemmingsplan aanwezig. Daarnaast wordt inzicht gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan.

2 BESCHRIJVING VAN PLANGEBIED

2.1 Korte historische schets

Binnen de grenzen van het bestemmingsplan, gevormd door het Spaarne, de Oudeweg, de Gedempte Oostersingelgracht en de Koralensteeg zijn twee duidelijk te onderscheiden gebieden aan te geven: het gedeelte binnen de vroegere stadsommuring en het gedeelte buiten de ommuring. De grens wordt gevormd door de huidige Papentorenvest, en aansluitend het zuidelijk deel van de Gedempte Oostersingel Gracht. Deze grens kwam tot stand toen de stad Haarlem omstreeks 1400 de stadsommuring aan de overkant van het Spaarne realiseerde.

Prestedelijke ontwikkeling

De Spaarnwouderstraat, Antoniestraat en Scheepmakersdijk volgen het tracé van de oorspronkelijke Spaarnedijk, die werd aangelegd toen men vanaf het midden van de 10^{de} eeuw het veengebied ten oosten van het Spaarne begon te ontginnen. In het begin van de 14^{de} eeuw had zich op de oostelijke oever van het Spaarne een nieuwe gemeenschap ontwikkeld die door een burgwal van het platteland was afgesloten. Omstreeks 1400 zal de ommuring hier voltooid zijn. Het is onduidelijk of structurelementen als waterlopen en bodemgesteldheid de ligging hebben bepaald van de Papentorenvest en de Oostvest.

De stadsommuring en stadspoorten

De ommuring die omstreeks 1400 gerealiseerd werd bestond uit een dubbele muur, muurtorens, stadspoorten en een brede gracht. Vanaf het Spaarne tot aan de nog altijd bestaande Amsterdamse of Spaarnwouderpoort waren er om de ca. 80 meter zware muurtorens. De Amsterdamse poort werd al gerealiseerd omstreeks 1355 en van een voorpoort voorzien aan het eind van de 15^{de} eeuw.

De bruggen

Naast de Goede Vrouwtoren en in het verlengde van de Scheepmakersdijk was de oorspronkelijke plaats van de Catharijnebrug. Dit in tegenstelling tot de huidige Catharijnebrug die in het verlengde van de Harmenjansweg is gesitueerd. Die nieuwe brug onderstreept tevens het toegenomen belang van de Harmenjansweg met de daaraan gevestigde bedrijven.

De St. Nicolaasbrug, die al in het laatste kwart van de 18^{de} eeuw is verdwenen, was gesitueerd in het verlengde van de Koudenhorn en de Koralensteeg. Het verdwijnen van de St. Nicolaasbrug valt samen met de ontvolking van een belangrijk deel van het Papentorenvestgebied.

Over de stadsbuitengracht was er oorspronkelijk alleen een brug bij de Amsterdamse Poort, en wanneer de bolwerken van de noordelijke uitleg zijn gerealiseerd ook een brug bij de Harmenjansweg. In 1858 verschijnt er ook een brug bij de noordoostelijke hoek van de ommuring. De toegang tot de stad blijft echter geconcentreerd op de Amsterdamse Poort. Direct naast de poortbrug wordt daar nog in 1924 een nieuwe brug gerealiseerd. Pas wanneer in 1957 de route van de Oudeweg wordt omgebogen naar de nieuwe verkeersbrug over het Spaarne, de Prinsenbrug, komt er een drastisch eind aan de betekenis van Amsterdamse Poort als oostelijke toegang tot de stad.

Hoofdstructuur (binnen de stadsommuring)

Bepalend voor de hoofdstructuur van dit deel van het plangebied is de plaats van het dijklichaam aan het Spaarne, nog herkenbaar in het tracé van de Scheepmakersdijk. De ommuring van het gebied sloot bij de oude plaats van de Catharijnebrug aan op de bestaande noordelijke ommuring van de stad aan de overkant van het Spaarne, en bij de Amsterdamse poort op de stadsmuur van de Lange Herenvest. De structuur in het plangebied is grotendeels door die hoofdelementen – rivier, dijk en stadsmuur - bepaald. Min of meer haaks op die hoofdelementen vormen en vormden als radialen de straten en steegjes de overige verkeerswegen. Te beginnen met de Korallensteeg – de zuidgrens van het plangebied – parallel hieraan de Melkboersteeg en verderop de Dijkstraat en de Bleekerstraat.

Tussen de Dijkstraat en de Bleekerstraat is de oorspronkelijke stedelijke structuur verdwenen. Met uitzondering van enkele huizen aan Korte Dijk is dit gebied, ook bekend als Glasblazersveld, volledig braak komen te liggen. Pas met de bebouwing in 1874 kreeg het Glasblazersveld een nieuwe structuur en bebouwing. Niet langer zijn het dwarsstraten en stegen haaks op de hoofdstructuur bepalend maar een nieuwe weg, de Glasblazersstraat, in het verlengde van de Scheepmakersdijk en parallel aan de Papentorenvest. Oorspronkelijk bleef de bebouwing aan de Scheepmakersdijk beperkt tot één kant, de landzijde, parallel aan de bebouwing aan de Papentorenvest, de straat kort achter de stadsommuring. De andere kant, de Spaarne-oever, was vanouds ingericht voor bedrijvigheid, waar scheepswerven de overhand hadden.

Maar met het verdwijnen van de scheepswerven ontstaat hier ook permanente bebouwing, die tot in de 21^{ste} eeuw een ongeregeld beeld vertoont.

Herkenbaar is nog steeds de “bajonet” in de loop van de Scheepmakersdijk, die al op de oudste kaarten met bebouwing terug te vinden is.

Bebouwing en gebruik

Tussen de Korallensteeg en de Dijkstraat is de parcellering langgerekt, waarbij de noklijnen van de historische bebouwing overwegend haaks op de hoofdstructuur staat.

Aan de stegen en dwarsstraten is soms nog historische bebouwing te vinden die dezelfde structuur volgt en de noklijn parallel aan de steeg of dwarsstraat heeft.

Ook aan de Scheepmakersdijk werden de huizen gebouwd met de noklijn haaks op de rooilijn. Op de oever van het Spaarne tussen de oude Catharijnebrug en de Bleekerstraat waren vooral scheepswerven gevestigd en stond er geen bebouwing. Vanaf de Bleekerstraat waren er vanouds andere bedrijven die profijt hadden van de situering aan het Spaarne. Aanvankelijk waren dat vooral brouwerijen. Oorspronkelijk volgde de bebouwing van het gebied tussen de Bleekerstraat en de Dijkstraat, het Glasblazersveld, hetzelfde stramien, maar de oorspronkelijke huizen hier zijn gesloopt. In tegenstelling tot de oorspronkelijke bebouwing laat de 19^{de} -eeuwse bebouwing van het Glasblazersveld voornamelijk huizen met de noklijn parallel aan de rooilijn zien.

In de laatste decennia is er bedrijfsbebouwing gerealiseerd die geen of weinig rekening hield met de historisch bepaalde hoofdstructuur. Op een enkel punt is men zelfs afgeweken van de oorspronkelijke rooilijn. Grote parkeerterreinen versterken het overwegend rommelige beeld vanaf de Papentorenvest en de Oostvest.

Hoofdstructuur (buiten de stadsommuring)

Vanaf het moment dat dit gebied omstreeks 1680 bij de stad wordt getrokken kan gesproken worden van een hoofdstructuur. Enerzijds is die bepaald door de al bestaande Papentorenvest, nieuw zijn de bolwerken met grachten die het Harmenjansveld omsluiten en bij het Spaarne aansluiten op de overige bolwerken. Op de kaart van 1689 is ook te zien dat er op de oever van het Spaarne enige bedrijvigheid is met o.a. scheepswerven, tuinen e.d. Achterlangs die terreinen is een weg of pad gesitueerd dat in noordelijke richting doodloopt. Met een smalle brug over de Papentorensingel sloot de Harmenjansweg aan op de Papentorenvest.

Pas wanneer in 1901 de nieuwe Catharijnebrug wordt gebouwd zal de Harmenjansweg de Scheepmakersdijk kruisen en aansluiten op de nieuwe brug.

De Oudeweg bleef bij de uitbreiding van Haarlem omstreeks 1680 buiten de nieuwe uitleg. Het tracé hiervan liep oorspronkelijk veel meer in het verlengde van het oostelijk deel van de Oudeweg en kwam bij de Papentoren bij de stadsommuring om, de Oostvest volgend uiteindelijk bij de Amsterdamse poort uit te komen, zoals op de kaart van 1869 nog te zien is.

De meest ingrijpende structuurwijziging volgt met de aanleg van de spoorlijn Haarlem – Amsterdam. In 1841 wordt daarvoor een ijzeren draaibrug over het Spaarne gerealiseerd, die met de verhoging van het spoor in 1907 wordt vervangen.

De verkeersbrug hier parallel aan, de Prinsenbrug, kwam pas in 1957 tot stand. Het tracé van de Oudeweg zou hiervoor worden omgebogen om op de brug aan te sluiten.

Inmiddels waren de oorspronkelijke vestinggrachten in het begin van de 20^{ste} eeuw

gedempt en is de structuur van de bolwerken om het Harmenjansveld niet meer afleesbaar.

Bebouwing en gebruik

De bebouwing van het gebied zal zich aanvankelijk op de strook tussen het Spaarne en de latere Harmenjansweg concentreren. Vaak komen hier bedrijven die elders in de stad niet gewenst zijn, zoals bijvoorbeeld leerlooierijen.

In de tweede helft van de 19^{de} eeuw worden hier steeds meer woningen en woningblokken gebouwd, zoals op de kaarten van 1880 en 1895 te zien is. Van de bedrijfsbebouwing aan het Spaarne vormen met name de drijfriemfabriek en de bebouwing van het Cavex-terrein markante restanten.

Het gebied oostelijk van de Harmenjansweg zal onbebouwd blijven tot hier in 1894 het gevangeniscomplex wordt gerealiseerd. Dit complex neemt met zijn bijgebouwen het grootste deel van dit trapeziumvormige terrein in beslag tot daar, waar in 1919-1920, gerealiseerde woningen worden gesitueerd aan de Damaststraat, Spaarnoogstraat en Oostvest. De nieuwbouw die in 2005 wordt voltooid blijft binnen de contouren enerzijds tussen de Harmenjansweg en de Oostvest en anderzijds tussen het gevangeniscomplex en de spoordijk.

Het meest opvallend in het plangebied is de lege ruimte die het dempen van de stadsbuitengrachten heeft opgeleverd en waarvan de asfaltering een onbestemde uitstraling heeft. Het is de uitkomst van een aaneenklontering van stadsdelen die oorspronkelijk door duidelijke grenzen omkaderd waren. De bepalende elementen van de hoofdstructuur zijn onduidelijk geworden. De niet passende schaal van de bebouwing versterkt dat onbestemde beeld. Eén van de belangrijkste monumenten van Haarlem, de Amsterdamse Poort, is daarbij geïsoleerd geraakt van haar binding met de stad.

Enkele delen van het plangebied hebben een weinig planmatige aandacht gekend. Dat geldt met name voor de Spaarne-oever-strook van de Scheepmakerdsdijk, maar zeker ook voor de Spaarne-oever-strook van de Harmenjansweg. De individuele invulling van bouwpercelen moet niet langer de gevoelige parcellering doorbreken maar het historisch bepaalde grid volgen. Daarbij gaat het niet alleen om de rooilijnen maar zeker ook om de kleinschalige perceelbreedte. De historie volgend kan daarbij wel gedacht worden aan een hoge stedelijke dichtheid.

De overwegend hoge kwaliteit van de gevelwanden aan het Spaarne, ter plaatse van de Korte Dijk en de Houtmarkt, de schilderachtige omgeving van De Adriaan met de monumentale Catharijnebrug en de markante positie van het gevangeniscomplex zijn belangrijke ankerpunten waar nieuw toe te voegen kwaliteiten dankbaar gebruik van kunnen maken.

2.2 Beschrijving huidige ruimtelijk-functionele structuur

De stedenbouwkundige structuur van het plangebied wordt in belangrijke mate bepaald door de aanwezige spoor- en weginfrastructuur en door de meanderende vorm van het Spaarne. Doordat het gebied begrensd wordt door wegen en spoor ontstaat een duidelijke scheiding met aangrenzende gebieden, zoals het Thorbeckekwartier en de NS-werkplaats. Maar als gevolg van de aanwezige infrastructuur kent het plangebied zelf ook een gefragmenteerde opzet. Het plangebied valt uiteen in afzonderlijke deelgebieden die niet alleen qua bebouwing maar ook qua functies van elkaar verschillen.

Onderscheiden kunnen worden het oorspronkelijk ommuurde stadsgedeelte, de gevangeniskoepel met omliggende bebouwing, de woonbebouwing rondom de Damaststraat, en de zone tussen de Harmenjansweg en het Spaarne.

In de langgerekte bedrijvenstrook langs het Spaarne, waar vanouds de scheepsmakers zaten, bevindt zich nog altijd bedrijvigheid. De Harmenjansweg biedt een gemêleerd beeld van bedrijfspanden, woningen, parkeerplaatsen en een garagebedrijf. Aan de kop met de Papentorenvest staat een rij woonhuizen van 2 (hoge) lagen met kap uit het begin van de 20ste eeuw. Het profiel van de Harmenjansweg doet smal aan, met name ter hoogte van het spoorwegviaduct. Tussen het spoor en de Oudeweg aan het Spaarne staat de 'drijfriemenfabriek', een voormalig fabrieksgebouw uit het begin van de 20^{ste} eeuw, thans in gebruik door diverse huurders als antikraak. Tegenover de drijfriemenfabriek, tussen de Harmenjansweg en de Gedempte Oostersingelgracht staat een kantoorgebouw uit de jaren '60-'70, 'Dantuma'.

Ten zuiden van het spoortalud bevindt zich woonbebouwing. Door uitvoering van een sloop-nieuwbouw project is hier de stedenbouwkundige opzet recentelijk veranderd.

Centraal in het plangebied gelegen bevindt zich het terrein van de Penitenciaire Inrichting. De koepel is als fysiek ruimtelijke eenheid bijzonder en karakteristiek voor zowel het plangebied als voor de stad Haarlem. Door zijn functie is dit terrein voor buitenstaanders uiteraard ontoegankelijk en vormen de omheiningen van dichtbij een visuele barrière.

De later aan de koepel toegevoegde uitbouwen doen afbreuk aan de uitstraling van het bouwwerk als monument. Het is wenselijk dat de uitbouwen in overeenstemming gebracht worden met de monumentale uitstraling. Het betreft hier met name het houten hekwerk aan de Papentorenvest, de busentree aan de voorzijde en de latere aanbouwen boven de begane grond aan de noordzijde van het gevangenisterrein. Ook het plein aan de voorzijde dat gebruikt wordt voor parkeerplaatsen past niet bij de monumentale uitstraling van de koepel.

Het meest zuidelijk gelegen is het gebied Scheepmakersdijk en omgeving. In dit gebied overheerst de woonfunctie maar de randen van dit gebied (Papentorenvest en Oostvest) worden ook gekenmerkt door de aanwezigheid van economische functies.

De Scheepmakersdijk wordt gekenmerkt door het smalle profiel met veel afwisselende gevels. De afwisseling van gevels geeft een speels uiterlijk aan de Scheepmakersdijk maar de panden bezitten afzonderlijk geen hoogwaardig architectonische uitstraling. De kleine achtererven tussen de Scheepmakersdijk en de Papentorenvest zijn voor een groot deel volgebouwd.

Tussen de Scheepmakersdijk en het Spaarne ligt een semi openbare speelplek met een speeltuingebouw. Dit gebouw vormt een belangrijke ontmoetingsplek voor buurtbewoners. Vanaf de Scheepmakersdijk kunnen voetgangers het Spaarne verder niet of nauwelijks bereiken. Doordat vanaf de Korte Dijk tot aan de Catharijnebrug een kade langs het Spaarne ontbreekt, reiken de kavels gelegen aan de Scheepmakersdijk tot aan het water. Voor de beleving vanaf het Spaarne is dit een waardevolle structuur die het behouden waard is.

In het verlengde van de Scheepmakersdijk ligt de Glasblazersstraat. De Scheepmakersdijk kreeg zijn huidige vorm in het begin van de 17e eeuw, de Glasblazersstraat aan het eind van de 19e eeuw. Tot de 18e eeuw lag er overigens nog een heel ander stratenpatroon. De Glasblazersstraat zelf heeft geen unieke uitstraling maar in het verlengde van de Scheepmakersdijk en het nauwe profiel maakt het gevoelsmatig onderdeel uit van de historische binnenstad.

Direct grenzend aan het Spaarne liggen de Houtmarkt en de Korte Dijk. Met name aan de Houtmarkt bevinden zich panden van cultuurhistorische betekenis waardoor de uitstraling van de bebouwing bijzonder waardevol is. Haaks op de Korte Dijk liggen twee dwarsstraatjes, de Dijkstraat en de Blekerstraat. In deze dwarsstraatjes bevinden zich enkele woningen bestaande uit twee lagen met een kap en enkele woningen die na verbouw aangepast zijn tot twee lagen met een kap.

De bebouwing aan de Papentorenvest bestaat tot slot uit kleinschalige arbeiderswoningen die in de loop der tijd door de bewoners uitgebouwd zijn. Hierdoor is het oorspronkelijke karakter aangetast.

2.3 Beschermd stadsgezicht, monumenten en beeldbepalende elementen

Het bestemmingsplangebied maakt grotendeels onderdeel uit van het beschermd stadsgezicht van Haarlem. De grens van het beschermd stadsgezicht is aangegeven op de waarderingskaart.

In de door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg opgestelde beschrijving van het beschermd stadsgezicht is aangegeven dat in het algemeen het patroon van straten en

waterlopen in samenhang met de schaal en de bebouwing van belang is. Met betrekking tot het bestemmingsplangebied is in de beschrijving het volgende opgenomen:

“Kenmerkend voor dit deel van het beschermd stadsgezicht is dat de opbouw ervan tamelijk eenvoudig is en in sterke mate bepaald wordt door de loop van de rivier.

Hoofdelement is de oostelijke uitleg van de (dijk-)straat evenwijdig aan de rivier, die buiten de stad doorliep als dijkweg naar Amsterdam. Aan de rivier is over een grote lengte een kade met zelfstandige bebouwing ontstaan(...).

Ten noorden van de Amsterdamse Poort, de enig resterende poort van de middeleeuwse ommuring, blijft het stedelijk gebied beperkt tot de smalle strook direct langs de rivier(...). De bajonet in de Scheepmakersdijk is ruimtelijk zeer sprekend. De bijzondere plaats van het westelijk einde van de Scheepmakersdijk als smalle lanstong tussen rivier en Papentorenvest is als gevolg van de demping van een groot deel van die vest, de verwijdering van de brug naar de Koudenhorn en de sloop van de destijds op de punt gesitueerde molen duidelijk verzwakt, maar toch nog wel herkenbaar”.

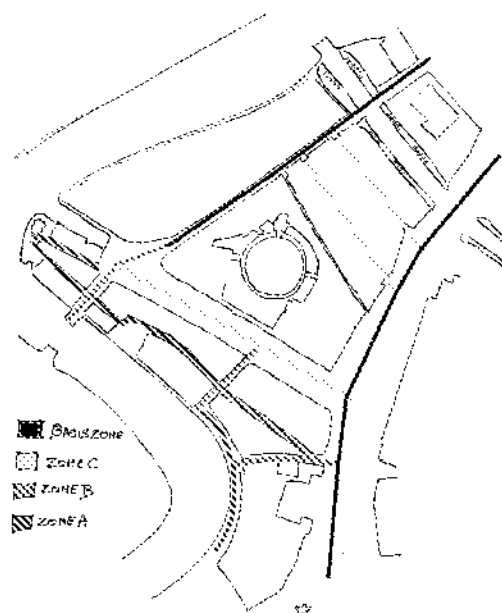
Vanwege de bijzondere kwaliteit en uitstraling van het plangebied is extra bescherming gewenst. In Haarlemse bestemmingsplannen voor beschermd stadsgezicht wordt dit nader uitgewerkt in een waarderingskaart. De waarderingskaart is een combinatie van de waardering van de afzonderlijke panden met de waardering van de stedenbouwkundige structuur. De waardering is hieronder verder uitgewerkt:

Stedenbouwkundige waardering

De stedenbouwkundige waardering voor het gebied is weergegeven in de zonekaart (zie hiernaast).

De waardering wordt per straat aangegeven aangezien dat de kleinste stedenbouwkundige ruimtelijke eenheid is wat in zijn geheel te beoordelen is. De waardering wordt in vier ‘Zones’ aangegeven.

Zone A: Zone van bovenlokaal belang, met zeer waardevolle of uniek planmatige historisch stedenbouwkundige plattegrond, hoge continuïteit van het historisch gevelbeeld, ingevuld met bovengemiddelde historische architectuur en/of architectonische verbijzondering met meerwaarde. De straat heeft veelal een zeer evenwichtig profiel met een goede schaalverhouding.



Zonekaart

Zone B: Zone met historisch stedenbouwkundig belangrijke plattegrond, een homogeen historisch gevelbeeld met nauwelijks verstoringen. De gevelwand heeft een grote architectonische continuïteit en er is architectonische verbijzondering met meerwaarde aanwezig. De straat heeft een evenwichtig en kwalitatief hoogwaardig profiel van de straat en de gevelopstanden.

Zone C: Dit is de basiszone binnen het beschermd stadsgezicht. Er is een goeddeels historisch stratenpatroon, een overwegend homogeen historisch gevelbeeld met hooguit enkele verstoringen. Er is een redelijk evenwichtig profiel van de straat en de opstanden aanwezig. Geen meerwaarde in ontwerp en bebouwing

Zone D: Zone zonder historisch vooropgezette plattegrond of een verstoorde plattegrond.

Er is een verstoord historisch gevelbeeld meestal zonder enige architectonische verbijzondering. Straten met een onevenwichtig straatprofiel en/of storende schaalverschillen in de bebouwing behoren ook tot zone D.

De Houtmarkt en de Papentorenvest worden het hoogst gewaardeerd in de stedenbouwkundige beoordeling. De structuren van deze zijn zeer oud en volgen nog de historische rooilijnen. De Bajonet in de scheepmakerdijk is karakteristiek voor het 'straatje'. Beide straten ademen de sfeer van de historische stad.

De haaks liggende straten maken ook onderdeel uit van deze oude binnenstadstypologie, ze zijn echter minder uniek als verbidingsstraatjes en zijn meer voor verbinding dan een unieke plek op zich zelf.

De Papentorenvest, Oostvest zijn belangrijke verkeerswegen door Haarlem, echter door de uitvoering zijn ze van matige kwaliteit. Beide wegen worden gedomineerd door de verkeersuitstraling. Aan de Papentorenvest wordt duidelijk dat de bestaande woningen met 1 laag en een mansardekap niet corresponderen met het brede profiel van de straat. De nieuwbouw aan de Damaststraat e.o. is inmiddels uitgevoerd; het straatprofiel is ten opzichte van de oude situatie aangepast. Aangezien de bebouwing en de straten als geheel zijn uitgevoerd heeft het een architectonische continuïteit gekregen waardoor het als zone C gewaardeerd is.

Objectwaardering (waardering van afzonderlijke panden)

In dit bestemmingsplangebied zijn verschillende panden die vanwege hun cultuurhistorische betekenis bescherming genieten. Op de eerste plaats zijn dat de panden die als Rijksmonument al wettelijk beschermd zijn. Volgens het in Haarlem gehanteerde ordesysteem vallen die panden in de hoogste architectonische orde, te weten Orde 01. In het plangebied bevinden zich de volgende rijksmonumenten:

Straat en huisnummer	Type bouwwerk, bijzonderheden	Status
Harmenjansweg ong.	Complex gevangenis	Rijksmonument
Harmenjansweg 2	Directeurswoning, behorende bij gevangeniscomplex	Rijksmonument
Harmenjansweg bij nr. 2	Tuinhek, hoort bij gevangeniscomplex	Rijksmonument
Harmenjansweg bij nr. 2	Verbindingsgang, behorende bij gevangeniscomplex	Rijksmonument
Harmenjansweg 4	Cellengebouw, behorende bij gevangeniscomplex	Rijksmonument
Harmenjansweg 4	Administratiegebouw, behorende bij gevangeniscomplex	Rijksmonument
Harmenjansweg bij nr. 4	Ringmuur, behorende bij gevangeniscomplex	Rijksmonument
Harmenjansweg 6	Adjunct-directeurswoning, behorende bij gevangeniscomplex	Rijksmonument
Harmenjansweg 8 t/m 26	Bewaarderswoningen, behorende bij gevangeniscomplex	Rijksmonument
Houtmarkt 7		Rijksmonument
Houtmarkt 9		Rijksmonument
Houtmarkt 13		Rijksmonument
Houtmarkt 17		Rijksmonument
Korte Dijk 1		Rijksmonument
Korte Dijk 3		Rijksmonument

In Orde 02 vallen vervolgens die bouwwerken die dateren van vóór 1950 en vanwege hun hoge architectonische kwaliteit hun plaats in de stedenbouwkundige structuur en/of als toonaangevend element in de gevelwand een belangrijke bijdrage leveren aan het stadsbeeld. De motivering van de objectwaardering is beschreven in bijlage 1, de zogenaamde redegevende omschrijving waarderingskaart. In de waardering van de 2e orde panden is gezocht naar de samenhang tussen stadsbeeld (zonekaart) en de individuele panden. Zo is de plaats van het pand in de in dit geval historisch belangrijke structuur meegenomen. De directe omgeving van rijksmonumenten krijgt daarbij extra aandacht, maar ook panden die op strategische punten het stadsbeeld markeren. Dat resulteert in een opwaardering van de panden aan de Houtmarkt en Korte Dijk, voor zover die al geen monumentale status hadden. Daarop aansluitend zijn ook panden aan de noordzijde van de Korallensteeg, panden aan de zuidkant van de Dijkstraat en het huizenblok op de hoek van de Korte Dijk, Blekerstraat en Glasblazersstraat in de opwaardering meegenomen.

Omdat de directe omgeving van molen De Adriaan en de Catharijnebrug bepalend is voor het stadsgezicht aan het Spaarne zijn ook de panden van vóór 1950 gelegen aan het

begin van de Harmenjansweg, de Scheepmakersdijk en de Papentorenvest in Orde 02 opgenomen.

In Orde 03 vallen de bouwwerken van voor 1950 van wisselende architectonische kwaliteit, die voor wat schaal en detaillering betreft passen in de gevelwand maar geen architectonische of stedenbouwkundige meerwaarde hebben. In het plangebied zijn het voornamelijk delen van de Scheepmakersdijk, Dijkstraat en de Papentorenvest waar de panden geen meerwaarde leveren.

De nieuwbouw na 1950 op de ordekaart betreft de panden die na 1950 gebouwd zijn. Deze zijn niet relevant voor de waarderingskaart omdat de waarderingskaart opgesteld is om invulling te geven aan het beschermd stadsgezicht. De 1950 panden dragen daar niet rechtstreeks aan bij.

De bij het bestemmingsplan behorende waarderingskaart is zodoende een combinatie tussen de zonekaart en de objectwaardering. Het resultaat is de uiteindelijke waarderingskaart. Deze kaart is mede bepalend voor het uitwerken van de plankaart en voorschriften en daarmee wat ruimtelijk toegestaan wordt binnen het bestemmingsplan. Tot slot is een aantal opmerkelijke bouwwerken noemenswaardig. De panden Papentorenvest 2, 6 en 8a zijn als beeldbepalend te beschouwen en molen “De Adriaan” is een opmerkelijk bouwwerk in de openbare ruimte. Behalve trouwlocatie, aanlegplaats, pleisterplaats en gezellig terras is molen “De Adriaan” een beeldbepalend bouwwerk..

2.4 Wonen en bevolking

De woonfunctie komt met name aan de zuidzijde van het plangebied voor. Hier bevinden zich overwegend kleine eengezinswoningen. Aan de noordzijde van het plangebied, tussen de koepelgevangenissen en het spoor in, liggen enkele solitair gelegen woonstraten. Over het algemeen wordt de kwaliteit van het woon- en leefmilieu in het plangebied beïnvloed door de versteende en de wat inrichting betreft onsamenvhangende openbare ruimte.

Zoals doorgaans het geval is in wijken die op niet al te grote afstand van het centrum liggen, wordt de woningvoorraad in het plangebied gekenmerkt door veel vooroorlogs woningbezit. Uitzondering hierop zijn enkele nieuwbouwprojecten aan het Spaarne en de woningen in de omgeving van de Damaststraat; na sloop is ook hier sprake van nieuwbouw.

Wat bevolkingssamenstelling betreft valt op dat er, vergeleken met Haarlem als geheel, relatief veel inwoners uit de leeftijdsklasse 25 – 64 jaar in het plangebied wonen. Over het algemeen vestigen zich in de vooroorlogse buurten rond het centrum veel starters. Dit kan voor een deel verklaren waarom ook in het plangebied Papentorenvest deze

leeftijdsklasse oververtegenwoordigd is. Jongeren tot 24 jaar en ouderen vanaf 65 jaar zijn daarentegen ondervertegenwoordigd (wederom vergeleken met Haarlem als geheel).

2.5 Bedrijven, voorzieningen en instellingen

De in het plangebied aanwezige bedrijven zijn geconcentreerd in de zone tussen de Harmenjansweg en het Spaarne. Langs de Papentorenvest en op enkele plekken verspreid over het plangebied bevinden zich enkele kleinschalige bedrijfjes en detailhandelsvestigingen.

De bedrijvenstrook langs het Spaarne wordt door een groot deel in beslag genomen door een tandheelkundig laboratorium. Op de overige delen zijn onder andere enkele autohandelaren gevestigd. Aangezien sprake is van verkoop van (gebruikte) personenauto's wordt deze bedrijvigheid beschouwd als detailhandel in volumineuze goederen.

Langs de Papentorenvest bevindt zich op de begane grondverdieping van verschillende panden kleinschalige bedrijvigheid. Zo zijn hier onder andere een autoreparatiebedrijf, een installatiebedrijf en een loodgieterbedrijf gevestigd. Overige economische activiteiten komen voor langs de Korte Dijk en de Oostvest. Langs de Korte Dijk in de vorm van kleinschalige bedrijvigheid en kantooractiviteiten en aan de Oostvest in de vorm van horeca.

Het plangebied kent geen samenhangende of specifiek op de woonomgeving gerichte voorzieningenstructuur. In het plangebied is wat detailhandel betreft sprake van enkele solitair gelegen vestigingen in de Glasblazersstraat en aan de Papentorenvest. Voor de dagelijkse boodschappen zijn de bewoners van het plangebied aangewezen op supermarkten in de binnenstad of in de in Haarlem oost gelegen Amsterdamstraat.

Wat maatschappelijke voorzieningen betreft bevindt zich in het gebied een speeltuin die fungeert als een belangrijke ontmoetingsplek in de buurt. Verder zijn bewoners voor maatschappelijke wijkvoorzieningen, zoals een huisartsenpraktijk of een apotheek, aangewezen op voorzieningen buiten het plangebied. De Penitentiaire Inrichting (centraal in het plangebied gelegen) heeft een bovenregionale en zelfs een landelijke functie.

2.6 Verkeer, openbare ruimte en water

Ten behoeve van een veiliger en leefbaarder stad hanteert de gemeente Haarlem een categorisering van het wegennet. Het is de bedoeling dat stadsleefgebieden in de stad ontstaan waarbinnen gebiedsvreemd verkeer niet thuis hoort. Een stadsleefgebied bestaat uit een aantal verblijfsgebieden waarbinnen een 30 km/h regime uitgangspunt is. Dit regime is van toepassing op erftoegangswegen: gewone woonstraten die reeds zijn of worden ingericht als verblijfsgebied. In deze straten kan worden gefietst en geparkeerd.

Autoverkeer dat de stadsleefgebieden in- of uit wil wordt via ontsluitingswegen type B naar de randen van het gebied geleid. Vervolgens wordt het verkeer via categorie A wegen afgewikkeld. Deze wegen, die deel uitmaken van de hoofdstructuur van de stad, zijn bestemd voor doorgaand verkeer en verkeer dat de stad in- en uitgaat.

Voor het plangebied houdt de wegcategorisering het volgende in: de Gedempte Oostersingelgracht en de Oudeweg zijn aangewezen als gebiedsontsluitingswegen type A, de Papentorenvest als gebiedsontsluitingsweg type B. De overige straten in het plangebied zijn daarmee erftoegangswegen. De verkeersstructuur van de Haarlemse binnenstad is zo ingericht dat het doorgaande verkeer om het centrum heen wordt geleid. Wegen rondom het centrum die het verkeer geleiden vormen de zogenaamde binnenstadstangent. De Gedempte Oostersingelgracht is hier een onderdeel van. Deze weg maakt daarnaast onderdeel uit van de hoofdaanrijroute van hulpdiensten (brandweer, ambulance). De Papentorenvest vormt een belangrijke verbinding tussen de binnenstadstangent en het centrum. Via de Catharijnebrug over het Spaarne staat het plangebied in directe verbinding met de Koudenhorn. De brug kent één rijstrook met aan weerszijden fietspaden. Voor het geleiden van het autoverkeer van en naar de binnenstad wordt gewerkt met een altemnerend systeem.

De openbare ruimte in het plangebied is grotendeels versteend en voornamelijk ingericht ten behoeve van (grootschalige) infrastructuur. Daar komt bij dat veel van de in het plangebied aanwezige woningen geen voortuin hebben en direct aan trottoirs grenzen. De beleving van openbare ruimte wordt daarmee grotendeels bepaald door asfalt, steen en verkeer. Het meest saillant is de situatie van de omgeving van de Amsterdamse Poort: de uitstraling van de poort als stoer en beeldbepalend wordt teniet gedaan door de dominante aanwezigheid van de Gedempte Oostersingelgracht.

Door het dempen van de Papentorenvest is een waardevolle ruimtelijke kwaliteit in het stedelijk gebied verloren gegaan. In de huidige situatie kent de Papentorenvest aan weerszijden ventwegen en alleen in de smalle bermstroken bevinden zich wat bomen. In de Harmenjansstraat bevinden zich in het geheel geen bomen. Ook het terrein van de Penitentiaire Inrichting is volledig verhard. Wel staan op het voorterrein van dit complex wat bomen.

Wat water in de openbare ruimte betreft bevindt zich in het plangebied een deel van het Binnen Spaarne en een waterpartij rond de Amsterdamse Poort. Zoals aangegeven in eerdere paragrafen zijn in de loop der tijd de nodige watergangen in het plangebied gedempt.

Het Spaarne is onderdeel van het regionale boezemstelsel van het hoogheemraadschap van Rijnland. In een situatie van wateroverschot wordt het water afgevoerd in noordelijke richting en via het Spaarne bij Spaarndam uitgemalen op het Noordzeekanaal. In een situatie van watertekort wordt water via de Ringvaart vanuit de Hollandsche IJssel aangevoerd. Vanwege het zoutgehalte wordt geen water ingelaten vanuit het Noordzeekanaal. In Rijnlands boezem wordt het waterpeil op 0,60 m – NAP gehandhaafd. Het deel van het Spaarne dat in het plangebied valt heeft een stedelijk karakter met harde kades.

Het Spaarne heeft niet alleen een belangrijke functie voor het op orde houden van de waterkwantiteit. Het water vervult ook een functie voor de recreatie- en beroepsvaart.

De kwaliteit van het boezemwater in Haarlem wordt bepaald door lozingen in het achterland (bollenteelt) en door lozingen in Haarlem zelf. Het water is zeer voedselrijk; de stikstof en fosforconcentraties overschrijden op alle meetlocaties in de boezem ruim de norm.

In de ecologische beoordeling scoort het Haarlemse boezemwater voor wat betreft de belevingswaarde matig tot slecht. Dit vanwege de afwezigheid van oever- of watervegetatie. Deze locaties zijn vaak voorzien met een harde beschoeiing. Tevens heeft het beheer een grote invloed op de ontwikkeling van water- en oevervegetatie. De ecologische kwaliteit van de oevers is bij alle onderzochte locaties zeer slecht tot slecht. De oevers zijn beschoeid of bestaan uit kademuren, waardoor oevervegetatie weinig kans heeft zich te ontwikkelen. De vegetatie die aanwezig is, is vaak eentonig met geen tot nauwelijks kritische soorten. De ecologische kwaliteit van het water bij de locaties in Haarlem is slecht tot matig. De meeste boezemwateren hebben voldoende doorzicht, maar de relatief grote waterdiepte aan de oeverlijn is dan de beperkende factor voor de ontwikkeling van waterplanten.

De waterbodems van de Haarlemse boezemwateren zijn over het algemeen matig tot zwaar verontreinigd. De kwaliteit valt voor het grootste deel in verontreinigingsklasse 3 en 4. De klassebepalende parameter betreft in de meeste gevallen de gehalten zware metalen, met name zink. De belangrijkste emissies die debet zijn aan de verontreinigingen in de waterbodems zijn de riooloverstorten, directe lozingen, oeverbeschoeiing, uitloging bouwmetalen, afspoeling van verhard oppervlak en inlaatwater.

2.7 Milieu en natuur

Geluid

Voor het bestemmingsplan “Papentorenvest” is een akoestisch onderzoek uitgevoerd volgens de Wet geluidhinder. Het integrale onderzoek is opgenomen in bijlage 3 van de toelichting. In deze bijlage zijn niet alleen de verschillende berekeningen opgenomen, ook wordt een toelichting gegeven op het wettelijk kader en de consequenties van een hoge geluidbelasting.

In het bestemmingsplangebied moet rekening worden gehouden met railverkeerslawaaï, wegverkeerslawaaï en industrielawaaï. In het plangebied is sprake van enkele “nieuwe situaties” (nieuwbouw van, of wijziging naar een geluidgevoelige bestemming). In relatie tot de berekende geluidbelasting zijn door de gemeente in het kader van de Wet Geluidhinder hogere waarden aan gevraagd bij Gedeputeerde Staten. Het gaat om het gebied Scheepmakerskwartier en om de locatie van de “Fietznfabriek” aan de Oostvest.

Bodem

Algemene bodembeschrijving

Het plangebied Papentorenvest is gelegen ten westen van de strandwal. Ter plaatse heeft de bodem een opbouw van veen op zand. Verspreiding van mobiele verontreinigingen naar diepere lagen behoort tot de mogelijkheden.

De algemene bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de functies in het plangebied. Plaatselijk zijn door historische activiteiten verontreinigingen ontstaan die een belemmering kunnen zijn voor de beoogde functies. Over het algemeen geldt dat bij ernstige verontreinigingen een saneringsplan opgesteld moet worden.

Voor specifieke bodemgegevens wordt verwezen naar bijlage 3 van deze toelichting.

Luchtverontreiniging

Voor het bestemmingsplan Papentorenvest zijn berekeningen uitgevoerd om de luchtkwaliteit vast te stellen. Hierbij is gebruik gemaakt van het Car-model versie 4.0.

Invoergegevens

De invoergegevens voor de berekeningen, intensiteiten en de andere benodigde parameters, zijn ontleend aan de verkeersmilieukaart HVVP 2010. Als berekeningspunt is de trottoirzone van de weg genomen waarbij alleen is gekeken naar die zijde die binnen het bestemmingsplan ligt.

Resultaten

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt voor dat er een overschrijding plaats vindt van de norm voor het aantal keren per jaar dat de daggemiddelde grenswaarde voor

PM₁₀ (fijn stof) voor de Papentorenvest, Gedempte Oostersingelgracht en de Oudeweg wordt overschreden.

Wanneer de aftrek voor fijn stof, volgens het nieuwe Besluit Luchtkwaliteit, voor stoffen die niet door de mens in de lucht gebracht worden, gehanteerd wordt voldoen alle wegen aan de norm. Deze aftrek bedraagt zes dagen waarop de dagnorm overschreden mag worden.

Maatregelen

Maatregelen die de door de gemeente Haarlem worden genomen om de luchtkwaliteit verder te verbeteren zijn:

- het weren/ verminderen van gemotoriseerde verkeersstromen;
- het bevorderen van fiets - en voetverkeer;
- het bevorderen van (schoner) openbaar vervoer;
- het toepassen van schonere voertuigen.

Wat het laatste punt betreft gaat de gemeente door met het geleidelijk vervangen van het gemeentelijk wagenpark door aardgasvoertuigen. Tevens worden ondernemers en particulieren in de regio gestimuleerd dit voorbeeld te volgen. Aangezien de NO₂ en PM₁₀ emissiefactoren van aardgas -aangedreven voertuigen aanzienlijk lager zijn dan die van vergelijkbare voertuigen die aangedreven worden op diesel of benzine, zal een grootschalige toepassing van het rijden op aardgas een verlaging van de NO₂- en PM₁₀-concentraties tot gevolg hebben.

Ten slotte kan worden vermeld dat momenteel gewerkt wordt aan het “Plan van aanpak luchtkwaliteit”. Hierin zullen eventueel aanvullende maatregelen ter vermindering van de luchtverontreiniging worden beschreven.

Samenvatting en conclusie

Uit de resultaten van de luchtkwaliteitberekeningen blijkt dat er, na aftrek volgens het nieuwe Besluit Luchtkwaliteit, langs alle wegen voldaan wordt aan de normen voor luchtverontreinigende stoffen.

Duurzaamheid en energie

Bij nieuwbouw binnen het plangebied is uitgangspunt dat minimaal de vaste maatregelen uit de nationale pakketten duurzaam bouwen worden uitgevoerd. Dit betreft dus zowel utiliteitsbouw, grond- weg- en waterbouw als woningbouw.

Bij duurzame maatregelen kan bijvoorbeeld gedacht worden aan compact bouwen, flexibel bouwen (rekening houden met een mogelijke verandering van bestemming van gebouwen) en het afkoppelen van regenwaterafvoer.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland stimuleert het afkoppelen van verharde oppervlakken omdat dit bijdraagt aan de doelstelling van het “Waterbeheer 21^{ste} eeuw: vasthouden – bergen – afvoeren. Voor het afkoppelen van wegen en overig verhard oppervlak hanteert Rijnland de “Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken” van de Werkgroep Riolering West-Nederland als richtlijn. Bij het afkoppelen van schoon hemelwater van dakoppervlakken en bij (nieuw)bouwactiviteiten hanteert Rijnland de uitgangspunten van de hierboven genoemde nationale pakketten duurzame stedenbouw en duurzaam bouwen. Van belang is bijvoorbeeld het uitgangspunt dat bij de bouw de toepassing van uitloogbare metalen zoveel mogelijk voorkomen dient te worden zodat minder verontreinigende stoffen in het watersysteem terecht komen.

In de nota 'Duurzame nieuwbouw woningen' (SB/Mil2005/2754) is op het gebied van duurzaamheid een basiskwaliteit voor nieuwe woningen vastgesteld. Deze basiskwaliteit kan op twee manieren worden behaald: met behulp van een eenvoudige checklist of via een rekenmethode (de Gemeentelijke Prestatie Richtlijn duurzaam bouwen) waarbij minimaal een 6 moet worden gescoord.

Vanuit het Klimaatbeleidsplan is het opstellen van een energievisie bij een aantal nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen uitgangspunt. Dit is het geval wanneer in het plangebied:

- 250 nieuwe woningen of meer worden gebouwd en/of;
- 12.500m² of meer utiliteitsbouw gerealiseerd zal worden.

Een energievisie richt zich op het realiseren van een optimale energie-infrastructuur. In de energievisie worden doelstellingen voor het plangebied vastgelegd. Een belangrijk middel hierbij is de zogenaamde Energie Prestatie op Locatie¹ (EPL) als prestatienorm. Op stedenbouwkundig niveau maakt deze EPL verschillende vormen van energie-opwekking, -distributie en -vraag² vergelijkbaar. De doelstelling voor het plangebied is een EPL-score van tenminste 6.0 in een bestaande wijk en een EPL-score van 6.5 bij een nieuwbouwwijk.

Externe veiligheid

Inrichtingen

¹ De EPL is een overheidsinstrument om besparingen op fossiele brandstoffen in nieuwbouwlocaties te realiseren. De uitkomst van de berekening is een getal tussen de 0 en 10. Het getal 10 staat voor een ideale situatie waarin geen fossiele brandstof meer nodig is.

² Elke bouwvraag moet begeleid worden met een berekening van de energieprestatie (Bouwbesluit). Deze prestatie wordt uitgedrukt in de EPC. De EPC bedraagt sinds 2000 1,0 voor woningen. Per 1 januari 2006 wordt de EPC aangescherpt naar 0,8. De EPC bij utiliteitsbouw varieert per gebouwfunctie.

Volgens art. 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) moet gekeken worden naar inrichtingen in de omgeving van het plangebied. Voor zover nu valt na te gaan zijn in het plangebied geen bedrijven die onder artikel 2 van het Bevi vallen. Opgemerkt dient te worden dat er in de toekomst nieuwe categorieën van bedrijven en activiteiten zullen worden aangewezen, die binnen de werkingssfeer van het Bevi gaan vallen.

Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

Over het spoor vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats (ammoniak). In het kader van het Masterplan Spoorzone heeft de gemeente Haarlem onderzoek verricht naar de risico's van verstedelijking in deze zone in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. In dit onderzoek is gewerkt met drie varianten, waarbij de hoeveelheid bakken met gevaarlijke stoffen (in dit geval ammoniak) varieert van 1450 tot 4500. Gebleken is dat zelfs bij de variant met 4500 bakken er geen overschrijding plaatsvindt van het plaatsgebonden- of het groepsrisico.

In het aan de Tweede Kamer aangeboden rapport "Prognose van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Een beleidsvrije marktprognose" (2003) worden voor het traject Amsterdam – Haarlem 3000 wagens giftige gassen (ammoniak) geprognoseerd voor de (middel)lange termijn (2010 – 2020). De hoeveelheid gevaarlijke stoffen ligt daarmee lager dan de hoeveelheid waarmee gerekend is in het kader van het onderzoek voor het Masterplan Spoorzone. De vervoersaantallen uit de prognose leiden voor dit bestemmingsplan dan ook niet tot een andere conclusie.

Natuur

De natuurwetgeving in Nederland richt zich enerzijds op soortenbescherming en anderzijds op gebiedsbescherming. In de Natuurbeschermingswet zijn zogenaamde Natura 2000-gebieden aangewezen. Dit zijn gebieden die op Europees niveau een netwerk van te beschermen natuurgebieden vormen. De Natura 2000-gebieden in Nederland komen overeen met de gebieden volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn. Dit valt grotendeels samen met de nationale Ecologische Hoofd Structuur. De soortenbescherming in Nederland is wettelijk geregeld in de Flora- en Faunawet. Het doel van deze wet is het beschermen van in het wild voorkomende plant- en diersoorten en hun leefgebieden. In de Flora en Faunawet is het soortenbeschermingsdeel van de Habitat- en Vogelrichtlijn geïmplementeerd. In bovengenoemde wet is bepaald dat alle in Nederland van nature voorkomende soorten vallen onder de algemene zorgplicht. Dat wil zeggen, dat een soort in een gunstige staat van voortbestaan moet blijven. Bij menselijk handelen, beheerswerk, nieuwbouw, planologische ontwikkelingen dient een ieder hiermee rekening te houden.

Die zorgplicht houdt onder meer in dat “een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora of fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is (...) alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voorzover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

Daarnaast geldt extra bescherming voor de met name genoemde wettelijke beschermde soorten. Voor deze soorten geldt, dat activiteiten met een schadelijk effect in principe verboden zijn. Onder voorwaarden is echter een ontheffing of een vrijstelling mogelijk. De minister is formeel bevoegd om deze ontheffing of vrijstelling te verlenen. De Flora- en Faunawet is op het gebied van soortenbescherming passief, in die zin dat verslechtering van natuurwaarden wordt voorkomen. Actieve soortenbescherming geschiedt in Nederland door het opstellen van soortenbeschermingsplannen en zogenaamde Rode Lijsten. De status van rode lijst-soort geeft geen extra bescherming. Voor rode-lijstsoorten en voor wettelijk beschermde soorten die zijn vrijgesteld van de ontheffingsverplichting geldt uiteraard wel de algemene zorgplicht.

Gebiedsbescherming

In het kader van de natuurtoets is nagegaan of het bestemmingsplangebied binnen een speciale beschermingszone valt. Op basis van gegevens van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit kan geconcludeerd worden dat het bestemmingsplangebied geen deel uitmaakt van de Natura-2000 gebieden. Het plangebied heeft daarnaast ook geen significante gevolgen voor deze gebieden, en evenmin voor gebieden van de Provinciale Ecologische Hoofd Structuur.

Soortenbescherming

Het bestemmingsplangebied ligt in kilometerhok X104; Y488 van de kaart van het Natuurloket. Het bijbehorende rapport (zie bijlage 4) geeft van dit kilometerhok alleen gegevens over de vaatplanten, broedvogels en watervogels. In het bestemmingsplangebied komt in ieder geval de gierzwaluw voor als beschermde soort, die extra aandacht verdient. De vogel nestelt onder dakpannen en heeft jaar in jaar uit dezelfde broedplek en weigert een andere broedplek te accepteren wanneer zijn vaste plek is verdwenen. Dit betekent, dat bij verbouwen of afbraak van daken met broedplekken van de gierzwaluw ontheffing moet worden aangevraagd in het kader van de Flora- en faunawet. Er wordt immers een vaste broedplaats vernietigd. Dit geldt ook bij afbraak buiten het broedseizoen.

Voor het bestemmingsplan zijn geraadpleegd de brochure van de provincie Noord-Holland “Rekening houden met Habitatrichtlijnsoorten in Noord-Holland” en het

Natuurloket. Aan de hand van kaartmateriaal uit bovengenoemde brochure kan geconcludeerd worden dat er in het plangebied beschermde vleermuizen voor zouden kunnen komen. Dit betreft dan de dwergvleermuis en de ruige dwergvleermuis. Deze soorten wonen in gebouwen. Voor hen geldt dezelfde verplichting als voor de gierzwaluw.

Er zijn anno 2006 [nog] geen beschermde muurplanten of andere wettelijk beschermde planten in het bestemmingsplangebied waargenomen.

De gegevens van het Natuurloket wijzen uit dat binnen kilometerhok X:104 – Y:488, waar het bestemmingsplangebied onder valt, er beschermde soorten voorkomen. Bij ruimtelijke ingrepen en bij (ver)bouwactiviteiten van panden en daken in het gebied zal aan de hand van veldonderzoek nader geïnventariseerd moeten worden of gierzwaluwen en eventueel dwergvleermuizen inderdaad aangetroffen worden. Mocht dat het geval zijn dan zal de initiatiefnemer van de betreffende ruimtelijke ingreep een ontheffing van de Flora- en faunawet moeten aanvragen, waarin onder andere aangegeven wordt welke compenserende maatregelen genomen gaan worden.

2.8 Archeologie

Algemeen

Na de laatste IJstijd, zo'n 10.000 jaar geleden, maakte het overgrote deel van Noord- en Zuid-Holland deel uit van de Noordzee. Een kleine 4000 jaar later ontstonden, ter hoogte van de huidige duinen, lange smalle zandbanken, ook wel strandwallen genaamd. Op deze strandwallen vond duinvorming plaats waarna zich hierop zware bossen ontwikkelden. Oostelijk van deze strandwallen, waar de Noordzee geen vat meer kreeg op het uitgestrekte water, vormden zich onafzienbare moerassen.

Het huidige Haarlem ligt zowel op de oudste, 56 eeuwen geleden ontstaan, als op de op een na oudste strandwal van Nederland. Op deze strandwallen werden hutjes gebouwd onder meer op de plek waar, vele eeuwen later, in de Karolingische tijd, de nederzetting Harulahem ontstond. Harulahem, later verbasterd tot Haarlem, doet zijn naam eer aan: huis(en) op een open plek in een op zandgrond gelegen bos. Zand, wind en water hebben dus de basis gevormd van Haarlem.

De in de 11^e maar vooral in de 12^e eeuw snel groeiende pre-stedelijke nederzetting Haarlem, gelegen aan de belangrijkste noord-zuid verbindingen, de waterweg het Spaarne en de midden op de strandwal gelegen landweg, kreeg in 1245 stadsrechten en ontwikkelde zich tot een voor die tijd belangrijke stad.

De resten van nederzettingen en andere sporen van vroegere bewoning zijn in de loop der eeuwen door stuifafzettingen en kunstmatige ophogingen verborgen geraakt in de Haarlemse bodem en komen van tijd tot tijd bij graafwerkzaamheden weer aan het daglicht.

De Haarlemse bodem is dus letterlijk een opeenstapeling van 56 eeuwen bewoningsgeschiedenis in de vorm van in lagen opgestapelde archeologische landschappen.

Plangebied Papentorenvest

Het plangebied is onder te verdelen in:

- a) een deel van hoge archeologische waarde, het zuidelijk deel, begrensd door Spaarne, Koralensteeg, Gedempte Herensingel, Gedempte Oostersingelgracht en de Papentorenvest.

Dit deel behoorde eertijds tot de ommuurde binnenstad, afgebeeld op de kaart van Jacob van Deventer uit ca. 1560. Aan de noord- en oostzijde bevond zich de stadsmuur met, vanaf het zuiden de volgende opvallende verdedigingswerken: De Amsterdamse- of Spaarnwouderpoort, de Papentoren (gesloopt in 1868), de Dunnebierstoren (gesloopt ca. 1855), de Begijntoren (gesloopt ca. 1855) en tenslotte de Goede Vrouwtoren, onderdeel van de Catharijntorens (gesloopt in 1778 en vervangen door de molen De Adriaan, die in 1932 door brand verwoest werd maar aan het eind van de 20^e eeuw weer nieuw opgebouwd werd).

Dit deel van de stad was economisch gezien van grote waarde voor de stad met name scheepsbouw en glasfabricage was van groot belang.

- b) een deel van archeologische waarde, het noordelijk deel, begrensd door Papentorenvest, Gedempte Oostersingelgracht, Oudeweg en Spaarne.

Dit gedeelte wordt pas in de loop van de negentiende eeuw in ontwikkeling gebracht en is als zodanig alleen incidenteel van archeologisch belang.

Archeologisch onderzoek

Gezien de hoge waarde van het zuidelijk deel (a) is archeologisch onderzoek hier, voorafgaand aan bodemingrepen, verplicht. Deze verplichting houdt tevens financiële consequenties voor de opdrachtgever in.

Het noordelijk deel (b) heeft archeologische waarde van mogelijk minder importantie dan in het zuidelijk deel van het plangebied (a). Hier geldt dat in geval van bodemingrepen een archeologisch bureauonderzoek verplicht is. Slechts in het geval van een archeologisch 'treffer' is een inventariserend veldonderzoek (IVO) verplicht. Er kunnen in dit deel namelijk zandopduikingen voorkomen die van archeologische waarde zijn. Ook deze verplichting houdt financiële consequenties in voor de opdrachtgever.

3 BELEIDSUITGANGSPUNTEN

3.1 Toekomstvisie en Ontwikkelingsprogramma Haarlem (OPH)

In het kader van het Grote Steden Beleid heeft de rijksoverheid aangegeven dat het voor de leefbaarheid in steden van belang is dat gemeenten een visie ontwikkelen op de toekomst van de stad. Aandacht is daarbij nodig voor de samenhang tussen de economie, de sociale kenmerken van de stad en de ruimtelijke ontwikkeling.

Om ervoor te zorgen dat Haarlem vitaal blijft heeft de gemeente een visie ontwikkeld: de Toekomstvisie Haarlem. In deze visie zijn speerpunten benoemd waar Haarlem zich de komende jaren op richt. Voor het benoemen van deze speerpunten is onder andere uitgegaan van de positie van de stad in de regio en van de bestaande kwaliteiten en kenmerken van de stad. Bepaald is dat Haarlem zich de komende jaren inzet voor het versterken van de culturele en toeristische wervingskracht, het versterken van de zakelijke dienstverlening en het creëren van een duurzaam goed woonmilieu.

Voor een concretere vertaling van deze speerpunten is het Ontwikkelings Programma Haarlem opgesteld. Hierin is aangegeven dat er bepaalde zones in de stad zijn waar met name de economische, toeristische en culturele functies (verder) ontwikkeld kunnen worden.

In dit verband worden genoemd de Spoorzone (oost-west zone langs het spoor) en de vergrote Binnenstad (vergroting van het binnenstadsdomein tot over het Spaarne). Het plangebied valt binnen deze beide zones. Welke ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied beoogd worden is verder uitgewerkt in het Masterplan Spoorzone (oost) en in het Structuurplan Haarlem 2020.

3.2 Masterplan Spoorzone Oost (2002)

Dit Masterplan is opgesteld ten behoeve van een integrale ontwikkeling van de oostelijke Spaarne-oever. Voortbordurend op de in het OPH geformuleerde doelstelling het binnenstadsdomein te “vergroten”, wordt in dit plan beoogd de relatie tussen de binnenstad en de gebieden ten oosten van het Spaarne te versterken (Spaarnesprong). Om dit te bewerkstelligen wordt ingezet op het ontwikkelen van publiekstrekkende functies aan de oostzijde van het Spaarne. Ook wordt in dit kader gedacht aan de aanleg van een wandelgebied langs het water.

Door de aanleg van een route voor langzaam verkeer tussen de binnenstad en de Waarderpolder wordt het gebied ten oosten van het Spaarne toegankelijker gemaakt. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de gewenste beeld- en belevingskwaliteit. Het plangebied Papentorenvest bestaat nu nog uit een verzameling van onsamenvangende deelgebieden. Een zorgvuldige inrichting van de openbare ruimte kan hier meer

samenhang in brengen. In het plan zijn om die reden verschillende “attractiepunten openbare ruimte ” aangegeven.

Wat functies voor de verschillende deelgebieden betreft zet het Masterplan in op een gemengd milieu langs het Spaarne, het creëren of behouden van voorzieningen ter plaatse van de Koepel en Molen de Adriaan en het behouden van de (overwegende) woonfunctie in de overige delen. Menging met kleinschalige vormen van bedrijvigheid wordt nagestreefd.

3.3 Masterplan Spoorzone (2004)

De spoorzone is een in het OPH benoemde ontwikkelingszone die zicht uitstrekt vanaf station Spaarnwoude tot aan de Spoorwegdriehoek. Het Masterplan Spoorzone is opgesteld om “de ontwikkelingen in deze zone te structureren en een goede samenhang en kwaliteit te waarborgen”.

Binnen deze zone worden vier deelgebieden onderscheiden waarvoor strategische keuzen worden gemaakt. De deelgebieden zijn vervolgens weer onderverdeeld in afzonderlijke ontwikkel eenheden. Daarnaast doet het Masterplan uitspraken voor het creëren van een duurzaam raamwerk van verkeer, groen en water. Het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte is namelijk een belangrijk aandachtspunt bij de ontwikkeling van de deelgebieden.

Eén van de deelgebieden is de zogenaamde Spaarnesprong. Voor dit deelgebied is de ambitie geformuleerd om het binnenstadsdomein te vergroten tot over het Spaarne. Dit betekent dat beoogd wordt de aantrekkingskracht van gebieden die aan de oostzijde van het Spaarne liggen te versterken. Op deze manier wordt het Spaarne meer onderdeel van de stad.

Het versterken van de aantrekkingskracht van gebieden kan worden bereikt door publiekstrekkende functies te ontwikkelen. In dat kader is met name de ontwikkeling van het Spaarne-centrum van belang: het gebied dat begrensd wordt door het Spaarne, de Oudeweg, de Harmenjansweg en de Papentorenvest. Het Masterplan gaat voor dit gebied uit van verdichting met toeristische en culturele voorzieningen en kantoren met een publieksfunctie. Daarnaast is het creëren van een stedelijk woonmilieu uitgangspunt.

Gezien deze ontwikkelingen is een goede bereikbaarheid vanuit de binnenstad essentieel. Het creëren van nieuwe routes voor langzaam verkeer is dan ook uitgangspunt. Een voorbeeld hiervan is het realiseren van een duidelijke fietsroute over de Harmenjansweg richting Nieuwe Energie.

Voor het versterken van de aantrekkingskracht van het gebied aan de oostzijde van het Spaarne speelt ook de inrichting van de openbare ruimte een belangrijke rol. Ruimtelijk

gezien liggen er kansen om het water terug te brengen in de Papentorenvest tot aan de Amsterdamsevaart. Niet alleen ontstaat er op die manier een waternetwerk dat van belang is voor het creëren van extra waterberging in stedelijk gebied, functioneel gezien is dit water van belang voor het versterken van de nautische sfeer van het Binnen Spaarne. Uitgangspunt is een sfeer te creëren die aanvullend is op de sfeer van de binnenstad; enerzijds door de (nautische) functies, anderzijds door de maat en schaal die zijn afgestemd op het Spaarne.

3.4 Structuurplan Haarlem 2020 (2005)

In het Structuurplan Haarlem zijn de in het OPH vastgelegde ambities voor duurzaam goed wonen, zakelijke dienstverlening, cultuur en toerisme ruimtelijk vertaald. Aangegeven is waar in de stad welke ruimtelijke ontwikkelingen worden voorgestaan. Uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlem is dat bewust met schaarse ruimte wordt omgegaan en dat er contrasten in de stad zijn. Naast plekken waar dynamiek wordt voorgestaan (in herstructureringsgebieden, op knooppunten van openbaar vervoer en in veranderzones) zijn er ook rustige woonwijken waar plaats is voor ondersteunende wijkvoorzieningen.

Het bestemmingsplangebied valt binnen het “verandergebied Spoorzone”. Het Structuurplan sluit voor wat betreft de ontwikkeling van de Spoorzone aan op de in het Masterplan Spoorzone benoemde ambities en voorgestelde maatregelen.

Op de structuurplankaart is het plangebied Papentorenvest daarnaast aangegeven als onderdeel van het “centrum stedelijk gebied”. Dit gebied is bij uitstek multifunctioneel en omvat de Haarlemse binnenstad en de aangrenzende gebieden waar een vergelijkbare intensiteit en mate van functiemenging wordt gestimuleerd. De aangrenzende gebieden zijn onder meer het Spaarnespronggebied, Nieuwe Energie, Scheepmakersdijk en Burgwal. Het Structuurplan geeft daarbij wel aan dat de bestemmingsplannen binnen het multifunctionele centrumgebied aan moeten geven dat toename van overlast gevende binnenstadsactiviteiten (i.c. horeca) beperkt zal blijven tot een beperkt aantal zones: binnenstad, de ontwikkelingszone Spaarnespronggebied en langs de westzijde van het Binnenspaarne. Voor het gebied Scheepmakersdijk e.o zijn overlast gevende binnenstadsactiviteiten dus niet gewenst.

3.5 Haarlems Verkeers- en vervoerplan (2003)

In het HVVP zijn voor de verschillende wegencategorieën voorkeurscriteria geformuleerd voor de inrichting van de wegen. Gebiedsontsluitingswegen type A kennen bij voorkeur een rijbaanbreedte van minimaal 6 meter. Voor gebiedsontsluitingswegen type B wordt een rijbaanbreedte aangehouden van 4.50 meter, tenzij sprake is van een busroute. In dat geval komt de breedte namelijk overeen met die van type A wegen: minimaal 6 meter. Dit is van belang voor het profiel van de

Papentorenvest aangezien deze weg deel uit maakt van een lokale busroute. Overigens is hierbij geen sprake van een ontsluitende buslijn of van een stamlijn.

Een belangrijke maatregel op het gebied van het autoverkeer die van invloed zal zijn op de verkeersintensiteit rond de Amsterdamse Poort is het aanwijzen van de Oudeweg als inkomende radiaal vanaf het Rottepolderplein. Door een belangrijk deel van het verkeer dat de stad in komt over deze Oudeweg te leiden zal de verkeersdruk op de Amsterdamsevaart aanzienlijk afnemen. Hoewel de afname van de verkeersintensiteit op de Amsterdamsevaart zeker ook merkbaar zal zijn op de Gedempte Oostersingelgracht moet bedacht worden dat deze weg ook in de toekomst onderdeel van de binnenstadstangent zal zijn én deel uit zal blijven maken van de hoofdaanrijroute van hulpdiensten. Dit heeft als gevolg dat verkeersbeperkende maatregelen ongewenst zijn. Deze twee aspecten zijn van belang voor het profiel en de inrichting van de weg.

Wat langzaam verkeer betreft is het streven gericht op het creëren van nieuwe schakels in het fietsnetwerk. Zo wordt beoogd in het verlengde van de Harmenjansweg, langs het Spaarne, een fietsverbinding richting de Waarderpolder tot stand te brengen.

3.6 Integraal Waterplan Haarlem (2004)

Centrale doelstelling van het Integraal Waterplan is het creëren van een veilig, veerkrachtig en ecologisch gezond watersysteem. Om ervoor te zorgen dat het Haarlemse waternetwerk bestand is tegen klimaatsverandering (toename neerslag) en verstedelijking (toename verhard oppervlak), is ruimte voor oppervlaktewater nodig. Ruimte voor extra oppervlaktewater kan worden gevonden door het verbreden van bestaande watergangen, het graven van nieuwe watergangen en het weer open leggen van gedempte grachten.

Doelstelling voor het oppervlaktewater voor de periode tot 2015 is het creëren van een veilig watersysteem met voldoende afwaterend en bergend vermogen, een adequate doorstroming en maximale benutting van gebiedseigen water. Als streefbeeld heeft de gemeente een verbeterd waternetwerk voor ogen dat uitgebreid is met nieuw water. Een algemene regel met betrekking tot de waterkwantiteit is het compenseren van een toename van verharding (wegen, gebouwen enz.). Indien verharding in een gebied toeneemt zullen waterhuishoudkundige maatregelen getroffen moeten worden om waterbezwaar als gevolg van de toegenomen verharding te voorkomen.

Een gebied in de stad waar tot 2015 / 2020 de verharding als gevolg van herstructureringsprojecten nog aanzienlijk zal toenemen, is de Waarderpolder. Als nadere uitwerking van het Integraal Waterplan houden de gemeente Haarlem en het hoogheemraadschap van Rijnland zich bezig met het in beeld brengen van de

wateropgave als gevolg van deze verwachte toename aan verharding. Voor het op orde houden van de waterhuishouding is het namelijk nodig een toename aan verharding te compenseren door de aanleg van nieuw oppervlaktewater. Rijnland stelt als richtlijn hiervoor dat minimaal 15% van de toename van verharding gecompenseerd dient te worden in de vorm van open water. Het uiteindelijk te compenseren oppervlak hangt af van overige maatregelen die de waterhuishouding in een gebied ten goede kunnen komen, zoals het vertraagd afvoeren van hemelwater.

Geschat wordt dat er voor het op orde houden van het watersysteem in en rond de Waarderpolder, ruimte gevonden dient te worden voor ruim 6 hectare water. In het door de gemeente Haarlem en het hoogheemraadschap uitgevoerde onderzoek zijn vervolgens verschillende oplossingsrichtingen aangedragen om die ruimte te vinden. Hoewel volgens het beleid van het hoogheemraadschap van Rijnland de wateropgave in eerste instantie binnen het betreffende peilgebied opgelost dient te worden, zijn in het kader van een gebiedsgerichte benadering ook grensoverschrijdende oplossingen onderzocht.

In dit kader wordt het als een kans gezien om de Papentorenvest, een deel van de Oostvest tot aan de Amsterdamse Poort en de Amsterdamse vaart weer open te graven. Aangezien er een belangrijke maatregel wordt doorgevoerd in de verkeersstructuur rond de Amsterdamsepoort (beschreven in de vorige paragraaf) kan er in het profiel van de genoemde wegen mogelijk ruimte ontstaan voor watergangen. De fysieke mogelijkheden van het realiseren van water hangt in dit geval dus nauw samen met een herinrichting van de Amsterdamsevaart.

Het weer terug brengen van water op deze locaties is niet alleen van belang voor de wateropgave van de Waarderpolder. Met name vanuit cultuurhistorie wordt het gezien als een kans om het water terug te brengen in het stadsbeeld.

Tot slot moet bedacht worden dat water in de stad verschillende functies heeft.

Wat bijvoorbeeld de gebruiksmogelijkheden van het Spaarne betreft liggen er kansen om de waterrecreatie te stimuleren. Routes, horecavoorzieningen en een aantrekkelijk ingerichte verblijfsruimte langs het water maken het mogelijk het water en de activiteiten op het water optimaal te beleven. Het realiseren van nieuwe aanlegsteigers bij het Binnen Spaarne biedt aan de recreant mogelijkheden om een bezoek te brengen aan het centrum van de stad.

3.7 Spaarneplan (2000)

In het Spaarneplan wordt ingegaan op de gewenste beeldkwaliteit van de Spaarneoevers. Voor het plangebied Papentorenvest is de volgende passage relevant:

“De Scheepsmakersdijk vormt met zijn kleinschalige woonbebouwing en huiselijke sfeer een uitzondering langs het Spaarne; vooral de situering van achtertuinten langs het

Spaarne is een bijzonder gegeven dat verwijst naar de voormalige scheepshellingen. Deze achtertuinen aan het Spaarne behoren een groen beeld te hebben. Behoud van de bestaande sfeer met een versterkte toeristische attractiviteit is hier het uitgangspunt. Een “landmark” met horecafunctie op de kop van de Scheepmakersdijk geeft aanleiding voor bezoekers om ook dit gedeelte van het Spaarne te ontdekken. Activiteiten op de scheepswerf bieden een extra dimensie en levendigheid. De Houtmarkt vormt de overgang tussen de kleinschalige, intieme Scheepmakersdijk naar het stenige, binnenstedelijke Burgwalgebied. Als onderdeel van de Binnen Spaarne-route is hier een openbare locatie met zitgelegenheid zeker op zijn plaats, maar dan wel goed gedetailleerd.

3.8 Nota Milieuzonering (2002)

Milieuzonering is bedoeld om indicatief te beoordelen in hoeverre de woon, werk en recreatieve functies, of (indirect) verkeer, belemmeringen voor elkaar opleveren. Het gebruik van een milieuzonering in bestemmingsplannen biedt de mogelijkheid om gevoelige functies te vrijwaren van zware bedrijvigheid, maar biedt ook de mogelijkheid bepaalde bedrijvigheid te versterken. Bij milieuzonering staat de typering van (woon)gebieden centraal. Om de afweging te kunnen maken of een functie ergens wel of niet past wordt een koppeling gelegd tussen een gebiedstypering en een bedrijvenlijst.

Het grondgebied van Haarlem is in de Nota Milieuzonering onderverdeeld in verschillende gebieden. Deze onderverdeling is bepaald op basis van de specifieke kenmerken van die gebieden (aanwezige functies, bebouwingsdichtheid, ligging ten opzichte van wegen en stations e.d.). Bij het plangebied Papentorenvest is sprake van verschillende gebiedstypes:

- gebieden die kunnen worden aangemerkt als “stedelijk centrum”, zoals de historische binnenstad. Ook de “vergroete binnenstad” wordt hiertoe gerekend. Voor het bestemmingsplangebied gaat het in dit geval om het gebied Spaarne-centrum (Scheepmakerskwartier) en de locatie van de koepelgevangenis. Bij deze centrumstedelijke gebieden hoort een maximale bedrijfscategorie 3.
- gebieden die aangemerkt kunnen worden als “corridors/ gemengd gebied”. Het gaat hier om doorgaande routes of verkeersassen met openbaar vervoer, die een verbinding vormen met het centrum. De nadruk ligt op de werkfunctie, menging met de woonfunctie is mogelijk en ook hier zijn maximaal categorie 3 bedrijven toegestaan aan weerszijden van wegen. De typering van het achterliggende gebied en de bijbehorende toegestane bedrijfscategorieën zijn bepalend voor de toegestane milieuhinder aan de achterzijde van de bebouwing in een corridor. De doorgaande wegen die het plangebied Papentorenvest omringen en doorsnijden zijn de Oostvest, de Gedempte Oostersingelgracht, de Oudeweg en de

Papentorenvest. Met een mogelijke herprofilering van de Papentorenvest tot een buurtontsluitingsweg en stadsgracht is wat milieuzonering betreft uitgangspunt om maximaal categorie 2 bedrijven toe te staan.

- In het plangebied komen tot slot gebieden voor waar de woonfunctie overheerst. Hier wordt uitgegaan van een maximaal toegestane bedrijfscategorie 2 (indien het bestemmingsplan die bedrijvigheid althans toe laat). In het plangebied betreft het globaal gezegd de schil bebouwing gelegen aan de zuid- en westzijde van de Papentorenvest c.q. Oostvest.

3.9 Samenvatting beleidsuitgangspunten

Samengevat zijn voor het plangebied Papentorenvest de volgende beleidsuitgangspunten van belang voor het bestemmingsplan:

- versterken aantrekkingskracht van de oostzijde van het Spaarne door een accent te leggen op publiekaantrekkende functies in een stedelijk woonmilieu, het realiseren van een wandelzone langs het Spaarne, het tot stand brengen van een langzaam verkeersroute tussen de binnenstad, het plangebied en het gebied Nieuwe Energie;
- zorgvuldig inrichten van de openbare ruimten om meer samenhang in het plangebied te creëren, onder andere door water terug te brengen in het straatbeeld van de Papentorenvest, Oostvest en Amsterdamsevaart, door open plekken aan het Spaarne te behouden als verwijzing naar voormalige scheepshellingen en door een aantrekkelijk verblijfsklimaat te creëren langs het Spaarne;
- behoud van de woonfunctie aan de zuidzijde van het plangebied met aan de randen (Papentorenvest en Oostvest) functiemenging met bedrijvigheid;
- bieden van mogelijkheden voor waterrecreatie langs het Spaarne.

4 RUIMTELIJK-FUNCTIONELE UITGANGSPUNTEN PLANGEBIED

Aangezien het plangebied gebieden kent met uiteenlopende sferen, vraagt niet alleen de ruimtelijk-functionele opzet aandacht. De samenhang in de inrichting van de openbare ruimte is van belang om de gebieden meer in relatie met elkaar te brengen. In de volgende subparagrafen worden daarom op deelniveau uitgangspunten geformuleerd ten aanzien van functies, bebouwing en de openbare ruimte.

4.1 Scheepmakerskwartier

Uitgangspunt voor de zone langs het Spaarne is het vergroten van het binnenstadsdomein tot over het Spaarne. Op die manier wordt het Spaarne meer dan nu het geval is een onderdeel van de stad, en ontstaat er een relatie tussen de cultuurhistorische binnenstad en het gebied ‘Nieuwe Energie’, waar nieuwe cultuurfuncties ontwikkeld worden. Het vergroten van de invloedssfeer van de binnenstad kan worden bereikt door publiekstrekkende functies te ontwikkelen op plekken die zich daarvoor lenen. Gezien de aard van de functies is het in ieder geval van belang dat deze goed bereikbaar zijn. Daarnaast is het voor de aantrekkelijkheid van het plangebied belangrijk om in de nabijheid van publiekstrekkende functies een aangenaam verblijfsgebied te realiseren.

Het Scheepmakerskwartier leent zich door zijn ligging goed om in het kader van de vergrote binnenstad ontwikkeld te worden tot een overgangsgebied en een verbinding tussen de multifunctionele binnenstad en de cultuurvoorzieningen in het gebied ‘Nieuwe Energie’. In het verlengde van de binnenstad wordt in deze zone ingezet op een multifunctionele ontwikkeling, waarbij het accent ligt op culturele, maatschappelijke en recreatieve functies. Met name door de aanwezigheid van het Spaarne kan in bovengenoemde zone bij publiekstrekkende functies gedacht worden aan recreatieve functies die een relatie hebben met het water. Te denken valt bijvoorbeeld aan aanlegsteigers (een kleinschalige binnenstadshaven), botenverhuur en aan het water gelieerde horeca. Wat deze functies betreft kan aangesloten worden bij de ontwikkelingen rond molen de Adriaan.

In het gebied Scheepmakerskwartier lenen specifieke gebouwen zich voor de vestiging van bijzondere, publiekstrekkende functies. Gedacht kan worden aan de ‘Drijfriemenfabriek’ en het gebouw van ‘Dantuma’. Door hun ligging lenen deze gebouwen zich bij uitstek voor niet-geluidsgevoelige functies. Publiekstrekkende functies vragen om locaties die voor bezoekers toegankelijk en bereikbaar zijn. Om die reden is het van belang dat dergelijke locaties goed ontsloten worden.

De zone langs het Spaarne ligt evenwijdig aan de Harmenjansweg. Dit is geen doorgaande route voor autoverkeer, maar meer dan nu het geval is kan deze weg ingericht worden als een duidelijke route voor langzaam verkeer tussen de binnenstad enerzijds en het plangebied en het gebied “Nieuwe Energie” anderzijds.

Een leefbare stad vraagt om sociaal- en verkeersveilige routes. Niet alleen de fysieke inrichting van een straat speelt daarbij een rol, ook de functies die worden toegestaan in de bebouwing aan weerszijden van de straat kunnen een bijdrage leveren aan het verbeteren van de sociale veiligheid. Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is om langs de Harmenjansweg een menging van functies mogelijk te maken zodat er zowel overdag als 's avonds zicht is op fietsers, voetgangers en bezoekers. Naast de woonfunctie worden ook (met de woonfunctie verenigbare) economische en/of maatschappelijke functies toegestaan. Gedacht wordt bijvoorbeeld aan kleinschalige bedrijvigheid, zakelijke- en/of maatschappelijke dienstverlening.

De ontwikkeling binnen het gebied Scheepmakerskwartier beslaat maximaal 50.000 m² met diverse functies. De bestaande bebouwing aan de Papentorenvest zal worden ingepast in nieuwe bebouwing die de sfeer van havens, pakhuizen en stedelijke activiteit ademt. Hier is tevens ruimte voor horeca en publieke functies. In de te creëren sfeer langs het Spaarne speelt de inrichting van de openbare ruimte een belangrijke rol. Deze zone is voornamelijk bedoeld voor langzaam verkeer.

De hoogte van de bebouwing aan de Harmenjansweg zal ongeveer 3 lagen zijn, zodat een aangenaam profiel ontstaat. Uitgangspunt is het behouden van de zichtlijnen op de Bavo en molen “de Adriaan”. Aan de Spaarnezijde kan hogere bebouwing worden gerealiseerd. Aan de uitstraling van de stad leveren karakteristieke gebouwen binnen het beschermd stadsgezicht een belangrijke bijdrage. Het behouden van een goed zicht op de koepel is in dit kader essentieel. Bij ontwikkelingen binnen het gebied Scheepmakerskwartier dient daarom zorgvuldig aandacht besteed te worden aan zichtassen vanuit het centrum op de koepel.

De parkeerplaatsen die nodig zijn bij de verschillende functies binnen het Scheepmakerskwartier dienen binnen de grenzen van het te ontwikkelen gebied gesitueerd te worden, zoals deze opgenomen zijn op de plankaart van dit bestemmingsplan.

4.2 Damaststraat

De woningen die zich aanvankelijk in de Spaarneoogstraat en de Damaststraat bevonden zijn gesloopt vanwege slechte funderingen. Voor de opzet van de nieuwbouwwoningen

is gekozen voor een gesloten bouwblok met een stedelijk karakter. De bouwhoogten zijn ten opzichte van de oude woningen verruimd; de hoogste bebouwing is gesitueerd langs het spoor, grenzend aan het talud.

Aan de Harmenjansweg is evenwijdig aan de straat een bouwblok gerealiseerd. Op deze manier is er, in tegenstelling tot situatie zoals die vroeger was, een begeleidende straatwand ontstaan waar ruimte wordt geboden voor niet versturende functiemenging. Het is de bedoeling op deze locatie de woonfunctie te combineren met enige vorm van bedrijvigheid (maximaal categorie 2). Naast zelfstandige bedrijfjes kan hierbij ook gedacht worden aan beroepsmatige activiteiten aan huis. Hierbij valt te denken aan kleine adviesbureaus, kleine financiële instellingen, pedicures en praktijkruimten voor de zogenaamde vrije beroepen, zoals arts, tandarts en notaris.

Door een sterkere verwevenheid van wonen en werken kan een bijdrage worden geleverd aan de levendigheid en sociale controle in een straat en aan het plaatselijk (dienstverlenend) voorzieningenniveau.

Het gebruiken en inrichten van woningen voor beroepsmatige activiteiten aan huis is mogelijk mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Als uitgangspunt geldt dat de woonfunctie in overwegende mate gehandhaafd dient te blijven. De omvang van de bedrijfsmatige activiteiten wordt daarom in de voorschriften gelimiteerd: 35% van het bruto vloeroppervlak van een woning, tot een maximum van 50 m², mag voor beroepsmatige activiteiten aan huis worden gebruikt.

Om het Spaarne vanaf het gebied ten oosten van de Harmenjansweg beleefbaar te maken is het belangrijk dat er vanaf deze weg en het achterliggende gebied Spaarnoogstraat – Damaststraat een goede zichtrelatie met het Spaarne is.

Voor het parkeren bij de woningen is voorzien in de aanleg van een overdekte parkeervoorziening ter hoogte van de Spaarnoogstraat en het bouwblok langs het spoor. De ingang van deze overdekte parkeervoorziening is gesitueerd aan de kant van de Harmenjansweg.

In de stedenbouwkundige opzet is tot slot rekening gehouden met de aanleg van groenvoorzieningen; deze zijn centraal in de buurt gesitueerd.

4.3 Koepel

De Penitenciaire inrichting is een bijzondere maatschappelijke voorziening en zal als zodanig in het bestemmingsplan worden opgenomen. Mocht het complex binnen de planperiode vrijkomen (bijvoorbeeld als gevolg van wijzigingen in landelijk beleid of in het geval het gebouw niet meer aan de eisen voldoet), dan kan in het bestemmingsplan met behulp van een wijzigingsbevoegdheid geanticipeerd worden op functiewijziging. De locatie bevindt zich in de zone van de te “vergroten binnenstad” en ligt nabij belangrijke routes: de binnenstadstangent en de (te ontwikkelen) oost-west fietsroute.

Door de omvang van het gevangeniscomplex, de aard van de bebouwing en de bereikbaarheid vanaf de binnenstadstangent is hier de vestiging denkbaar van (grootschaliger) publiektrekkende voorzieningen die voor een aanvulling kunnen zorgen op het aanbod van het kerngebied van het centrum.

Gezien deze locatiemarkers ligt bij functiewijziging het accent op functies die gericht zijn op de vrijetijdsbesteding. Vrijetijdsvoorzieningen maken een belangrijk onderdeel uit van de multifunctionele binnenstad. Een belangrijk aspect is dat ze mensen in de stad de mogelijkheid geven om elkaar te ontmoeten. Daarnaast kunnen ze de stad een economische impuls geven.

Bij vrijetijdsvoorzieningen wordt ook wel gesproken over leisurevoorzieningen. Onder leisure wordt verstaan alle activiteiten die in de vrije tijd (tijd die overblijft na werk, zorg en dagelijkse zaken) plaatsvinden en die het doel ontspanning, educatie of genoeg hebben. Bij leisurevoorzieningen kan gedacht worden aan niet-commerciële functies in de sfeer van kunst en cultuur (bibliotheek, museum), maar ook aan meer commerciële functies zoals een hotel of een horecavoorziening.

Gezien de ligging in de zogenaamde “sociaal-maatschappelijke ontwikkelingszone” uit het Structuurplan Haarlem zijn tot slot ook (nieuwe) maatschappelijke functies hier op hun plaats.

Zoals aangegeven wordt het beeld bij de hoofdentree van het terrein bepaald door de entreegebouwen met de daarvoor gelegen parkeerplaatsen. Indien het terrein vrijkomt voor nieuwe functies, is het voor het goed functioneren van de openbare ruimte van belang om de parkeerplaatsen elders te situeren. Te denken valt bijvoorbeeld aan ondergronds en/of inpandig parkeren. Ook is het denkbaar een verhouding te hanteren voor het aantal parkeerplaatsen dat inpandig gerealiseerd dient te worden en het aantal parkeerplaatsen dat in de buitenruimte van het terrein mag worden aangelegd. In ieder geval is uitgangspunt dat de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost. De kwaliteit van de openbare ruimte dient niet door parkeerdruk negatief beïnvloed te worden.

De ingang aan de oostzijde van de koepel is voornamelijk bruikbaar voor logistieke handelingen.

Zodra het voorterrein vrij is van parkeerplaatsen ligt hier de ambitie om de inrichting van de openbare ruimte zo vorm te geven dat sprake zal zijn van een oriëntatiepunt in de openbare ruimte, op de splitsing van twee belangrijke routes: de Harmenjansweg en de Papentorenvest. Aangezien er naar gestreefd wordt in het totale plangebied een gemeenschappelijke sfeer te creëren in de openbare ruimte, is het van belang dat de

inrichting van het voorterrein wordt afgestemd op de inrichting van het plein in het deelgebied Scheepmakerskwartier.

4.4 Scheepmakersdijk e.o. / Glasblazersveld

In dit deel van het plangebied overheerst zoals aangegeven in de inventarisatie van de huidige situatie, de woonfunctie. Behoud van deze functie is, zeker in de hier en daar smalle straatjes, het uitgangspunt. Veranderingen die in de woonstraten mogelijk worden gemaakt zijn overwegend stedenbouwkundig van aard: uitgangspunt is de bestaande goothoogten aan de Scheepmakersdijk en de Glasblazersstraat te handhaven in verband met bezonning en profiel (ca. 6m.). In de Dijkstraat wordt voor alle bebouwing, aansluitend op wat reeds bij sommige woningen toegepast is, een goothoogte van maximaal 6 meter mogelijk gemaakt.

In het bestemmingsplan wordt toegestaan dat de achtererven bij de Scheepmakersdijk voor honderd procent bebouwd mogen worden. Dit, gezien de geringe onderlinge afstand tussen de woonbebouwing van de Scheepmakersdijk en de Papentorenvest. Bovendien heeft het volbouwen van de erven reeds op enkele erven plaatsgevonden. Omdat de erven aan de Glasblazersstraat dieper zijn dan de erven van de woningen aan de Scheepmakersdijk wordt het volledig volbouwen van de achtererven hier niet toegestaan. Het standaard in Haarlem toegepaste bebouwingspercentage van 50% tot een maximum van 40 m² is hier leidend.

Ook de tuinen die gericht zijn op het Spaarne mogen niet volledig volgebouwd worden. Dit in verband met de te behouden openheid, als referentie naar de scheepshellingen die hier vroeger waren.

De openbare ruimte in de omgeving van Molen de Adriaan leent zich goed voor nautische en recreatieve voorzieningen. Aanmeermogelijkheden voor bootjes, in de nabijheid van een uitspanning met een terras aan het water, kunnen hier een meerwaarde opleveren voor de beleving van dit deel van het Spaarne. Aan de kop van de Scheepmakersdijk wordt om die reden een horecavoorziening mogelijk gemaakt. In de straatjes in de omgeving van de molen (de uitlopers van de Scheepmakersdijk en de Papentorenvest) kan de woonfunctie gecombineerd worden met bergingen op de begane grond (zoals dat in de huidige situatie veel het geval is) maar ook met enige vorm van bedrijvigheid. Gedacht kan hierbij worden aan atelierbedrijfsruimten zoals deze zijn voorgesteld in het renovatieplan dat voor verschillende panden in dit deel van het plangebied is opgesteld.

4.5 Papentorenvest / Gedempte Oostersingelgracht / Oostvest

In het verlengde van verschillende beleidsnota's is uitgangspunt in de Papentorenvest het terugbrengen van water mogelijk te maken in het bestemmingsplan. Wenselijk is een

verbinding tot stand te brengen tussen het water bij molen de Adriaan en het water bij de Amsterdamse Poort. Een eventuele ontdemping van de stadsbuitengracht kan een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de kwaliteit en samengaan van de openbare ruimte in het plangebied. Denkbaar is een watergang te situeren naast de muur van het gevangeniscomplex. Op deze manier ligt het water aan de zonkant van de straat, wat bevorderlijk is voor de waterkwaliteit. Het situeren van de watergang aan de zuidzijde van de straat, nabij de woningen, kan voor de kwaliteit van de leefomgeving gunstiger zijn. Op deze manier ontstaat er namelijk enige afstand tussen de woningen en het verkeer.

Op termijn kan op de Amsterdamse Vaart één volledige rijbaan vervallen en een veel kleinschaliger inrichting doorgevoerd worden, passend bij de schaal van de Amsterdamse Poort. Deze maatregel betekent dat in het profiel van de Amsterdamse Vaart en de Gedempte Oostersingelgracht mogelijkheden voor het terugbrengen van water.

Indien het terugbrengen van water aan de orde zullen de profielen van de Papentorenvest, de Gedempte Oostersingelgracht en de Amsterdamse Vaart nader uitgewerkt worden. Aandachtspunten zullen daarbij zijn de aansluiting van de Harmenjansweg op de stadsbuitengracht en het logisch situeren van langzaamverkeersroutes.

Wat bebouwing aan de Papentorenvest betreft is de woonfunctie uitgangspunt. Zoals aangegeven in het Masterplan Spoorzone Oost zijn op de begane grond economische functies denkbaar. Onder economische functies wordt niet verstaan detailhandel. Uitgangspunt is namelijk detailhandelsvestigingen te concentreren in de omgeving van de Amsterdamstraat. Nieuwe solitair gelegen kleinschalige detailhandelsvestingen worden op basis van het Haarlemse detailhandelsbeleid niet ondersteund. Rekening houdend met de breedte van de Papentorenvest is een verruiming van de goothoogte hier stedenbouwkundig gezien toelaatbaar.

Oostvest

De Oostvest vormt de verbinding tussen de Spaarnwouderstraat en de Papentorenvest. Inventarisatie van de huidige situatie laat zien dat er op dit moment een tweetal kantoorgebouwen, een braakliggend terrein en nog enkele oudere eengezinswoningen zijn. Het betreft dus een nog rommelige uitstraling waarbij ook met name de Amsterdamse poort er erg verloren bij staat. In dit plan wordt dan ook, ter ondersteuning van de buurtcommissie die het gebied rond de Spaarnwouderstraat naar de Amsterdamse Poort sterk wil opwaarderen, de mogelijkheid gecreëerd om bij de maatschappelijke bestemming, die er op rust, met de functie verbonden horeca te exploiteren zoals nu

reeds plaats vindt bij molen “De Adriaan”, met eventueel een terras als de verkeerssituatie hiervoor geschikt is gemaakt.

De Oostvest is gelegen aan de rand van het beschermd stadsgezicht en in de luwte van de stedelijke dynamiek. Aan de oostzijde is met de Gedempte Oostersingelgracht nog wel veel drukte als gevolg van auto- en vrachtverkeer. Deze drukte zal echter afnemen nadat het meeste verkeer vanuit het oosten niet meer via de Amsterdamsevaart en de Gedempte Oostersingelgracht de stad inkomt maar via de noordelijker gelegen Oudeweg. Deze omlegging is gepland voor 2009.

In het verlengde van de gewenste ontdemping van de Papentorenvest zou ook de gracht op de Oostvest moeten terugkeren. Het terugbrengen van de gracht samen met het bebouwen van het braakliggend terrein van de voormalige Fietsznfabriek schept een kans om een eenduidig beeld aan deze zijde van de Oostvest te creëren.

Een belangrijke spil in de bebouwing aan de Oostvest is de voormalige Fietsznfabriek. Het gebouw is in het recente verleden gebruikt als tijdelijk onderkomen voor het Patronaat. Nu het pand leeg staat, is deze locatie aan de rand van de binnenstad zeer interessant als ontwikkellocatie.

De gemeente Haarlem is eigenaar van het terrein en zal dit per openbare verkoop aan een projectontwikkelaar overdragen. Voor het gebied is een stedenbouwkundig programma van eisen vastgesteld (SO/BD2006/245) dat grotendeels verwerkt is in dit bestemmingsplan.

Met name de nieuwbouw aan de Oostvestzijde zal bepalend zijn voor de uitstraling van het beschermd stadsgezicht van Haarlem, zeker in combinatie met de Amsterdamse Poort. Voor de mogelijke bebouwing op het braakliggende terrein aan de Oostvest zal grotendeels de historische rooilijn worden gevolgd. Om verder aan de unieke en beeldbepalende verticale parcellering van het beschermd stadsgezicht bij te dragen, is een maximale pandbreedte toegestaan van 12,0 meter.

Functioneel wordt voor het gebied wonen nagestreefd met op de begane grond aan de Oostvestzijde economische functies. Detailhandel wordt hierbij uitgesloten.

In totaal kan er maximaal 8400 m² b.v.o. aan bebouwing gerealiseerd worden. Deze vierkante meters zijn inclusief het monument aan de Houtmarkt 7.

Van dit programma dient minimaal tussen de 800-1000 m² b.v.o. aan bedrijfs- en of maatschappelijke doeleinden gerealiseerd te worden om het gemengde karakter aan de Oostvestzijde te garanderen. De maximale bebouwingshoogte is afgestemd op de hoogte van de aangrenzende bebouwing.

Stedenbouwkundig gezien is het wenselijk om een binnenterrein te creëren. Gedacht kan worden aan een hofje of aan een onbebouwde ruimte ten behoeve van de bedrijfsfunctie. In meerdere opzichten is daarbij het een kans om bij de planontwikkeling gebruik te maken van de aanwezigheid van het Spaarne. Om de rivier die door de stad kronkelt vanaf meerdere plaatsen te beleven, wordt voor de ontsluiting van het gebied voor langzaam verkeer een verbinding geëist tussen de Oostvest, het binnenterrein en het Spaarne.

De parkeeroplossing dient geheel of gedeeltelijk verdiept op eigen terrein plaats te vinden. De ontsluiting van de parkeervoorziening dient achter de voorgevelrooilijn gesitueerd te worden.

Gezien de ligging aan de Oostvest (corridor) geldt langs deze weg een maximale milieucategorie 3. Voor het achterliggende gebied geldt een maximale bedrijfscategorie 2. Rekening houdend met het op een duurzame wijze vormgeven van het Haarlemse watersysteem wordt bij de planontwikkeling verwacht dat het regenwater wordt afgekoppeld.

5 PLANBESCHRIJVING

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de in de hoofdstukken 2 en 3 beschreven analyses en beleidsuitgangspunten vertaald naar de juridische opzet van het plan. Zowel de bestaande situatie als de gewenste ontwikkelingen spelen een rol in de wijze waarop bebouwing en openbare ruimte bestemd worden. De in hoofdstuk 4 beschreven milieuaspecten geven inzicht in de eventuele belemmeringen voor het mogelijk maken van nieuwe functies.

Algemeen uitgangspunt voor het bestemmingsplan Papentorenvest is dat de gronden en de bestaande bebouwing die passen binnen de beoogde ontwikkeling van het gebied conform het huidige gebruik bestemd worden. Voor dergelijke bestaande bebouwing en functies is het van belang een bestemmingsregeling te ontwerpen, die niet alleen mogelijkheden biedt voor het voortzetten van het huidige gebruik en de huidige verschijningsvorm, maar die waar mogelijk en gewenst ook ruimte biedt voor bouwkundige aanpassingen en/of functieverbreding. In hoeverre ruimte voor dergelijke aanpassingen geboden kan worden hangt onder andere af van de effecten daarvan op de omgeving.

Indien bebouwing en/of functies niet passen binnen de gewenste ruimtelijk-functionele structuur, wordt in het bestemmingsplan op een passende wijze herontwikkeling mogelijk gemaakt. Dit kan ook het geval zijn bij bebouwing die mogelijk binnen de planperiode vrijkomt en waarvoor het niet de verwachting is dat eenzelfde functie er voor in de plaats komt. Dit geldt met name voor bijzondere functies. Tot slot kunnen ook in de openbare ruimte ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, bijvoorbeeld wanneer nieuwe (of te herstellen) stedenbouwkundige structuren gewenst zijn.

5.1 Juridische planopzet

Bestemming Woondoeleinden(art. 7)

Bestaande woningen in het plangebied zijn positief bestemd als Woondoeleinden. Voor zover ruimtelijk mogelijk zijn (beperkte) uitbreidingen van de bestaande woningen toegestaan.

Indien sprake is van “beroepen-aan-huis”, is dit inherent aan en toegestaan binnen de woonfunctie. Op de plankaart levert dit geen aparte bestemming op. Wel is in de voorschriften een maximum gebonden aan dergelijke activiteiten (maximaal 35% van het bruto vloeroppervlak van een woning tot een maximum van 50 m²).

Binnen de bestemming woondoeleinden zijn ook een aantal “detailhandelsbedrijven” aanwezig. Deze zijn op de plankaart aangegeven met een aanduiding.

Bestemmingen Tuin en Erf (art. 8 en art. 9)

Bij de bestemming Woondoeleinden dan wel de bestemming Gemengde Doeleinden behorende gronden die bebouwd mogen worden zijn bestemd als Erf. Binnen deze bestemming is het toegestaan aan- en uitbouwen te realiseren, alsmede bijgebouwen en andere bouwwerken. Het wordt, tenzij op de plankaart anders aangegeven, niet toegestaan dat erven geheel worden volgebouwd. Dit in belang van voldoende woonkwaliteit aan de binnenkant van een bouwblok in de vorm van voldoende openheid en groen. In de voorschriften is daarom opgenomen dat maximaal de helft van een erf mag worden bebouwd, tot een maximum oppervlak van 40m². Daar waar andere maxima gelden is dit op de plankaart opgenomen. Qua volume zijn aan- en uitbouwen ondergeschikt aan de hoofdbebouwing. Om die reden mogen aan- en uitbouwen niet hoger zijn dan de hoogte van de begane grondverdieping van de hoofdbebouwing. Onder voorwaarden zijn op aan- en uitbouwen dakterrassen toegestaan. De voorwaarden zijn opgesteld ten behoeve van voldoende privacy van omwonenden.

Bijgebouwen en aanbouwen mogen maximaal 2,5 meter hoog zijn. Qua gebruik dient erfbebouwing ten dienste aan de hoofdbebouwing te staan.

Bij de bestemming Woondoeleinden dan wel de bestemming Gemengde Doeleinden behorende gronden die niet bebouwd mogen worden, zijn bestemd als Tuin. Binnen deze bestemming zijn wel bouwwerken toegestaan zoals erfafscheidingen. Op enkele plekken langs het Spaarne is op de plankaart de bestemming Tuin opgenomen. Deze bestemming is op die plekken gewenst in verband met het behouden van het beschreven open karakter van dit deel van het Spaarne (de verwijzing naar de voormalige scheepshellingen).

Bestemming Maatschappelijke doeleinden (art. 10)

De twee bijzondere bouwwerken die zich in de openbare ruimte bevinden, molen “De Adriaan” en de Amsterdamse Poort, zijn bestemd als Maatschappelijke doeleinden.

In de onderbouw van de molen wordt informatie gegeven over de historie en de bouw van de molen. In dat opzicht heeft de molen een educatieve functie. Daarnaast is de

onderbouw van de molen te gebruiken voor exposities, vergaderingen, recepties en bijeenkomsten. De Molen is zelfs als trouwlocatie aangewezen. De bestemming Maatschappelijke doeleinden is opgenomen in verband met de educatieve functie van dit object. Verder is op de plankaart de aanduiding “horeca 3 toegestaan” opgenomen zodat

bovengenoemde activiteiten mogelijk zijn. Horeca 3 verwijst naar de lichtste categorie. Hetzelfde regime (de bestemming Maatschappelijke Doeleinden, aangevuld met de aanduiding “horeca 3 toegestaan”) geldt ook voor de Amsterdamse Poort. Dit object wordt niet voor dezelfde doeleinden als de Molen gebruikt, maar gezien zijn

verschijningsvorm en de ligging in de openbare ruimte sluit het bestemmingsplan dergelijk gebruik niet uit.

Bestemming Maatschappelijke doeleinden, penitentiaire inrichting (art. 11)

De koepelgevangenis is apart bestemd als Maatschappelijke Doeleinden, met de specificatie “pi”: Penitentiaire Inrichting.

Bestemming Gemengde doeleinden (art. 12)

De panden waarin gewoond wordt maar waar zich op de begane grond niet-woonfuncties bevinden of kunnen bevinden zijn bestemd als “gemengde doeleinden”. Voor wat betreft de begane grondverdieping wordt enige flexibiliteit geboden voor functieverandering. In paragraaf 3.2 wordt uiteengezet welke functieveranderingen per Gemengde Doeleinden bestemming mogelijk is. Eventuele functiewijzigingen hebben geen gevolgen voor de bebouwingsmogelijkheden (die zijn op de kaart gefixeerd, zie ook paragraaf 3.4).

De ontwikkelingslocatie aan de Oostvest is eveneens mogelijk gemaakt door middel van de bestemming Gemengde Doeleinden. Om ervoor te zorgen dat er aan de Oostvest sprake zal zijn van een gemengd karakter, is de functie wonen op de begane grond hier uitgesloten. Dit is juridisch bepaald door een aanduiding “wonen begane grond niet toegestaan” op de plankaart, met de daarbij behorende verwijzing naar de voorschriften. Binnen de bestemming ‘gemengde doeleinden’ is detailhandel uitgesloten. Bestaande detailhandel is op de plankaart aangegeven met een aanduiding.

Bestemming Recreatieve doeleinden (art. 13)

Deze bestemming is opgenomen voor de in het plangebied aanwezige speeltuin met bijbehorende bebouwing.

Verkeersdoeleinden Railverkeer (art. 14)

De spoorlijnen en het spoortalud die in het plangebied voorkomen, zijn apart bestemd als Verkeersdoeleinden/Railverkeer. Binnen deze bestemming mogen voorzieningen worden gerealiseerd ten behoeve van het betreffende railverkeer zoals hoogspanningsmasten en regelstations.

Bestemming Verkeers- en verblijfsdoeleinden (art. 15)

De in het plangebied voorkomende wegen, straten en openbare verblijfsruimten zijn ondergebracht onder de verzamelbestemming Verkeers- en verblijfsdoeleinden. Ook de bij straten en wegen behorende trottoirs, bermen, parkeerplaatsen, fiets- en voetpaden vallen binnen deze bestemming. Ten behoeve van de (her)inrichting van wegen, straten en verblijfsruimten zijn ondermeer toegestaan nutsgebouwtjes, abri's, (ondergrondse) afval- en recyclebakken, straatmeubilair speeltoestellen en groenvoorzieningen.

Daar waar op de plankaart aangegeven met een aanduiding mogen onderhoudswerkzaamheden aan schepen plaatsvinden. Dit sluit aan bij de aanmeermogelijkheden voor historische schepen nabij de kop van de Scheepmakersdijk.

Bestemming Groenvoorzieningen (art. 16)

Deze bestemming is opgenomen voor de groenvoorzieningen bij de bebouwing van de Spaarnoog/Damaststraat.

Bestemming Water (art. 17)

Bestaande watergangen in het plangebied zijn bestemd als Water. Daarnaast is de bestemming Water mogelijk gemaakt binnen uitwerkingsgebied 1 en wijzigingsbevoegdheidsgebied 1. De bestemming Water is bedoeld voor waterberging, waterhuishouding, verkeer te water en waterrecreatie. Andere bouwwerken zoals ondermeer duikers, bruggen, aanlegsteigers, meerpalen en overkluizingen zijn binnen deze bestemming toegestaan. Voor de aanleg van dergelijke bouwwerken is wel een aparte Keurvergunning nodig van de waterbeheerder.

Bestemming Woonschepenligplaats (art. 18)

In de Leidraad Provinciaal Ruimtelijk Beleid is aangegeven dat de ligplaats van bestaande woonschepen door middel van een passende bestemming tot uitdrukking dient te komen. In de voorschriften van een bestemmingsplan dient niet alleen het maximum aantal ligplaatsen en de maximaal toelaatbare omvang van de woonschepen tot uitdrukking te komen, maar ook het toegelaten gebruik van aanliggende oevers. In de voorschriften van bestemmingsplan Papentorenvest is opgenomen dat per woonschepenligplaats één woonschip is toegestaan. Wat maatvoering betreft zijn in Haarlem criteria opgenomen in een verordening aangaande woonschepen. Voor de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende oevers zijn bepalingen opgenomen binnen de bestemming “Verkeers- en verblijfsdoeleinden”. Net zoals bij de bestemming woondoeleinden is beroepsuitoefening aan huis onder voorwaarden toegestaan.

Bestemming Horecadoeleinden (art. 19)

Het pand Scheepmakersdijk 2/2a heeft de enkelvoudige bestemming Horecadoeleinden.

Uitwerkingsgebied 1 (U1)

Dit uitwerkingsgebied betreft het deelgebied “Spaarne-centrum” uit het Masterplan Spoorzone. Het gebied wordt begrensd door de Oudeweg, het spoortalud, de Harmenjansweg, de insteekhaven bij de Papentorenvest en het Spaarne (zie voor de exacte begrenzing de plankaart).

Beoogd wordt het gebied te ontwikkelen als een duidelijk onderdeel van de binnenstad, met een gemengd programma van wonen, een nautisch programma en publieke functies.

Uitgangspunten voor ontwikkeling:

- Het totaal oppervlak aan bebouwing bedraagt maximaal 50.000 m², waarvan maximaal 30.000 m² gebruikt mag worden ten behoeve van de woonfunctie. De overige 20.000 m² mag gebruikt worden ten behoeve van publiekstrekkende functies. Daarbij kan gedacht worden aan nautische voorzieningen, kantoren, maatschappelijke functies, horeca (waaronder ook een hotel), bedrijven (minimaal 1.000 m²) en kleinschalige detailhandel (maximaal 1.000 m², waarbij de omvang van afzonderlijke vestigingen niet groter dan 400 m² b.v.o mag zijn).
- Wat het nautisch programma betreft dient bij de inrichting van het gebied voorzien te worden in de aanleg van een insteekhaven. In deze insteekhaven kunnen aanlegsteigers gerealiseerd worden voor onder andere kleine jachten. Aanlegsteigers voor grotere jachten dienen een plaats te krijgen langs de Spaarne-oever. Uitgangspunt is om in aanvulling op bovengenoemde (kleinschalige) stadshaven te voorzien in een horecavoorziening. Aan de zuidzijde van het uitwerkingsgebied biedt de bestaande insteekhaven ruimte voor het aanmeren van enkele kleine schepen.
- Bij de inrichting van de openbare ruimte dient een wandelroute langs het Spaarne gerealiseerd te worden en een doorgaande route via de Harmenjansweg, richting het buiten het plangebied gelegen gebied Nieuwe Energie (zie voor ligging langzaamverkeersroutes de aanduidingen op de plankaart). Tussen het Spaarne en de Harmenjansweg dient te worden voorzien in minimaal drie doorsteken, zowel functioneel als visueel. De voor de functies benodigde parkeerplaatsen dienen, gedeeltelijk verdiept, binnen het uitwerkingsgebied gerealiseerd te worden. Voor het berekenen van de parkeerbehoefte wordt de parkeernormering uit de Haarlemse Bouwverordening aangehouden. Tot slot is uitgangspunt te voorzien in een openbare speelvoorziening.
- Wat bouwhoogten betreft wordt in het gebied een geleidende schaal aangehouden: uitgangspunt is om aan de zuidzijde van het gebied een overwegende maximale bouwhoogte aan te houden van 15 meter en een overwegende maximale bouwhoogte van 24 meter aan de noordzijde van het plangebied (met uitzondering van de locatie Dantuma, hier geldt wederom de maximale hoogte van 15 meter). Door deze variatie

in bouwhoogten en de te creëren doorsteken (zie boven), wordt het karakteristieke beeld van de koepel zoveel mogelijk behouden.

Bij het bepalen van de bouwhoogten in het gebied dient rekening te worden gehouden met de zichtlijn op de Sint Bavokerk, en wel vanaf het snijpunt van het spoorwegviaduct met de Harmenjansweg. Het zicht op molen de Adriaan dient vanaf de overzijde van het Spaarne behouden te worden. Vanaf de spoorbrug, ter hoogte van de Friese Varkenmarkt, moet het zicht op de molen gehandhaafd blijven.

Wijzigingsbevoegdheidsgebied 1 (W1)

Deze wijzigingsbevoegdheid heeft betrekking op grote delen van de Papentorenvest en de Oostvest. Het gebied strekt zich globaal uit van de insteekhaven bij de Papentorenvest tot aan de Amsterdamse Poort aan de Oostvest.

Beoogd wordt om water terug te brengen in het straatbeeld van bovengenoemde wegen. Aangezien het hier gaat om een herinrichting van de openbare ruimte wordt ruimte geboden aan de verkeersfunctie en de functies groen en water.

Aandachtspunten bij het op te stellen wijzigingsplan zijn de ligging van de watergang (nabij de woningen aan de Papentorenvest of nabij de gevangenismuur), de te creëren langzaam verkeersverbinding (als onderdeel van een regionale oost-west route tussen de duinen en Amsterdam), en het handhaven van voldoende parkeerplaatsen voor functies gevestigd langs de Papentorenvest, waarbij het parkeren niet op eigen terrein opgelost kan worden. De Papentorenvest blijft een onderdeel van de ontsluiting van zowel de binnenstad als het te ontwikkelen gebied “Scheepmakerskwartier”.

Wijzigingsbevoegdheidsgebied 2 (W2)

Deze wijzigingsbevoegdheid heeft betrekking op het terrein van de Penitentiare Inrichting. Indien het gevangeniscomplex zijn huidige functie verliest, is een functiewijziging mogelijk die een bijdrage levert aan het ontwikkelen van de “vergrote binnenstad”. In dit kader wordt dan ook gedacht aan publiekstrekkende en/of maatschappelijke functies. Te denken valt ondermeer aan een hotel en leisuurevoorzieningen, bijvoorbeeld op het gebied van kunst en cultuur. Door de ligging van het terrein aan de binnenstadstangent en de omvang van de bebouwing liggen hier kansen om voorzieningen te ontwikkelen die aanvullend zijn op het aanbod aan cultuur en leisure in het centrumgebied.

De bestaande woonfunctie op het terrein (met bijbehorende erven en tuinen) mag behouden blijven. Uitbreiding van de woonfunctie is op deze locatie niet de bedoeling. Belangrijk aandachtspunt bij herontwikkeling is de inrichting van de openbare ruimte, zowel op het terrein zelf als in relatie met de directe omgeving. De voor de nieuwe functies benodigde parkeerplaatsen dienen op eigen terrein opgelost te worden, bij voorkeur in pandig of ondergronds. Het streven is daarbij om het voorterrein autovrij te

maken om op die manier een aantrekkelijke verblijfsruimte te maken die aansluit bij de directe omgeving (het te ontwikkelen gebied Scheepmakerskwartier en de langzaam verkeersroutes over de Harmenjansweg en de Papentorenvest) en aanvullend is op de publiekstrekkende functies(s) in het gebied.

De ontsluiting van het terrein voor autoverkeer kan verlegd worden naar de oostzijde.

Wat bebouwing betreft is behoud van de monumentale panden uitgangspunt.

De bebouwingsgrenzen en bebouwingspercentages zoals die op de plankaart zijn aangegeven gelden ook voor het wijzigingsplan.

Vrijstellingen

Zoals aangegeven wordt in sommige gevallen aan gebruikers van gronden en opstallen vrijheid gegeven voor functiewijziging of bouwkundige aanpassingen. Deze vrijheden worden zonder beperking als recht in het plan geformuleerd. Indien bouwkundige aanpassingen niet ondenkbaar zijn maar belangen van andere burgers mogelijk in het geding zijn, geeft het plan als recht iets beperktere mogelijkheden.

Voor uitzonderingssituaties biedt het plan in dat geval wel verruimde mogelijkheden, maar deze zijn voorwaardelijk in het plan opgenomen, in de vorm van nadere eisen of vrijstellingen. Op die manier kan per geval bekeken worden of de beoogde aanpassing stedenbouwkundig aanvaardbaar is (gelet op bezonning, privacy van burens etc.)

In dergelijke gevallen is het niet goed mogelijk om vooraf te bepalen onder welke voorwaarden en in welke situatie deze extra-mogelijkheid zal kunnen worden toegekend dan wel de extra-beperking noodzakelijk zal zijn. Daarom is maatwerk nodig in de vorm van de genoemde vrijstellingsbepalingen.

Anti-dubbeltelbepaling

Deze bepaling in de voorschriften houdt in dat dezelfde oppervlakte van gronden, die als maatstaf heeft gediend voor het bepalen van de toelaatbare oppervlakte van (bijvoorbeeld) bouwwerk A, niet nog eens mag dienen als maatstaf voor het bepalen van de toelaatbare oppervlakte van bouwwerk B, voor zover daardoor de oppervlakte van bouwwerk A niet meer aan de betreffende planbepaling voldoet. Deze bepaling dient dus om te voorkomen dat door het "verschuiven" van gronden tussen percelen (m.n. via al of niet tijdelijke eigendomsoverdrachten) op een van de of op alle betrokken percelen uiteindelijk een bebouwde oppervlakte ontstaat, die groter is dan het plan blijkens de voorschriften beoogt toe te staan. Ook de oppervlaktebepaling van bijvoorbeeld de functie "praktijkruimte" als percentage van de oppervlakte van de woning plus bijbehorende bijgebouwen valt binnen het bereik van deze anti-dubbeltelbepaling.

5.2 Hoofdropzet plankaart

Bebouwingsgrenzen, bestemmingsgrenzen en hoogtescheidingsgrenzen

Uitgaande van de bestaande bebouwing en bestaand gebruik zijn op de plankaart bebouwingsgrenzen en in de voorschriften bebouwingsregelingen aangegeven. De bebouwingsgrenzen geven het gebied aan waarbinnen mag worden gebouwd.

Over het algemeen zijn de bestaande bebouwingsgrenzen overgenomen. Vanwege de ligging van het plangebied binnen het beschermd stadsgezicht is de voorste (naar de weg gekeerde) bebouwingsgrens van groot stedenbouwkundig belang. Deze voorgevelrooilijn is dwingend. Waar mogelijk is de achtergevelrooilijn recht getrokken. Behalve de bebouwingsgrenzen bevinden zich op de plankaart tevens hoogtescheidingsgrenzen. De hoogtescheidingsgrens geeft een overgang aan in goothoogte en/of bebouwingshoogte. Op deze manier kunnen bijvoorbeeld twee verschillende bestemmingen die naast elkaar gesitueerd zijn dezelfde bouwhoogte hebben, die maar één keer wordt weergegeven.

De bestemmingen worden tot slot gescheiden door de bestemmingsgrens.

Goothoogte en bouwhoogte

- Voor panden die op de waarderingskaart zijn aangeduid als orde 1 en orde 2 is de bestaande goothoogte vastgelegd op de plankaart. Voor een tweetal panden is hiervoor een uitzondering gemaakt, te weten Papentorenvest 10A en Glasblazersstraat 2B/C. In deze twee gevallen is het vanuit stedenbouwkundige continuïteit, en gezien de mogelijkheid de straathoek af te ronden, gewenst om meer bouwvolume mogelijk te maken. Om die reden wordt afgeweken van de bestaande goothoogte.
- Voor panden die op de waarderingskaart zijn aangeduid als orde 3 of nieuwbouw is in een aantal gevallen de huidige goothoogte opgenomen. Daar waar stedenbouwkundig meer bouwvolume toelaatbaar is (rekening houdend met het profiel van de straat) is de goothoogte ten opzichte van de huidige situatie verhoogd;
- Daar waar op de plankaart een goothoogte is opgenomen is er sprake van een kapverplichting. Voor de vormgeving van de daken, de hellingshoek van de kap en het aanbrengen van dakkapellen en dakopbouwen zijn stedenbouwkundige bepalingen in de voorschriften opgenomen. Bij specifieke bouwaanvragen zal de gemeentelijke commissie Welstand en monumenten een welstandstoets uitvoeren;
- Voor orde 3 panden en nieuwbouw zijn vrijstellingen opgenomen voor een afwijkende goothoogte, dakhelling of plat dak. Voordat deze vrijstelling wordt toegepast zal getoetst moeten worden aan aspecten zoals het straat- en bebouwingsbeeld en de bezonningssituatie op aangrenzende bouwpercelen;

- Voor in het plangebied aanwezige bijzondere objecten en enkele nieuwbouwobjecten is een maximale bouwhoogte opgenomen. Hiervoor geldt geen kapverplichting.

6 OVERLEG EN UITVOERBAARHEID

6.1 Resultaten participatie

Het ontwikkelingsprogramma Haarlem (OPH) geeft twee lijnen aan om te komen tot een duurzaam goed woonmilieu: de lijn van de participatie en de lijn van de versterking van het woon- en leefklimaat. De sociale programmalijnen uit het OPH dragen hieraan bij, hetzij door participatie te bevorderen, hetzij door zorg te dragen voor randvoorwaarden. Met de wijkcommissie Scheepmakersdijk en omgeving heeft overleg plaatsgevonden over het concept voorontwerp bestemmingsplan. In algemene zin vraagt de wijkcommissie om bij planuitwerking aandacht te schenken aan de verkeerscirculatie in het plangebied. Andere aandachtspunten zijn het voorzien in speelruimte voor oudere kinderen, de aan te houden bouwhoogtes in het gebied Spaarne-centrum in relatie tot de omgeving en het voorkomen van overlast voor de woonfunctie als gevolg van de horecafunctie. De wijkcommissie blijft betrokken bij de verdere uitwerking van de in het bestemmingsplan opgenomen uitwerkings- en wijzigingsbevoegdheidgebieden.

6.2 Resultaten inspraak

In artikel 150 van de Gemeentewet wordt aan de gemeenteraad de verplichting opgelegd een inspraakverordening vast te stellen. De Algemene wet bestuursrecht (Awb) geeft in afdeling 3.4. regels voor een openbare voorbereidingsprocedure van ontwerp-besluiten. Deze procedure geeft voldoende waarborgen voor een goede inspraakprocedure. In het kader van de bestemmingsplanprocedure heeft het voorontwerp-bestemmingsplan deze inspraakprocedure gevolgd en heeft vanaf de dag na 16 maart 2006 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Een ieder is toen in de gelegenheid gesteld om een inspraakreactie in te dienen tegen het voorontwerp-bestemmingsplan Papentorenvest. Voorts is er op 22 februari 2006 een inspraakavond gehouden in de vorm van een inloopavond. In bijlage 6 is het inspraakplan opgenomen.

De inspraakreacties zijn ingediend door:

1. Van Pot Jonker Seunke Advocaten, Mr. M.F.A. Dankbaar, Postbus 280, 2000 AG Haarlem
2. Stichting de Spaarnehaven, Buitenrustlaan 19, 2012 BL Haarlem
3. Stichting Molen de Adriaan, Papentorenvest 1A, 2011 AV Haarlem
4. J.W.D. Meijer, Harmenjansweg 5 Rood, 2011 AZ Haarlem
5. J.H. Meijer, Scheepmakersdijk 5C, 2011 AS Haarlem
6. R. Kok, Scheepmakersdijk 5A, 2011 AS Haarlem
7. Stichting Landschap, Architectuur en Stedenbouw, Houtmarkt 61, 2011 AL Haarlem

8. E. Terol & N.M.Smit, Harmenjansweg 25, 2031 WH Haarlem
9. J.G. Smit & M.J. Smit Jansen, Harmenjansweg 31, 2031 WH Haarlem
10. G.M. van der Horst, Hooimarkt 25, 2011 JB Haarlem
11. Fam. Stoelinga, Harmenjansweg 65, 2031 WJ Haarlem
12. A.A.M. Wouters, Damaststraat 20, 2031 WG Haarlem
13. Blok, Papentorenvest 3, 2011 AV Haarlem
14. Stichting Kotterzeilen, Hooimarkt 25, 2011 JB Haarlem
15. Marco Streefkerk, Harmenjansweg 20, 2031 WK Haarlem
16. Boudewijn Poepjes/Martijn Poepjes, Papentorenvest 5 rood, 2011 AZ Haarlem
17. Wijkcommissie Scheepmakersdijk en omgeving, Glasblazersstraat 17, 2011 AP Haarlem
18. F. van Donselaar, Lange Bogaardstraat 21, 2011 WT Haarlem

De inspraakreacties staan samengevat weergegeven en voorzien van gemeentelijk antwoord in bijlage 7.

6.3 Resultaten overleg ex art 10 Besluit op de ruimtelijke ordening

Het in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (Bro) voorgeschreven overleg is gevoerd met alle instanties zoals vermeld in 8, behorende en onderdeel uitmakende van deze plantoelichting.

Het voorontwerp bestemmingsplan is met begeleidend schrijven toegezonden aan bovengenoemde instanties op 17 januari 2006. Daarbij is opgemerkt dat indien niet binnen de gestelde termijn zou worden gereageerd, aangenomen zou worden dat ingestemd wordt met de planvorming. Men had de gelegenheid om tot 17 maart 2006 reacties in te dienen. Wegens omstandigheden heeft de provincie Noord-Holland pas in augustus 2006 een reactie kunnen geven waardoor de procedure van het bestemmingsplan enigszins vertraagd is.

Van de volgende instanties zijn reacties ontvangen:

1. Ministerie van Defensie, Commando Dienstencentra, Postbus 8002, 3503 RA Utrecht.
2. N.V. Nederlandse Gasunie, Postbus 444, 2740 AK Waddinxveen.
3. Nuon. N.V. Postbus 521, 2003 PG Haarlem
4. KPN, Operations Vaste Net, A. Hofmanweg 1, 2031 BH Haarlem
5. ProRail, Postbus 2520, 1000 CM Amsterdam
6. Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Postbus 1001, 3700 BA Zeist
7. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, postbus 1600, 3800 BP

Amersfoort

8. Kamer van Koophandel, Nassauplein 2-6, Haarlem
9. NS Commercie, Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
10. VAC Haarlem, Postbus 479, 2000 AL Haarlem
11. VROM-Inspectie, Regio Noord-West, Postbus 1006, 2011 BA Haarlem
12. Hoogheemraadschap van Rijnland, Postbus 156, 2300 AD Leiden
13. Provincie Noord-Holland, Postbus 2003,

De artikel 10 reacties en het gemeentelijk antwoord daarop zijn opgenomen in bijlage 9.

6.4 Economische uitvoerbaarheid

Het gebied Scheepmakerskwartier, dat deel uitmaakt van het programma Spoorzone, valt binnen het bereik van dit nieuwe bestemmingsplan Papentorenvest. Het eigendom van de gronden in dit gebied is verdeeld over de gemeente Haarlem, een aantal marktpartijen en particulieren. Zolang er nog sprake is van versnipperd eigendom, staat dit een integrale ontwikkeling van het gebied in de weg. Om die reden is ten behoeve van de verwerving van gronden en panden in het gebied Scheepmakerskwartier, de Wet Voorkeursrecht Gemeenten gevestigd. In het uiterste geval biedt een onherroepelijk bestemmingsplan een basis voor onteigening, mits dit in het bestemmingsplan geregeld is. Het uitwerkingsgebied (U1) is om die reden tevens aangewezen als gebied waar “verwerkelijking in de naaste toekomst noodzakelijk is”.

Gedurende het bestemmingsplanproces is er een marktpartij geselecteerd die van plan is de ontwikkeling van het Scheepmakerskwartier op zich te nemen. Eén van de criteria waarop geselecteerd is, is de financiële haalbaarheid van de voorgelegde plannen.

De gemeente Haarlem is grondeigenaar van het her te ontwikkelen gebied aan de Oostvest. Het is de bedoeling dat het gebied na verkoop herontwikkeld wordt, binnen de door de gemeente opgestelde randvoorwaarden.

Op deze manier is de economische uitvoerbaarheid van dit plan gewaarborgd.

6.5 Handhaving

Met dit plan wordt een voor de burgers duidelijk en herkenbaar beleid geformuleerd. Op grond daarvan mag van de gemeente verwacht worden dat er door haar zal worden opgetreden als de voorschriften van het bestemmingsplan niet worden nageleefd. Immers, de ruimtelijke kwaliteit van het gebied loopt gevaar als er in strijd met het bestemmingsplan zou kunnen worden gebouwd of indien het gebouwde in strijd met het bestemmingsplan zou kunnen worden gebruikt. Het achterwege laten van handhaving of het niet goed uitvoeren ervan kan ertoe leiden dat zich ongewenste ruimtelijke

ontwikkelingen voordoen, die negatieve gevolgen hebben voor de ruimtelijke kwaliteit en de veiligheid van de leefomgeving. Daarom wordt hier het beleid van de gemeente inzake handhaving uiteen gezet en wordt aangegeven hoe de handhaving van het bestemmingsplan zal worden opgepakt.

Jaarlijks wordt door de gemeente een handhavingsprogramma vastgesteld waarin de prioriteiten staan aangegeven die zullen worden aangepakt. Deze programmatische aanpak van de gemeente laat onverlet dat altijd als eerste prioriteit zal gelden 100 % aanpak van calamiteiten met een levensbedreigend karakter. Hierbij moet men denken aan instortings-en brandgevaar en asbestvervuiling.

De opzet van deze programmatische aanpak is dat niet alle illegale situaties worden opgepakt, maar wel een werkbaar aantal zaken. Dit zal een uitstralend effect hebben. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een prioriteitenladder (ontwikkeld door de gemeente Haarlem en tegelijk met het Handhavingsprogramma 2003 door de gemeenteraad vastgesteld) met een bijbehorend puntensysteem, dat de mate van prioriteit tot handhavend optreden aangeeft. Te denken valt daarbij bijvoorbeeld aan het bouwen zonder de vereiste vergunning: de bouw kan worden stopgezet door middel van een opgelegde bouwstop, versterkt met een dwangsom.

Een andere mogelijkheid is de bouw door middel van bestuursdwang (optreden op kosten van de overtreder) ongedaan te maken.

Naast zaken die voldoende prioriteit hebben om het direct inzetten van capaciteit te rechtvaardigen pakt de gemeente ook een aantal zaken projectmatig aan. Nieuw vastgestelde bestemmingsplannen lenen zich bij uitstek voor een projectmatige aanpak. Papentorenvest is een plangebied dat valt binnen het beschermd stadsgezicht.

Overtredingen in dit gebied scoren op basis van de prioriteitenladder vaak zo hoog dat er daadwerkelijk tegen opgetreden wordt.

Handhaving van de bestemmingsplannen vindt in de gemeente Haarlem overwegend plaats door middel van bestuursrechtelijk optreden. Rechtszekerheid en gelijke behandeling van burgers staat hierbij voorop. Daarbij is ook communicatie zeer belangrijk. Bovendien kan hier een preventieve werking van uit gaan. Met duidelijke communicatie en voorlichting wordt bereikt dat het voor iedere inwoner, eigenaar en ondernemer duidelijk is hoe en wanneer er gehandhaafd zal worden.

BIJLAGEN

behorend bij toelichting bestemmingsplan Papentorenvest

1. Rijksmonumenten en redengevende omschrijving orde 1 en 2 panden
2. Wateradvies Hoogheemraadschap van Rijnland
3. Bodem- en akoestisch onderzoek
4. Globaal rapport verspreiding beschermde en bedreigde soorten
5. Rijks- en provinciaal beleidskader
6. Inspraakplan
7. Inspraakreacties en verwerking inspraakreacties
8. Deelnemers wettelijk vooroverleg
9. Reacties ex art. 10 Bro en verwerking reacties

BIJLAGE 1

RIJKSMONUMENTEN EN REDENGEVENDE OMSCHRIJVING ORDE 1 EN 2 PANDEN (voor toelichting methodiek waarderingskaart zie paragraaf 2.3)

	Huisnr.	Korte omschrijving
Amsterdamse Poort		Rijksmonument
Blekerstraat	7	Bedrijfspannd met bovenwoning in twee bouwlagen onder zadeldak; traditionele 20 ^{ste} -eeuwse architectuur (vermoedelijk tegelijk gerealiseerd met Blekerstraat 9 en Papentorenvest 38)
Blekerstraat	9	Architectonische eenheid met Papentorenvest 38, zie aldaar
Dijkstraat	2a-c	Architectonische eenheid met Houtmarkt 1, zie aldaar
Dijkstraat	2-8	In 1891 als likeurstokerij gebouwd bedrijfspannd waarin het reeds bestaande pakhuis van nr. 8 werd opgenomen; traditioneel behandelde bakstenen gevels met siermetselwerk in contrastkleur, langsgevel in twee bouwlagen, met puntgevel bij het pakhuis; traditionele houten kozijnen met deels oorspronkelijk indeling en luiken; eenvoudige houten kroonlijst bij gedeelte met dwarskap.
Glasblazersstraat	2b	Direct achter Korte Dijk 1 en 3 gelegen woonwinkelhuis, ca. 1900, in één bouwlaag met kroonlijst; traditionele houten kozijnen met deels oorspronkelijke ramen.
Glasblazersstraat	2c	Architectonisch eenheid met Korte Dijk 5, bedrijfspannd met bovenwoning uit 1926 in twee bouwlagen onder stijl schilddak met middenplat, eerste kwart 20 ^{ste} eeuw; kunststofkozijnen eerste verdieping.
Glasblazersstraat	45	Huis op de hoek van de Glasblazersstraat en de Oostvest met karakteristieke bolvormig verlopende zijgevel, 19 ^{de} eeuws; twee bouwlagen met zadeldak met dakschilden bij zij-, voor- en achtergevel; voorgevel met kroonlijst en dakkapel; traditionele houten kozijnen

		met deels oorspronkelijke ramen.
Harmenjansweg	1-5	Complex van boven en benedenwoningen en bedrijfsruimten op drie percelen, bouwjaar 1910, onder asymmetrisch zadeldak; aan de straatzijde drie bouwlagen hoog met afgeschuinde hoeken overgaand in uitkragend metselwerk bij het dak; baksteen met natuursteendetails; oorspronkelijke kozijnen grotendeels vernieuwd door kunststofkozijnen; aan de Spaarnegevel langgerekt houten balkon op consoles.
Harmenjansweg	7-11	Complex van beneden en bovenwoningen op drie percelen, bouwjaar 1911, onder asymmetrisch zadeldak met tuile-du-nord dakpannen, aan de straatzijde 2 bouwlagen hoog met afgeschuinde hoeken, bij het dakoverstek met sierspanten, baksteen met natuur- of kunststenen hoekblokken en lateien; siermetselwerk in contrasterende kleur; symmetrisch geplaatste, gemetselde dubbele dakkapel met topgevel, ter weerszijden dubbele dakkapellen in het dakvlak; kozijnen, ramen en deuren grotendeels uit de bouwtijd; balkons op de afgeschuinde hoeken vernieuwd.
Harmenjansweg	15	Oorspronkelijk geadresseerd Papentorenvest 19; traditioneel woonhuis uit ca. 1900 in twee lagen met mansardekap, omlopend op de voorgevel; kozijnindeling en witte beschildering niet oorspronkelijk.
Harmenjansweg	23	Laat 19 ^{de} eeuws woonhuis in twee bouwlagen onder geknikt met shingles gedekt zadeldak dat op de voorgevel omloopt; kroonlijst; gevelijsten in stucwerk
Harmenjansweg	25-27	Laat 19 ^{de} eeuws dubbel woonhuis in twee bouwlagen onder geknikt met pannen gedekt zadeldak (met de noordelijk gelegen buurpanden) ; voordeuren in licht verdiept portiek; traditionele schuifraamkozijnen; centraal geplaatste dakkapellen met draairamen; kroonlijst.
Harmenjansweg	29-31	Laat 19 ^{de} eeuws dubbel woonhuis in twee bouwlagen onder geknikt met pannen gedekt zadeldak (met de zuidelijk gelegen buurpanden); nr. 29 drie ramen breed en nr. 31 vier ramen breed; traditionele schuifraamkozijnen met vernieuwde raamindeling; nr.

		29 met niet oorspronkelijke dakkapel, nr. 31 met oorspronkelijke dakkapel; kroonlijst.
Harmenjansweg	33-39	Laat 19 ^{de} eeuws driedubbel woonhuis in twee bouwlagen onder asymmetrisch zadeldak met centraal geplaatste dakkapellen; kroonlijst en kozijnen gemoderniseerd; voordeuren in licht verdiept portiek.
Harmenjansweg	2-26	Rijksmonument
Harmenjansweg	95	Redelijk gaaf en karakteristiek bedrijfspand, ca. 1900, bekend als de “drijfriemenfabriek” met opvallend prominente ligging; gebouwd in traditioneel-zakelijke stijl in twee en drie bouwlagen met resp. zadeldak en mansardekap; interieur met gietijzeren kolommen.
Houtmarkt	1	Bedrijfspand, 19 ^{de} -eeuws, in twee bouwlagen met kroonlijst en met flauwe geknikte kap, omlopend bij de voorgevel; raamkozijnen op de verdieping met segmentbogen en spaarvelden; kozijnen en ramen niet oorspronkelijk en op de begane grond gewijzigd.
Houtmarkt	1a-b	Bedrijfspand met bovenwoningen (ter plaatse van vroeger pakhuis) in twee bouwlagen met tuitgevel.
Houtmarkt	3	Bedrijfspand met bovenwoning begin 20 ^{ste} eeuw in twee bouwlagen met door wolfseinde afgesnuitte tuitgevel, waarbij het wolfseinddakvlak doorloopt in een door consoles ondersteund dakoverstek; verdieping en topgevel gepleisterd met details in schoon metselwerk; begane grondgeveldeel gewijzigd in 1960, in schoon metselwerk.
Houtmarkt	5	Dubbel pakhuis uit 1868 in neorenaissancetrant met twee trapgevels; drie bouwlagen met schilddak; baksteengevel met rondboogvensters en deuren met contrasterende spek- en sluitstenen, waterlijsten en tekstbanden.
Houtmarkt	7	Rijksmonument
Houtmarkt	9	Rijksmonument
Houtmarkt	13	Rijksmonument
Houtmarkt	15	Bedrijfspand met bovenwoning, ca. 1900, in twee bouwlagen met over de voorgevel omlopende mansardekap; schoon metselwerk met horizontale lijsten, speklagen en sluitstenen in natuur- of

		kunststeen, bij de kroonlijst in sierverband; houten kroonlijst en dakkapel met timpaan; gekoppelde, smalle raamkozijnen op de verdieping onder segmentboog met spaarveld; op de begane grond in 1996 verbrede dubbele bedrijfsdeur en enkele toegangsdeuren onder, deels aangepaste, segmentbogen en spaarvelden.
Houtmarkt	17	Rijksmonument
Houtmarkt	19-21	Dubbel bedrijfspand, architectonische eenheid met Houtmarkt 23, prominent gelegen in de gevelwand van de Houtmarkt, in twee bouwlagen uit omstreeks 1850 maar met oudere kern; neoclassicistische vormgeving met rondboogingang, pilasters en kroonlijsten.
Houtmarkt	23	Bedrijfspand, samen met Korallensteeg 1 en 3, in twee bouwlagen met flauw hellend schilddak; huidige indeling en opbouw gerealiseerd in 1932, waarbij de kap werd aangepast aan die van Houtmarkt 21 en het volume van het oorspronkelijk kortere pand, werd doorgetrokken naar de belending met Korallensteeg 5; voorgevel met kroonlijst aansluitend op die van Houtmarkt 21 en hoekpilaster overeenkomstig dat pand; roederamen na 1932 verdwenen; aan de steegkant, Korallensteeg 3, begane grondkozijnen na 1932 gewijzigd.
Korallensteeg	1	Eén geheel met Houtmarkt 23, zie aldaar
Korallensteeg	3 rd + zw	Eén geheel met Houtmarkt 23, zie aldaar
Korallensteeg	5	Vrij gaaf bewaard gebleven voormalige stalhouderij/bedrijfspand in twee bouwlagen met zadeldak uit de 17 ^e eeuw met prominente verschijningsvorm in de gevelwand met luikopeningen en oculi in historisch metselwerk met zandstenen duimblokken.
Korte Dijk	1-3	Twee woonhuizen, vermoedelijk 18 ^{de} eeuw, twee bouwlagen onder met rode pannen gedekt zadeldak met voorgeveldakschild en kroonlijst, centraal geplaatste dakkapellen met timpaan en oren, schuifraamkozijnen met roedeverdeling, op de verdieping negenruits en op de begane grond twaalruits, voordeuren met snijraam

		in het bovenlicht.
Korte Dijk	5	Architectonische eenheid met het hierachter gelegen pand Glasblazersstraat 2c, bedrijfspand met bovenwoning uit 1928, in twee bouwlagen onder stijl schilddak met middenplat, centraal geplaatste dakkapel, driezijdige erker in het rechter gevelvlak van de eerste verdieping; kozijnen onder segmentbogen; grijze beschildering van het metselwerk niet oorspronkelijk.
Korte Dijk	7-19	Lichtgebogen, vrijstaand blok van zeven herenhuisen in twee bouwlagen uit 1876, deel uitmakend van de gevelwand van de Korte Dijk; grotendeels met een gezamenlijk schilddak en spiegelbeeldige voorgevelindelingen; ingangen met profiellijsten; gevelbekroning met kroonlijsten en dakkapellen met klauwstukken.
Oostvest	16-24	Rijksmonumenten
Oostvest	26-28	Dubbel woonhuis met bovenwoningen (bouwjaar 1895) op karakteristieke hoeksituatie in twee bouwlagen met mansardekap; oorspronkelijk met zesruits schuiframes (roede-indeling verdwenen) en paneeldeuren, en aan de Papentorenvestgevel oorspronkelijk een dubbele deur (thans drie ramen); blindnissen op verdieping deels ingevuld met latere (?) kozijnen; bakstenen gevels met sierlijsten deels witgeschilderd; eenvoudige kroonlijst; dakkapellen niet uit de bouwtijd.
Oostvest	30-32	Dubbel woonhuis met bovenwoningen, ca. 1895, aansluitend op nr. 28 in twee bouwlagen met mansardekap; oorspronkelijke zesruits schuiframes deels nog aanwezig; paneeldeuren vervangen; metselwerk met contrastlijsten en hanekammen; eenvoudige kroonlijst; dakbedekking en dakkapellen niet oorspronkelijk.
Papentorenvest	1a	Molen De Adriaen, in 2000-2001 volledig gereconstrueerd inclusief de stenen onderbouw en de markering van de aansluitende stadsmuur in de bestrating.
Papentorenvest	3-11	In 1902 gebouwd als een reeks pakhuizen met 5 bovenwoningen met dwarsgeplaatste asymmetrische

		kap, aan de Oostvest twee bouwlagen en aan de achterkant drie bouwlagen. No. 7 is licht risaliserend iets naar voren geplaatst t.o.v. de rooilijn. Witte beschildering niet oorspronkelijk. Op de begane grond bedrijfsingangen onder lateien van stalen balken, deels gewijzigd, naast de woningtoegangsdeuren. Op de verdieping een reeks traditionele raamkozijnen, oorspronkelijk bezet met T-ramen en draairamen met zware middennaald. Eenvoudige kroonlijst en grijs pannendak.
Papentorenvest	13-15	Dubbel woonhuis in één bouwlaag met dwarsgeplaatste mansardekap uit 1913, eenvoudige kroonlijst, in 1996 vergrootte dakkapellen. Oorspronkelijke raam- en deurkozijnen met moderne invulling in metselwerk met hanekammen.
Papentorenvest	17	Oorspronkelijk enkel woonhuis met toegangsdeur in het midden, later bedrijfspannd met bovenwoning met twee toegangsdeuren aan de rechterzijde, die recent zijn gewijzigd in een deur en een raampartij. Mansardekap, omlopend op de voorgevel, met kroonlijst en centrale, vereenvoudigde dakkapel. Oorspronkelijke kozijnen met gewijzigde raamindeling (oorspronkelijk T-ramen). Schoon metselwerk met hanekammen.
Papentorenvest	2	Vormt eenheid met Scheepmakersdijk 1, zie aldaar
Papentorenvest	4	Vormt eenheid met Scheepmakersdijk 3, zie aldaar
Papentorenvest	10c	Eenvoudig woonhuis, vermoedelijk 19 ^{de} eeuw, in één bouwlaag met zadeldak; symmetrisch geplaatste schuifraamkozijnen met roede-indeling; kroonlijst.
Papentorenvest	10-10a-10b	In 1903 als dubbel woonhuis met grote inpandige berging en bovenwoningen gebouwd, waarvan in 1919 de begane grond één bedrijfsruimte werd met aangepaste dubbele deuren in de gevel; twee bouwlagen met voorgeveldakschild voor een overigens plat dak, metselwerk met segmentbogen met contrasterende sluit- en aanzetstenen boven de kozijnen; raamkozijnen deels met oorspronkelijke roede-indeling in de bovenlichten en tweedeling in het onderraam.

Papentorenvest [eenheid met Blekerstraat 9]	38	Karakteristiek gaaf bedrijfshoekpand met bovenwoningen op de hoek van de Blekerstraat, traditionele 20 ^{ste} -eeuwse bouw in twee bouwlagen met omlopend schilddak voor een overigens plat dak; onder in de Papentorenvestgevel grote bedrijfsdeuren; entreedeuken in beide gevels met klassieke omtimmering; traditionele schuifraamkozijnen met zesruits roede-indeling; dakkapellen uit de bouwtijd.
Papentorenvest	78-80	Eind 19 ^{de} -eeuws woonhuis op karakteristieke hoeksituatie in twee bouwlagen met mansardekap; met traditionele schuifraamkozijnen (roede-indeling verdwenen); bakstenen gevels met contrasterende sierlijsten en hanekammen; kroonlijst.
Scheepmakersdijk [eenheid met Papentorenvest 2]	1	Karakteristieke laat 19 ^{de} -eeuwse bebouwing op de kop van de Scheepmakersdijk en de Papentorenvest in twee bouwlagen met kroonlijst; gevels deels gepleisterd met blokverband; zadeldak als schilddak omgezet en deels plat dak; dakkapel. Gerenoveerd in 2005.
Scheepmakersdijk [eenheid met Papentorenvest 6]	3-5	Dubbel woonhuis met bovenwoning in twee bouwlagen onder zadeldak met kroonlijst; zesruits schuifraamkozijnen en paneeldeuren met bovenlicht ; metselwerk in bruinrode baksteen in kruisverband met hanekammen boven de kozijnen; aan de achterzijde tot aan de Papentorenvest met plat dak uitgebouwd; gerenoveerd in 2005.
Scheepmakersdijk	5a-c	Fors, redelijk bewaard gebleven pakhuis uit ca. 1860, met karakteristieke ligging in de gevelwand van de Scheepmakersdijk nabij molen “De Adriaan”; sobere, symmetrische architectuur in twee bouwlagen met zadeldak met fors overstek met rijk gedecoreerde windveren en makelaar; rondboogvensters met omlijsting in de geveltop; hoofdentree met korfboog en twee rondboog “stalvensters”; rondboog en stalvensters met veelruits ijzeren ramen; achtergevel aan de Papentorenvest vrijwel gelijk aan de voorgevel maar zonder het dakoverstek met de windveren en de makelaar.
Scheepmakersdijk	9	Woonhuis, ca. 1900, in twee bouwlagen als woonhuis met bovenwoning, gevel in metselwerk met

		hanekammen boven de kozijnen en bekroond met kroonlijst; begane grond met twee entree-deuren en één schuifraamkozijn, op de verdieping met twee schuifraamkozijnen; zadeldak met voorgeveldakschild.
Scheepmakersdijk	2	Woonhuis in twee bouwlagen onder tentdak op vrijwel vierkante plattegrond; gevels met kroonlijsten aan de straatzijde en de noordwestkant; roodbruin metselwerk in kruisverband met hanekammen boven de kozijnen; driezijdige erker met gemetselde borstwering op de eerste verdieping aan de noordwestgevel; gerenoveerd in 2005, waarbij de aangebouwde schuur volledig vernieuwd werd.
Scheepmakersdijk	6-8	Dubbel woonhuis, bouwjaar 1895, in twee bouwlagen kroonlijst en omlopende mansardekap; het middendeel van de voorgevel licht vooruitspringend en doorlopend in een stenen dakkapel met kroonlijst; raam- en deurkozijnen en blindnissen bekroond met hanekammen met sluit-en eindstenen.
Scheepmakersdijk	15-19	Woningenblok in twee bouwlagen onder zadeldak met dakkapellen; bakstenen voorgevel in kruisverband en kroonlijst; traditionele raam- en deurkozijnen met paneeldeuren en schuiframes; één rondboograamkozijn; (hergebruikt) deurkozijn van bijzonder zware afmetingen; eindgevel aan de Harmenjansweg vernieuwd.
Spaarnwouderstraat	95	Woonwinkelhoekpand in twee bouwlagen met zadeldak uit 1911 van architect A. de Maaker in Berlagiaanse trant; voorgevel met siertopgevel met getrapt, driedelig kozijn op de zolderverdieping en driezijdige erker op de eerste verdieping geflankeerd door twee schuifraamkozijnen; top afgedekt met natuur- of kunststenen lijst, oren en tuit; erker met kuipvormige onderuitbouw; overkragende gootlijst op consoles op de zijgevel omlopend bij de voorgevel; zijgevel met sierankers, jaartalsteen (?) en dakkapel; winkelpui onder de puibalk sterk vereenvoudigd en metselwerk van de zijgevel op de begane grond wit geschilderd; oorspronkelijk ontworpen uitbouw in één en twee lagen waarschijnlijk nooit uitgevoerd.

Spaarnwouderstraat	97	Winkelpand met dubbele bovenwoning, bouwjaar 1897, in twee bouwlagen met schilddak, kroonlijst, schoon metselwerk met speklagen en hanekammen met contrasterende sluitstenen; oorspronkelijke kozijnen op de eerste verdieping met moderne invulling; winkelpui sterk gewijzigd; dakkapel vereenvoudigd.
--------------------	----	--

BIJLAGE 2
WATERADVIES HOOGHEEMRAADSCHAP VAN RIJNLAND

BIJLAGE 3

GLOBAAL RAPPORT VERSPREIDING BESCHERMDE EN BEDREIGDE SOORTEN

Rapportage voor kilometerhek X:194 / Y:488								* Legenda
Soortgroep	FF*	FF23*	H/V*	RL*	Volledigheid*	Detail*	Actualiteit*	
Veenmoeras	2	5		4	goed		1993-2009	FF = Flora- en faunawet lijst 1 / lijst 2+5 H/V = Habitatrichtlijn (adeel) bijlage 1 en 2) of Vogelrichtlijn RL = Rode Lijst (3) = tevens beschermingsniveau vermindert.
Wassien					matig		1996-2006	
Korstmossen					niet onderzocht		1993-2006	
Vadertroeloe					niet onderzocht		1996-2006	
Vadertroeloe					niet onderzocht		1993-2006	Volledigheid onderzoek: Hiermee wordt aangegeven of op basis van de gemaakte bezoeken een volledig overzicht is te verwachten van de soorten van de betreffende soortgroep. Een toelichting op deze categorieën kunt u vinden onderaan deze rapportage.
Stroelvoegel		23		1	goed	5%	1994-2006	
Waterslag		16	8		matig	0%	1993-2009	
Reptielen					niet onderzocht		1993-2006	
Amfibieën					niet onderzocht		1993-2006	Actualiteit: per groep is aangegeven in welke periode de gegevens zijn opgenomen.
Vissen					niet onderzocht		1993-2006	
Zeegolddes					redelijk		1996-2006	
Wiermoeders					matig		1990-2006	
Lubster					matig		1993-2006	 niet van toepassing
Suipdieren					niet onderzocht		1993-2006	
Zeehondsoorten					niet onderzocht		1993-2006	

bron: Natuurloket

BIJLAGE 4

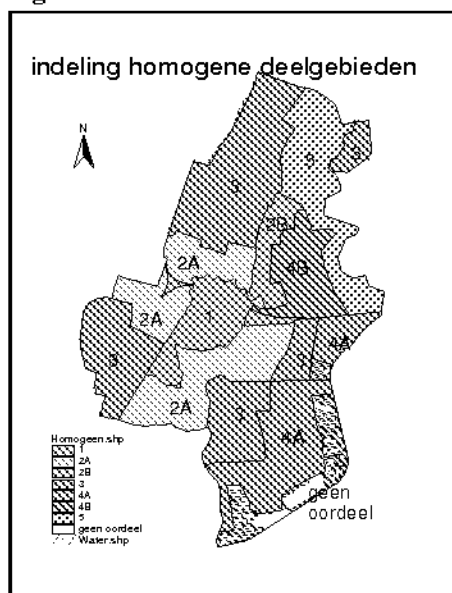
BODEM- EN AKOESTISCH ONDERZOEK

BODEMONDERZOEK

Milieukwaliteit van de bodem

Op basis van reeds uitgevoerde bodemonderzoeken op onverdachte terreinen is de Haarlemse bodemkwaliteitskaart vastgesteld (zie figuur 1). In de Haarlemse bodemkwaliteitskaart worden homogene deelgebieden onderscheiden. Per deelgebied is de *gemiddelde* bodemkwaliteit vastgesteld. Het plangebied Papentorenvest is gelegen in deelgebied 1. In de onderstaande tabellen zijn de achtergrondgehalten en de P90-waarden van het betreffende deelgebied weergegeven.

Figuur 1



Deelgebied 1

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

In deelgebied 1 zijn in de bovenste halve meter gemiddeld lood en zink matig en koper, kwik en PAK-verbindingen licht verhoogd aanwezig. In de onderliggende grondlaag zijn koper, kwik, lood, zink en PAK licht verhoogd aanwezig.

Grondverzet

Voor grondverzet in het deelgebied 1 moet op basis van het Grondstromenbeleid van de gemeente Haarlem rekening gehouden worden met een partijkeuring. Grond afkomstig uit de toplaag van de deelgebieden 4A en 4B en uit de diepere bodemlaag van de deelgebieden 3, 4A en 4B kan zonder partijkeuring toegepast worden in de deelgebieden 1. De grond afkomstig uit de deelgebieden 2B en 5 heeft een partijkeuring nodig voordat toepassing plaatsvindt.

Specifieke gegevens plangebied Papentorenvest

In het plangebied zijn op diverse locaties als gevolg van bedrijfsactiviteiten bodemverontreinigingen aangetoond. Van de volgende locaties is bekend dat een ernstige verontreiniging in de bodem aanwezig is. Per locatie is de soort verontreiniging weergegeven en de status ervan:

adres	aard verontreiniging	status*	vervolg*
Houtmarkt 3-9	metalen, olie	ernstig, urgentie niet bepaald	nader onderzoek urgentie vaststellen
Oostvest 36-50	minerale olie	ernstig, niet urgent	saneringsplan opstellen
Korte Dijk Blekerstraat	Metalen	ernstig, niet urgent	voldoende onderzocht
Scheepmakersdijk 18-40	zwarte metalen, PAK en minerale olie	gesaneerd voor functie	-
Papentorenvest 20B openbare weg	minerale olie	ernstig	nader onderzoek, omvang en urgentie
gebied Scheepmakersdijk Papentorenwest ten westen van Harmenjansweg	metalen, minerale	ernstig, niet urgent	deels gesaneerd, functioneel saneren volgens werkplan

Harmenjansweg 19-21	minerale olie metalen	ernstig urgent, saneren voor 2015, of zoveel eerder als nodig is voor herinrichting	saneringsplan opstellen
Harmenjansweg 23-93			nader onderzoek
Spaarnooistraat/ Damaststraat		gesaneerd voor functie	geen
Spoorwegemplacem ent		gesaneerd	geen
Harmenjansweg 95	metalen, PAK	ernstig niet urgent	nader onder onderzoek
Harmenjansweg 36	minerale olie	gesaneerd	geen

* Stand van zaken augustus 2005

De gesaneerde locaties zijn geschikt voor het gebruik. Zijn er bestemmingswijzigingen, dan zal per geval beoordeeld moeten worden of een saneringsplan nodig is. In het algemeen geldt dat bij ernstige verontreinigingen een saneringsplan opgesteld moet worden.

AKOESTISCH ONDERZOEK

Voor het bestemmingsplan Papentorenvest is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het plangebied staat onder invloed van wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï.

Wegverkeerslawaaï

De geluidbelasting, of de etmaalwaarde van het equivalente geluidniveau, is voor wegverkeerslawaaï de hoogste van de volgende twee waarden:

1. het equivalente geluidniveau gedurende de dagperiode (7.00-19.00 uur);
2. het equivalente geluidniveau gedurende de nachtperiode (23.00-7.00 uur), vermeerderd met 10 dB(A).

Volgens de Wet geluidhinder geldt voor wegverkeerslawaaï een *voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A)*. Hierbij moet opgemerkt worden dat alvorens toetsing plaatsvindt van de berekende waarde 5 dB(A) mag worden afgetrokken voor wegen in binnenstedelijk gebied. Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde moet bij Gedeputeerde Staten om ontheffing gevraagd worden (ook wel “hogere waarde” genoemd). De maximale ontheffingswaarde bedraagt 65 dB(A).

De aftrek heeft betrekking op het stiller worden van het wegverkeer in de toekomst (artikel 103 Wet geluidhinder). In het rekenmodel is namelijk het wagenpark gemeten zoals dat eind jaren '70 en begin jaren '80 reed op de Nederlandse wegen. De berekening van de geluidbelasting leidt dus voor de aftrek in feite tot een te hoge geluidbelasting.

Voordat ontheffing wordt verleend zullen Burgemeester en Wethouders eerst moeten nagaan of er maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting te verlagen. Daarbij verdienen maatregelen aan de bron de voorkeur. Is dat niet mogelijk dan moet men overwegen of maatregelen in de overdrachtsweg van het geluid mogelijk zijn. Het bouwen van een geluidsschermbaan is een voorbeeld van een maatregel in de overdrachtsweg. Niet alleen technische, maar ook landschappelijke, financiële en stedenbouwkundige overwegingen voor het wel of niet bouwen van geluidsschermen spelen bij deze overwegingen een belangrijke rol.

Uitgangspunten

De wegverkeerintensiteiten zijn ontleend aan de verkeersmilieukaart voor het peiljaar 2010 (HVVP variant). Voor de autonome groei is uitgegaan van 1% per jaar. De maximaal toegestane rijnsnelheid bedraagt op alle genoemde wegen 50 km/uur.

Weg	cat. II	cat. III	cat. IV	bussen
Papentorenvest/Harmenjansweg	37,7	0,8	0,0	2,3
Papentorenvest	40,7	0,8	0,0	2,3
Ged. Oostersingelgracht t.Z.v Papentorenvest	151,1	3,1	0,0	1,4
Ged. Oostersingelgracht t.N.v Papentorenvest	127,6	2,6	0,0	0,9
Oudeweg	284,4	5,8	0,0	0,9
Koudenhorn/Donkere Spaarne	81,7	1,6	0,0	0

Tabel 1: intensiteiten in motorvoertuigen per maatgevend nacht uur voor het maatgevende jaar 2015.

De categorie-indeling is als volgt:

- categorie II: lichte motorvoertuigen;
- categorie III: middelzware motorvoertuigen;
- categorie IV: zware motorvoertuigen
- bussen (worden in berekening in cat. III meegenomen)

Het wegdek van alle genoemde wegen bestaat uit fijn asfalt.

Geluidbelasting

Door en langs het gebied lopen een aantal wegen die een relevante geluidbelasting op het plangebied hebben. Om deze geluidbelasting ten gevolge van het verkeer vast te stellen is een indicatieve berekening met standaardrekenmethode I gemaakt ter hoogte van de eerstelijnsbebouwing binnen het bestemmingsplan. De genoemde geluidbelasting heeft steeds betrekking op het peiljaar 2015 en is zonder aftrek conform artikel 103 van de Wet Geluidhinder.

Weg	Afstand weg-as /bebouwing	Geluidbelasting in dB(A)
Papentorenvest/Harmenjansweg	7	66
Papentorenvest	17	62
Ged. Oostersingelgracht t.Z.v Papentorenvest	26	66
Ged. Oostersingelgracht t.N.v Papentorenvest	25	65
Oudeweg	27	69
Koudenhorn/Donkere Spaarne	62	57

Tabel 2: Geluidbelasting in dB(A) per wegvak

Railverkeerslawaaï

De geluidbelasting, of de etmaalwaarde van het equivalente geluidniveau, is voor railverkeerslawaaï de hoogste van de volgende drie waarden:

1. het equivalente geluidniveau gedurende de dagperiode (7.00-19.00 uur);
2. het equivalente geluidniveau gedurende de avondperiode (19.00-23.00 uur), vermeerderd met 5 dB(A);
3. het equivalente geluidniveau gedurende de nachtperiode (23.00-7.00 uur), vermeerderd met 10 dB(A).

Voor railverkeerslawaaï geldt dat de voorkeursgrenswaarde 57 dB(A) bedraagt. De maximale ontheffingswaarde bedraagt 70 dB(A).

Burgemeester en Wethouders dienen er voor te zorgen dat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. Zo nodig moeten maatregelen getroffen worden om de overschrijding weg te nemen. Daarbij komen zowel bron- als overdrachtsmaatregelen in aanmerking. Daar waar deze maatregelen niet mogelijk zijn, bijvoorbeeld vanwege landschappelijke, stedenbouwkundige, financiële of verkeerskundige bezwaren, moet bij Gedeputeerde Staten ontheffing worden aangevraagd van de voorkeursgrenswaarde. De maximale ontheffingswaarde mag echter niet worden overschreden.

Uitgangspunten

De treinverkeersintensiteiten zijn ontleend aan het Akoestisch Spoorboekje, AS-WIN 2002, volgens de laatste update van juli 2002. Het Akoestisch Spoorboekje is een uitgave van het ministerie van VROM.

Voor de intensiteiten wordt het wettelijk voorgeschreven peiljaar 2015 toegepast. De intensiteiten en baanvaksnelheden staan gegeven in onderstaande tabel:

Categorie	Dagperiode	Avondperiode	Nachtperiode	Snelheid [km/u] ri. Amsterdam	Snelheid [km/u] ri. Haarlem
1	24	24	4.5	60	60
2	0	52	9	60	60
3	48	48	9	60	60
4	8.87	13.3	6.65	60	60
8	80	32	6	60	60

Tabel 3: intensiteiten traject 400, in bakken/uur, sommatie van twee sporen. Snelheid bij benadering.

De categorie-indeling is als volgt:

- categorie 1: materieel 1964;
- categorie 2: intercitymaterieel uit de serie IC-III, de dubbeldekkerrijtuigen, de elektrische locomotief uit de serie 1600 en de dubbeldekkerswagons
- categorie 3: stadsgewestelijk materieel ("sprinter"), dit kan in de toekomst ook een light-rail voertuig zijn.
- categorie 4: alle typen goederenwagons;
- categorie 8: interregiomaterieel (koploper), de dubbeldekkerrijtuigen (vierwagenstel) en het nieuwe dubbeldeksmaterieel.

Met een negatieve snelheid wordt een remmend voertuig aangeduid.

De bovenbouwconstructie van het tweesporige baanvak is opgebouwd uit betonnen monoblokken en doorgelast spoor. Op sommige plaatsen is sprake van spoor met voegen en houten dwarsliggers (trajectgedeelte richting Spaarnebrug).

Voor de stalen Spaarnebrug is voor alle categorieën een brugtoeslag opgenomen van 3 dB(A). De overige twee bruggen binnen het plangebied, namelijk die over de Harmenjansweg en die over de Gedempte Oostersingelgracht zijn van beton met een doorgaand ballastbed. Deze bruggen zijn niet luider dan het aanliggende spoor.

Industrielawaai

Rond het bedrijventerrein Waarderpolder ligt de zogenaamde 50 dB(A)contour, zoals bedoeld in de Wet Geluidhinder. Deze contour valt grotendeels samen met de zuidelijke plangrens van het bestemmingsplan, en is aangegeven op de plankaart.

De voorkeursgrenswaarde voor Industrielawaai bedraagt 50 dB(A), de maximale ontheffingswaarde 55 dB(A).

Hogere waarden

In het bestemmingsplangebied Papentorenvest zijn een tweetal gebieden opgenomen waarvoor bij Gedeputeerde Staten hogere waarden aangevraagd worden. Het gaat om het uitwerkingsgebied U1 en om de locatie van de voormalige Fietznfabriek aan de Oostvest. Op basis van het bestemmingsplan Papentorenvest is het namelijk mogelijk woningen te realiseren daar waar zich tot op heden geen woningbouw bevond. In het kader van de Wet Geluidhinder betekent dit dat er sprake is van geluidsgevoelige objecten en een “nieuwe situatie”; in een dergelijk geval moet worden nagegaan of hogere waarden vastgesteld moeten worden.

Locatie voormalige Fietznfabriek Oostvest

Op deze locatie bedraagt de geluidbelasting vanwege het railverkeer op de spoorlijn Haarlem – Amsterdam 47 dB(A) (zie bijlage “afdruk rekenmodel railverkeerslawaai”). Dit is minder dan de voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai van 57 dB(A). De verkeersintensiteiten op bovengenoemd baanvak staan vermeld in tabel 3.

De geluidbelasting vanwege de industrie op het gezoneerde industrieterrein Waarderpolder bedraagt 50 dB(A) (zie waarneempunt in de bijlage “berekening Industrielawaai etmaalwaarde”). Dit is tevens de voorkeursgrenswaarde voor Industrielawaai.

Een en ander betekent dat het niet nodig is om voor de beoogde woningbouw op de locatie van de voormalige Fietznfabriek ontheffing aan te vragen vanwege railverkeerslawaai of Industrielawaai.

Wat wegverkeer betreft geldt voor de locatie van de voormalige Fietznfabriek aan de Oostvest dat deze binnen de geluidzone van de Gedempte Oostersingelgracht, Amsterdamsevaart en de Lange Herenvest ligt. Om de geluidbelasting te bepalen op de rooilijn is op basis van onderstaande gegevens een berekening gemaakt:

De wegverkeerintensiteiten voor bovengenoemde wegen zijn afkomstig van de verkeersmilieukaart variant HVVP 2010. In deze variant is de Oostweg door de Waarderpolder gereed waardoor het verkeersaanbod op de doorgaande wegen in het plangebied een stuk kleiner zal zijn. Om te komen tot getallen voor het peiljaar 2016 is

uitgegaan van een autonome groei van het wegverkeer van 1 % per jaar. In onderstaande tabel zijn de intensiteiten (inclusief OV) voor het jaar 2016 voor de voor de locatie aan de Oostvest van belang zijnde wegen aangegeven.

De maximaal toegestane rijsnelheid op de alle genoemde wegen bedraagt 50 km/uur. Het wegdek bestaat uit fijn asfalt en ligt op dezelfde hoogte als het plangebied.

Tabel 1: intensiteiten in motorvoertuigen per nachtuur (peiljaar 2016)

Weg	Cat. II	Cat. III
Lange Herenvest	138,6	2,8
Amsterdamsevaart	85,7	3,1
Ged. Oostersingelgracht	155,8	4,5

De categorie-indeling is als volgt:

- categorie II: lichte motorvoertuigen;
- categorie III: middelzware motorvoertuigen;

Berekening geluidbelasting

Op de rooilijn van de locatie is de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer berekend met standaardrekenmethode II met de hierboven genoemde gegevens als uitgangspunt. Resultaat van deze berekening is een geluidbelasting van maximaal 65 dB(A) voor het peiljaar 2016 (zie voor waarneempunten en bijbehorende geluidbelasting de bijlage “geluidbelasting in peiljaar 2016”). De geluidbelasting geldt voor alle waarneemhoogten.

Aangezien de geluidbelasting op de rooilijn maximaal 65 dB(A) bedraagt zal voor dit gebied een hogere waarde aangevraagd worden van maximaal 60 dB(A). Zoals eerder vermeld mag namelijk voordat toetsing plaatsvindt 5d(B)A afgetrokken worden voor wegen in binnenstedelijk gebied.

Uitwerkingsgebied U1

Inherent aan een uitwerkingsgebied geldt dat de definitieve bebouwingslijnen binnen U1 nog niet zijn vastgesteld. Bij het vaststellen van deze definitieve bebouwingsgrenzen in het kader van het uitwerkingsplan zullen de maximale ontheffingswaarden die in het kader van het “moederplan” zijn aangevraagd voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï niet overschreden mogen worden.

Bij het nader uitwerken van het gebied zal aangegeven moeten worden welke mogelijkheden er zijn om de geluidbelasting zoveel mogelijk terug te dringen. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan het treffen van maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied.

Overigens is uit een eerste berekening van de geluidbelasting als gevolg van railverkeer op het baanvak Haarlem – Amsterdam gebleken dat op enige afstand van het spoor (zie waarneempunt in de bijlage “afdruk rekenmodel railverkeerslawaaï”) de geluidbelasting daar 72 dB(A) bedraagt. De maximale ontheffingswaarde voor railverkeerslawaaï wordt zonder het treffen van maatregelen met 2 dB(A) overschreden. Dit betekent dat er niet zonder meer gebouwd kan worden. Een oplossing zou kunnen zijn om verder van het spoor af te bouwen; de geluidsbelasting daalt dan. Een andere maatregel zou het aanpassen van het spoor kunnen zijn. Daarbij is het voor de hand liggend om maatregelen te treffen aan de spoorbrug aangezien het meeste geluid van deze stalen spoorbrug afkomstig is. Vooralsnog is aangenomen dat er voor de brug gerekend moet worden met een toeslag van 3 dB(A). Bij uitwerking van het gebied moet de exacte brugtoeslag nog bepaald worden.

Procedure aanvragen hogere waarden

Voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld worden de hogere waarden aangevraagd bij Gedeputeerde Staten voor het uitwerkingsgebied U1 en de voormalige locatie van de Fietznfabriek aan de Oostvest.

BIJLAGE 5

RIJKS- EN PROVINCIAAL BELEIDSKADER

In de Nota Ruimte “Ruimte voor ontwikkeling” wordt bundeling van verstedelijking en economische activiteiten voorgestaan. Dit betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd tot stand komt: ofwel in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt. Het Rijk stimuleert revitalisering, herstructurering en transformatie van zowel (verouderde) wijken als bedrijventerreinen in het algemeen. Door het intensiveren en transformeren van stedelijk gebied en de combinaties van functies kan het gebruik van bestaand stedelijk gebied worden geoptimaliseerd.

Tevens dient bij de bundeling van verstedelijking optimaal te worden aangesloten op het watersysteem. Het beleid dat tot doel heeft duurzame en veilige watersystemen in stand te houden of tot stand te brengen, staat in de Vierde Nota Waterhuishouding (1999) en in het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21^e eeuw: “Anders omgaan met water” (2000).

De optimalisering van het bestaand stedelijk gebied is eveneens een uitgangspunt in het streekplan Noord-Holland Zuid (2003). Om gemeenten te stimuleren het bestaand stedelijk gebied beter te benutten, hanteert de provincie rode contouren. Buiten de rode contouren is verdere verstedelijking niet toegestaan. In Haarlem valt de rode contour samen met het verstedelijkte gebied. Het bestemmingsplangebied valt in zijn geheel binnen de rode contour.

Binnen het verstedelijkte gebied hanteert de provincie het compacte-stadbeleid, wat zeggen wil dat voor alle stedelijke functies, inclusief stedelijke groenstructuren, in eerste instantie ruimte wordt gezocht binnen bestaand stedelijk gebied. Tevens wordt ingezet op zuinig en efficiënt ruimtegebruik door het ruimtebeslag te beperken en in de steden, waar mogelijk te verdichten door ICT (Intensiveren, Combineren en Transformeren).

In het Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland geeft de provincie haar visie op het tegengaan van knelpunten ten aanzien van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Daar waar sprake is van een onevenwichtige woon-werkbalans en een achterstand in investeringen in het infrastructuurnetwerk wil de provincie deze tegen gaan. Ook is aandacht nodig voor geluidsoverlast, uitstoot van schadelijke stoffen, ruimtebeslag en het aantal dodelijke ongelukken in het verkeer.

Een belangrijk uitgangspunt voor mobiliteit is deze te accommoderen. De provincie richt zich daarbij met name op het stimuleren van ketenverplaatsingen. Ruimtelijke ordening is daarbij een belangrijk principe: door een goede afstemming tussen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer kan een gunstiger woon-werkbalans bewerkstelligd worden, is milieuwinst te behalen door het terugdringen van de reisafstanden en kunnen vervoerswijzen zoals de fiets en het openbaar vervoer op een efficiënte wijze ingezet worden.

Ten aanzien van verstedelijking acht de provincie het gezien het bovenstaande van belang dat verdichting (en functiemenging) in bestaand bebouwd gebied plaatsvindt. Verstedelijking bij stations biedt perspectief voor verkeer en vervoersbeleid. Fiets en OV gebruik kan gestimuleerd worden.

Het bestemmingsplan Papentorenvest is in lijn met het provinciale verkeers en vervoersbeleid aangezien het de randvoorwaarden biedt voor verdichting in bestaand stedelijk gebied, waarbij wordt uitgegaan van een multifunctionele ontwikkeling. Door het creëren van de mogelijkheid voor een fietsbrug over het Spaarne ontstaat er een verbinding met het station Haarlem Centraal. Op deze manier kan de fiets als vervoermiddel niet alleen goed gebruikt worden als voor- en natransport van het openbaar vervoer, maar ook als onderdeel in de ketenverplaatsing en als vervoerwijze in het recreatieve verkeer.

In het Provinciaal Milieubeleidsplan geeft de provincie aan extra aandacht te besteden aan de waterkwaliteit, toenemende geluidsoverlast, veiligheid en gezondheid.

Duurzaamheid is daarbij de rode draad in het provinciale milieubeleid. Belangrijke opgaven zijn, mede in relatie tot ruimtelijke ordening, het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Door het verdichten binnen bestaand stedelijk gebied blijven natuur- en landschappelijke kwaliteiten van het buitengebied behouden. Dit is van belang voor de kwaliteit van de leefomgeving van de stedeling. In het plangebied zelf zal het leefklimaat verbeteren door de verlegging van een belangrijke invalsweg (Oostweg in plaats van Amsterdamse Vaart). Het verkeersaanbod op de Gedempte Oostersingelgracht zal hierdoor afnemen.

In het Provinciale Waterplan constateert de provincie dat intensiever gebruik van de ruimte en daarmee samenhangend de toenemende economische waarde van wat beschermd moet worden leidt tot hogere eisen aan het watersysteem.

Voor het op orde houden van de waterberging is uitgangspunt om problemen op te lossen waar deze zich voordoen. Dit betekent dus ook dat waar nodig ruimte voor water in bestaand stedelijk gebied gevonden dient te worden.

Wat waterkwaliteit betreft is het de bedoeling dat deze niet slechter mag worden.

Duurzame maatregelen, zoals afkoppelen van hemelwater kunnen de waterkwaliteit ten

goede komen. In het plangebied biedt de aanwezigheid van oppervlaktewater hiervoor kansen.

Water heeft ook een functie voor de kwaliteit van de leefomgeving van bewoners en gebruikers. De aanleg van een wandelzone aan het Spaarne betekent een verbetering van de beleavings- en recreatieve waarde van dit deel van de Spaarneoevers. Ook het creëren van water aan de Papentorenvest kan de omgevingskwaliteit aldaar ten goede komen. In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om in dit deel van het plangebied water terug te brengen.

BIJLAGE 6

INSPRAAKPLAN

Inleiding

Burgemeester en wethouders hebben besloten voor de Papentorenvest e.o. een nieuw bestemmingsplan te maken. Voor een groot deel van het plangebied gelden verouderde bestemmingsplannen en voor ondergeschikte delen is alleen de Haarlemse Bouwverordening van kracht. Het nieuwe bestemmingsplan is met name noodzakelijk om het plangebied een goede bescherming te bieden tegen ongewenste ontwikkelingen.

Inspraak

Op grond van artikel 151 van de Gemeentewet heeft de gemeenteraad de Inspraakverordening vastgesteld. Hierin zijn regels gegeven met betrekking tot de wijze waarop belanghebbenden bij de voorbereiding van onder meer bestemmingsplannen dienen te worden betrokken. Naast de inspraakverordening heeft de raad inspraakrichtlijnen vastgesteld, die bij het verlenen van inspraak in acht dienen te worden genomen. Deze inspraakrichtlijnen spreken onder meer over het opstellen van een inspraakplan.

Object van de inspraak

Object van de inspraak is het bestemmingsplan Papentorenvest.

Aan wie wordt inspraak verleend?

Inspraak wordt verleend aan een ieder. Hieronder zijn zowel natuurlijke als rechtspersonen, wijkraden en groepen begrepen. Omdat de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), in samenhang met de afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), de mogelijkheid biedt aan een ieder om bezwaren in te dienen tegen bestemmingsplannen, is dit begrip ook in de inspraakprocedure gehanteerd.

De inspraakprocedure

Het voorontwerp-bestemmingsplan is gelijk met het wettelijk vooroverleg (artikel 10 Bro) om advies voorgelegd aan de wijkcommissie Scheepmakersdijk. Daarnaast is een inspraakavond in de buurt belegd. Voor deze avond zijn, onder andere via de wijkcommissie, de omwonenden uitgenodigd. Ook is in het plaatselijke weekblad deze bijeenkomst aangekondigd.

Het voorontwerp bestemmingsplan met de resultaten van het wettelijk vooroverleg ex artikel 10 Bro en de reacties van de wijkraden en insprekers, wordt aan de raadscommissie Ontwikkeling voorgelegd. Een ieder die een inspraakreactie heeft ingediend zal voor deze vergadering worden uitgenodigd. Vervolgens zal het ontwerp-bestemmingsplan conform artikel 23 WRO juncto afdeling 3:4 Awb ter visie worden gelegd.

Beklagrecht

Overeenkomstig de Inspraakverordening en inspraakrichtlijnen kan een ieder binnen 30 dagen na de besluitvorming, aan het slot van de voor een fase gestelde termijn, schriftelijk bij burgemeester en wethouders een klacht indienen omtrent de uitvoering van de inspraakverordening of van de door de gemeenteraad vastgestelde inspraakrichtlijnen in de desbetreffende fase.

BIJLAGE 8

DEELNEMERS WETTELIJK VOOROVERLEG

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het voorontwerp bestemmingsplan toegestuurd aan:

- Connexxion, Postbus 514, 2003 RM Haarlem
- Directeur LNO, Postbus 603, 1110 AP Diemen Zuid
- Eerstaanw. Ing. Dir. Ministerie van Defensie, Directie West-Nederland, Postbus 90027, 3509 AA Utrecht
- Gasunie West, Postbus 444, 2740 AK Waddinxveen
- Hoogheemraadschap van Rijnland, t.a.v. Dijkgraaf en Hoogheemraden, Afdeling PLV, team ROR, Postbus 156, 2300 AD LEIDEN
- Horeca Nederland, Afdeling Haarlem, Dhr. F. Baars, Orionweg 102, 2024 TG Haarlem
- Kamer van Koophandel Amsterdam, Dhr. D. Hulsebosch, Nassauplein 2-6, 2011 PG Haarlem
- KPN, Afdeling Projectering Bouw Haarlem, A. Hofmanweg 1 B-C, 2031 BH Haarlem
- MKB, Nassauplein 2-8, 2011 PG Haarlem
- Milieufederatie Noord-Holland, Stationsstraat 38, 1506 DH Zaandam
- Ministerie van Economische Zaken, regio Noord-West, Jansweg 15, 2011 KL Haarlem
- NUON N.V., Postbus 521, 2003 RM Haarlem
- NV Nederlandse Spoorwegen, afdeling Bedrijfs- en Productontwikkeling, Dhr. J.N. Paulissen, Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
- Provincie Noord Holland, Directie Subsidies, Handhaving en Vergunningen, Sector Vergunningen, Houtplein 33, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem
- ProRail, afdeling MJB, Postbus 2520, 1000 CM Amsterdam,
- PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland, Postbus 2113, 1990 AC Velserbroek
- Recreatie Noord-Holland NV, postbus 2571, 2002 RB Haarlem
- Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Postbus 1001, 3700 BA Zeist
- Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek, Postbus 1600, 3800 BP Amersfoort
- Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, Toekanweg 7, 2035 LC Haarlem
- VROM-inspectie regio Noord-West, Kennemerplein 6-8, Postbus 1006, 2001 BA Haarlem
- Vrouwen Advies Commissie, Postbus 479, 2000 AL Haarlem

BIJLAGE 9