

Toelichting behorende bij het bestemmingsplan "Leidsebuurt"

INHOUD:

1. Inleiding
 - 1.1. begrenzing plangebied
 - 1.2. globale beschrijving van het plangebied
2. Omschrijving van het plangebied en onderzoeksresultaten
 - 2.1. bevolkingsstructuur
 - 2.2. woningbestand
 - 2.3. volkshuisvestingsaspecten
 - 2.4. bedrijven, detailhandel
 - 2.5. scholen
 - 2.6. sociaal-culturele voorzieningen
 - 2.7. openbaar groen
 - 2.8. verkeer/bestrating
 - 2.9. lijst van toelaatbare bedrijven
 - 2.10. akoestische aspecten
 1. inleiding
 2. wegverkeerslawaaï
 3. railverkeerslawaaï
 4. Westergracht
 5. conclusie
 6. inspecteur volksgezondheid
3. Uitgangspunten
 - 3.1. februari 1972
 - 3.2. periode 1974-1975
 - 3.3. periode maart-november 1980
4. Maatschappelijke uitvoerbaarheid
 1. inleiding
 2. inspraakprocedure
 3. besluitvorming
 1. kwaliteitskaart 1973
 2. globale gebieden
uit het concept ontwerp-bestemmingsplan 1976

3. bebouwingshoogte
4. achtergevelrooilijn
5. maximum hoogte van aan- en bijgebouwen
6. maximale bebouwingsoppervlak
7. verheling
8. achteroms
9. toestemming
10. maatschappelijke doeleinden
11. parkeren
12. groen/speelgelegenheid
13. bruggen Leidsevaart
14. financieringswijze woningbouw
15. bedrijven
16. maximale bedrijfs/winkelgrootte
17. huurders
18. uitgangspunten voor globale gebieden
19. inspraakregeling
20. globale gebieden concept-bestemmingsplan 1981
21. LPG-tank

5. Economische uitvoerbaarheid

6. Uitvoeringsplan

- 6.1. onteigening via art. 13, lid 1 Wet op de Ruimtelijke Ordening
- 6.2. probleemgebieden

7. Wettelijk overleg ex artikel 8 Besluit op de Ruimtelijke Ordening

Bijlage 1: akoestische aspecten par. 2.10

Bijlage 2: overzichtskaart van de Leidsebuurt

1. INLEIDING

1.1. Begrenzing plangebied

Het ontwerp-bestemmingsplan voor de Leidsebuurt omvat het gebied, begrensd door de westzijde van de spoorbaan Haarlem Leiden, de noordzijde van de Brouwersvaart, de oostzijde van de Leidsevaart en de zuidzijde van de Westergracht.

1.2. Globale beschrijving van het plangebied

Het stratenpatroon van de buurt vertoont grotendeels een "vierkanten"-patroon. Op enkele uitzonderingen na zijn de straatgedeelten tussen twee kruisingen 40 tot 100 meter lang. De kleine maten komen vooral voor in het noord-oostelijk "kwartier" van de buurt, de grotere maten vooral in het westelijk deel.

De richting van de oost-west gerichte straten is globaal bepaald door oorspronkelijke kavelsloten. De richting van de noord-zuid gerichte straten door de oorspronkelijke lanen. Bijna alle straten zijn 10 meter breed met gevelwanden van in oorsprong circa 3,70 meter of circa 6,50 meter hoogte. In de buurt zijn van oorsprong twee pleinen aanwezig. Het éne plein is gevormd door het "weglaten" van een bouwblok. Het andere plein dankt zijn vormgeving mede aan een latere invulling van een open gebleven perceel.

Afwijkingen van de regelmaat in het patroon van de buurt zijn veroorzaakt door de voorgeschiedenis en het ontstaan van de buurt. De woonbebouwing aan de Oranjestraat werd aangelegd in het weiland tot de westgrens van de Assendelverlaan. Hierdoor werd een noordzuid-verbinding op kortere afstand bij de Leidsevaart onmogelijk gemaakt.

De aanwezigheid van vestigingen aan de Leidsevaart bij de Brouwersvaart maakte dat ter plaatse tamelijk grote terreinen zich tot voor kort in het patroon konden handhaven. Nu is er sprake van een aantal onrendabele braakliggende terreinen. Het weideperceel ter plaatse van het Leidseplein werd pas bebouwd nadat de omgeving reeds was gerealiseerd. De inpassing leidde tot afwijkende vormgeving.

Omstreeks 1900 heeft bebouwing in aanmerkelijk hogere dichtheid plaatsgevonden in het zuidelijk deel van de buurt. De hogere dichtheid werd bereikt door het bouwen van boven- en benedenwoningen in plaats van eengezinswoningen, in bouwblokken die ongeveer half zo groot zijn als nabijgelegen andere blokken in de buurt.

Ondanks de globale gelijkvormigheid zijn in de buurt enkele afzonderlijke eenheden te onderscheiden, te weten:

1. de lage eengezinswoningen in het midden en westen van de buurt;

2. het complex eengezinswoningen ten noordoosten van de Veenpolderstraat en Assendelverstraat;
3. de hogere bebouwingen aan de zuidzijde van de buurt;
4. de middenstandswoningen langs de Leidsevaart;
5. de "corporatiewoningen" in het noordwesten van de buurt.

De buurt wordt aan alle vier de zijden omgeven door duidelijk herkenbare grenzen. Alle grenzen geven op slechts enkele, ver van elkaar gelegen punten de mogelijkheid de buurt in of uit te gaan. De aard van de grenzen is zodanig - spoorlijn, water, drukke stadsautoweg - dat het aantal contactmogelijkheden "naar buiten" niet of nauwelijks is uit te breiden.

Het oorspronkelijke straatbeeld gaf in het algemeen een ruime indruk. De oorsprong moet worden gezocht in het toegepaste lage woningtype. Van de circa 2.000 woningen in de buurt zijn er ruim 800 gebouwd als kleine eengezinswoning, bestaande uit een (woon)laag met een (slaap)verdieping in de kap. De goothoogte is dan ongeveer 3,70 meter. Zodoende geven de toegepaste straten - 10 meter breed - een ruime indruk.

Nu sinds enkele jaren bij stadsvernieuwing de nadruk valt op verbetering van te handhaven woningen wordt een belangrijk verbeteringsaspect - te weten vergroting van de woning - gevonden in het optrekken van de (slaap)verdieping. Dit gebeurt ook in de Leidsebuurt op ruime schaal. Gevolg is dat het ruime eentonige straatbeeld vervangen wordt door een nauwer afwisselend straatbeeld. Ook het toenemend autobezit heeft het straatbeeld doen veranderen. Voorheen was het goed lopen en fietsen in de straten, kinderspel kon zich er redelijk ontwikkelen. Thans is lopen en zeker met kinderwagens een stuk lastiger. Ook de fietsers dreigen in de verdrukking te komen tussen stilstaande en rijdende auto's. Zo bezien zijn de straten niet ideaal voor het huidige autobezit.

Veel woningen in de buurt hebben een ruim tot zeer ruim achtererf. Vergroting van de woningen door het maken van achteruitbouwen is dan ook zeer vaak mogelijk zonder dat het overblijvende erf te klein wordt voor redelijk gebruik.

Op enkele plaatsen in de buurt komen geen of kleine achtererven voor. Het bezwaar van kleine afmetingen wordt bij een deel van de achtererven enigszins verminderd door combinatie met aanliggende grote achtererven van andere woningen. En ook door de mogelijkheid om op de achteruitbouwen een balkon te maken.

Bij een deel der kleine achtererven is sprake van tamelijk benauwde afmetingen van de open ruimte. Verruiming is dan slechts mogelijk door middel van rigoureuze ingrepen ten nadele van het woningbestand. Dit is echter onaan-

vaardbaar voor de buurt.

Slechts weinig achtererven in de buurt zijn tegenwoordig buiten de woningen bereikbaar via een achterpad. Ervaring heeft geleerd dat met de toename van het eigen woningbezit het voorkomt, dat de eigenaren hun deel van het achterpad bij het eigen erf hebben getrokken, waarmee het algemeen gebruik onmogelijk wordt. Het ontbreken van een achterpad heeft ondermeer tot gevolg dat de straat en/of entree van de woning wordt belast met (brom)fietsstalling.

Het zou nuttig zijn om daar waar het mogelijk is de bestaande schuren te verplaatsen en nieuw op te bouwen, zodat er weer achterpaden ontstaan.

Daar waar dat niet mogelijk is (gesloten bouwblokken) is het noodzakelijk te zorgen voor gemeenschappelijke fietsenberging.

In de buurt is weinig groen aanwezig. De belangrijkste groen/speel-plekken zijn het Brouwersplein (met speeltuin), het Leidseplein en het Nadorstplein. Op een aantal plaatsen zijn in het kader van de herbestrating van de buurt bomen geplaatst, maar desondanks maakt de buurt als geheel nog steeds een "stenige" indruk.

De enige uitzonderingen daarop zijn die plekken waar bewoners zelf tegen en voor gevels voor beplantingen hebben gezorgd.

De beplanting van de achtertuinten is in het algemeen zeer beperkt onder andere door de noodzaak schuren en achteruitbouwen te bouwen. Extra openbaar groen zou gevonden kunnen worden in enige grotere binnenterreinen, die met poorten bereikbaar zijn.

2. OMSCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED EN DE ONDERZOEKS- RESULTATEN

2.1. Bevolkingsstructuur

Het aantal inwoners van de Leidsebuurt neemt af. Op 31 december 1970 telde de buurt 6347 inwoners en op 31 december 1982 5414 inwoners. De bevolking in de Leidsebuurt is in deze periode met 15% afgenomen (in Haarlem daalde de totale bevolking met 10%).

Tabel 1.

Ontwikkeling inwonertal en woningvoorraad in de periode 1970-1983 in de Leidsebuurt en Haarlem.

Inwoners				Woningen			Woning- bezetting	
Leidsebuurt			Haar- lem	Leidsebuurt		Haar- lem	Leidse- buurt	Haar- lem
1970	6347	100	100	2107	100	100	3,01	3,30
1975	5940	94	96	2056	98	105	2,89	3,01
1983	5414	85	90	2055	98	110	2,63	2,63
		-15	-10		-2	+ 10		

De woningvoorraad heeft slechts een geringe daling ondergaan (-2%). De bevolkingsafname is in hoofdzaak het gevolg van de gezinsverduunning (zie ontwikkeling van de gemiddelde woningbezetting).

In de samenstelling van de bevolking zijn de laatste 10 jaren duidelijk veranderingen aanwijsbaar.

In het begin van de 70-jaren was de bevolking van de Leidsebuurt iets ouder dan de Haarlemse bevolking als geheel. De toestand per 31 december 1982 geeft aan dat de Leidsebuurt een "jongere" opbouw vertoont dan Haarlem als geheel.

Tabel 2.

Leeftijdsofbouw 1971-1983 in de Leidsebuurt en Haarlem

Leeftijdsgroep	1971		1983	
	Leidsebuurt	Haarlem	Leidsebuurt	Haarlem
0-4	7,6	23,2	6,0	4,9
5-9	7,3		5,1	4,8
10-14	7,2		6,5	6,8
15-19	7,0		7,1	7,8
20-34	24,3	63,5	32,7	25,5
35-44	10,5		12,7	12,9
45-54	10,3		9,2	10,7
55-64	11,4		9,0	10,9
≥ 65	14,4	13,3	11,7	15,7

Het aandeel van de 20-34 jarigen is in de afgelopen jaren sterk toegenomen, van 24 naar 33 procent. Het aandeel van de bejaarden in de buurt is gedaald van 14 naar 12 procent. De Leidsebuurt vertoont duidelijk de kenmerken van een verjongende buurt.

De Leidsebuurt herbergt een groot aantal mediterranen (voornamelijk Turken en Marokkanen), per 1.1.84 wonen 510 personen in de Leidsebuurt, of wel ca. 9% van de bevolking.

De Leidsebuurt heeft van alle Haarlemse buurten het absoluut hoogste aantal mediterranen gehuisvest.

2.2. Woningbestand

Het aantal woningen in de buurt verminderde langzaam van 2107 eind 1970 tot 2055 eind 1982 en stabiliseert zich thans.

De voornaamste oorzaken moeten worden gezocht in de sloop van een aantal panden enige jaren geleden en een aantal woningonttrekkingen door onder andere samenvoegen van (boven- en beneden)woningen.

De volgende tabel geeft inzicht in de eigendomsverhoudingen van de woningen.

Eigendomsverhoudingen woningen Leidsebuurt (begin 1983)

	Eengezinswoningen	Meergezinswoningen	Totaal
Eigenaar-bewoner	936 (45,5%)	356 (17,3%)	1292 (62,9%)
Huurder	443 (21,6%)	320 (15,6%)	763 (37,1%)
	1379 (67,1%)	676 (32,9%)	2055 (100%)

Van het totaal aantal eengezinswoningen (1379) bedraagt het percentage eigenaar-bewoners 68% . Vrijwel alle woningen die leeg komen, worden verkocht aan mensen die er zelf in gaan wonen. Aangezien de huurders over het algemeen tot de (qua leeftijd) groep oudere buurtbewoners behoren (in tegenstelling tot de eigenaar-bewoners), is de kans dat er "versneld" huurwoningen leeg komen en worden verkocht tamelijk groot. Dit heeft tot gevolg dat het aantal huurwoningen snel afneemt: jaarlijks met gemiddeld zo'n 1 1/2 à 2% .

Ongeveer 200 woningen zijn woningwetwoningen, waarvan 48 in eigendom van de gemeente (cijfers 1983). Daarnaast is er een verspreid gemeentelijk bezit van plm. 25 woningen.

Bij een in september 1971 door het sociografisch bureau in samenwerking met de wijkraad gehouden schriftelijke enquête onder de buurtbewoners is een aantal vragen gesteld met betrekking tot de woning. De respons op deze enquête omvatte 46,7% van de buurt. In verband met de verbeterbaarheid van woningen en buurt, is het een belangrijk gegeven dat meer dan 70% van de ondervraagde bewoners de woning positief waardeert; een gegeven dat in de stadsvernieuwingsbenadering van de overheid volstrekt onvoldoende aandacht geniet.

Niet vreemd is dat de eigenaar-bewoner de woning duidelijk positiever waardeert dan de huurder en ook dat hij meer en ingrijpender aan zijn woning wil verbeteren. Deze categorie blijkt ook bereid meer geld in de verbetering te steken dan de huurders. Dit hangt mede samen met de leeftijd van de huurders.

Tevens kan worden verondersteld dat de woningwaardering samenhangt met de technische kwaliteit van de woning en het perspectief om daar (zelf) verandering in aan te kunnen brengen.

Duidelijke meningen bleken er ook te bestaan over de noodzaak tot het opknappen van de buurt (woningen, groen, spelen, parkeren): 75% van de ondervraagden vond dat nodig en maar liefst 40% van hen was bereid daar actief aan mee te doen.

Vragen naar de opinie over de buurt wezen uit dat 65% van de respondenten het wonen in de buurt prettig vonden. Wonen in een nieuwbouwwijk werd door ruim 66% van de respondenten afgewezen.

De meest voorkomende klachten betreffen optrekkend vocht en gehorigheid, waarbij vooral de eerstgenoemde een nu nog steeds veel voorkomende is. Er is een groep buurtbewoners bezig om uit te zoeken wat de oorzaken hiervan kunnen zijn en wat er tegen kan worden gedaan.

Het relatief oude woningbestand (van de 2.035 vooroorlogse woningen werden er 1.624 vóór 1906 gebouwd) werd in 1973 door bouw- en woningtoezicht onderzocht.

De resultaten waren als volgt:

Woon-bouwtechnische kwaliteit huizen Leidsebuurt (augustus 1973)

Kwaliteit	Goed	Redelijk	Matig	Slecht	Zeer slecht	Totaal
Woontechnisch	845(41%)	671(32%)	367(18%)	140(7%)	48(2%)	2.071
Bouwtechnisch	34(2%)	1.395(68%)	263(13%)	323(16%)	18(1%)	2.071

De bouwtechnisch slechte woningen (euvels aan de hoofdconstructie) leiden binnen 15 jaar tot bouwvalligheid wanneer er onvoldoende maatregelen worden getroffen, zo stelde bouw- en woningtoezicht. De bouwtechnische matige woningen zouden nog tenminste 25 jaar meegaan en kwamen voor verbetering in aanmerking.

In november 1979 is volgens de "fietsmethode" opnieuw de bouwkundige kwaliteit beoordeeld. Het totaalbeeld van deze kwaliteitskaart is praktisch gelijk aan dat van 1973. Een vijftigtal woningen kreeg een betere aanduiding dan op de eerste kaart. Ongeveer 75 woningen zijn verschoven van de categorie matig naar slecht.

Veel zeggen doet dit niet, omdat de twee methodes niet vergelijkbaar zijn. In 1979 heeft alleen een vluchtige observatie van de voorgevels plaatsgevonden. Wat er binnen en achter is gebeurd, is niet beoordeeld. Verder blijkt uit de praktijk in de Leidsebuurt dat er veel meer wordt verbeterd. Dit blijkt niet uit dit kwaliteitsonderzoek.

Vanuit de buurt is nogal geprotesteerd tegen een aantal van deze beoordelingen, maar zolang er geen betere (zorgvuldiger) kwaliteitskaart is, zullen wij er dus voorlopig maar vanuit gaan dat zo'n 18% van de woningen in de Leidsebuurt bouwtechnisch slecht tot zeer slecht is.

Bij de beoordeling "slecht" tot "zeer slecht" spelen de kosten van de benodigde verbetering, afgezet tegen de "technische" waarde van de woning een belangrijke rol. Eigenaars leggen hier echter geheel andere criteria aan dan bouw- en woningtoezicht. Bovendien kunnen verbeterkosten pas worden beoordeeld na grondige bestudering per woning. Bij deze oppervlakkige methode is dat onmogelijk.

2.3. Volkshuisvestingsaspecten

In dit onderdeel van de toelichting wordt ingegaan op de huisvestingssituatie in de Leidsebuurt en op de door de buurt aangegeven noodzakelijk geachte beleidsuitgangspunten.

Omdat de volkshuisvestingssituatie in de Leidsebuurt niet los gezien kan worden van de situatie in heel Haarlem, worden de belangrijkste knelpunten binnen Haarlem aangegeven, evenals het tot nu toe gevoerde beleid.

Het totaal aantal woningen in de buurt bedraagt 2055. Hiervan is 68% in bezit van eigenaar-bewoners, 22% in bezit van particuliere verhuurders en 10% in bezit van gemeente of woningbouwvereniging.

Het aantal eengezinswoningen bedraagt ca. 1400, terwijl het aantal boven- en benedenwoningen ca. 650 bedraagt. Ongeveer 300 woningen zijn van slechte kwaliteit naar het oordeel van de dienst Bouw- en Woningtoezicht. Het verbeter tempo in de buurt ligt met ca. 36 grotere verbeteringen per jaar over de laatste 10 jaar te laag in verhouding tot de kwaliteit van het woningbestand. Zeker wanneer gebleken is dat goede, redelijke en slechte woningen procentueel in gelijke mate verbeterd worden.

Wel zijn er plannen in ontwikkeling om 29 bejaardenwoningen aan de Brouwersvaart (v.m. wasserij) te realiseren.

Het aantal huurwoningen van particulieren neemt af. Hierdoor dreigt een eenzijdiger sociale opbouw te ontstaan omdat het voor mensen met een laag inkomen steeds moeilijker wordt in de Leidsebuurt aan een huurhuis te komen.

Leeggekomen huurwoningen worden voor zelfbewoning verkocht aan de

toekomstige eigenaar.

Een probleem apart vormen de bejaarden, waarvoor geschikte huisvesting in de buurt niet aanwezig is. Uit een in 1974 gehouden enquête bleek dat 25% van de bejaarden (= 65 bewoners) slecht woont en een ander huis wil. Tot nu toe is aparte bejaardenhuisvesting in de buurt nog niet gerealiseerd.

Tijdens de inspraak en tijdens openbare buurtvergaderingen is een aantal duidelijke uitspraken gedaan over het gewenste beleid:

- afname van het woningbestand moet tegengegaan worden. Sloop van woningen ten behoeve van tuinvergroting of parkeren wordt daarom afgevozen, evenals het samenvoegen van boven- en benedenwoningen. Dit laatste zou alleen in uitzonderingsgevallen mogen worden toegestaan.
- woningverbetering heeft hoge prioriteit. Geconstateerd wordt dat de subsidieregeling voor particuliere woningverbetering onvoldoende is om als stimuleringsinstrument te kunnen functioneren.
- in die gevallen waarin nieuwbouw noodzakelijk c.q. mogelijk is, dienen woningwetwoningen met een zo laag mogelijke huur gerealiseerd te worden.
- wanneer woningwetwoningen persé niet mogelijk zijn, dan premiekoop of premiehuur. Vrije sector alleen dan wanneer het om vervanging van een woning van een eigenaar-bewoner gaat.
- het aantal huurwoningen in de buurt moet gehandhaafd blijven. Hierbij wordt uitgegaan van de huidige verdeling: 60% eigenaar-bewoners, 40% huurwoningen.
- nieuwbouwprojecten binnen de buurt moeten in de eerste plaats ten dienste staan van het oplossen van de problemen binnen de buurt met betrekking tot slechte huisvesting van bewoners en de verbetering c.q. sloop van aanwezige woningen. Hiertoe moet er een relatie gelegd worden tussen nieuwbouw en woningverbetering (doorschuifstelsel).

De door de buurt gesignaleerde problemen en aangegeven oplossingen, moeten gezien worden tegen de achtergrond van de Haarlemse volkshuisvestingssituatie. Wij willen de belangrijkste problemen hieronder aangeven:

- er is een groot tekort aan woonruimte, zowel kwantitatief als kwalitatief een tekort van 9000 woningen en daarnaast meer dan 13.000 woningzoekenden in 1982).
- er blijkt een aanzienlijk kwalitatief tekort te bestaan aan eengezinswoningen in de huursector. Een belangrijke oorzaak is de voortdurende afname van het aantal particuliere huurwoningen.

- de greep van de gemeente op de woonruimteverdeling blijft gering. Hierdoor kan een situatie ontstaan waarin uitsluitend de financiële draagkracht de woonwensen bepaalt en er van een eerlijke verdeling weinig terecht komt.
- de kwaliteit van het woningbestand neemt af doordat renovatie en vervanging van oude woningen in onvoldoende mate plaatsvindt.

In de diverse college-programma's van de afgelopen jaren worden duidelijke uitspraken gedaan over het te voeren beleid om deze problemen het hoofd te kunnen bieden.

Zo wordt in 1974 ten aanzien van de volkshuisvesting vastgesteld, dat alle gemeentelijke mogelijkheden gericht worden op prioriteit voor de meest urgente woningzoekenden en de wijkvernieuwing en zal bij het ontwerpen van nieuwbouw de voorkeur en voorrang gegeven worden aan gesubsidieerde bouw.

Bovendien zal in de oude wijken de herbouw (nieuwbouw) van woningen uitsluitend gericht zijn op woningen welke voor de lagere inkomensgroepen betaalbaar zijn. Uitzonderingen worden slechts toelaatbaar geacht ter ondersteuning van deze doelstelling (college-programma 1974 - 1978, blz. 3 en 6).

In 1978 wordt gesteld in het college-programma voor de periode 1978 - 1982, dat als uitgangspunt voor het beleid zal gelden dat gesubsidieerde woningbouw (woningwet) de voorkeur geniet. Is dat niet haalbaar dan wordt gestreefd naar bouw in de premiesector. Ten aanzien van vervanging van woningen c.q. nieuwbouw in het kader van de stadsvernieuwing, wordt uitgegaan van gesubsidieerde bouw (woningwet), terwijl alleen als dit niet haalbaar is, gestreefd zal worden naar bouw in de premiesector. Dit om de doelstelling, om bij herbouw zowel als nieuwbouw in het algemeen oplossingen te bieden voor de lagere inkomensgroepen die door de woningnood het hardst getroffen worden, te bevorderen (college-programma 1978 - 1982, blz. 4 en 14).

Geconcludeerd kan worden dat, zowel bij de Leidsebuurt als bij het gemeentebestuur in principe eenduidigheid bestaat over de noodzaak om nieuwbouw te realiseren in de woningwetsector en met de uiterste inspanning de laagst mogelijke huren te bereiken. Terwille van de duidelijkheid is daarom in de voorschriften van het bestemmingsplan opgenomen, dat in de gesubsidieerde sector gebouwd dient te worden waarvan vrijstelling mogelijk is.

2.4. Bedrijven, detailhandel

Het aantal detailhandel-vestigingen in de Leidsebuurt vertoont al jaren een sterke afname. Medio 1964 telde de buurt nog 90 vestigingen, waarvan ca. 50 in de sector dagelijkse goederen.

In 1973 waren er nog 65 winkels, per januari 1978 was het aantal gedaald tot 57 stuks. Bij een in 1979 gedane inventarisatie in de buurt bedroeg het aantal vestigingen 49.

M.a.w., het winkelbestand in de buurt is dus van medio '64 tot medio '79 met bijna de helft afgenomen (45%).

Het aantal winkels in de categorie dagelijkse goederen daalde met meer dan de helft (53%).

Gezien de bevolkingsontwikkeling in de buurt (het aantal inwoners daalde de afgelopen 10 jaar van 6400 naar 5600) krijgen vooral de winkels in de eerste levensbehoeften steeds minder draagvlak. De ontwikkelingen in de Leidsebuurt staan uiteraard niet op zichzelf. Zo daalde het aantal detailhandel-vestigingen in Haarlem tussen 1964 en 1976 met ca. 30%.

In december 1980 heeft in het kader van het distributie-planologisch onderzoek (d.p.o.) een inventarisatie plaatsgevonden van de detailhandel in de Leidsebuurt.

Het aantal detailhandel-vestigingen bedroeg 42. Meer dan de helft van het aantal vestigingen behoort tot de categorie niet-dagelijkse goederen. De verkoopvloeroppervlakte van de 42 detailhandel-vestigingen bedroeg 2000 m².

De gemiddelde winkelgrootte in de Leidsebuurt bedraagt 48 m² v.v.o. (dagelijkse sector: 32 m² v.v.o., niet-dagelijkse sector: 60 m² v.v.o.).

In de sector dagelijkse goederen blijkt 85% van de winkels kleiner dan 50 m² v.v.o. te zijn. In de sector niet-dagelijkse goederen blijkt meer dan de helft (56%) van de winkels kleiner dan 50 m² v.v.o. te zijn.

In de Leidsebuurt functioneren de winkels in de dagelijkse sector gemiddeld gezien matig.

De niet-dagelijkse sector functioneert eveneens matig bedrijfseconomisch gezien.

Omtrent de ruimtelijke spreiding van de winkelvestigingen het volgende:

Er is een lichte mate van winkelconcentratie in het oostelijk deel van de Leidsebuurt en in het middendeel van de Oranjeboomstraat; het merendeel is echter over de Leidsebuurt verspreid.

Een in 1973 gehouden onderzoek onder de winkeliers wees uit dat een buurtwinkelconcentratie, uit verschillende oogpunten, geen haalbare kaart zou zijn.

Naast de detailhandel komt nog een groot aantal andere bedrijfsvestigingen in de Leidsebuurt voor. Een overzicht van het aantal vestigingen per bedrijfstak en het aantal arbeidsplaatsen, leest men af uit onderstaande tabel (exclusief buurthuis, scholen; situatie 1979).

<i>Bedrijfstak</i>	<i>Aantal vestigingen</i>	<i>Aantal arbeidsplaatsen</i>
I. Detailhandel	49	97
II. Horeca	9	15
III. Groothandel	4	17
IV. Industrie of Ambacht (incl. bouwnijverheid)	45	216
V. Opslag	88	—
VI. Garage en aanverw. bedr.	11	34
VII. Overige bedrijven	24	66
totaal	230	445

Het betreft hier voornamelijk kleine bedrijven (begane grondoppervlak van minder dan 100 m²) met een klein aantal werknemers per bedrijf. Er is slechts een tiental bedrijven met 10 of meer arbeidsplaatsen. De ruimtelijke spreiding van de bedrijven vertoont het volgende beeld:

de over het algemeen wat grotere bedrijven bevinden zich langs de Brouwersvaart. In het midden en westen van de buurt vindt men een lichte concentratie; de overige bedrijven liggen verspreid in de buurt.

Zoals blijkt uit de onderzoekgegevens van de afd. planologisch onderzoek en statistiek zijn er in de Leidsebuurt nog zo'n 58 winkels en horeca-vestigingen (situatie 1979).

Uit de inspraakprocedure rond het bestemmingsplan in september 1980 bleek dat bewoners dit een juist aantal vinden. Weliswaar is er behoefte aan enige branchewijzigingen, maar het aantal en de spreiding behoeven geen aanpassing.

Wat betreft deze bedrijfstakken zijn er dus geen ruimtelijke consequenties die op de een of andere manier in het kader van dit bestemmingsplan zouden moeten worden gehonoreerd.

Iets anders ligt dit voor de overige bedrijven.

Ook hier bleek dat het merendeel van de bedrijven (totaal 172), wat de buurt betreft, kan blijven zitten.

Een aantal daarvan heeft op de lijst van hinderlijke bedrijven van het bureau milieubeheer een dusdanig aantal punten, dat zij eigenlijk voor verplaatsing in aanmerking komen. Deze worden echter niet allemaal door de buurtbewoners als hinderlijk ervaren.

Door de afdeling Planologisch Onderzoek en Statistiek is in juni 1982 een

d.p.o. uitgebracht, waaruit de volgende conclusies en beleidsaanbevelingen geciteerd kunnen worden.

De afname van het aantal detailhandel-vestigingen (dagelijks en niet-dagelijks) zet zich ook in de toekomst verder door (van 42 stuks naar ca. 25 stuks).

Een winkelaanbod in de dagelijkse goederen sector van ca. 400 m² v.v.o. moet als gering worden gekenschetst (0,09 m² v.v.o./inwoner).

Uit een oogpunt van consumentenbelang en dan speciaal voor de oudere, niet-autobezittende consument is het gewenst dat deze mininale hoeveelheid verkoopvloeroppervlakte in de toekomst vastgehouden wordt.

Aangezien de afstand van de woning tot de winkels in de dagelijkse goederen belangrijk is, lijkt enige mate van concentratie van het aanbod aan te bevelen. (Te denken valt aan de omgeving Oranjeboomstraat/Oranjestraat als concentratiepunt). Deze aanbodruimte moet dan gereserveerd worden in het bestemmingsplan om dit in de toekomst zeker te stellen. Enige mate van concentratie rond de thans aanwezige supermarkt is dan een vereiste. Dit betekent dat de volgende panden een enkelvoudige winkelbestemming moeten krijgen. Oranjeboomstraat 124 - 132 en no. 97 en Oranjestraat 95 en 92 (in totaal ca. 400 m²).

Zo kan ook qua assortiment een winkelgebeuren in de dagelijkse goederen-sector nog levensvatbaar zijn in de toekomst.

De overige nog bestaande verspreide winkelpanden in de dagelijkse goederen moeten een gewenste eindbestemming wonen krijgen, met andere woorden: mocht de winkelbestemming in de toekomst veranderen in wonen, dan betekent dit dat er geen winkelfunctie in terug kan. Zodoende kan het winkelaanbod gereduceerd worden in de gewenste richting. Op deze manier blijft het verzorgingspeil van de bewoners van de Leidsebuurt nog enigszins op een aanvaardbaar niveau.

Het lijkt zinnig en nuttig de mogelijkheden, resp. onmogelijkheden die de Verordening Steun Bedrijven Stadsvernieuwing (V.S.B.S.) biedt voor de detailhandel-vestigingen in de buurt eens uitvoerig onder de loep te nemen.

In de niet-dagelijkse goederen-sfeer zal het aanbod per inwoner nog slechts 0,15 m² bedragen in de toekomst. Dit betekent niet dat het verzorgingsniveau van de Leidsebuurter in de niet-dagelijkse goederen beneden peil is. De Leidsebuurt is direct gelegen aan het Haarlems kernwinkelapparaat met een overvloed aan aanbodmogelijkheden. In minder dan vijf minuten bereikt men per auto het gehele Haarlemse kernwinkelapparaat.

In de toekomst gaat een aanzienlijk deel van het huidige verkoopvloeroppervlak verdwijnen. Waar precies deze veranderingen zich zullen voordoen is niet te voorspellen; dit is afhankelijk van de individuele bedrijfsvoering. De huidige situering van de winkels in de niet-dagelijkse goederen - grotendeels verspreid over de buurt - behoeft vanuit distributieplanologisch gezichtspunt geen veranderingen. Een winkelconcentratie in de niet-dagelijkse artikelen zal in de Leidsebuurt te weinig koopkracht kunnen binden om bedrijfseconomisch rendabel te kunnen functioneren.

Voor het bestemmingsplan betekent dit dat de huidige winkelpanden in deze sector een gemengde bestemming moeten krijgen (winkel - wonen). Een vastlegging in het bestemmingsplan van het te verwachten aanbod in deze sector is ongewenst. Een flexibele benadering via de gemengde bestemming geeft onzes inziens de meest optimale mogelijkheid voor de winkelontwikkelingen in de Leidsebuurt. Aangezien een aanzienlijk deel van de bestedingen in deze sector van buiten de buurt afkomstig is, is het noodzakelijk dat deze winkels voor de consumenten per auto goed bereikbaar blijven (al te grote verkeersbelemmeringen moeten vermeden worden).

Tenslotte nog een algemene opmerking. De ontwikkelingen in de afgelopen jaren van de detailhandel in de Leidsebuurt staan niet op zichzelf. In bijna alle buurten en wijken van Haarlem (met uitzondering van Schalkwijk) zien wij een vermindering van de aanbodzijde en dan speciaal in de dagelijkse goederen sfeer. (Tussen 1976 en 1980 daalde in Haarlem het aantal vestigingen in de dagelijkse goederen met ca. 20% en nam het vloeroppervlak af met ca. 8%).

De vraag dringt zich op of het verzorgingsniveau in bepaalde buurten niet tot of onder het minimum is gedaald. Het verdient aanbeveling deze ontwikkeling continue te observeren, analyseren en interpreteren en eens kritisch te bekijken of de gemeente Haarlem in samenspraak met de hogere overheid zich actiever kan opstellen en wellicht voorwaarden kan scheppen deze ontwikkeling te sturen.

Dit advies gaat in tegen het ontwerp, waarin alle winkels een enkelvoudige bestemming als winkel hebben gekregen. Het d.p.o. beveelt aan tot enige concentratie te komen rond de thans aanwezige supermarkt (omgeving Oranjeboomstraat/Oranjestraat een enkelvoudige winkelbestemming geven) en de overige nog bestaande verspreide winkelpanden voor de dagelijkse goederen een gewenste eindbestemming wonen te geven.

Zodoende kan langs "natuurlijke" weg het winkelaanbod gereduceerd worden in de gewenste richting op een aanvaardbaar niveau. Voor de winkels in niet dagelijkse goederen wordt voorgesteld een dubbelbestemming op te nemen (wonen-winkel).

De wijkraad wijst af:

- de concentratiegedachte van winkels voor dagelijkse goederen in de Oranjeboomstraat/Oranjestraat;
- de gedachte om nog bestaande verspreide winkelpanden een gewenste eindbestemming wonen dan wel winkel/woonbestemming te geven.

De gemeente heeft bij nader inzien in zoverre begrip voor het standpunt van de wijk, dat geadviseerd wordt tot enige aanpassing, d.w.z.:

- slechts enkelvoudige winkelbestemming geven aan de bestaande winkelpanden in de Oranjeboomstraat nrs. 124 t/m 132, 93 en 97 en Oranjestraat 92 en 95;
- een wijzigingsbevoegdheid van woning tot winkel inbouwen voor het pand Oranjeboomstraat 95, waar deze woning temidden van winkels is gelegen;
- alle bestaande verspreide winkels een winkel/woonbestemming te geven.

Bedrijven die door de buurt als te hinderlijk worden ervaren, zullen hier even kort worden toegelicht.

1. Brinkmann, garage

Zou op een andere plek langs de Leidsevaart aanvaardbaar zijn. Zit nu te dicht bij een belangrijke kruising en ligt zeer ongunstig midden in een overigens braakliggend terrein, waar volgens de laatste berekeningen zo'n 90 woningwet- en plm. 50 premiekoopwoningen zouden kunnen komen. Los van bovengenoemde plannen dient in ieder geval de LPG-tank van Brinkmann te worden verwijderd. Deze staat veel te dicht op de bestaande woonbebouwing en is een gevaar voor de omgeving. Volgens de huidige normen zou deze hier ook nooit toegestaan worden.

2. Jongeneel, houthandel

Zeer grote houtgroothandel; trekt veel grote vrachtwagens. Heeft behoefte aan uitbreiding en wil daartoe volgens de buurt een "buitenmaatse" loods neerzetten, waardoor de verkeersoverlast groter wordt en licht en lucht voor de omliggende woningen verdwijnen. Op deze plek kunnen zo'n 60 woningwetwoningen worden gebouwd, die meer in deze buurt passen. Naar het zich laat aanzien kan binnenkort met de planontwikkeling begonnen worden aangezien de onderhandelingen met Jongeneel over verplaatsing nagenoeg afgerond zijn.

3. Akru Collal, chemische lijmfabriek

Dit bedrijf verwerkt ontplofbare grondstoffen en hoort niet in een woonbuurt. Inmiddels is dit bedrijf verplaatst.

4. Borst, oud papier en lompen

Zou, als er gunstige mogelijkheden zijn, binnen de buurt verplaatst moeten kunnen worden. Dit in verband met de te grote vrachtwagens in dit deel van de buurt (zeer smalle straten).
Pand kan bedrijfsbestemming houden.

5. Wester, garagebedrijf

Een verzameling gebouwen op een overigens groot binnenterrein.
Hier zou plaats zijn voor een tiental woningwetwoningen (eengezins) en bergingen voor de omliggende huizen, extra parkeergelegenheid en groen.
Dit zou gepaard moeten gaan met de aankoop van (zeer grote achteruitbouwen van) twee bedrijven.

2.5. Scholen

Door samentrekking van twee lagere scholen en twee kleuterscholen (protestants-christelijk en rooms katholiek - de openbare lagere- en kleuterschool waren al samen in één gebouw -) komen er in de nabije toekomst twee schoolgebouwen vrij. Onderzocht zal moeten worden hoe het precies staat met de verbouwingmogelijkheden hiervoor, maar genoemd wordt onder andere verbouwing tot bijzondere woonvormen (bejaardenhuisvesting en huisvesting voor alleenstaanden en tweepersoonshuishoudens).

2.6. Sociaal-culturele voorzieningen

Binnen de Leidsebuurt zijn de volgende sociaal culturele voorzieningen aanwezig of gewenst.

Buurthuis de Til

Hierin vinden activiteiten plaats op het gebied van scholing, samenlevingsopbouw, zorg en recreatie, gericht op alle leeftijdsgroepen, alsmede op buitenlanders.

In het kader van de I.S.R. is het gebouw kortelings verbouwd.

Speeltuin Klarenhof

Voor het Brouwersplein is een herinrichtingsplan opgesteld, dat o.a. voorziet in een vervanging van het huidige houten clubhuis door een wat bestendiger gebouw, waarin door vrijwilligers allerlei activiteiten worden ontplooid.

Badhuis Leidseplein

Het voormalig badhuis op het Leidseplein is in het kader van de I.S.R. verbouwd. Het gebouw is bestemd voor de buurtorganisatie. De wijkraad, de bewonersvereniging, de werkgroepen en het buurtbureau maken van het gebouw gebruik.

Het badhuis gaat ook dienst doen als sociaal-culturele voorziening.

2.7. Openbaar groen

Veel openbaar groen is er niet in de Leidsebuurt. Naast het Brouwersplein, waarvan een groot deel in beslag wordt genomen door de verouderde speeltuin Klarenhof (hier ligt ook een verbouwplan voor klaar), is er alleen nog de tijdelijke groen/speelvoorziening op het Nadorstpleintje. Over dit laatste is, tijdens de inspraak afgesproken dat het wel weg mag, maar dat er in het plan voor het Krelageterrein dan een andere speel/groenvoorziening moet worden opgenomen. Daarnaast zijn er slechts drie mogelijkheden om het openbaar groen uit te breiden namelijk drie grote(re) binnenterreinen. Deze zijn gelegen in de volgende blokken:

- . Voormalig Spithoven (Westergracht, Gasthuislaan, Voorzorgstraat, Leidsestraat). Hier zijn drie of vier kleinere bedrijfjes gevestigd. Na het uitkopen hiervan kunnen omwonenden een grotere tuin krijgen en kan het middendeel gebruikt worden voor openbaar groen.
- . De Clercqstraat, Oranjeboomstraat, Oranjestraat en Leidseplein. Op een gedeelte hiervan is een bedrijfje gevestigd. Dit zou aangekocht moeten worden van de huidige twee eigenaars. Naast openbaar groen en herindelings van tuinen wordt ook hier gedacht aan de mogelijkheid van enige (fietsen)bergingen.
- . Oranjeboomstraat, De Clercqstraat, Leidseplein, Brouwersstraat. Dit terrein en opstallen zijn al in handen van de gemeente. Er ligt een compleet plan voor klaar. Het wachten is alleen nog op de uitvoering. In het kader van de bezwarenbehandeling heeft het Spithoventerrein de bedrijfsbestemming gekregen.

Verder zullen er incidenteel enige speelplekken kunnen ontstaan, daar waar slechte woningen of pakhuisjes moeten worden gesloopt en die te klein zijn voor nieuwbouwwoningen, of bij nieuwbouwplannen als van de werkgroep Jongeneel.

2.8. Verkeer/bestrating

Zoals alle wijken, die zijn ontwikkeld vóór het autotijdperk, is ook de Leidsebuurt eigenlijk niet berekend op het autobezit van dit moment. De uit het parkeeronderzoek blijkende capaciteit is, vóór uitvoering van de herbestratingsplannen volgens het wijk-VCP, en dus gerekend met één-

zijdig parkeren plm. 1.360 straatplaatsen en plm. 130 "garageplaatsen". Bij het huidige autobezit is dit (krap) voldoende, zij het in enige mate ten koste van fietsers, voetgangers en spelende kinderen.

Hoewel parkeren in dit opzicht ook door de bewoners als problematisch wordt gezien, vindt men het niet nodig dat er woningen worden gesloopt ten behoeve van het parkeren.

De oplossingen die door bewoners van de Leidsebuurt worden voorgestaan zijn:

1. Uitvoering van herprofileringsplannen volgens het wijk-VCP, waarbij tweezijdig parkeren kan worden gerealiseerd;
2. een ventweg langs de Westergracht, met daarin ook parkeerplaatsen voor de aanliggende straten;
3. herindelingsplan voor de Westerstraat, met daarin opgenomen parkeerplaatsen voor de zijstraten;
4. elk nieuwbouwplan dient zo mogelijk binnen zijn grenzen het extra parkeren op te nemen. De parkeernorm hoeft daarbij niet 1 op 1 te zijn, maar kan lager. Op dit moment is de situatie 67 auto's op 100 huizen en het autobezit is sinds 1977 nauwelijks meer gestegen.

De buurt heeft zich duidelijk uitgesproken tegen vage plannen voor een nieuwe brug over de Leidsevaart ter hoogte van de Westergracht, omdat daardoor het gevaar bestaat dat de Westergracht een racebaan wordt en in ieder geval meer verkeer zal aantrekken dan er nu overheen gaat.

Verder is er een duidelijke behoefte aan één of meer directe aansluitingen op het openbaar vervoer. Vooral oudere buurtbewoners moeten te ver lopen voordat zij bij een bushalte zijn (deze behoefte werd al in 1971 geconstateerd in een sociografisch onderzoek van de Leidsebuurt).

Voor het fietsverkeer moet een aantal voorzieningen worden getroffen.

Op de eerste plaats zou het VCP zo moeten worden aangepast dat tweerichtingsverkeer voor fietsers overal wordt toegestaan. Het tweede probleem is meer een "fietsparkeer"probleem. In de meeste huizen zijn de toegangen te smal om de fietsen naar de bergingen achter het huis te kunnen brengen, laat staan om ze ter plekke te stallen.

De straten zijn al belast met auto's en als daar ook nog een aantal fietsen bij komt, is de doorgang voor voetgangers volledig belemmerd.

Op een aantal plaatsen in de buurt is het zeer wel mogelijk één of meer gemeenschappelijke fietsenbergingen te bouwen. In andere situaties kan het opnieuw doen ontstaan van een achterpad ook uitkomst bieden.

In een aantal straten moet de herbestrating nog worden uitgevoerd. Hierbij zal zeker rekening kunnen worden gehouden met de wensen t.a.v. tweezijdig parkeren. In de noord-oost hoek van de buurt zal dat nog enige tijd uitblijven, omdat hier eerst nog een nieuwe riolering moet worden aangelegd.

2.9. Lijst van toelaatbare bedrijven

In overleg met milieubeheer is door de buurt een lijst opgesteld van voor de Leidsebuurt aanvaardbare bedrijven.

Deze lijst kent geen onderscheid in bedrijven binnen de buurt en aan de rand van de buurt, omdat men van mening is dat de randen niet zoveel meer overlast kunnen verwerken, dat daarvoor een aparte categorie bedrijven opgenomen zou moeten worden.

2.10. Akoestische aspecten

2.10.1. Inleiding

Het bestemmingsplan Leidsebuurt wordt in het hiernavolgende getoetst aan de bepalingen van de Wet geluidhinder (WGH). We beperken ons niet alleen tot wegverkeerslawaai, doch zullen ook aan het spoorweglawaai enige aandacht besteden.

Aan de hand van verkeersgegevens zal voor de diverse wegen de gevelbelasting gepresenteerd worden.

2.10.2. Wegverkeerslawaai

De wetsartikelen betrekking hebbend op nieuwe situaties zijn op 1 januari 1982 van kracht geworden. Aangezien de wetsartikelen betrekking hebbend op bestaande situaties naar verwachting pas op 1 januari 1985 van kracht zullen worden, beperken wij ons in het hiernavolgende tot zones langs wegen betrekking hebbend op nieuwe situaties.

Verkeersgegevens betreffende het plangebied Leidsebuurt.

Voor zoneringsdoeleinden zijn wegen gelegen in stedelijk gebied in vier categorieën onder te verdelen te weten:

- a) Wegen, bestaande uit drie of meer rijstroken. De zonebreedte bedraagt 350 meter.
- b) Wegen, bestaande uit twee rijstroken. De breedte van de zone bedraagt nu behoudens het onder c) genoemde geval: 200 meter.
- c) Wegen, bestaande uit twee rijstroken, waarvan de gemeenteraad op grond van een redelijke schatting heeft verklaard te verwachten, dat daarvan binnen een periode van 10 jaar 5000 motorvoertuigen of minder per etmaal gebruik zullen maken. In dit geval strekt het aandachtsgebied zich over 100 meter uit.
- d) Wegen, waarvan binnen een periode van 10 jaar minder dan 2.450 voertuigen per etmaal gebruik zullen maken (geen zone).

In tabel I staan de verkeersintensiteitsgegevens samengevat.

Tabel I

Huidige verkeersintensiteiten van wegen in en rond het bestemmingsplangebied Leidsebuurt.

Naam weg	Gem. dagduurintensiteit				Gem. nachtuurintensiteit				aantal rijstroken
	MR	LV	MV	ZV	MR	LV	MV	ZV	
Leidsevaart t.h.v. Brinkmann	5	674	26	1	0	64	6	1	2 x 1
Zijlweg	7	922	31	1	0	50	2	0	2 x 2
Westelijke Rand- weg	12	2009	69	24	1	215	11	1	2 x 2
Westergracht (1983)	6	330	19	2	0	35	4	2	2 x 1
Brouwersvaart	< 2450								1

Alle telcijfers zijn in het voorjaar 1983 verzameld door de afdeling verkeer van de dienst Openbare Werken.

De cijfers betreffende de Westelijke Randweg zijn ons door de PWS ter beschikking gesteld.

Met betrekking tot de in het binnengebied gelegen wegen en straten valt op te merken dat de verkeersintensiteit steeds beneden 2.450 motorvoertuigen per etmaal (zijnde de ondergrens zones van wegen, Stb 1981, nr. 626) ligt.

Uit het voorgaande en de op bijlage I weergegeven zones langs wegen valt op te maken dat slechts een klein gedeelte van het hier beschouwde plangebied buiten zones langs wegen valt.

Geluidbelasting van woningen in bestemmingsplangebied.

Op basis van de hiervoor geschetste verkeersintensiteiten in en rond de Leidsebuurt zijn de te verwachten gevelbelastingen van de woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen berekend. Hierbij is tevens gebruik gemaakt van de in opdracht van het ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne uitgevoerde "Inventarisatie zonering wegverkeerslawaaï". De gevelbelastingen in en rond het bestemmingsplangebied staan weergegeven op bijlage 1. De betreffende cijfers zijn ontleend aan het DHV-rapport OVL-20-01. De betreffende gegevens kunnen afwijken van de werkelijk heersende geluidniveau's. E.e.a. houdt verband met de gekozen reken-

methode.

Gelet op de geringe verkeersintensiteit op de in het binnengebied gelegen woonstraten, mag verwacht worden dat de geluidbelasting van de geluidgevoelige bestemmingen gelegen langs deze wegen over het algemeen beneden de $50 + 5 \text{ dB(A)}$ zal liggen.

50 dB(A) is de in de WGH genoemde voorkeursgrenswaarde, waarbij in verband met het naar verwachting in de toekomst stiller worden van motorvoertuigen ingevolge artikel 103 WGH tijdelijk 5 dB(A) mag worden opgeteld.

Bijzondere bestemmingen

In het plangebied is een aantal bijzondere bestemmingen zoals omschreven in artikel 4 lid a en b van het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen (Stb. 1981, nr. 688)" aanwezig.

"Nieuwe situaties" in bestemmingsplangebied Leidsebuurt.

In het bestemmingsplangebied Leidsebuurt is een aantal "nieuwe situaties" aan te wijzen. Deze staan samengevat in tabel 2. Hierbij is enerzijds sprake van geplande nieuwbouwwoningen (géén vervangende nieuwbouw) en anderzijds van geplande verbouw van bedrijfspanden tot woningen.

Tabel 2.

"Nieuwe situaties" in plangebied Leidsebuurt.

- 1) Hoek Burgemeester Rampstraat/Brouwersvaart
- 2) Hoek Brouwersvaart/Oranjeboomstraat
- 3) Assendelverstraat
- 4) Hoek Assendelverstraat/Brouwersvaart
- 5) Leidsevaart t.h.v. Raaksbruggen
- 6) Oranjestraat
- 7) Hoek Westerstraat/Kolkstraat
- 8) Bavokleuterschool/Westergracht.

Van de hierboven vermelde "nieuwe situaties" kan gesteld worden dat bij de locaties 1, 2, 3, 4 en 6 de verkeersintensiteit uiterst gering is, althans niet uitkomt boven 2.450 motorvoertuigen per etmaal.

Aangezien daarnaast het geluid afkomstig van de te zoneren wegen in voldoende mate wordt afgeschermd door de tussenliggende bebouwing zal in het algemeen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de WGH. Locatie 7 staat voornamelijk onder invloed van railverkeerslawaaï.

Hierop wordt in het daarop betrekking hebbende hoofdstuk ingegaan.

M.b.t. locaties 5 en 8 is akoestisch onderzoek verricht waarvan onderstaand verslag wordt gedaan.

Akoestisch onderzoek nieuwbouwlocatie Leidsevaart (Krelageterrein).

De Leidsevaart is aan te merken als een stadshoofdweg. Het kruispunt met de Brouwersvaart is althans gedurende de dag-, de avond- en een klein gedeelte van de nachtperiode (tot 00.30 uur) met stoplichten geregeld. Normering volgens formule 1, bijlage III uit het "Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï" levert voor de dag- en de nachtperiode een equivalent geluidniveau op van respectievelijk 67,8 en 59,4 zodat inclusief de correctie voor de nachtperiode een etmaalwaarde geldt van 69,4 dB(A), een en ander exclusief de 5 dB(A) aftrek ex. artikel 103 W.G.H. Uitgaande van een reële groei van het autoverkeer van 1% per jaar zal de voertuigintensiteit tot 1993 zijnde het akoestisch maatgevende jaar met 10% toenemen, hetgeen een geluidniveauverhoging van 0,4 dB(A) met zich zal brengen. Voor deze nieuwbouwlokatie dient derhalve bij G.S. om ontheffing van de voorkeursgrenswaarde te worden verzocht.

Akoestisch onderzoek Bavo kleuterschool

Het onderhavige perceel, dat bestemd is voor "woningen en bijzondere doeleinden", is gelegen binnen de zone van de Westergracht.

Met behulp van standaard rekenmethode II uit het Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaaï is voor de langs de Westergracht gelegen gevel de geluidbelasting bepaald.

Met mogelijke toekomstige schermen is nog geen rekening gehouden. Uit de berekening volgt een gevelbelasting van 66 dB(A) etmaalwaarde. Aangezien hiermee, na aftrek van de 5 dB c.f. artikel 103 WGH de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dient bij G.S. om ontheffing tot de hogere waarde van 61 dB(A) te worden verzocht.

Uit het nu uitgevoerde akoestisch onderzoek is naar voren gekomen dat ter hoogte van het perceel Westergracht/Voorzorgstraat aan de zijde van de Westergracht een geluidniveau heerst in het akoestisch maatgevende jaar van 66 dB(A) (ongecorrigeerd).

Bij G.S. zal derhalve om ontheffing dienen te worden verzocht tot de hogere waarde van 61 dB(A).

M.b.t. de Voorzorgstraat, de van Oosten de Bruinstraat en de ventweg langs de Westergracht dient door de gemeenteraad te worden verklaard, dat van deze wegen in het akoestisch maatgevende jaar minder dan 2.450 motorvoertuigen per etmaal gebruik zullen maken.

2.10.3. Railverkeerslawaaï

In het plangebied Leidsebuurt, staan de woningen gelegen aan de Westerstraat onder directe invloed van het railverkeerslawaaï.

Op 30 meter afstand van deze panden loopt namelijk de as van de spoorlijn Haarlem-Leiden.

Het betreft hier "bestaande situaties" in de zin van de WGH.

Berekening gevelbelasting

Aangezien het hier om een eenvoudige situatie gaat (rechte spoorlijn waarvan de bovenkant van de sporen zich op plm. 1 meter boven het maaiveld bevindt) heeft een berekening van de geluidbelasting langs de Westerstraat plaatsgevonden met de rekenmethode uit de circulaire Spoorweglawaaï (Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne 1979).

Uit de berekeningen volgt een etmaalwaarde van 72 dB(A) t.g.v. railverkeer.

Normering

Op dit moment (maart '84) gelden t.a.v. railverkeerslawaaï nog geen wettelijk vastgestelde normen.

Wel worden in de voornoemde circulaire voorlopig te hanteren beleidsnormen t.a.v. spoorweglawaaï voor woonbestemmingen in nieuwe situaties genoemd.

Deze zijn als volgt vastgesteld:

Geluidniveau L_{eq} in dB(A)

dag	avond	nacht	etmaalwaarde
65	60	55	65

Het betreft hier de grenswaarden "nabij stations" welke gelden voor een gebied met een straal van 1500 meter tot het station.

M.b.t. de bestaande situaties langs de Westerstraat kan worden opgemerkt dat de geluidniveaus dermate hoog zijn, dat in de toekomst zonering noodzakelijk is.

2.10.4. Westergracht

In het Milieu Effect Rapport "Spoorweglawaaï Westergracht" van juni 1979 wordt geconcludeerd dat de etmaalwaarde van het geluidniveau voor de woningen langs de Westergracht aanzienlijk zal toenemen.

De oorzaak van deze toename is de vestiging van het Expeditie Knooppunt van de PTT aan de Westergracht.

De toename van het geluidniveau doet zich met name voor in de nachtperiode (23.00 - 07.00 uur) ten gevolge van de aan- en afvoer over de weg.

In het MER wordt voorgesteld de Westergracht met het oog op het hogere geluidniveau te reconstrueren. Deze reconstructie zou het verplaatsen van de weg ten opzichte van de woningen en het plaatsen van een geluidscherm kunnen inhouden.

In het bestemmingsplan "Westergrachtterrein" is ruimte voor een dergelijk scherm, met een hoogte van minimaal 1.50 en maximaal 2.00 meter, gereserveerd.

Op basis van voorstellen van de afdeling Verkeer van Openbare Werken is inmiddels nagegaan welke geluidwerende voorzieningen noodzakelijk zijn. Uitgangspunt hierbij is de overeenkomst betreffende de te nemen geluidwerende maatregelen welke tussen gemeente en PTT is gesloten.

Artikel 3 van de overeenkomst luidt als volgt:

de PTT verbindt zich tot een éénmalige bijdrage in de kosten van het plaatsen van een geluidscherm of wal langs de Westergracht, tussen de spoorwegovergang en de Leidsevaart, van tenminste 1,5 meter hoog, op basis van de door de activiteiten van de PTT toegenomen waarde van de verkeersbelasting van de Westergracht, welke bijdrage wordt vastgesteld volgens een verdeelsleutel, die als bijlage hierbij gaat; door deze geluidwerende voorzieningen zal de etmaalwaarde van de gevelbelasting niet meer dan 62 dB(A) voor de benedenetage respectievelijk 66 dB(A) voor de bovenetage mogen bedragen.

Op de resultaten van het betreffende onderzoek wordt hier niet verder ingegaan.

Korthedshalve wordt slechts verwezen naar het onlangs hieromtrent uitgebrachte rapport (Reconstructie en geluidschermen Westergracht van 5.9.83).

2.10.5. Conclusie.

In de voorliggende rapportage is het bestemmingsplan Leidsebuurt getoetst aan de bepalingen van de WGH.

Op te merken valt dat van de in het plangebied voorkomende acht "nieuwe situaties" er vijf aan de voorkeursgrenswaarde van de wet voldoen.

Op de lokatie Westergracht/Kolkstraat wordt het geluidniveau geheel bepaald door railverkeer.

Ter hoogte van het Krelageterrein wordt het geluidniveau voornamelijk bepaald door het zich over de Leidsevaart voortbewegende wegverkeer.

Aangezien hier op de rooilijn overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaatsvindt is bij G.S. om ontheffing verzocht tot een hogere waarde.

Langs de Leidsevaart (Krelageterrein) kan overigens op grotere afstand van de weg worden gebouwd.

Voornamelijk middels akoestische voorzieningen zal evenwel een aanvaardbaar geluidniveau binnen de geluidgevoelige vertrekken dienen te worden gewaarborgd.

Ter hoogte van de Bavokleuterschool wordt het geluidniveau bepaald door het zich over de Westergracht voortbewegende verkeer. Aangezien hier op de rooilijn overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaatsvindt is eveneens om ontheffing verzocht tot een hogere waarde.

Langs de Westergracht vindt op korte termijn in die zin sanering van het verkeerslawaaï plaats dat middels reconstructie van de weg en plaatsing van geluidwerende voorzieningen de etmaalwaarde van de gevelbelasting niet meer dan 62 dB(A) voor de benedenetage en niet meer dan 66 dB(A) voor de bovenetage zal bedragen.

2.10.6. Inspecteur Volksgezondheid

De inspecteur volksgezondheid heeft bij brief van 29 december 1983 medegedeeld, dat het akoestisch rapport hem geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

3. UITGANGSPUNTEN

3.1. Februari 1972

Toen in het begin van de jaren '70 het idee ontstond om, vooruitlopend op de ontwikkelingen van gemeentewege, de buurt zelf een bestemmingsplan te laten ontwerpen, is een aantal uitgangspunten opgesteld.

In februari 1972 werden de uitgangspunten voor het bestemmingsplan door de buurt goedgekeurd. Deze luiden:

1. de Leidsebuurt moet een woonbuurt blijven;
2. de bewoners moeten kunnen meepraten over de toekomst van hun wijk;
3. verbetering van de wijk is nodig om het wonen plezieriger te maken en om "toekomstwaarde" aan de buurt te geven;
4. verbeteringen, die op zeer korte termijn nodig en mogelijk zijn, mogen niet wachten tot het gehele plan gereed is;
5. een werkgroep stelt het plan op en een kritische groep begeleidt het plannen maken. Het lijkt wenselijk, dat gemeente-ambtenaren zitting kunnen nemen in de werkgroep;
6. het verdient aanbeveling, dat bewoners zelf verbeteringen aanbrengen aan de woningen. Zij die dit wensen moeten technisch advies kunnen krijgen en ook alle inlichtingen en hulp voor het verkrijgen van financiering, subsidies en bouwvergunning;
7. niet alle woningen zullen verbeterd kunnen worden. De allerslechtste zullen moeten worden afgebroken, ook om de vereiste ruimte te scheppen. Het is niet uitgesloten dat er ook nieuwe woningen binnen de buurt worden opgetrokken;
8. de werkgroep moet zo snel mogelijk aan het werk gaan. Bij het onderzoek en het opstellen van dit programma zullen de belangen van de bewoners centraal staan.

In mei 1973 werd met deze uitgangspunten door de gemeenteraad ingestemd. Er werd echter een belangrijk punt aan toegevoegd (overigens met de instemming van de uitgangspuntencommissie):

9. gelet op de ligging van de Leidsebuurt, direct tegen de binnenstad aan, moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid, dat deze buurt een bijdrage moet leveren ten behoeve van de opvang van bepaalde behoeften van de binnenstad.

3.2. Periode 1974-1975

Door de plangroep zijn later (1974-1975) nieuwe uitgangspunten voor de Leidsebuurt op papier gezet.

De belangrijkste wijzigingen komen erop neer, dat wordt geprobeerd de wijkbewoners een grotere greep te laten krijgen op de ontwikkelingen van de globale gebieden. Het is eigenlijk een eerste stap in de richting van de buurtaanpak.

Deze uitgangspunten waren:

1. het karakter van de Leidsebuurt als woonbuurt moet gehandhaafd blijven;
2. het karakter van de buurt wordt bepaald door de bewoners en hun onderlinge contacten, door de structuur en het uiterlijk aanzien - de vorm - van de buurt;
De leefwijze van de bewoners verandert voortdurend door leeftijd, door gewoonten, door sociale- economische en technische ontwikkelingen. Mede daardoor veranderen ook voortdurend de eisen voor een meest gewenste vorm van een buurt. Stadsvernieuwing is een niet eindigend proces;
3. de bewoners moeten zelf zoeken naar de meest gewenste vorm van de buurt. Zij kunnen zich daarbij laten bijstaan door hulp van buiten.
Op voordracht van de wijkraad stelt de gemeenteraad een werkgroep in, die het ontwikkelingsproces in de buurt begeleidt. De bewoners beslissen wanneer die assistentie voltooid is of wanneer deze van onnut is.
De werkgroep zal nader te omschrijven taken krijgen;
4. de verlangens voor de meest gewenste vorm van de buurt moeten worden opgebouwd vanuit de kleinste groeperingen: de straat en het blok.
De wijkraad bevordert die ontwikkelingen en streeft met de bewoners van de huizen, straten en blokken naar het in elkaar passen van de legkaart binnen het globaal bestemmingsplan;
5. de ontwikkeling van het globale bestemmingsplan tot uitwerkingsplannen heeft vleksgewijze plaats in een mate en in een tempo zoals door de bewoners wordt aangegeven;
6. de gemeenteraad geeft aan welke rol de buurt in het stedelijk geheel zal spelen. Over de eventuele in de buurt te maken bovenwijkse voorzieningen zal het gemeentebestuur overleg plegen met de buurt;
7. het bestemmingsplan mag geen belemmering zijn voor spontane - door de bewoners aanvaarde - ontwikkelingen in de buurt. Akties van onderop moeten mede vorm geven aan de buurt;
8. de gemeenteraad en B. en W. moeten in de procedures voor wijzigingen in het globale bestemmingsplan en het uitwerkingsplan waarbor-

- gen inbouwen naar de zijde van de bewoner;
9. de gemeenteraad delegeert de bevoegdheid tot voorbereiding van uitwerkingsplannen naar de wijkraad.
- Hiertoe kan de wijkraad van het gemeentelijke apparaat assistentie verkrijgen. Bij conflicten beslist de gemeenteraad;
10. technische wijkvernieuwing kan eerst dan zinvol worden ingezet als aan de voorwaarde van het sociale proces is voldaan.

3.3. Periode maart-november 1980

Tijdens de inspraakperiode (maart 1980-november 1980) zijn deze uitgangspunten opnieuw ter discussie gesteld.

Van de uitgangspunten van 1972 zijn de nrs. 1 t/m 4 en 6 ongewijzigd overgenomen. De nummers 5 en 8 van de uitgangspunten '74-'75 waren ondertussen enigszins achterhaald. Daarvoor in de plaats moeten gelezen worden de teksten van de samenwerkingsovereenkomst tussen buurt en gemeente (in het kader van het experiment buurtaanpak) en de voorwaarden voor de inspraak bestemmingsplan 1981, evenals art. 19 (thans art. 22) van de voorschriften bestemmingsplan Leidsebuurt 1981.

Waar het hierbij om gaat is het volgende: de bewoners moeten zelf in staat gesteld worden om de plannen voor hun straat, blok en buurt te maken. Hiervoor moeten zij de hulp kunnen inroepen van zelfgekozen deskundigen. In principe nemen B & W deze (uitwerkings) plannen over. Mochten B & W hiervan afwijken, dan dienen zij duidelijk gemotiveerd aan te geven waarom en de bewoners moeten in de gelegenheid zijn om bij de gemeenteraad of een commissie van beroep, bezwaar aan te tekenen tegen een dergelijke B & W-beslissing.

Uitgangspunt 7 ('72) is als volgt gewijzigd:

Niet alle panden zullen kunnen worden verbeterd. De allerslechtsten zullen misschien moeten worden afgebroken, om in principe plaats te maken voor nieuwbouwwoningen.

In uitzonderingsgevallen kunnen de opengevallen plekken worden bestemd voor openbaar groen en/of parkeren. De uitzonderingsgevallen worden door de buurt bepaald.

Uitgangspunt 9 ('72) werd nu door de buurt overbodig geacht. Uit de stedelijke randvoorwaarden, die bij de ISR-aanvraag ('81) voor de Leidsebuurt zijn gevoegd, blijkt dat ook de gemeente op dit moment niet de bedoeling heeft grootscheepse bovenwijkse voorzieningen in de Leidsebuurt te situeren. Er is dus sprake van feitelijke overeenstemming op dit punt.

4. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

4.1. Inleiding

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan wordt door verschillende factoren bepaald. Wij noemen o.a.:

1. de mate waarin het plan of onderdelen van het plan door de direct betrokkenen gedragen wordt;
2. de oplossingen welke gevonden zijn of zullen worden voor degenen die door het (niet) uitvoeren van plannen in hun belangen geschaad worden;
3. de financiële en organisatorische mogelijkheden.

Ad. 1. Hoewel voor een dergelijk groot gebied als de Leidsebuurt met ca. 5.500 inwoners individuele afwijzingen van bepaalde planonderdelen niet uit te sluiten zijn, kan gesteld worden dat het plan - zoals het door de buurt aangeboden is - ook door de buurt gedragen wordt.

Het aangeboden plan is immers de juridische en planologische vertaling van de wensen van de buurt welke via een intensieve en uitgebreide inspraakprocedure onder directe verantwoordelijkheid van de buurtorganisatie tot stand is gekomen in 1980, waarbij het concept ontwerp-bestemmingsplan uit 1976 als basis diende.

Een bestemmingsplan is echter geen doel op zich. Belangrijker is dat in de buurt voorkomende problemen mede met behulp van de juridische mogelijkheden die het plan biedt, opgelost worden.

Voor de betrokkenheid van de bewoners, de direct belanghebbenden bij de realisering van het bestemmingsplan, is het tempo waarin de verschillende problemen en probleemgebieden tot een oplossing komen en de mate waarin bewoners hierbij reële zeggenschap hebben van groot belang. Bij een te trage realisering en onvoldoende zeggenschap van bewoners heeft het plan geen draagvlak meer en wordt daardoor maatschappelijk onuitvoerbaar.

De buurtorganisatie heeft er altijd naar gestreefd bewoners zo intensief mogelijk bij de planvorming te betrekken, een maximale zeggenschap te verkrijgen en een duidelijke koppeling te leggen tussen planvorming en uitvoering. Daarom heeft de buurt in 1979 ook het initiatief genomen om in aanmerking te komen voor een experiment van het Ministerie van V.R.O. en het Ministerie van C.R.M.: "De Buurtaanpak".

Enkele uitgangspunten van het experiment zijn:
maximale duidelijkheid vooraf, een probleemgerichte werkwijze

en een directe inbreng van bewoners bij de uitwerking en uitvoering van de verschillende planonderdelen.

Door de aanwijzing van de Leidsebuurt als experimenteel gebied en door de goedkeuring van de gemeenteraad van dit experiment en het daarbij behorende buurtplan d.d. 29 april 1982, wordt voor de buurt de uitvoerbaarheid van de plannen op de manier waarop de buurt dit voorstaat, aanmerkelijk vergroot. Het buurtplan, dat vooruitloopt op het bestemmingsplan, bevat een aantal concrete suggesties voor de invulling van globale gebieden, een financiële onderbouwing, een beschrijving van de inbreng van bewoners, alsmede een samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en buurt.

De werkwijze van de buurt hierbij is zodanig, dat rondom de verschillende probleemgebieden, bewoners - ondersteund door deskundigen in dienst van de buurt - uitgangspunten opstellen en plannen maken. Deze plannen worden vervolgens aan de Openbare Buurtvergadering voorgelegd.

Na goedkeuring van de plannen worden deze door de buurtorganisatie via de projectorganisatie ingediend bij het college van B en W.

- Ad. 2. Voor degenen die tengevolge van de uitvoering van plannen in hun belangen geschaad worden, zullen oplossingen in goed overleg gevonden moeten worden. Duidelijkheid zal er voor bewoners moeten zijn over andere huisvesting, indien in het kader van de uitvoering van plannen sloop noodzakelijk blijkt.

Hierbij wordt opgemerkt, dat veel bewoners binnen de buurt gehuisvest willen blijven. Daarom wordt er naar gestreefd de te realiseren nieuwbouw in te passen in het gehele verbeteringsproces van de buurt, zodat bewoners binnen de buurt door kunnen schuiven. Van groot belang is dan dat de plannen afgestemd zijn op de behoeften van de bewoners en dus gerealiseerd worden in de woningwetsector.

Echter uitgangspunt blijft renovatie van het bestaande woningbestand.

Daarnaast wordt de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan in belangrijke mate bepaald door de vraag of en in hoeverre tot een goede regeling met betrekking tot de verplaatsing van bedrijven kan worden gekomen indien dit vanwege hinderaspecten noodzakelijk mocht blijken.

Op de gebruikelijke wijze zal met de betrokken bedrijven worden overlegd over de verwerving en eventuele verplaatsing. Uitgangs-

punt daarbij is dat alles moet worden gedaan om op minnelijke wijze tot overeenstemming te komen. Niettemin kan, indien dit niet op redelijke termijn tot resultaat zal leiden, het middel van onteigening worden gehanteerd.

Ad. 3. Op 31 december 1981 is de I.S.R.-aanwijzing van de Leidsebuurt door de minister van V.R.O. goedgekeurd. Voor een aantal planonderdelen is de minister van mening dat deze, gezien de problematiek en de ingediende plannen, voor hem een onvoldoende prioriteit hebben, reden waarom hiervoor vooralsnog geen geld ter beschikking zal worden gesteld.

Voor de overige globale gebieden zijn de plannen goedgekeurd of zijn nog onderwerp van discussie. Daarnaast is door de minister geld ter beschikking gesteld voor de realisering van achterpaden en fietsenstalling t.b.v. bewoners; voor de aankoop van 100 slechte woningen, terwijl in het kader van de buurtaanpak subsidie is toegezegd voor de verbetering van 200 woningen, welke na aankoop door de gemeente, op kosten van het Rijk opgeknapt kunnen worden. Bovendien zijn middelen ter beschikking gesteld ten behoeve van deskundige ondersteuning van de buurt middels het buurtbureau.

M.b.t. organisatorische aspecten wordt opgemerkt dat om de gestelde doelen in het kader van het bestemmingsplan te realiseren, stringente eisen gesteld zullen moeten worden aan de organisatie van aankopen, herhuisvesting, bedrijfsverplaatsingen, etc.

4.2. De inspraakprocedure

Vooruitlopend op een definitief b en w-besluit over de voorwaarden voor de inspraak over het bestemmingsplan Leidsebuurt, besloot de wijkraad begin maart 1980 om m.i.v. 15 april te starten met een inspraakprocedure.

Doordat de wijkraad van mening was, dat de gemeentelijke besluitvorming traag verliep en het definitieve b en w-besluit pas geruime tijd na 15 april genomen werd, heeft de wijkraad besloten om toch op 15 april te beginnen. Dit, omdat de voorbereidingen daarvoor al in volle gang waren en het bovendien in verband met buurtaanpak en I.S.R.-aanvraag van belang was om half oktober de inspraak beëindigd te hebben.

Om de inspraak vorm te geven werd een onafhankelijke inspraakcoördinator aangetrokken, die onder verantwoordelijkheid van de wijkraad zou werken. Om te voorkomen dat deze "beroepsinspreker"

volledig op zichzelf zou draaien werd een begeleidingsgroep gevormd bestaande uit een aantal wijkraadsleden, iemand van de BVL (Bewoners Vereniging Leidsebuurt) en iemand van buurthuis "de Til".

De mensen van deze begeleidingsgroep hadden daarnaast ook de taak op zich genomen om net als de coördinator een of meer inspraakgroepen te begeleiden.

Een inhoudelijk uitgangspunt voor de inspraakprocedure was het concept-bestemmingsplan dat in 1976 was gereedgekomen. Dit concept-bestemmingsplan was gemaakt "door en voor" de buurt, door een plangroep, gecontroleerd door een zgn. kritische groep. Tijdens het maken van het concept-bestemmingsplan werd door de plangroep een aantal hearings gehouden. Op de vierde hearing liepen de meningsverschillen zo hoog op, dat de wijkraad tegen de plangroep zei: "maken jullie dat plan maar af, dan organiseren wij wel de inspraak erover".

Een ander inhoudelijk uitgangspunt was dan ook dat het een bestemmingsplan moest worden dat door de buurt "gedragen" wordt. Toen het in maart '80 zover was dat de wijkraad de inspraak wilde laten beginnen, waren er naast de inhoudelijke uitgangspunten ook een aantal eisen t.a.v. de procedure.

De belangrijkste procedurele uitgangspunten waren:

- geen hearing (te weinig gelegenheid tot meningsvorming);
- werken in kleine groepen (iedereen kent de problemen en iedereen kan "aan bod" komen);
- goede informatie (geen abstract verhaal, maar herkenbare problemen in zo eenvoudig mogelijk Nederlands);
- vaste begeleiders per groep;
- besluitvorming op openbare buurtvergaderingen (de inspraakgroepen vooral bedoeld om een mening te vormen, de besluitvorming gebeurt niet per groep).

4.3. Besluitvorming

Als basis voor deze besluitvorming diende het conceptbestemmingsplan 1976.

4.3.1. Kwaliteitskaart 1973

Ten behoeve van de eerste planontwikkeling in de periode 1972-1976 is in 1973 een kwaliteitskaart gemaakt door Bouw- en Woningtoezicht. Deze kaart, die min of meer als uitgangspunt heeft gediend voor het concept-bestemmingsplan 1976, is in de groepen zeer uitgebreid besproken en be-critiseerd.

Door alle commentaren werd het volgende duidelijk:

- deze kaart mag nooit *aanleiding* zijn om over te gaan tot sloop;
- velen hebben de behoefte aan een regelmatig bijgehouden kaart en niet aan een momentopname zoals deze;
- ook vinden de meeste mensen dat een kwaliteitskaart gemaakt zou moeten worden op basis van een gedegen bouwkundig onderzoek en niet alleen aan de hand van een (oppervlakkige) beschouwing van voorgevel en daklijsten.

4.3.2. Globale gebieden uit het concept ontwerp-bestemmingsplan 1976

Snel werd duidelijk dat de aanwezigen op de vergadering de meeste gebieden die in het concept-bestemmingsplan van 1976 globaal waren gehouden een definitieve bestemming wilden geven. Bovendien is in de inspraak nog een aantal globale gebieden uitgewerkt, die nu ook in het plan zijn opgenomen.

Slechts de onder 4.3.20 behandelde gebieden hoeven daarom nog globaal te blijven.

4.3.3. Bebouwingshoogte (goothoogte e.d.)

- Er wordt, wat betreft de goothoogte geen onderscheid gemaakt tussen woon- en rijstraten.
Dus ook in de woonstraten mogen de lage huizen voor en achter opgetrokken worden.
- Huizen met oorspronkelijk 2 of meer bouwlagen mogen niet opgetrokken worden (wel dakkapellen).
- Voor met name de lagere huizen (gebouwd met een goothoogte tot 3.70 m) lagen er twee voorstellen:
 - a. optrekken mag tot een dusdanige goothoogte dat er twee volwaardige verdiepingen ontstaan;
 - b. optrekken mag tot de bestaande nokhoogte.

De stemverhouding lag ongeveer 50/50 bij deze beide voorstellen, zodat de wijkraad met een compromis-voorstel kwam.

Dit luidde als volgt:

- a. mocht na optrekken tot 2 volwaardige verdiepingen een nokhoogte (inwendig) overblijven van 2.20 m of meer, dan mag voor én achter een dakopbouw worden geplaatst die 1 m uit de voor- en achtergevel blijft;
- b. blijft er minder dan 2.20 m over dan mag alleen achter opgetrokken worden tot een hoogte inwendig van 2.20 m bereikt wordt. De voorkant moet dan in de oude daklijn worden doorgetrokken, mits het achterliggende binnenterrein groot genoeg is om zonverlies te voorkomen.

Een voorstel om in beide gevallen over 2.40 in plaats van 2.20 m te praten kreeg een verdeeld stemgedrag: 24 voor, 24 tegen.

Deel a van dit tussenvoorstel werd met grote meerderheid verworpen.

Deel b werd met 27 voor en 26 tegen onbeslist verklaard, zodat de oorspronkelijke vraag: optrekken toelaten tot een goothoogte van 2 volwaardige verdiepingen of tot de bestaande nokhoogten ter beslissing aan B en W werd voorgelegd.

Huizen met twee bouwlagen en een plat dak mogen een schuin dak krijgen met een maximale nokhoogte van 2.80 boven de bestaande hoogte.

Hoewel dit voorstel net niet de 2/3 meerderheid haalde (60% stemde voor) wilde de vergadering dit voorstel als een "buurtbesluit" beschouwen.

Hoewel niet in stemming gebracht, ligt er ook nog de conclusie van de vergadering, dat het *misschien* wel aardig zou zijn om een beperkt aantal "model" optrekkingen voor te stellen, maar dat het gezien het grote aantal woningtypes in de buurt niet erg praktisch is om dit te doen.

Burgemeester en wethouders hebben besloten de op de kaart aangegeven goothoogte te hanteren.

4.3.4. Achtergevelrooilijn

In principe wordt als achtergevelrooilijn de gemiddelde diepte van de huidige bebouwing als grens aangehouden.

Alleen als er in de bestaande situatie één of meerdere woningen duidelijk "ingesloten" zitten mag daar de achtergevelrooilijn worden gelijk getrokken.

Dit principe is met algemene stemmen aangenomen.

Voor (vervangende) nieuwbouw lag er het volgende voorstel:

Indien één of een aantal naast elkaar gelegen panden vervangen worden door nieuwbouwwoningen kunnen B & W vrijstelling verlenen van het verbod tot overschrijding van de achtergevelrooilijn, mits het gaat om woningwet- of premiekoopwoningen en bij de bestaande gemiddelde woningdiepte redelijkerwijs niet voldaan kan worden aan de eisen door de subsidiegever gesteld.

Dit voorstel werd bijna unaniem aangenomen.

4.3.5. Maximum hoogte van aan- en bijgebouwen

Maximum hoogte bijgebouwen wordt vastgesteld op 2.50 m.

Voor aanbouwen geldt een hoogtemaat van 2.80 m maximaal.

Hier is echter een (kleine) marge toelaatbaar i.v.m. de vloerhoogte van de hoofdbebouwing.

4.3.6. Maximale bebouwingsoppervlak

Er lagen twee voorstellen die het geen van beide haalden:

1. stel het max. bebouwingsoppervlak op 80% van het bouwperceel;
2. stel het op 70%.

In de volgende openbare buurtvergadering werd het tussenvoorstel:

- het max. bebouwingsoppervlak (hoofd, aan- en bijbouwen) is 75% van het totale bouwperceel, aangenomen met een ruime meerderheid.

Voor kleine percelen tot 60 m² geldt dit niet, deze mogen tot 100% vol gebouwd worden.

Voor grote percelen is vastgesteld dat er een absoluut maximum moet komen.

4.3.7. Verheling

Moet het zonder meer worden toegelaten dat van een meergezinswoning een eengezinswoning wordt gemaakt? De vergadering vindt dat dit niet zonder meer kan.

Wel wil men de mogelijkheid open houden dat B & W aan de hand van normale huisvestingsnormen in uitzonderingsgevallen, toestemming kunnen geven.

4.3.8. Achteroms

- Het bestemmingsplan moet zo opgesteld worden dat overal waar dit gewenst en mogelijk is, achteroms kunnen komen.

Een overgrote meerderheid was hier voorstander van.

- Onderdoorgangen zijn niet gewenst of nodig vindt, op 2 mensen na, iedereen. Een iets kleinere meerderheid vindt zelfs dat ze er helemaal niet mogen komen.
- Ruim 3/4 van de op de vergadering aanwezige buurtbewoners vindt dat er gemeenschappelijke fietsenbergingen in de buurt moeten komen. Hiermee zal zowel in de uitwerkingsplannen, als in plannen voor verbetering van de woonomgeving, rekening gehouden moeten worden.
- Het verkeerscirculatieplan (dat deel uitmaakt van het bestemmingsplan) dient zo aangepast te worden dat het eenrichtingsverkeer voor fietsers wordt afgeschaft, vindt 90% van de aanwezigen.

4.3.9. Toestemming

Om af te kunnen wijken van bestemmingsplanvoorschriften (zoals het verbod tot overschrijding van de achtergevelrooilijn) moet toestemming gevraagd worden aan B & W.

Hierbij dienen B & W de buren (in voorkomende gevallen ook de achterburen) te horen, B & W beslissen (toestemming van de buren is dus niet noodzakelijk). Bijna iedereen was het hiermee eens. Als de voorschriften wel opgevolgd worden is het vaak toch wel nuttig om de buren enige zeggenschap te geven want die voorschriften zijn algemeen en er kunnen zich situaties voordoen, waarin het opvolgen van de voorschriften tot problemen voor de buren leidt.

Daarom dient ook voor gevallen waarin men zich houdt aan de voorschriften toestemming aan B & W gevraagd te worden.

In principe geven B & W altijd toestemming, maar zij horen eerst de buren en alleen indien deze gegronde bezwaren hebben wordt de toestemming geweigerd.

Ook met dit voorstel was bijna iedereen het eens.

4.3.10. Maatschappelijke doeleinden

Naast de Til, Klarenhof, het wijkgebouw van de Hervormde kerk en enkele scholen krijgt ook het badhuis de bestemming "M". Gedacht wordt hierbij aan de invulling buurtburo, maatschappelijk werk, gezondheidszorg. Van de aanwezigen is 3/4 vóór.

4.3.11. Parkeren

- Niemand ziet iets in rigoreuze oplossingen als parkeergarages.
- Iedereen is er voor om daar waar mogelijk, tweezijdig parkeren toe te staan.
- Met tamelijk veel tegenstemmers en een aantal onthoudingen werd toch aangenomen het voorstel om er voor te zorgen dat in nieuwbouw en/of verbouwplannen voldoende parkeergelegenheid wordt opgenomen.

4.3.12. Groen/Speelgelegenheid

Brouwersplein en Leidseplein blijven groenvoorzieningen.

Het Nadorstplein wordt globaal, de hoeveelheid groen wordt in de vorm van een percentage opgenomen in het totale plan van Krelageterrein/Nadorstplein.

Ook het speelterreintje naast de Oranjekleuterschool dient qua oppervlak gehandhaafd te worden.

Op één onthouding na is iedereen het hier mee eens.

De "patattent" op het Brouwersplein mag blijven tot de huidige exploitant er mee stopt, daarna dient hij (naar een winkelpand?) te verdwijnen. Ondanks veel geharrewar is 3/4 van de buurtvergadering het hier mee eens. Er is behoefte aan extra groen, ter vergadering werd daartoe het volgende voorstel geformuleerd en met overgrote meerderheid aangenomen:

- in te ontwikkelen plannen dient groen/speelgelegenheid opgenomen te worden.

4.3.13. Bruggen Leidsevaart

Om te voorkomen dat de Westergracht een nog drukkere verkeersweg wordt, moeten er volgens de buurt geen extra brugvoorzieningen aan de Leidsevaart worden getroffen om een verbinding te maken tussen Westergracht en Tuinlaantje.

T.a.v. de Leidsebrug kan het volgende worden opgemerkt.

Het VCP geeft de brug aan als bovenwijkse voorziening.

Het gemeentevoorstel is de brug te verbreden van 7 tot 11 meter. De wijkraad pleit ervoor de bestaande karakteristieke brug te handhaven en - ten einde de mogelijkheden voor fietsers en voetgangers te vergroten - een aparte brug voor fietsers en voetgangers te bouwen. Belangrijk voordeel zou daarvan zijn dat deze licht en daarom goedkoop kan worden uitgevoerd en door een andere situering de binnenstad makkelijker bereikbaar maakt.

B & W hebben besloten in te stemmen met het standpunt wijkraad, evenwel in die zin dat:

- een bestemmingsaanduiding op de plankaart wordt aangegeven, die blijft voldoen aan de VCP-gedachte;
- de aanduiding zodanig is, dat diverse uitvoeringen mogelijk blijven.

4.3.14. Financieringswijze woningbouw

Alle nieuwbouw woningen dienen bij voorkeur in de gesubsidieerde sector te worden uitgevoerd. Hierbij wordt in eerste instantie geprobeerd in de woningwetsfeer te bouwen. Lukt dit aantoonbaar niet, dan premiekoop of premiehuur. In een uitzonderingsgeval kan op deze regel een uitzondering worden gemaakt.

4.3.15. Bedrijven

Een unaniem besluit van de buurt was, dat in de uitgewerkte gebieden de huidige bedrijfspanden de bedrijfsbestemming mogen houden.

Verder is ook unaniem besloten dat Borst (Veenpolderstraat) zoveel hinder veroorzaakt, dat verplaatsing naar de rand van de buurt gewenst is.

Ook Collal (Westerstraat/Kolkstraat) dient verplaatst te worden, hetgeen inmiddels gebeurd is.

Aannemingsbedrijf Klaassen (Leidseplein) kan blijven, evenwel zonder uitbreidingsmogelijkheden.

4.3.16. Maximale bedrijfs/winkelgrootte

Het voorstel uit het concept-bestemmingsplan om het winkel/bedrijfsoppervlak te beperken tot max. 120 m² (ged. begane grond, ged. verdieping) vond een overgrote meerderheid. Het bijbehorende voorstel om de magazijn-grootte te beperken tot 60 m² verdeelde de eerste keer de vergadering in een gelijk aantal voor- en tegenstanders. De tweede keer waren er veel meer voorstanders. De magazijn-grootte is dus beperkt tot 60 m².

Omdat er nog geen duidelijkheid is of het bebouwd oppervlak van een perceel max. 60 of 75 m² wordt is afgesproken dat B & W in uitzonderingsgevallen van deze max. oppervlaktemaat mogen afwijken indien het voor winkels of bedrijven onmogelijk is zich te vestigen. Op 3 onthoudingen na is iedereen hier voor.

4.3.17. Huurders

Een voorstel van de huurdersgroep om in principe te proberen het zo (in het bestemmingsplan) te regelen dat het huidige aantal huurwoningen gehandhaafd blijft vindt de vereiste meerderheid. De huurdersgroep komt nog met voorstellen hoe zij denkt dit te realiseren.

4.3.18. Uitgangspunten voor globale gebieden

In feite is er voor de meeste globale gebieden een uitwerkingsplan, waarin per plan de uitgangspunten zijn vastgelegd.

Wel is in zijn algemeenheid door de buurtvergadering vastgesteld dat nieuwbouw in het algemeen mag bestaan uit 2 bouwlagen + kap, aanpassing aan de omgeving is toegestaan, d.w.z. bij de Brouwersvaart, Leidsevaart en Westervaat mag hoger gebouwd worden.

4.3.19. Inspraakregeling

Artikel 12 uit het conceptplan van 1976 was een eerste poging om bewoners-invloed op de uitwerkingsplannen zo groot mogelijk te maken.

Ondertussen zijn we een aantal jaren verder en kan er op dit gebied meer dan vroeger, daarom het volgende voorstel:

- artikel 12 moet door een jurist zo geformuleerd worden dat de bewoners een zo groot mogelijke invloed hebben, d.w.z. zelf de plannen voor de

globale gebieden uitwerken. Artikel 12 aanpassen aan de afspraken van de buurtaanpak.

Dit voorstel werd met overweldigende meerderheid aangenomen en heeft geresulteerd in artikel 22 (inspraakregeling) van de voorschriften van het bestemmingsplan 1984.

4.3.20. Globale gebieden concept-bestemmingsplan 1981

Globaal dan wel nog nader uit te werken blijven de volgende gebieden:

a. Blauwhof binnenterrein

Semi-openbare bestemmingen: bergingen en openbaar groen.

b. Spithoven binnenterrein

Als gewenste invulling wordt voorgesteld

- openbaar groen 50%
- parkeren 20%
- herinrichting privétuinen (inclusief bergingen, fietsenstalling en dergelijke) 30%

c. Bavokleuterschool

Bijzondere doeleinden, woningen, groen, (beperkt) parkeren

d. Collal

Woningen en/of groenvoorzieningen creëren; in geval er woningen komen wordt vooralsnog aan 8 appartementen gedacht.

e. Jongeneel

Jongeneel dient zo mogelijk verplaatst te worden. Het ontwerp-bestemmingsplan dient mogelijkheden tot een andere invulling te geven.

Gedacht wordt aan voornamelijk woningbouw en wat groen.

f. Krelage

De Brinkmanngarage dient verplaatst te worden naar het Nadorstplein; uitgangspunten: naar Nadorstplein max. opp. 2.270 m² waarvan 1.800 bebouwd, 140 woningen, waarvan mogelijk 50 premiekoop of premiehuurwoningen en 90 woningwetwoningen, 110 parkeerplaatsen en 1600 m² groen.

Bebouwing aan de Leidsevaartkant hoog (4 à 5 bouwlagen) aflopend tot 2 bouwlagen + kap bij de Nadorststraat en Eendrachtstraat.

Zoals bekend is de I.S.R.-aanvraag door de minister vooralsnog geweigerd.

Voor het Krelageterrein is door de gemeente een model gekozen, waar-

bij garage Brinkmann zou kunnen blijven zitten en overigens voor woningbouw is aangewezen.

De wijzigingsbevoegdheid om het gehele terrein voor woningbouw c.a. te bestemmen is opgenomen.

Overeenkomstig de opmerking van de subcommissie voor de gemeentelijke plannen is de woonbebouwing geprojecteerd op een afstand van 14 meter uit de as van de Leidsevaart, waardoor de gevelbelasting met tenminste 3 dB(A) afneemt. De voorschriften zijn daarop aangepast.

Daaruit blijkt tevens, dat de woningen langs de Leidsevaart aaneengesloten gebouwd dienen te worden.

g. Blok Wester

Dit blok wordt begrensd door de Brouwersvaart, Assendelverstraat, Oost-Indiëstraat en Oranjeboomstraat.

- Oranjeboomstraat en Oost-Indiëstraat worden uitgewerkt verklaard.
- Garagebedrijf Wester zou verplaatst moeten worden. In plaats daarvan 4 woningen + groen + parkeren.
- De bedrijven Zijtveld en Huizinga aan de Brouwersvaart inkrimpen of verplaatsen. Het bedrijf Kroeze moet weg.

Dan op het overblijvende binnenterrein nog 6 woningen + berging + parkeerplaatsen.

h. Oranjeboomstraat

Het slopen van een aantal woningen en de herbouw van twee woningen en een fietsenstalling.

4.3.21. L.P.G.-tank

De gastank van garagebedrijf Brinkmann dient te verdwijnen zowel in verband met het gevaar nu (voor direct omwonenden) als vanwege de nieuwbouwlannen. Deze zouden gezien de nieuwe normen, weleens niet uitgevoerd kunnen worden vanwege de aanwezigheid van een L.P.G.-tank.

Aan de minister van V.R.O.M. is verzocht om financiële middelen voor de opheffing of verplaatsing van het LPG-station.

Brinkmann heeft de tank ondergronds en meer in de richting van de Leidsevaart geplaatst. Door het ministerie van V.R.O.M. is kortgeleden "De integrale nota LPG" aan de Tweede Kamer aangeboden, welke nota aangeeft, dat woningen in geval van ondergrondse plaatsing van de LPG-tank op een kortere afstand gebouwd mogen worden.

5. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De voor het gebied gemaakte exploitatie-opzet geeft een nadelig saldo. Het gebied is aangewezen als stadsvernieuwingsgebied in het kader van de Beschikking geldelijke steun stadsvernieuwing 1977 (ISR). Die aanwijzing is door de minister van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer goedgekeurd, terwijl er door hem daarnaast ingestemd is met aanwijzing van het gebied in het kader van het experiment buurtaanpak.

Zoals bekend zal met ingang van 1 januari 1985 de Wet op de stads- en dorpsvernieuwing in werking treden. Haarlem zal onder het regime van die wet een directe doeluitlegging ontvangen, waaruit tekorten in het kader van de stadsvernieuwing worden gedekt. In het kader van de Aanwijzing onder de vigeur van de Interim-Saldoregeling heeft de minister van volkshuisvesting en ruimtelijke ordening een saldo aanvaard van f 11,3 miljoen. Zoals bekend is wordt in dat geval gesproken over potentiële verplichtingen. Om van die potentiële verplichtingen te komen tot juridische zijn twee uitvoeringsplannen inmiddels door de raad vastgesteld (1983 en 1984). In zijn beschikking op het uitvoeringsplan 1983 aanvaardde de staatssecretaris van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer een saldo van f 10 miljoen, terwijl aangenomen mag worden, dat voor het uitvoeringsplan 1984 een saldo van f 2,5 miljoen zal worden gehonoreerd. Voor wat betreft planontwikkeling en saldi na 1 januari 1985 zal inpassing plaats dienen te vinden binnen het totaal van de aan Haarlem ter beschikking komende middelen.

6. UITVOERINGSPLAN

6.1. Onteigening via artikel 13, lid 1 Wet op de ruimtelijke ordening

Omdat in het kader van het experiment buurtaanpak en de ISR-aanvraag te verwachten is, dat een aantal plannen snel uitgevoerd zou kunnen worden, is aan de bestemmingsplankaart een "artikel 13" kaart toegevoegd. De bedoeling hiervan is om op deze wijze gebruik te maken van de mogelijkheid die de wetgever biedt om via een spoedprocedure eventuele onteigening sneller dan normaal te laten verlopen. Op die manier wordt het mogelijk uitwerkingsplannen ook binnen een zo kort mogelijke periode in uitvoering te krijgen.

6.2. Probleemgebieden

In veel delen van de buurt zijn specifieke problemen die om een oplossing vragen. Een aantal van die problemen is inmiddels al opgelost, andere worden aangepakt, terwijl sommige problemen in de toekomst aangepakt zullen worden. In onderstaand overzicht wordt aandacht gegeven aan alle probleemgebieden, de stand van zaken op het ogenblik en de gekozen oplossing voor zover bekend. De gehanteerde bloknummers verwijzen naar de bouwblok-indeling zoals weergegeven op de kaart van bijlage 2.

A. Problemen die inmiddels zijn aangepakt

- blok 3 Renovatie van 26 woningwetwoningen in bezit van de gemeente, gereedgekomen zomer 1981.
- blok 31 De voormalige Boterfabriek aan de Leidsevaart is gesloopt. Op het vrijkomende terrein zijn 15 woningwetwoningen gebouwd en een speelvoorziening.
- blok 32 De openbare basisschool aan het Leidseplein is gerenoveerd, er naast is een nieuw gymlokaal gebouwd.
- blok 48 Aanpassing van het Leidseplein aan intensiever gebruik. Het voormalige badhuis op het plein is gerenoveerd en doet dienst als sociaal culturele voorziening, in gebruik bij wijkraad, bewonersvereniging Leidsebuurt, werkgroepen en buurtbureau.
Het buurtcentrum "De Til" is ook verbouwd waardoor het toenemende gebruik, dat van het gebouw gemaakt wordt, beter het hoofd geboden kan worden.
- Algemeen. Een belangrijk deel van de buurt is inmiddels opnieuw gerioleerd en herstraat. Rekening is gehouden met parkeren op straat.

B. Problemen waarvoor de plannen (nagenoeg) gereed zijn en/of de uitvoering gestart is

- blok 38 Op de hoek van de Assendelverstraat en de Brouwersvaart bevindt zich een oude steenhouwerij. Op de plaats hiervan zullen 6 woningwetwoningen gebouwd worden en een fietsenstalling voor de omwonenden. In dezelfde bouwstroom worden gebouwd:
- blok 34 2 woningwetwoningen in de Oranjeboomstraat en een buurt-fietsenstalling en in de Jan Nieuwenhuizenstraat 1 woningwetwoning.
Voorbereiding i.s.m. toekomstige bewoners en omwonenden, uitvoering 1984.
- blok 11 De voormalige wasserij Bosch en Vaart op de hoek van de Burgemeester Rampstraat en Brouwersvaart wordt gesloopt en vervangen door 29 bejaardenwoningen. In samenwerking met de toekomstige bewoners wordt een bouwplan ontwikkeld, uitvoering verwacht in 1985.
- blok 31 In de leeggekomen Oranjekleuterschool aan de Oranjestraat worden 8 HAT-eenheden gerealiseerd. Een deel van de bebouwing wordt gesloopt. Het vrijgekomen terrein wordt benut voor het aanleggen van speelgelegenheid, de bouw van fietsenstallingen en tuinvergroting.
- blok 34,35 Plannen voor de vernieuwing van het westelijk deel van de Zuid-Brouwersstraat zijn gereed. Gerealiseerd zullen worden een speelgelegenheid, de bouw van een fietsenstalling en de renovatie van 6 gemeentewoningen.
- blok 48 Opruimen van een deel van de bebouwing op het binnenterrein, herindeling van het gebied.
- blok 9 De chemische fabriek Collal is inmiddels verplaatst; plannen zullen voor dit gebied ontwikkeld moeten worden.
- blok 33 Binnenterrein in gemeentebezit; hiervoor is inmiddels een herinrichtingsplan gemaakt wat de sloop van een aantal opstallen op het terrein omvat, de bouw van een fietsenstalling en de aanleg van openbaar groen en achteroms.
- blok 14 Vervanging van het houten speeltuingebouw door een stenen- en herinrichting van het Brouwerplein.

C. Probleemgebieden waarvoor planontwikkeling plaatsvindt of een programma van eisen is

- blok 11 Het houtbedrijf Jongeneel gaat verhuizen. Hier kunnen ca. 60 woningen gebouwd worden. Met de planontwikkeling kan gestart worden, een uitvoeringsplan is gereed.
- blok 28 Het R.K. schoolgebouw op de hoek van de Voorzorgstraat en de Westergracht komt dit jaar leeg. Mogelijke bestemming van dit terrein is, naast verbetering van de stedenbouwkundige situatie, bejaardenwoningen.
- blok 29 Na uitkoop van een aantal bedrijven kan hier de bouw van ca. 12 woningwetwoningen gerealiseerd worden. Woningen die nu als opslag dienst doen moeten weer als woning worden ingericht.
- blok 38 Een aantal meergezinswoningen in dit gebied is slecht. Indien ze niet kunnen worden gerenoveerd dienen hier (eengezins)woningwetwoningen te komen.
- blok 31 Lompenbedrijf zou beter kunnen worden verplaatst. De ligging aan de Veenpolderstraat is niet gunstig door het zware vrachtverkeer t.b.v. de afvoer van het papier.
- blok 32 Groot binnenterrein in handen van 2 particulieren.
Een deel is inmiddels verworven door het grondbedrijf. Bestemming van dit terrein of deel daarvan: openbaar groen en voorzieningen ten behoeve van omwonenden.
- blok 46
en 47 Ongelukkig gevestigd garagebedrijf met aansluitend (blok 47) een tijdelijke groenvoorziening.
Buurt wil verplaatsing van het bedrijf en verwijdering van de L.P.G.-tank die nu alle planontwikkeling blokkeert zodat woonbebouwing (plm. 90 woningwet en 50 premiekoop) en een blijvende groenvoorziening mogelijk wordt.
- Wester-
straat Bijzondere herbestrating met de bedoeling de rijsnelheid af te remmen daarnaast opgenomen: fietsenbergingen en extra parkeerplaatsen t.b.v. de zijstraten.
- Nattigheid De te hoge grondwaterstand in de buurt veroorzaakt veel overlast. Er is een plan ontwikkeld door de buurt in samenwerking met het bedrijf openbare werken om hier d.m.v. drainage iets aan te doen.

7. WETTELIJK OVERLEG EX ARTIKEL 8 BESLUIT OP DE RUIMTELIJKE ORDENING

Ter uitvoering van het bepaalde in artikel 8 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het ontwerp-bestemmingsplan met toelichting en gebruiksvoor-schriften toegezonden aan:

- a. de inspecteur van de ruimtelijke ordening in de provincie Noord-Holland en Utrecht;
- b. de directeur van de provinciaal planologische dienst;
- c. de eerstaanwezende ingenieur-directeur van defensie in Noord-Holland;
- d. de hoofdingenieur-directeur van de volkshuisvesting, ruimtelijke orde-ning en milieubeheer;
- e. het hoogheemraadschap van Rijnland;
- f. de provinciale waterstaat;
- g. de rijksdienst voor de monumentenzorg;
- h. de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Haarlem e.o.;
- i. de rijksconsulent voor handel, ambacht en diensten;
- j. de inspecteur voor de volksgezondheid.

De rijksconsulent voor handel, ambacht en diensten in Noord-Holland pleit ervoor iets meer nadruk te leggen op de maatschappelijke uitvoerbaarheid in de toelichting.

Niet kan worden ingestemd met zijn suggestie de huidige bestemming van garage Brinkmann te legaliseren waar het gaat om de verkoop van LPG. Juist de bovengrondse LPG-opslag en verkoop ter plaatse blokkeert een woonbe-stemming in een straal van 150 meter.

Conform de opmerkingen van de rijksconsulent is een vrijstellingsmogelijk-heid opgenomen voor bedrijven, die niet op de lijst van toelaatbare bedrijven vermeld staan en waaromtrent de inspecteur van de volksgezondheid wordt gehoord.

Met betrekking tot de door de rijksconsulent gewenste winkelconcentratie kan het volgende worden gesteld.

De wijkraad wijst af:

- de concentratiegedachte van winkels voor dagelijkse goederen in de Oranjeboomstraat/Oranjestraat;
- de gedachte om nog bestaande verspreide winkelpanden een gewenste eindbestemming wonen dan wel winkel/woonbestemming te geven.

De gemeente heeft bij nader inzien in zoverre begrip voor het standpunt van de wijk, dat besloten is tot enige aanpassing, d.w.z.:

- slechts enkelvoudige winkelbestemming geven aan de bestaande winkel-panden in de Oranjeboomstraat nrs. 124 t/m 132, 93 en 97 en Oranje-

straat 92 en 95;

- een wijzigingsbevoegdheid van woning tot winkel inbouwen voor het pand Oranjeboomstraat 95, daar deze woning temidden van winkels is gelegen;
- alle bestaande verspreide winkels een winkel/woonbestemming te geven.

De eerstaanwezend ingenieur-directeur van defensie

Naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen is artikel 3 van de voorschriften gewijzigd vanwege de strikte geheimhouding die in acht moet worden genomen.

Provinciale waterstaat

De hoofdingenieur-directeur spreekt zijn twijfels uit over woningbouw langs de Westergracht en de Leidsevaart i.v.m. het voldoen aan de in de Wet geluidshinder genoemde streefwaarden voor het buitenniveau. Het akoestisch rapport is inmiddels in de toelichting opgenomen.

Naar de mening van de waterstaat voorzien de artikelen 15, lid 2 en 16, lid 2 niet in de plaatsing van lichtmasten, omdat de daar toegestane hoogte voor andere bouwwerken 2,60 respectievelijk 3 meter is. In de algemene vrijstellingsbevoegdheid in artikel 24 is echter een mogelijkheid voor B&W opgenomen een hoogte van 10 meter toe te staan.

De inspecteur van de ruimtelijke ordening verwijst naar de in het ISR-plan voor de Leidsebuurt naar voren gebrachte bezwaren, onder meer betrekking hebbend op de hoge verwervingskosten en de milieu-hygiënische aspecten. Waar mogelijk (o.a. Krelageterrein) is daarmee rekening gehouden.

De hoofdingenieur-directeur van de volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer constateert, dat bij de goedkeuring van de aanwijzing als ISR-gebied geen financiële medewerking is toegezegd voor realisering van de plannen op het Krelageterrein en het terrein van houthandel Jongeneel. Derhalve geeft de HID de gemeente in overweging zich nader te beraden omtrent de vaststelling van bedoelde plandelen.

Voor wat betreft het Krelageterrein kan worden gesteld, dat rekening is gehouden met het handhaven van garage Brinkmann, behoudens de bovengrondse LPG-installatie.

Verder is ook rekening gehouden met de plannen van houthandel Jongeneel. Overigens is de hoofdingenieur-directeur in later stadium akkoord gegaan met subsidiëring van de aankoop van de houthandel Jongeneel.

Inspecteur van de volksgezondheid

Gemeend wordt, dat het ontwerpplan op enkele punten (genoemd worden gebieden Jongeneel en Brinkmann) moet worden aangepast nu de ISR-beschikking bekend is.

Zoals eerder gesteld is daarmee rekening gehouden.

Het oprichten van nieuwe woningen nabij bestaande hinderlijke bedrijven wordt door de inspecteur bezwaarlijk geacht, ook al is het voor relatief korte duur.

Het ontwerpplan is gericht op o.a. het wegbestemmen van de z.g. hinderlijke bedrijven. In die zin achten wij het verantwoord reeds nu - in overeenstemming met de gedachte over de toekomstplanologie - woningen te bestemmen nabij deze weggedachte bedrijven. Overigens wordt erop toegezien, dat deze bedrijven in de overgangsfase voldoen aan de bepalingen van de hinderwet.

Voorts is de inspecteur van mening, dat:

- het bureau milieubeheer een rol moet spelen bij de beoordeling van de vraag in hoeverre de bestaande hinderlijke bedrijven om milieuhygiënische redenen moet worden wegbestemd;
- in het plan rekening moet worden gehouden met de Wet geluidhinder;
- aan de bedrijvenlijst een vrijstellingsbevoegdheid moet worden gekoppeld;
- de LPG-installatie van de firma Brinkmann reeds voor sanering in aanmerking komt;
- ook aan bodemverontreiniging en rioleringsgegevens in de toelichting aandacht moet worden besteed.

Met betrekking tot deze opmerkingen kan worden gesteld, dat:

- de toelichting op het punt van milieu nog zal dienen te worden aangevuld;
- ermede kan worden ingestemd, dat een vrijstellingsbevoegdheid aan de bedrijvenlijst wordt toegevoegd;
- zoals ad 4.3.21 is gesteld inderdaad de hinderwet de mogelijkheid geeft tot beëindiging van de onaanvaardbare situatie ter plaatse;
- bij realisering van de bestemmingen krachtens het bestemmingsplan van- 4. zelfsprekend rekening zal worden gehouden met mogelijke bodemverontreiniging; hetzelfde geldt voor de riolering.

Kamer van Koophandel en Fabrieken

De Kamer betreurt, dat in de uitgangspunten met geen woord wordt gerept over de belangen van het bedrijfsleven.

Wij achten het een juist uitgangspunt de Leidsebuurt te karakteriseren als woonbuurt hetgeen niet wegneemt, dat in de toelichting zeer duidelijk aandacht wordt besteed aan de bedrijven. Zulks vindt ook de rijksconsulent voor handel, ambacht en diensten, die letterlijk schrijft: "Als opvallend en dezerzijds te waarderen aspect kan worden genoemd de positieve instelling van de buurtbewoners ten opzichte van het bedrijfsleven dat zich in de wijk manifesteert".

Door de Kamer wordt verder opgemerkt, dat:

- de toelichting op het punt van de maximale bedrijfs- en winkelgrootte

niet overeenstemt;

- een beperking van de magazijn-grootte in het geheel niet terug te vinden is in de voorschriften;
- een maximum van 75 m² voor winkels, bedrijven, horeca-inrichtingen en kantoren volstrekt arbitrair wordt geacht, temeer daar alleen een vrijstelling is opgenomen voor een grotere oppervlakte ten behoeve van bedrijven;
- de gemeente met geen van de in de toelichting genoemde bedrijven, die als te hinderlijk worden ervaren en zijn weggedacht, serieuze onderhandelingen heeft gevoerd over de verwerving van de gronden, onteigening, schadevergoeding en eventuele verplaatsing;
- verplaatsing van Brinkmann onaanvaardbaar is, zowel qua bedrijfsvoering voor Brinkmann als financieel gezien;
- houthandel Jongeneel zeer gunstig is gelegen aan de Brouwersvaart en dat de kwalificatie hinderlijk overtrokken is;
- uit de toelichting niet blijkt waarom garage Wester als te hinderlijk wordt ervaren;
- aan de lijst van toelaatbare bedrijven een vrijstellingsbevoegdheid zou moeten worden gekoppeld;
- niet kan worden ingezien waarom hout- en verfwinkels tot de toelaatbare bedrijven worden gerekend, terwijl de detailhandel geregeld is in een aparte bestemming;
- Leidsestraat 88 en Brouwersplein 44 een detail-bestemming zouden moeten hebben.

Met betrekking tot deze opmerkingen kan worden gesteld, dat:

- in de voorschriften thans per bouwperceel een maximum bebouwingsoppervlak is aangegeven met een vrijstellingsmogelijkheid tot een bebouwde oppervlakte van 100 pct.; dat geldt zowel voor de bestemming bedrijfsdoeleinden als detailhandel;
- t.a.v. de 75 m², elke grens arbitrair kan worden genoemd; uit stedenbouwkundige overwegingen is voor de maximale maat van 75 m² gekozen om de kleinschaligheid en buurtgebondenheid te benadrukken; zoals eerder gesteld is vrijstelling mogelijk voor bedrijven en detailhandel;
- onderhandelingen met bedrijven zullen pas worden gevoerd nadat definitieve beslissingen over de bestemmingen zijn gevallen;
- voor het Krelageterrein een model gekozen is, waarin Brinkmann zou kunnen blijven "zitten";
- voor wat betreft Jongeneel is eerder gesteld, dat inmiddels rekening is gehouden met de plannen van Jongeneel; voorts geeft het plan de mogelijkheid - bij vrijwillige verplaatsing - een gemengde bebouwing te realiseren;
- garage Wester als te hinderlijk wordt ervaren in verband met de parkeeroverlast;

- met de Kamer kan worden ingestemd ter zake van het koppelen van een vrijstellingsbevoegdheid aan de lijst van toelaatbare bedrijven;
- hout- en verfwinkels in het algemeen wat grootschaliger van aard zijn in verband met de daaruit voortvloeiende mogelijke hinder van opslag e.d., terwijl de bestemming GB-A, thans D of DW, meer gericht is op kleinschaliger aan de buurt gebonden winkels;
- de plankaart voor wat betreft de panden Leidsestraat 88 en Brouwersplein 44 overeenkomstig de opmerking van de Kamer wordt aangepast (bestemming DW).

Het hoogheemraadschap van Rijnland en de rijksdienst voor monumentenzorg hebben medegedeeld geen opmerkingen te hebben.

De directeur van de provinciaal planologische dienst

De directeur merkt op, dat:

- voor wat betreft de bestemmingen een beperkte flexibiliteit is opgenomen en vraagt een algehele bezinning ten aanzien van deze flexibiliteit;
- op het Krelageterrein nieuwbouw tot grote hoogte zal worden toegestaan en dat ter plaatse van de overgang naar de bestaande bebouwing een afstemming in hoogte op zijn plaats is;
- de plankaart, de artikel 13-kaart, voorschriften en toelichting nog op diverse plaatsen gecorrigeerd en aangevuld dienen te worden.

Met bovenstaande opmerkingen is voor zover mogelijk en noodzakelijk rekening gehouden danwel zal bij uitwerking rekening worden gehouden.

Behoort bij besluit van de raad der gemeente Haarlem d.d. 19 december 1984.

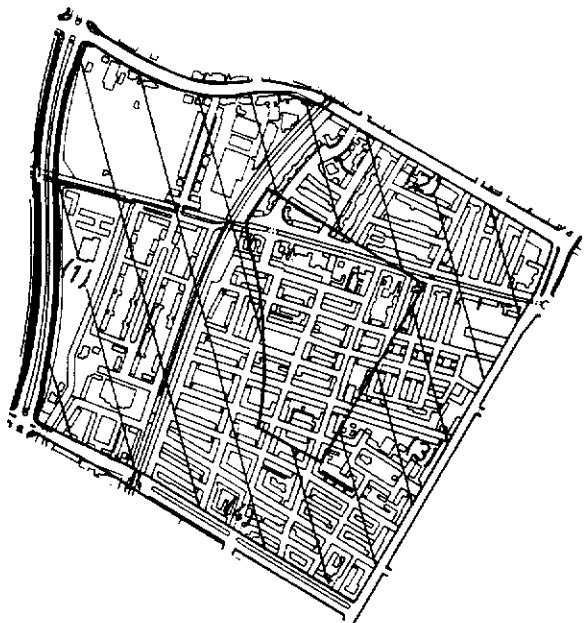
De secretaris,

get. M.H. Kamphuis

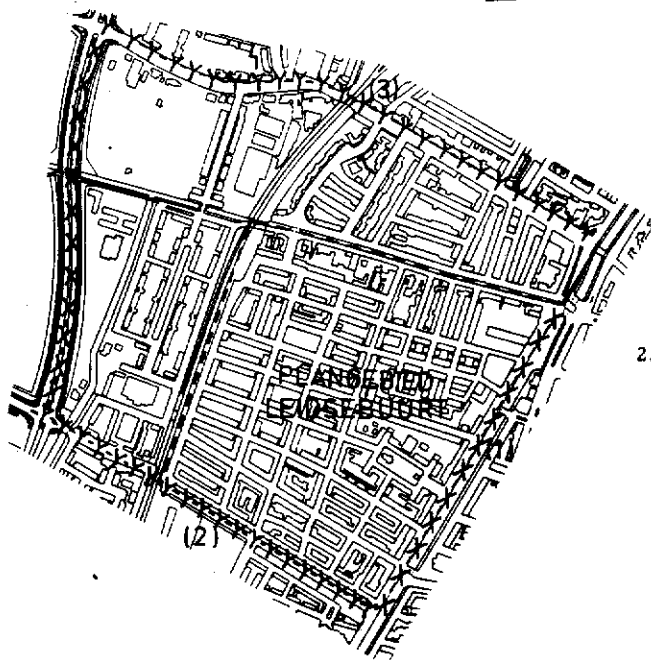
BIJLAGEN

1. akoesrische aspecten, par. 2.10
2. overzichtskaart van de Leidsebuurt

bijlage 1
akoestische aspecten
2.10



1. Omvang geluidzônes: 
Zôneplichtige wegen,
1. Westelijke Randweg
2. Zijlweg
3. Leidsevaart
4. Westergracht



2. Geluidbelasting van woningen in
in de Leidsebuurt
a. beschouwde wegen:
1. Leidsevaart
2. Westergracht
3. Zijlweg
b. Gevelbelastingkode
-X-X- 68 dB(A)
-Y-Y- 67 dB(A)

Ontleend aan DHV-rapport
OLV-20-01

bijlage 2
overzichtskaart Leidsebuurt

