

Toelichting op het bestemmingsplan "TRANSVAALBUURT"

Inhoud

- Hoofdstuk 1 Historie / beschrijving plangebied
- Hoofdstuk 2 Verslag werkzaamheden van de projectgroep Transvaalbuurt
- Hoofdstuk 3 Onderzoek
- Hoofdstuk 4 Visies / uitgangspunten
- Hoofdstuk 5 Planontwikkeling / verbeteringsplan
- Hoofdstuk 6 Bestemmingsplan
- Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid
- Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid
- Hoofdstuk 9 Het gevoerde overleg ex artikel 8 van het besluit op de ruimtelijke ordening

- Bijlage A Uitgangspunten

Hoofdstuk 1 Historie / beschrijving plangebied

Ligging

De Transvaalbuurt is een stadsgedeelte met een belangrijke woonfunctie, gelegen ten noord-oosten van de binnenstad op de westelijke oever van het Spaarne. Het plangebied wordt - globaal - begrensd door Schoterweg, Juliana-park, de erfscheidingen tussen Javastraat en Dr. Leydsstraat enerzijds en Spaansevaartstraat anderzijds, Transvaalstraat, Noorder Buiten Spaarne en de erfscheidingen achter resp. Vrouwehekstraat, Zocherstraat en Johan de Breukstraat.

Enkele belangrijke cijfermatige gegevens zijn:

	1 jan. 1974	1 jan. 1977
oppervlakte <i>plangebied</i>	$\pm$ 40,86 ha	
aantal woningen (begin 1974)	2098	2088
aantal inwoners (1 januari 1974)	plm. 6020	plm. 5675
aantal inwoners per woning	2,87	2,72
woningdichtheid	51,3 won/ha	51,1 won/ha
bewonersdichtheid plangebied	147,3 inw/ha	138,9 inw/ha
oppervlakte <i>woongebied</i>	31,02 ha	
woningdichtheid	66,7 won/ha	
bewonersdichtheid woongebied	194,1 inw/ha	182,9 inw/ha
oppervlakte woongebied (zonder Fjordpark)	27,77 ha	
woningdichtheid	74,5 won/ha	
bewoningsdichtheid	216,8 inw/ha	204,4 inw/ha

Historie

Een groot deel van de Transvaalbuurt ligt op het grondgebied van het voormalige Schoten, een gemeente die in 1927 door Haarlem werd geannexeerd. Tot 1900 bestond het plangebied grotendeels uit weiland. Daarin lag - ongeveer ter plaatse van het huidige Pretoriaplein - een buitenplaats genaamd "Het Klooster"; de naam herinnert aan een klooster dat in de 15e en 16e eeuw ter plaatse gelegen was. Aan het eind van de 19e eeuw komt "Het Klooster" - en daarmee een groot deel van het plangebied - in handen van een grondexploitant. Deze heeft aanvankelijk het voornemen om ter plaatse een villawijk te bouwen. Dit idee blijkt echter niet uitvoerbaar en moet daarom plaatsmaken voor een plan voor de bouw van een groot aantal woningen, voor het merendeel eenvoudige arbeiderswoningen.

Zo komt in de eerste tien jaar van deze eeuw een groot deel van de Transvaalbuurt-bebouwing tot stand op basis van een zeer krap bemeten stratenplan.

In dezelfde periode - zo rond de eeuwwisseling - wordt in de omgeving van de huidige Werfstraat een haven gegraven. Daaromheen en ook elders langs de oevers van het Spaarne ontstaan industrievestigingen; rond de haven nemen de werf Conrad en Holland Nautic een belangrijke plaats in.

Aanvankelijk gaat men er van uit dat het hele gebied tussen Spionkopstraat en Spaarne een industriële bestemming zal krijgen. Al gauw echter blijkt de groei geringer dan verwacht en zo krijgt ook dit gebied - tussen 1910 en 1935 - in gedeelten een overwegende woonbestemming. In deze zelfde periode komt de Generaal Cronjéstraat in ontwikkeling als winkelstraat.

Aanvankelijk is er van uit gegaan dat de winkels het best zouden functioneren in de oost-west gelegen straten zoals de Kloosterstraat en de Paul Krugerstraat. Later echter wanneer de Indische buurt en andere buurten in noord tot ontwikkeling komen, wordt de Generaal Cronjéstraat - gebouwd als een iets royaler opgezette woonstraat - een belangrijke verkeersader, en daarmee een uiterst aantrekkelijke vestigingsplaats voor winkels.

Recente ontwikkelingen

Na de Tweede Wereldoorlog is als eerste opmerkelijk feit te noemen het dempen van de havens in het zuiden van de buurt en het slopen van enige bedrijfsbebouwing. De vrijkomende ruimte wordt gebruikt voor de bouw van bakkerij Vermaat en voor de aanleg van een park en een speeltuin; na 1970 krijgen hier de Gemmaschool en het clubhuis De Fjord een plaats.

Ook de betekenis van de Generaal Cronjéstraat als winkelstraat blijft groeien: het groeit uit tot het belangrijkste winkelcentrum van Haarlem-noord. De ontwikkeling levert met het steeds groeiende autobezit gaandeweg meer problemen op in de omgeving.

Intussen komt - aan het eind van de zestiger jaren - in Haarlem de stadsvernieuwing steeds meer in de belangstelling. De aandacht richt zich vooral op Rozenprieel, Amsterdamsebuurt en enkele delen van de binnenstad. Ook de Transvaalbuurt staat op de lijst, maar is nog lang niet aan de beurt: de Transvaalbuurt raakt steeds meer in onzekerheid over de toekomst terwijl de problemen in de buurt groeien.

Toch vinden - juist de laatste tien jaren - steeds meer mensen in de Transvaalbuurt de mogelijkheid om hun woonproblemen op te lossen door de koop van een woning. Ontwikkelingen op de woningmarkt maken het voor de eigenaars steeds aantrekkelijker om de door hen verhuurde woningen van de hand te doen, vooral wanneer deze leegkomen. Een en ander doet het aantal eigenaar-bewoners de laatste tijd aanzienlijk toenemen. Deze ontwikkeling

gaat gepaard met een sterke groei van bouw- en verbeteringsactiviteiten; bijna nergens in de stad is het aantal bouwaanvragen voor verbetering en uitbreiding van een woning zo groot als in de Transvaalbuurt.

De problemen waar een buurt mee zit - het parkeerprobleem is al genoemd - zijn voor bewoners vaak moeilijk oplosbaar. In de Transvaalbuurt wordt in 1972 de werkgroep Beter Wonen opgericht. Deze werkgroep is van mening dat vele zaken de leefbaarheid van de buurt bedreigen; zij willen daar iets tegen doen. De activiteit van Beter Wonen draagt er mede toe bij dat begin 1974 een projectgroep van start gaat met de voorbereiding van een verbeteringsplan; ook enkele bewoners hebben in deze projectgroep zitting. Enige tijd later gaat de werkgroep Beter Wonen op in de wijkraad Transvaalbuurt, zodat vanaf dat moment de bewonersvertegenwoordiging in de projectgroep van die kant af wordt geregeld.

Hoofdstuk 2 Verslag werkzaamheden projectgroep Transvaalbuurt t/m 1977 (indiening plan)

Eind december 1973 werd de projectgroep Transvaalbuurt ingesteld. Het was één van de zgn. "experimentele" projectgroepen. In de projectgroep Transvaalbuurt hadden gemeente-ambtenaren en vertegenwoordigers van de bewoners zitting. De wijkraad Transvaalbuurt bestond nog niet; de vertegenwoordigers zaten er vanuit de werkgroep Beter Wonen, die in de Transvaalbuurt een aantal verbeteringen tot stand probeerde te brengen.

De gemeente-ambtenaren zaten er namens: stadsontwikkeling, bouw- en woningtoezicht, verkeer, economische zaken, S en K en (later) Hout en plantsoenen.

Onderstaand treft men een chronologisch verslag aan van de werkzaamheden van de projectgroep. Dit betreft zowel de werkzaamheden binnen de projectgroep (verzamelen van gegevens, opstellen uitgangspunten etc.) als de werkzaamheden die samen met de werkgroep Beter Wonen, later de wijkraad Transvaalbuurt vooral met betrekking tot de bewoners en bedrijven, zijn ondernomen.

1974

Als de (zelf) geformuleerde taak wordt gezien:

- het in samenspraak met de bewoners maken van een verbeteringsplan voor de buurt (waarvan een bestemmings-, verkeers-, realiserings-, sociaalplan e.d. deel uitmaken), alsmede het aangeven van mogelijkheden voor incidentele voorzieningen, vooruitlopend op het verbeteringsplan;
- het uitproberen van een nieuwe wijze van samenwerken binnen de gemeente, waarbij werkzaamheden worden gebundeld rond een bepaald project

in plaats van rond een bepaald specialisme;

- het proberen om tot systematische samenwerking te komen tussen de "gemeente" en de "bewoners", bij het maken van de plannen.

In maart 1974 worden de concept-uitgangspunten geformuleerd. Zonder in extenso deze uitgangspunten hier neer te schrijven, zijn er als essentiële zaken in aan te merken:

- de plannen voor de Transvaalbuurt worden in overleg met de bewoners gemaakt
- een intensief ruimtegebruik is nodig
- het woonkarakter van de Transvaalbuurt moet gehandhaafd blijven
- het op peil houden c.q. verbeteren van het woningbestand
- een voorzieningenpakket afgestemd op alle bevolkingscategorieën
- eventueel hinderlijke bedrijven moeten verplaatst worden
- autostraat moet weer woonstraat worden.

De hoofdpunten zijn met de voorzitter en de secretaris van de plangroep besproken (januari 1975) en in een tussenverslag van de projectgroep vastgelegd (de plangroep fungeert als instantie waar de voorstellen en suggesties van de projectgroep naar toe gaan).

In het jaar 1974 zijn diverse onderzoeken gehouden, die inventariserend van karakter waren. De gegevens die de verschillende onderzoeken opleverden, dienden om de zeer algemene uitgangspunten nader te kunnen uitwerken.

1. het onderzoek van bouw- en woningtoezicht van augustus 1974;
2. het onderzoek van openbare werken afdeling verkeer;
3. het onderzoek van openbare werken afdeling stadsontwikkeling en
4. het onderzoek verricht door de afdeling planologisch onderzoek van economische zaken.

Daarnaast is er in dit jaar een aantal blokvergaderingen gehouden, gewijd aan een inventarisatie van problemen die bewoners van de Transvaalbuurt ondervonden. Deze vergaderingen werden gehouden in samenwerking met de werkgroep Beter Wonen.

De voornaamste resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in hoofdstuk 3.

1975

In dit jaar werden de eerste stappen gezet in de richting van planvorming. In februari werd een ronde blokvergaderingen gewijd aan het verkeer en wel in het bijzonder het rijdend verkeer. Daarnaast vond er demografisch onderzoek plaats en werd aandacht gegeven aan bestaand en toekomstig groenbestand. Enige conclusies in verband hiermee vindt U in hoofdstuk 3 over het onderzoek.

In het jaar 1975 zijn er incidenteel contacten geweest tussen projectgroep

en plangroep. Dit kwam mede voort uit de opvatting van de plangroep, dat, vanwege het feit dat de projectgroep Transvaalbuurt experimenteel van aard was, de projectgroep de problemen zoveel mogelijk zelf zou moeten oplossen en dat alleen op verzoek van de projectgroep de plangroep in actie zou komen. Achteraf is gebleken dat deze opvatting door de projectgroep werd betreurd. Daarentegen moet opgemerkt worden dat vanuit de projectgroep ook niet al te zeer op contact is aangedrongen, ondanks het feit dat de projectgroep een moeilijke periode doormaakte. Verschillende elementen speelden daarin een rol:

- de vertegenwoordigers van de bewoners trokken zich om verschillende redenen uit de projectgroep terug, op één na. Vervanging was toen niet mogelijk;
- de afdeling verkeer kampte met capaciteitsproblemen, zodat de full-time medewerking aan de projectgroep medio 1975 werd gestaakt. (Eind 1975 werd de draad weer opgepakt);
- het beoogde onderzoek onder bewoners werd uitgesteld vanwege problemen van inhoudelijke en financiële aard;
- een vrij tijdrovende discussie over de aanpak van de in de buurt gesignaleerde problemen.

1976

In dit jaar vindt het grootste deel van de planvorming plaats. De uitgangspunten worden nader uitgewerkt, gebruikmakend van de gegevens die verzameld zijn door onderzoek en door inbreng van de bewoners.

In mei van dit jaar is er een ronde blokvergaderingen gehouden waarin de uitgangspunten met behulp van een aantal tekeningen aan de orde werden gesteld. Getracht is de wensen van de bewoners te "vertalen" in een aantal oplossingen, waarbij de samenhang en consequenties van die oplossingen werden aangegeven.

De aanpak is uitvoerig met de plangroep besproken, alvorens het fiat werd verkregen. Op de blokvergaderingen zijn de meningen van de aanwezigen met betrekking tot de door de projectgroep voorgestelde oplossingen met behulp van een vragenformulier gepeild.

Ten tijde van de blokvergaderingen (mei - juni) is tevens het uitgestelde onderzoek onder de bewoners gehouden, middels een schriftelijke enquête. Het doel was na te gaan, of de mensen die op de blokvergaderingen kwamen een andere mening hadden met betrekking tot de voorgestelde oplossingen dan de bewoners die er niet kwamen en of de door bewoners eerder gesignaleerde problemen nog steeds dezelfde problemen waren. Over het wensenpakket dat hieruit naar voren kwam, leest U in hoofdstuk 3.

Eind november zijn in een drietal blokvergaderingen een aantal varianten van

het ontwikkelde wijk-verkeerscirculatieplan (w-v.c.p.) aan de bewoners gepresenteerd. Elementen in die varianten waren een lussensysteem, parkeren op straat, éénrichtingsverkeer.

Na deze blokvergaderingen is een voorlopig w-v.c.p. ontwikkeld.

1977

In mei van dit jaar werden de voorstellen voor bestemmingswijzigingen en het voorlopig w-v.c.p. aan de bewoners gepresenteerd. Op deze blokvergaderingen is de mening van de aanwezigen gepeild via een vragenformulier.

Aan afrondende werkzaamheden werden verricht:

- de afstemming van het bestemmingsplan w-v.c.p. op elkaar
- het maken van de voorschriften en toelichting behorende bij het bestemmingsplan
- het aangeven van de te nemen maatregelen en het maken van een voorstel voor een volgorde van uitvoering.

Dit alles resulteerde uiteindelijk in het verbeteringsplan voor de Transvaalbuurt dat aan het einde van het jaar bij het college van burgemeester en wethouders werd ingediend. Het verbeteringsplan omvat de ontwerpen voor: bestemmingsplan, wijk-verkeerscirculatieplan, groenplan en uitvoeringsplan.

1978, 1979, 1980, 1981

Bestuurlijke behandeling, wettelijk vooroverleg, verwerking resultaten wettelijk vooroverleg, ter visielegging, bezwarenbehandeling en behandeling bestemmingsplan door de gemeenteraad.

Problemen in/tijdens de voorbereiding van het plan

Met opzet wordt aan deze probleempunten geen oordeel verbonden, het is louter het constateren ervan. In een willekeurige volgorde komen naar voren:

- moeilijk functioneren van de wijkraad;
- onduidelijke functie van de projectgroep in het geheel van de gemeentelijk (project)organisatie;
- terugkoppelingsproblemen van de projectgroep naar de verschillende "achterbannen";
- problemen met uitvoeringszaken zoals herprofileringen, drempels in verband met de toestand van de riolering;
- aankoop van panden c.q. terreinen vooruitlopend op het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 3 Onderzoek

In het voorgaande hoofdstuk zijn de voornaamste onderzoeken die ten behoeve van het verbeteringsplan zijn verricht reeds genoemd.

In dit hoofdstuk worden inhoud en conclusie van die onderzoeken in hoofdlijnen aangegeven.

Beschrijving van de bevolking

In begin 1974 zijn enkele bevolkingscijfers verzameld. In 1975 is een uitgebreider beschrijving opgesteld door de afdeling planologisch onderzoek van de dienst economische zaken.

Elementen in die beschrijving zijn:

- aantal bewoners
- leeftijds opbouw
- beroepsgroep
- alleenstaand / gezinnen
- woonduur

Voornaamste conclusie uit de beschrijving is dat de cijfers een ontwikkeling te zien geven in de richting van een verjonging van de bewoners.

Kwaliteit van de bebouwing

De dienst bouw- en woningtoezicht heeft de in de Transvaalbuurt aanwezige panden bouwkundig en woontechnisch onderzocht. Aan het eindrapport dat in augustus 1974 werd gepubliceerd ontleen wij het volgende.

De conclusies m.b.t. het bouwkundig onderzoek zijn:

"Van de 2076 panden in de Transvaalbuurt zijn er 220 (11%) bouwkundig slecht of zeer slecht. Deze komen in hoofdzaak voor in de omgeving van de Colensostraat alsmede op het in pandige terrein aan de Johan de Breukstraat."

M.b.t. het woontechnisch onderzoek luiden de conclusies:

"De woontechnische kwaliteit van de woningen in de Transvaalbuurt is vrij goed. Van de woningen zijn er slechts 84 van een slechte of zeer slechte kwaliteit, terwijl 924 woningen in de huidige staat als goed zijn aan te merken".

De dienst B.W.T. heeft het begrip verbeterbaarheid ingevoerd. Een woning wordt verbeterbaar genoemd als het aantal toegekende (straf-)punten na het treffen van voorzieningen zodanig afneemt, dat de woning in een betere kwaliteitsklasse komt.

Bedoeld worden voorzieningen als: het verrichten van achterstallig onderhoud, het vergroten van een raam of het plaatsen van een dakkapel, verbeteren van de sanitaire inrichting.

Het blijkt dan "dat het aantal slechte en zeer slechte woningen (84) door

middel van een eenvoudige woningverbetering tot ongeveer de helft (43) kan worden teruggebracht. Tevens blijkt dat 94% kan worden verbeterd tot de kwaliteit redelijk of goed. "

Het gebruik van particuliere gronden en opstallen

De afdeling stadsontwikkeling van openbare werken heeft het zgn. bouwblok-onderzoek verricht. Hierin wordt per pand het gebruik per laag onderzocht en in kaart gebracht. Ook zijn per pand goothoogte en kapvorm vastgelegd. Tevens is onderzocht in hoeverre eigenaars per blok meer dan één pand in bezit hebben.

M.b.t. dit laatste bleek in het onderzoek dat er geen gemeentelijk eigendom was in de Transvaalbuurt en dat omvangrijk woningbezit bij één persoon bijna niet voorkomt.

In het bouwblokonderzoek wordt ook de eventuele bebouwing van de achtererven vastgelegd.

Door de afdeling planologisch onderzoek van de dienst voor economische zaken is een inventarisatie gemaakt van de bedrijven en voorzieningen en arbeidsplaatsen en in kaart gebracht.

Conclusies uit die inventarisatie waren:

- er is sprake van 2 "bedrijven-stroken": de Gen. Cronjéstraat en omgeving in het westen van het plangebied en de omgeving van de Spaarndamseweg in het oosten.

Het middengebied van de Transvaalbuurt is bijna geheel woongebied

- de Gen. Cronjéstraat is een winkelstraat die naast een buurtfunctie, een bovenwijkse functie heeft
- de bedrijven langs de Spaarndamseweg zijn vooral industriële en ambachtelijke bedrijven, die geen specifieke buurt-functie hebben
- het aantal arbeidsplaatsen (cijfers 1969, voor zover bekend) bedroeg ca. 1030
- aan voorzieningen waren buiten de winkels aanwezig: 2 kleuterscholen, 2 lagere scholen, 2 scholen voor buitengewoon onderwijs, 2 speeltuinen met overdekte ruimte, 1 club- en buurthuis, 2 kerken.

Behalve de 2 scholen voor buitengewoon onderwijs en de 2 kerken zijn alle genoemde voorzieningen buurtvoorzieningen.

Groenbestand

Door de dienst Hout en plantsoenen is een inventarisatie gemaakt van het groenbestand en daarnaast is een beeld geschetst van een toekomstig groenbestand.

Belangrijkste conclusies m.b.t. het bestaande groenbestand zijn:

- 58% van het bomenbestand blijkt in 4 straten geconcentreerd te zijn

- 60% van de in totaal 155 bomen zijn bomen met een geringe toekomstwaarde (gezien het soort bomen).

De conclusies m.b.t. het toekomstig groenbestand zijn:

- het handhaven, versterken en zo mogelijk vergroten van het huidige natuurlijke milieu
- een forse uitbreiding van het bomenbestand, waarbij de nadruk op een sortimentskeuze met een hoge toekomstwaarde gelegd moet worden
- het bevorderen van de groenaanleg op particulier initiatief
- het bestuderen van de mogelijkheden tot versterking van de relatie met de gebieden ten westen / zuiden en oosten van de Transvaalbuurt
- het bestuderen van de mogelijkheid van een alternatieve "groene" route naar het centrum en/of de Bolwerken.

Verkeersonderzoek

Het onderzoek van de afdeling verkeer van openbare werken bestond uit drie delen:

- hoeveel verkeer en welk soort verkeer komt er in de Transvaalbuurt ; is er sprake van doorgaand verkeer
- parkeertellingen
- enquête naar de herkomst van aankomende automobilisten in de Gen. Cronjéstraat en omliggende straten.

Conclusies van het onderzoek verricht onder a luiden:

- De Gen. Cronjéstraat blijkt de belangrijkste doorgaande route in het onderzoek te zijn. De intensiteit op de Gen. Cronjéstraat bedraagt op een werkdag max. ca. 260 - 270 pers. + vrachtauto's (17 - 18 uur) en op een zaterdag ca. 360 - 400 pers. + vrachtauto's (16 - 17 uur). Te zelfder tijd bedroeg het percentage doorgaand verkeer in de Gen. Cronjéstraat ca. 20% op een werkdag en ca. 26% op een zaterdag. De routes welke nog eventuele betekenis hebben voor het doorgaande verkeer zijn: Paul Krugerkade - Kloosterstraat

Gen. Cronjéstraat - Paul Krugerkade

Paul Krugerstraat - Paul Krugerkade

De percentages doorgaand verkeer op deze routes schommelen echter rond de 10% en liggen qua aantal tussen de 10 - 20 auto's / uur.

- De geparkeerde personen- en vrachtauto's zijn op verschillende tijden gedurende een werkdag geteld (van 5.00 tot 18.00 uur). Conclusies:
 - Van de 1069 auto's die 's morgens om 5.00 uur werden geteld zijn er 217 gedurende de gehele dag blijven staan. Er zijn dus 852 auto's vertrokken.
 - In de telperiode zijn er in totaal 689 aangekomen en blijven staan zodat er 's avonds om 18.00 uur 906 auto's stonden.

- In de telperiode zijn er in totaal 438 auto's aangekomen en weer vertrokken.

In het parkeeronderzoek zijn als aparte gebieden nog de Gen. Gronjéstraat en omliggende straten en de omgeving van de Vomar bekeken.

ad c. De enquête onder aankomende automobilisten is wegens capaciteitsproblemen op de afdeling verkeer niet verwerkt.

Meningen van buurtbewoners

Naast de onderzoeken die min of meer "buiten de bewoners om" in de Transvaalbuurt werden gehouden, is er in 1974 een aantal blokvergaderingen gehouden, gewijd aan een inventarisatie van problemen die bewoners van de Transvaalbuurt ondervonden. Deze vergaderingen werden gehouden in samenwerking met de werkgroep Beter Wonen.

Als problemen kwamen naar voren:

- het parkeren in de straten rond de Gen.Cronjéstraat
- de snelheid van het verkeer, doorgaand verkeer
- het tekort aan speelgelegenheid
- de hinder van bedrijven: Van de Pol, Van de Vooren, Emmer, n.v. Nederland en n.v. Nolet
- te weinig groen
- de toestand van stoep en straat.

Als wensen werden ingebracht:

- straten als woonerf in te delen, en
- (waar nieuwbouw mogelijk is) bouw van bejaardenwoningen.

In 1975 werd een aantal blokvergaderingen gewijd aan de keuze voor een verkeerssysteem. Er werd een vijftal systemen gepresenteerd waaruit er twee als sterk favoriet naar voren kwamen; de kenmerken daarvan zijn:

- aantal toevoerwegen zonder doorgaande functie, bajonetaansluitingen; en
- lussensysteem, snelle aan- en afvoer, doorgaand verkeer taboe.

In 1976 werd in een serie blokvergaderingen de keuze voorgelegd tussen verschillende manieren waarop een verbeteringsplan zou kunnen worden ingericht.

Ten tijde van deze blokvergaderingen is een onderzoek onder bewoners gehouden middels een enquête. Het doel was na te gaan, of de mensen die op de blokvergaderingen kwamen een andere mening hadden m.b.t. de voorgestelde oplossingen dan de mensen die er niet kwamen, en of de door bewoners eerder gesignaleerde problemen nog steeds dezelfde problemen waren. Elementen in het onderzoek waren:

- de buurt, voor- en nadelen, voorzieningen, autobezit, parkeren, oordeel
- uitspraken over verandering of handhaven van de bestaande toestand
- de woning, voor- en nadelen, oordeel, eigendomsverhoudingen, verbeterin-

gen

- verhuisbereidheid
- de wijkraad.

Als "wensenpakket" komt naar voren:

- parkeerruimte
- fietsenstalling
- speelruimte, trapveld
- groen
- verplaatsen van bedrijven
- verminderen van de snelheid van het verkeer
- éénrichtingsverkeer
- beperken van de hoeveelheid verkeer.

Aan voorzieningen werden genoemd:

busverbinding Spaarne, huisarts, dienstencentrum, bibliotheekfiliaal.

Het "wensenpakket" wijkt niet af van hetgeen in eerdere inventarisaties is gebleken.

De uitspraken m.b.t. verandering in of handhaven van de bestaande toestand luiden:

- de ondervraagden staan over het algemeen negatief tegenover het afbreken van huizen ten behoeve van parkeren, groen en spelen
- de ondervraagden spreken de voorkeur uit voor parkeren voor de deur
- er bestaat bereidheid tot het lopen naar de auto; deze bereidheid zal waarschijnlijk afnemen naarmate de auto verder weg staat.

Distributie-planologisch onderzoek

Een distributie-planologisch onderzoek heeft geen deel uitgemaakt van het basisonderzoek zoals dat in de eerste fase van de planontwikkeling plaatsvond. Na wijziging van het besluit op de ruimtelijke ordening in 1976 is bezien of een distributie-planologisch onderzoek alsnog zou moeten plaatsvinden. Beoordeling leidde tot de conclusie dat daartoe geen aanleiding was: het merendeel van de winkels behoort tot het stadsdeelcentrum Cronjéstraat e.o. en wordt als zodanig gehandhaafd.

Hoofdstuk 4 Visies / uitgangspunten

In de totstandkoming van het verbeteringsplan voor de Transvaalbuurt hebben een aantal zaken - zowel ten aanzien van vorm als inhoud - een belangrijke rol gespeeld; wij noemen:

- I. de gedachten van de projectgroep over de manier waarop stadsvernieuwing in een plan moet worden vastgelegd;
- II. visies van de projectgroep inzake stedelijke ontwikkeling in het algemeen;

- III. de in de projectgroep ontwikkelde gedachten over de wenselijke ontwikkeling van de buurt in zijn omgeving en
- IV. de door de projectgroep geformuleerde uitgangspunten.

ad I

Zoals al eerder is aangegeven, was een van de eerste werkzaamheden van de projectgroep het formuleren van haar eigen taakstelling. Hierin werd vastgelegd dat een "verbeteringsplan" gemaakt zou worden; de projectgroep ziet het verbeteringsplan als een pakket plannen, waarin de gewenste verbeteringen op elkaar afgestemd worden vastgelegd. Het pakket zou tenminste moeten bestaan uit een bestemmingsplan, een verkeers- en parkeerplan, een groen-structuurplan en een uitvoeringsplan. Enige overwegingen van de projectgroep die tot deze aanpak leidden willen we hierbij nader toelichten.

Men spreekt overeen "gezond" stuk stad wanneer het woon- en leefklimaat daar op peil blijft door een voortdurend en vrij "autonoom" optredend proces van vernieuwing. De bemoeienis van de overheid beperkt zich hier tot de normaal aan haar toevallende taken in het kader van het beheer. Op basis van een groot aantal initiatieven tot verbetering - van doorgaans geringe omvang - "verbetert de stad zichzelf". Een stedenbouwkundig plan heeft in deze situatie uitsluitend een beheersfunctie.

Op andere plaatsen echter zal de stad zichzelf niet of althans onvoldoende vernieuwen. Beoordeling van een dergelijke situatie zal vaak tot de conclusie leiden dat er sprake is van structurele problemen en achterstandsituaties. In dit geval wordt van de overheid méér dan de gebruikelijke aandacht gevraagd: onder het motto van "stadsvernieuwing" zal hier een verdergaand ingrijpen noodzakelijk zijn dat leidt tot een situatie waarin weer gesproken kan worden van een gezond stuk stad.

Afhankelijk van de aard van de problemen die zich in een buurt manifesteren, zal een stadsvernieuwingsplan zich richten op rehabilitatie danwel rekonstruktie. Ernstige structurele problemen zullen moeten leiden tot een rekonstruktieplan terwijl in achterstandsituaties een rehabilitatieplan meestal voldoende mogelijkheden biedt om tot verbetering te komen.

Maar wat het karakter van een stadsvernieuwingsplan ook is, het is wenselijk en nuttig zoveel mogelijk aan te sluiten bij- en te steunen op de in een buurt aanwezig opbouwende krachten die vaak een belangrijk deel van het verbeteringsproces kunnen opvangen. De projectgroep verbindt hieraan de conclusie dat het onvoldoende is als een stadsvernieuwingsplan door alle betrokkenen in zijn bedoelingen gedragen wordt. Ook zal aan iedereen duidelijk moeten zijn op welke manier het door het plan versnelde verbeteringsproces zal gaan plaatsvinden: op die manier heeft men de beste kans dat de in het plan voorgestelde maatregelen en de particuliere initiatieven op elkaar aansluiten en elkaar

versterken. Het inzichtelijk zijn van het hele verbeteringsproces verlangt dat een en ander zich zal afspelen in een overzienbare periode.

Met het voorgaande op de achtergrond willen we over de vorm waarin het verbeteringsplan wordt aangeboden nog het volgende zeggen.

Het ontwikkelen van een bestemmingsplan in samenhang met een verkeers-circulatieplan ligt voor de hand en is ook niet ongebruikelijk. Het parallel daarmee maken van een groenstructuur plan komt misschien minder voor, maar is op zich heel logisch. Alleen met betrekking tot de uitvoering liggen de zaken heel anders. Het is gewoonte de in een plan voorgestelde maatregelen financieel te verantwoorden. Bestuurlijk is dit zonder meer van belang, maar voor de betrokken burger is dit onvoldoende. Dit wordt geïllustreerd door de vele vragen die zich elders in bezwaarschriftenprocedures richten op het hoe en het wanneer van de uitvoering. Daarom hebben wij eerder in deze paragraaf getracht aan te tonen hoezeer het van belang is om uitvoerings-aspekten bij de planvoorbereiding mee te nemen.

ad II

De visie van de projectgroep is als volgt.

Stadsvernieuwing heeft in deze tijd zeer veel aandacht. Dit verschijnsel is echter ongeveer tien jaar oud. Het blijkt echter dat opvattingen over stadsvernieuwing in die korte tijd zeer sterk veranderen. Dit is niet alleen te verklaren uit het feit dat steeds meer ervaring wordt opgedaan; ook het denken over de ruimtelijke ordening in het algemeen werkt hierop in. Het lijkt ons niet van belang ontbloot om als achtergrond voor het verbeteringsplan hierover iets te zeggen.

Vanaf het begin van onze eeuw hebben de eisen die aan woningen en woon-omgeving worden gesteld een sterke ontwikkeling ondergaan. In de jaren tussen 1945 en 1965 worden oude buurten heel sterk vanuit dergelijke nieuwe normen beoordeeld. Die beoordeling is doorgaans een veroordeling.

Stadsvernieuwing in haar oude gedaante van "sanering" betekent dan in de meeste gevallen totale afbraak van de oude bebouwing, waar dan - meer of minder moeizaam - nieuwbouw op volgt. Waarschijnlijk worden vele buurten in stilte veroordeeld: op basis van een groot optimisme over de mogelijkheden van realisering gaan vele buurten de wachtkamer van de sanering in.

De onzekerheid die ontstaat veroorzaakt stagnatie in het onderhoud van straten en bebouwing; de huurpolitiek helpt daarbij nog een handje. Overigens komt de sanering slechts incidenteel op gang; de meeste aandacht is vooral gericht op het realiseren van nieuwe stadsuitbreidingen. Deze activiteit geeft een gemakkelijk antwoord op de voortdurend grote vraag naar woningen. Verzet dat in de jaren rond 1970 overal de kop opsteekt tegen al te rigoureuze saneringsmethoden geeft een duidelijke kentering aan in het denken

over de stedelijke ontwikkeling. Er komt meer aandacht voor de kwaliteiten van oudere buurten terwijl ook het besef doordringt dat nieuwe stadsuitbreidingen in bepaalde opzichten minder te bieden hebben dan de oudere stads gedeelten. Daarnaast zijn er echter nog een aantal andere ontwikkelingen aan de gang die tot wijziging van visies moeten leiden.

Zo blijkt het op een redelijke manier beheren van oude woningen steeds minder rendabel; vele huiseigenaren verkopen hun bezit aan mensen die op deze manier kans zien zich een eigen woning te verwerven. Dit is van niet te onderschatten betekenis voor de binding tussen bewoners en hun buurt.

Ook komt in deze jaren een lange periode van optimistische toekomstverwachtingen ten einde: steeds meer wordt duidelijk dat de groei op vele gebieden grenzen kent. Dit leidt ondermeer tot een relativering van de eisen en normen waarmee woningen en stedelijk milieu worden beoordeeld. Het vermoeden lijkt gewettigd dat de ontwikkeling van normen zich in de nabije toekomst vooral op kwalitatieve aspecten zal richten.

Met de grenzen van de groei krijgt de laatste tijd ook de ruimte als schaarste-artikel meer aandacht; steeds meer wordt er - zowel in de stadsvernieuwing als bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen - op aangedrongen zeer zorgvuldig met de beschikbare ruimte om te gaan. Zo wordt in de Verstedelijkingsnota - meer dan ooit het geval was - aandacht besteed aan intensief ruimtegebruik, in het bijzonder aan - hoge - woningdichtheden in verschillende types van verstedelijking. In Haarlem is menigeen met zorg vervuld over het inwonertal dat door de teruglopende woningbezetting snel daalt.

Wij concluderen dat het meer dan ooit noodzakelijk is om - binnen verantwoorde marges - te streven naar een intensief ruimte-gebruik. Het meest in het oog springende probleem dat hierbij opdoemt is de groei van het auto-bezit met het daaruit voortvloeiende beslag op - schaarse - ruimte.

Al met al kunnen we constateren dat bijna overal een herwaardering plaatsvindt van de oudere woongebieden. Afhankelijk van de mogelijkheid op de leefbaarheid - zowel wat betreft woning als woonomgeving - op een in deze tijd aanvaardbaar nivo te houden of te brengen, zullen deze gebieden nog geruime tijd een belangrijke rol kunnen spelen. Vooral wanneer verbetering plaatsvindt aansluitend bij de specifieke gegevens van elk gebied, wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan een grote variatie van woonmilieus binnen iedere stad.



ad III

De vraag is aan de orde wat een plan in het kader van de stadsvernieuwing voor de Transvaalbuurt zal moeten inhouden. Om te kunnen bepalen op

welk nivo de stadsvernieuwing zich zal afspelen, is een beoordeling van de problemen noodzakelijk waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen problemen die te maken hebben met achterstandsituaties en die welke een structurele achtergrond hebben.

De belangrijkste problemen zoals die in de Transvaalbuurt naar voren zijn gekomen betreffen:

- het parkeren in de straten rond de Cronjéstraat;
- de snelheid van het verkeer en de aanwezigheid van doorgaand verkeer;
- het tekort aan speelgelegenheid en groenvoorziening,
- de toestand van stoep en straat, en
- de hinder van diverse bedrijven.

In vier van de vijf gevallen gaat het om zaken die zich uitsluitend op straat of op een andersoortig openbaar gebied (zouden moeten) afspelen en ook het vijfde punt betreft in een aantal gevallen een bedrijf, waarvan de hinder zich (ook) op straat manifesteert. Deze vaststelling zal niemand verbazen die weet dat de Transvaalbuurt zeer vol bebouwd is; binnen het bebouwde deel van de buurt bestaat buiten het Pretoriaplein (ongeveer 60 x 70 m²) en een pleintje in het noorden (ongeveer 40 x 60 m²) het openbare gebied uitsluitend uit straten die soms 12 m maar meestal 10 m breed zijn. Juist waar zich een groot aantal soorten van gebruik gezamenlijk moeten afspelen op relatief weinig ruimte zullen de meest hinderlijke soorten van gebruik (wij denken dan vooral aan rijdend en stilstaand verkeer) extra aandacht krijgen, ook al zijn zij op die plaatsen heel gewoon c.q. onvermijdelijk.

Als meest wezenlijk probleem van de Transvaalbuurt moeten we dus vaststellen dat het gebruik van de nu aanwezige openbare ruimte - mede door indeling en onderhoud - onvoldoende aansluit bij de verlangens van de betrokken bewoners. De eerder genoemde deelproblemen beschouwen we als achterstandsituaties, d.w.z. dat zij oplosbaar lijken binnen het bestaande ruimtelijke kader. De totale problematiek heeft echter een heel duidelijk structurele kant, met name de beperkte aanwezigheid van openbare ruimte.

Bij haar beoordeling heeft de projectgroep vastgesteld dat ten aanzien van de geconstateerde problemen binnen de bestaande ruimte belangrijke verbeteringen mogelijk zijn; voorwaarde daarbij is een zeer zorgvuldige herindeling van de beschikbare ruimte. Wanneer echter het autobezit blijft toenemen (en dat mag worden verwacht) zal het binnen niet al te lange tijd in bepaalde delen van de buurt onmogelijk zijn de auto te parkeren in de nabijheid van de woning. Daarnaast kunnen ook anderssoortige voorzieningen meer ruimte vragen. De projectgroep acht het onvermijdelijk dat over een aantal jaren extra ruimte moet worden gevonden voor de betreffende voorzieningen.

Zo heeft de projectgroep aanvankelijk voorstellen gedaan om in bescheiden mate - maar ten koste van bestaande bebouwing - ruimte te maken voor

groen-, speel- en parkeervoorzieningen. Uit de resultaten van inspraak werd geconcludeerd dat voor een dergelijke aanpak wel enig begrip bestaat, maar dat het merendeel van de bewoners de noodzaak van zulke ingrijpende maatregelen vooralsnog niet aanwezig acht.

Concluderend kan worden gezegd dat de projectgroep met het nu voorliggende verbeteringsplan vaststelt, dat er nog tal van mogelijkheden zijn om binnen het ruimtelijk kader van de huidige situatie het leefklimaat in de Transvaalbuurt te verbeteren. De projectgroep achtte het verantwoord een voorstel met een beperkte reikwijdte te doen omdat het bovendien onzeker is op welk moment - nadat het verbeteringsplan is gerealiseerd - de schaarste aan ruimte tot ernstige problemen zal leiden en omdat voor die problemen zeer uiteenlopende oplossingen mogelijk zijn. Hierbij aansluitend stellen wij vast dat het verbeteringsplan dus niet (zoals bestemmingsplannen vaak suggereren) een soort ideaalbeeld geeft dat - eenmaal gerealiseerd - een voor lange jaren gezond funktionerende buurt garandeert. Het verbeteringsplan wil wél voor een overzienbare periode een realistisch voorstel doen waarin de wenselijkheden ten aanzien van zowel de uitvoering als beheer duidelijk en goed op elkaar afgestemd aan de orde komen.

De projectgroep realiseert zich ten volle dat het nu gepresenteerde verbeteringsplan onvoldoende antwoord geeft op het ruimteprobleem dat zich nu al aankondigt en dat in de loop van de komende tien jaar ongetwijfeld steeds duidelijker naar voren zal komen. Dit betekent dat wellicht reeds binnen de periode van 6 à 10 jaar die dit verbeteringsplan bestrijkt of anders kort daarna de noodzaak van een aanvullend plan zich zal aandienen.

Zoals eerder is gezegd kunnen de dan noodzakelijke maatregelen zeer verschillend van karakter zijn. Zo is het denkbaar dat voor een deel van de ruimtebehoefte oplossingen worden gevonden buiten het plangebied: de begraafplaats ten westen van de buurt kan op den duur wellicht als wijkpark gebruikt worden terwijl ook de toekomst van de Ripperdakazerne mogelijk ter discussie kan worden gesteld. Binnen het plangebied kan ruimte worden gemaakt door incidentele afbraak van daar aanwezige woon- en/of bedrijfsbebouwing, waarbij bezien wordt in hoeverre elders in het gebied nog vervangende nieuwbouw mogelijk is. Niet alleen de afbraak van nog goede bebouwing in de Transvaalbuurt maar ook de hiervoor genoemde suggesties zijn nogal verstrekkend.

De projectgroep is dan ook van mening dat een en ander eerst in een ruimer verband (b.v. een structuurplan) de aandacht krijgt voordat daarop lange termijn-plannen voor een buurt worden gebaseerd.

ad IV

Over dit punt kunnen we zeer kort zijn.

Uitwerking van het verbeteringsplan heeft plaatsgevonden met als leidraad

de uitgangspunten die de projectgroep - op basis van onderzoek en inspraak - heeft geformuleerd. De uitgangspunten vindt U met enige achtergronden daarvan in bijlage A. De uitwerking zelf wordt toegelicht in de hierna volgende hoofdstukken.

Hoofdstuk 5 Planontwikkeling / verbeteringsplan

Al in een vroeg stadium (voorjaar 1974) zijn een aantal uitgangspunten geformuleerd die bepalend moeten zijn voor het te maken verbeteringsplan. In 1976 worden de uitgangspunten (niet voor het eerst) aan de hand van inmiddels verschaft gegevens aangevuld en nader uitgewerkt. Hiermee begint de fase van de planontwikkeling.

In mei 1976 vindt een ronde blokvergaderingen plaats waarin de uitgangspunten met behulp van een aantal tekeningen aan de orde worden gesteld. Getracht is de wensen van de bewoners te "vertalen" in een aantal oplossingen, waarbij de samenhang en consequenties van die oplossingen werden aangegeven. De projectgroep had daartoe een aantal keuzen gedaan uit verschillende oplossingen met betrekking tot afbreken van bebouwing, parkeren, groen en spelen. Een eventuele ruimtebehoefte ten behoeve van voorzieningen zou in een later stadium aan de orde komen.

De projectgroep heeft in de blokvergaderingen een viertal manieren van aanpak, met de consequenties daarvan, aan de orde gesteld:

1. geen ingrijpen in de bestaande bebouwing:
consequenties:
 - (bijna) geen woonerven
 - alleen gevelbeplanting en bomen, afhankelijk van de verdere straatindeling
 - eventuele hinderlijke bedrijven blijven
2. alleen bouwkundig slechte woningen slopen:
consequenties:
 - de ruimtelijke structuur wordt slechts "gatenkaas"
 - iets meer woonerven
 - gevelbeplanting, bomen, groenplekken van 10 à 20 m²
 - eventuele hinderlijke bedrijven blijven
3. meer dan alleen bouwkundig slechte woningen slopen:
consequenties:
 - bijna overal woonerven
 - groenvoorziening van enig formaat naast gevelbeplanting en bomen
 - hinderlijke bedrijven worden verplaatst

4. zodanig slopen dat aan alle wensen voldaan kan worden:

- consequenties:
- overal woonerven
 - groenvoorziening van formaat naast gevelbeplanting en bomen
 - hinderlijke bedrijven worden verplaatst.

Met betrekking tot het parkeren waren de oplossingen:

- voornamelijk voor de deur
- voor de deur en op plaatsen die vrij komen door afbraak van slechte en ook betere woningen

- in parkeerconcentraties aan de rand van de buurt en ook in de straat: parkeerconcentraties op plaatsen waar nu woningen en/of bedrijven staan.

Zoals uit bovenstaande oplossingen blijkt, zijn de consequenties duidelijk afgezet tegen de wens van bewoners naar woonerven, zijn bij iedere ingreep (en wel naar de mate van ingrijpendheid) meer woonerven mogelijk, omdat vervangende parkeerruimte gevonden kan worden. Er kan pas sprake zijn van een woonerf als de inrichting van de straat voldoet aan wettelijke eisen die, op de Transvaalbuurt geprojecteerd, betekenen dat de helft van het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de straat verloren gaat en op een andere plaats gecreëerd zal moeten worden.

(Ter illustratie: de afdeling verkeer had aangegeven dat er gebaseerd op het verwachte aantal auto's in 1982 en de invoering van het w-v.c.p., zonder ingrijpen in de gebouwde omgeving, slechts 6 straten of gedeelten van straten voor een woonerf in aanmerking kwamen).

Met betrekking tot het groen waren de oplossingen:

- alleen gevelbeplanting en enkele bomen
- enkele groenplekken in de straat van 10 à 20 m²
- kleine pleintjes met kijkgroen
- groenvoorzieningen van enig formaat (ongeveer grootte Julianapark)
- groenvoorzieningen van formaat (grootte Fjord-park).

Hierbij speelde met name de omvang en de gebruiksvoorwaarde een rol. De omvang werd weer bepaald door de mate van ingrijpen in de bestaande bebouwing.

Op de blokvergaderingen is de mening van de aanwezigen gepeild. De uitspraken die de aanwezigen middels een teruggegeven formulier deden waren:

- voornamelijk parkeren voor de deur
- alleen gevelbeplanting en enkele bomen
- geen afbraak.

Zoals in het hoofdstuk betreffende het onderzoek te lezen is, wordt in dezelfde periode ook een enquête onder bewoners gehouden. Op basis van de uitkomsten van de enquête kunnen als uitspraken met betrekking tot het al dan niet handhaven van de bestaande toestand worden genoteerd:

- de ondervraagden staan over het algemeen negatief tegenover het afbreken van huizen ten behoeve van parkeren, groen en spelen
- de ondervraagden spreken de voorkeur uit voor parkeren voor de deur
- er bestaat bereidheid tot het lopen naar de auto; deze bereidheid zal waarschijnlijk afnemen naarmate de auto verder weg staat
- ten aanzien van het "groen" bestaan er tegenstrijdige meningen.

Er is over het algemeen geen verschil van opvatting tussen de mensen die wel en de mensen die niet op de blokvergaderingen zijn geweest.

Zoals ook al werd toegelicht in het voorgaande hoofdstuk heeft de projectgroep uiteindelijk gekozen voor de - minst vergaande - aanpak zoals die eerder in dit hoofdstuk is aangegeven onder 1, echter met dien verstande dat toch een aantal hinderlijke bedrijven wordt verplaatst. Het verbeteringsplan heeft overeenkomstig deze aanpak als essentie: het optimaliseren van de mogelijkheden in de bestaande situatie. Vergaande ingrepen in de ruimtelijke structuur blijven dus vooralsnog achterwege.

In het hele plangebied spelen de maatregelen ten behoeve van de woonfunctie een overheersende rol; voor het zgn. winkelgebied en het bedrijfengebied liggen de accenten iets anders, maar ook hier bepaalt de hoofdzakelijke woonbestemming van de Transvaalbuurt het karakter van de maatregelen.

Gezien de aard van het verbeteringsplan, heeft het bestemmingsplan in de eerste plaats een beheersfunctie; slechts op een beperkt aantal plekken maakt het bestemmingsplan duidelijk op welke manier bepaalde noodzakelijk geachte ingrepen moeten plaatsvinden.

De voornaamste maatregelen in de directe woonomgeving zijn gericht op beperking van de hoeveelheid rijdend verkeer en een duidelijker op zijn plaats zetten van de stilstaande auto. Een nieuwe ordening van rijdend - en stilstaand verkeer zal meer mogelijkheden geven voor het inbrengen van boom- en andere beplanting. Zo zit de kern van het verbeteringsplan niet in het bestemmingsplan, maar in de verschillende andere onderdelen van het verbeteringsplan, zoals het wijk-verkeerscirculatieplan en het groenstructuurplan. De suggesties die op dit vlak gedaan zijn, moeten leiden tot uitgebreide plannen voor herindeling van de openbare ruimte.

Hand in hand hiermee gaan de voorstellen om enkele hinderlijk geachte bedrijven te verplaatsen naar een andere plek in het plangebied, met name de Werfstraat. De daar geprojecteerde bedrijfsbebouwing is bedoeld voor bedrijven die in een woongebied vooral hinderlijk zijn ten aanzien van de verkeersaspecten (veel aan- en afvoer). De hier te vestigen bedrijven mogen in geen geval hinder veroorzaken voor de aangrenzende woonbebouwing van de Patrimoniumbuurt.

De plaats aan de Werfstraat moet vrijkomen door de daar aanwezige speeltuin naar het westen te verplaatsen. Deze verplaatsing is een belangrijk gegeven in de voorstellen voor de herindeling van het park bij de Paul Kruger-

kade. Beoordeling van dat park in zijn huidige situatie ten aanzien van de gebruiksmogelijkheden was op zich overigens al voldoende aanleiding om herindeling van het park voor te stellen.

Bedrijven

Zoals hierboven al is aangegeven, wordt in het plan voorgesteld om met betrekking tot een aantal bedrijfssituaties een actief beleid te voeren:

- bakkerij V.d. Vooren is gevestigd in de Kritzingerstraat nabij de Dr. Leydsstraat; door verschillende vormen van hinder is het bedrijf ter plaatse niet aanvaardbaar;
- de firma Emmer geeft op zijn oorspronkelijke plaats van vestiging (Paul Krugerstraat hoek Gen. Bothastraat) vooral veel hinder door het laden en lossen; gesprekken over concentratie van het bedrijf aan de Werfstraat zijn in een gevorderd stadium;
- de firma V.d. Pol geeft op zijn huidige vestigingsplaats rond de hoek van Colensostraat en Scheeperstraat problemen voor de omringende woonbebouwing;
- in het zuid-westen (tussen Regulierstraat en Johan de Breukstraat) moet bedrijfsterrein (n.v. Nederland) plaatsmaken voor woonbebouwing;
- waar zich in de Pieter Maritzstraat bij een overwegende woonfunctie een vrij sterke concentratie van kleine bedrijven bevindt, wordt voorgesteld deze bedrijfsfunctie enigszins terug te dringen. Dit betreft het voorstel om het bedrijfspannend van het Haarlems Dagblad en een tweede pand halverwege de straat een woonfunctie te geven. De vestiging van het Haarlems Dagblad wordt in de huidige situatie als zeer hinderlijk beschouwd. Bestemmingswijziging van het andere pand kan belangrijk zijn voor de (woon)milieuverbetering;
- nog op een ander punt is de mogelijkheid geopend in te grijpen in de situatie van een groter bedrijf; dit betreft boekbinderij De Vos aan de Paul Krugerkade; dit bedrijf is door de gemeente aangekocht terwijl de projectgroep inmiddels bezig is met plannen voor woningbouw.

Voor het overige kunnen alle kleine panden die binnen het woongebied in gebruik zijn voor bedrijf, opslag e.d., hun functie behouden. Wat betreft het soort van gebruik is - binnen bepaalde grenzen - een zekere flexibiliteit ingebouwd. Ten aanzien van de vestiging van bedrijven binnen het woongebied worden bepaalde bedrijfstypen uitgesloten, in verband met de hinder die van de betreffende bedrijven is te verwachten. Een nadere toelichting op dit punt is opgenomen in het hoofdstuk over het bestemmingsplan.

Aan de oostrand van de buurt ligt op een aantal plaatsen in het plan de nadruk op blijvende vestiging van enkele grote en middelgrote bedrijven.

Ook hier gelden - vanwege de nabijheid van woonbebouwing - beperkingen ten aanzien van het soort bedrijf dat hier gevestigd mag worden. Hoewel in deze situatie de hoofdbestemming gericht is op de vestiging van bedrijven, wordt in het plan de bouw van woningen boven deze bedrijfsruimten toegestaan na toestemming van burgemeester en wethouders.

Woonfunctie

De woonfunctie wordt overal waar deze nu aanwezig is gehandhaafd, en heeft afhankelijk van de situatie enige uitbreidingsmogelijkheden. Verbetering van woningen wordt van overheidszijde voorlopig niet actief ter hand genomen. Wel acht de projectgroep het wenselijk dat woningverbetering wordt gestimuleerd door goede informatie. In dit verband verdient vermelding dat in de Transvaalbuurt een verbouwleider werkzaam is.

Winkels

De winkelfunctie behoudt zijn dominerende plaats langs de Schoterweg en Generaal Cronjéstraat. Hier gevestigde winkels hebben - afhankelijk van de situatie - enige uitbreidingsmogelijkheden. Elders in de buurt blijft - ondanks terugloop van het aantal winkels in de laatste jaren - in panden die daarvoor geschikt zijn de mogelijkheid van winkelvestiging open.

Scholen e.d.

Ten aanzien van de bebouwing voor bijzondere doeleinden bestaat geen aanleiding om in de bestaande situatie in te grijpen. Wel wordt - met name in de noord-westhoek van het park aan de Paul Krugerkade - de mogelijkheid gegeven voor de vestiging van een gebouw in deze sfeer. In dit verband is gedacht aan een filiaal van de stadsbibliotheek en/of een voorziening in de sociaal-medische sector.

Verkeer

Het wijk-verkeerscirculatieplan heeft het weren van doorgaand gemotoriseerd verkeer als voornaamste doel. Hiertoe wordt ondermeer gebruik gemaakt van zgn. "stops". Het invoeren van eenrichtingsverkeer maakt het mogelijk de ruimte voor rijdend verkeer te beperken.

Het wijk-verkeerscirculatieplan heeft een afzonderlijke procedure gevolgd; het plan heeft vanaf 16 maart 1978 gedurende één maand ter visie gelegen. Er zijn daarop een aantal bezwaren ingediend. De appellanten zijn in de raadscommissies voor ruimtelijke ordening en voor openbare werken gehoord. Het college van burgemeester en wethouders heeft vervolgens op 22 mei 1979 besloten het wijk-verkeerscirculatieplan vast te stellen met uit-

zondering van de voorgestelde omgedraaide rijrichting in de Generaal Cronjéstraat. Naar aanleiding van de bezwaren met betrekking tot de omdraaiing zijn er alternatieven ontwikkeld. De projectgroep heeft nu opdracht gekregen de alternatieven in de vorm van een schetsplan met begroting aan het college voor te leggen. Tenslotte kan worden gezegd dat onderdelen van het verkeerscirculatie- (en parkeer-) plan in het ontwerp-bestemmingsplan zijn verwerkt voorzover dat noodzakelijk was. Voor het overige zal het w-v.c.p. zijn beslag krijgen door middel van verkeersmaatregelen en herprofileringen.

Parkeren

Ten aanzien van het parkeren blijkt het in het oostelijk deel van de buurt vrijwel overal mogelijk de auto's van bewoners een plaats in de straat te geven; in de westelijke helft ligt dit veel moeilijker door het aan de Generaal Cronjéstraat gelieerde beslag op de aanwezige parkeerruimte.

Over het geheel genomen is er in de buurt slechts een beperkte groei van het autobezit op te vangen; een verder doorgaande groei zal zeer grote problemen opleveren die in het voorliggende plan niet worden opgelost.

Dit werd al in het voorgaande hoofdstuk vastgesteld.

Werkers en bezoekers van het winkelgebied bezorgen het westelijk deel van de buurt al lang veel overlast. De enige manier om hieraan paal en perk te stellen, i.c. het invoeren van een parkeerregeling door middel van vignetten, wordt door bewoners (vooral om financiële redenen) afgewezen; de projectgroep wil deze mogelijkheid toch nog openhouden. Het enige (waarschijnlijk weinig doeltreffende) alternatief is het maken van nieuwe parkeervoorzieningen in de omgeving; een parkeerplaats langs de Schoterweg is inmiddels aangelegd. Voorts wordt ook de mogelijkheid van een parkeervoorziening in de omgeving van Julianapark/Soendaplein (juist buiten het plangebied) onderzocht.

Open ruimte

Bij de herindeling van de openbare ruimte moet grote aandacht worden gegeven aan de mogelijkheden van recreatief gebruik; het betreft hier behalve de straten ook - op korte termijn - het pleintje aan het oost-einde van de Dr. Leydsstraat. Het Pretoriaplein en de speeltuin aan de Lucas Meijerstraat behouden hun huidige gebruik en indeling.

De inrichting van het park rond het clubgebouw "de Fjord" biedt bepaald geen optimale gebruiksmogelijkheden. Het park kan een belangrijker functie voor de buurt krijgen door de in het verkeerscirculatieplan opgenomen afsluiting van de Paul Krugerkade, waardoor het park beter bereikbaar wordt. Het groenstructuurplan is inmiddels behandeld. Afgezien van de hiervoor genoemde zaken houdt dit plan vooral ook ten nauwste verband met het wijk-

verkeerscirculatieplan; het uitvoeren van het groenstructuurplan vindt hand in hand met het w-v.c.p. plaats door de realisering van herprofileringen. In het ontwerp-bestemmingsplan zijn - voorzover noodzakelijk - de mogelijkheden voor realisering van het groenstructuurplan opgenomen.

Uitvoering

Vooruitlopend op de vaststelling van het bestemmingsplan wordt reeds aan de uitvoering gewerkt. Zoals gesteld is boekbinderij De Vos door de gemeente aangekocht en worden plannen ontwikkeld.

Onderhandelingen over verwerving van een tweetal eigendommen aan de Johan de Breukstraat/Regulierstraat zijn aan de gang c.q. afgerond. Thans wordt gewerkt aan de verplaatsing van de firma Emmer van de Gen. Bothastraat naar de Werfstraat. Tevens zijn en worden een aantal voorzieningen tot stand gebracht om het woonmilieu kwalitatief te verbeteren, zoals herrioleren, herprofilen van straten en het daarbij maken van woonerven etc.

Hoofdstuk 6 Bestemmingsplan

Over de inhoud van het verbeteringsplan - en dus ook van het bestemmingsplan is in het voorgaande hoofdstuk al het een en ander gezegd. In dit hoofdstuk over het bestemmingsplan wordt voor enkele onderwerpen een andere toelichting gegeven aan de hand van de betreffende artikelen van de gebruiksvoorschriften.

Artikel 3 - Woondoeleinden

De woonfunctie wordt overal waar deze nu aanwezig is gehandhaafd. Uitbreidingsmogelijkheden worden - waar mogelijk - gegeven in de hoogte en (in mindere mate) ter plaatse van het bij de woning behorende erf; in dit laatste geval zijn de voorschriften in het algemeen gericht op het openhouden van tenminste 9 vierkante meter erf c.q. tuin.

Binnen de woonfunctie is door middel van tekens aangegeven op welke plaatsen winkels, opslagruimten, horeca - en andere bedrijven als niet strijdig met de woonfunctie gevestigd mogen worden. Waar bedrijven zijn toegestaan is ook de bedrijvenlijst van toepassing die aangeeft welke bedrijven niet binnen het woongebied mogen worden gevestigd. Wij verwijzen voor een nadere toelichting naar elders in dit hoofdstuk waar over bedrijven wordt gesproken.

Artikel 4 - Gemengde bebouwing

Deze bestemming wordt toegepast waar sprake is van een typische winkelstraat, d.w.z. langs Schoterweg en Generaal Cronjéstraat. Uitbreiding van de winkelfunctie kan - uitsluitend op de begane grond - plaatsvinden in de aan de winkels grenzende lage bebouwing en in de nabijgelegen zijstraten. Uitbreiding ten koste van woonruimte boven winkels en van woonbebouwing in de parallelstraten wordt niet toegestaan. Woonruimte boven winkels wordt zoveel mogelijk beschermd door ingebruikname ten behoeve van een winkel te binden aan een vrijstelling van burgemeester en wethouders.

Artikel 3 en 5 - Bedrijven

In de buurt zijn zowel tussen de woningen verspreid als aan de rand van het gebied geconcentreerd bedrijven gevestigd. Deze menging van wonen en werken is historisch gegroeid en wordt over het algemeen niet als negatief ervaren.

Deze menging wordt dan ook in het plan bevestigd. Vele soorten bedrijven kunnen echter op de een of andere manier het woonklimaat van een buurt aantasten. Dat blijkt nu reeds in het plangebied, waar de verplaatsing van een beperkt aantal bedrijven wenselijk wordt geacht. Voorts moet voorkomen worden dat andere hinderlijke bedrijven zich in de toekomst in de buurt gaan vestigen.

Het juridisch en praktisch beste systeem tot nu toe is het werken met een lijst waarin de hinderlijke bedrijfssoorten zijn opgenomen.

De lijst van hinderlijke bedrijven, die aan dit plan is toegevoegd, is een selectie uit een bedrijvenlijst van de inspectie voor de volksgezondheid in Noord-Holland. Dit is een lijst van alle bedrijven waarbij milieuhygiënische aspecten aan de orde zijn. De inspectie volksgezondheid wil haar lijst binnenkort bij de uitoefening van haar taken gaan hanteren (stand van zaken 1977). Uit ervaringen van diverse instanties blijkt, dat het niet noodzakelijk is om elk bedrijf in zijn unieke voorkomen apart te beoordelen. De uitkomst van de beoordeling van een groepering bedrijven - bedrijfssoort - geldt voor het grootste deel van de bedrijven van die soort.

Een bedrijf dat in een bepaalde bedrijfssoort een buitenbeentje is - die bv. een bijzondere milieuhygiënische productiewijze heeft - zal wel apart gewaardeerd moeten worden. Eveneens geldt dit voor een bedrijf, waar de in de lijst genoemde hinderlijke activiteit slechts een deelactiviteit is, die bij het functioneren van dat bepaalde bedrijf niet hinderlijk is.

Daarom is in de voorschriften een nadere waardering en vervolgens indien gewenst het toestaan van bijzondere bedrijven mogelijk gemaakt middels een vrijstellingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders.

Bij de beoordeling van de bedrijfssoorten zijn de volgende criteria gehanteerd:

luchtverontreiniging, geluidhinder, explosie- en/of brandgevaar, verkeersoverlast, visuele verontreiniging (uitstallingen op de openbare weg, uiterlijk van een bedrijfspand van de betreffende bedrijfssoort). Het stedenbouwkundig aspect met name de schaal van de bedrijven is voor wat betreft het woongebied apart geregeld.

Een bedrijf mag daar vrijwel nooit een grotere breedte hebben van 12m ofwel 2 panden van gebruikelijke breedte. Het waarden zelf heeft op 2 manieren plaatsgevonden. Een bedrijf werd ontoelaatbaar geacht als het ten aanzien van een van bovengenoemde aspecten afzonderlijk, of ten aanzien van alle aspecten tezamen als hinderlijk werd benoemd. De beoordeling is geschied door de milieu- en hinderwetdeskundigen van de gemeente. De lijst van hinderlijke bedrijven loopt in zekere zin parallel met die van de inspecteur volksgezondheid. Hun waardering loopt nl. van bedrijven, die nodig en/of toelaatbaar zijn tussen woningen (categorie 1) tot bedrijven, die door hun aard uitsluitend op grote afstand van woongebieden gesitueerd kunnen worden (categorie 6).

Het parallel lopen komt hierin tot uitdrukking, dat bedrijven die absoluut niet in een woonwijk thuishoren (categorie 5 en 6) allen in de lijst hinderlijke bedrijven zijn opgenomen, terwijl bedrijven die nooit problemen geven (categorie 1 en 2) er allen buiten zijn gelaten.

Artikel 5 en 6 - Bedrijven/bijzondere doeleinden

Zowel in artikel 5 betreffende de grote bedrijfscomplexen als in artikel 6 wordt onderscheid gemaakt tussen terrein dat wel - en terrein dat niet bebouwd mag worden. Op het wel bebouwbare gedeelte is echter niet overal volledige bebouwing toegestaan; dit wordt tot uiting gebracht door een ingeschreven percentage dat van toepassing is op het gehele terrein (dus ook het onbebouwde gedeelte).

Binnen de bedrijfsbestemming is op enkele plaatsen woningbouw toegestaan na toestemming van burgemeester en wethouders.

Artikel 7 - Verkeersdoeleinden

De principiële bestemming van de hier bedoelde plangedeelten spreekt voor zichzelf. In verband met de gewenste mogelijkheden bij herprofilering is ook mogelijk gemaakt dat een gedeelte van de straat groenvoorziening of voortuin wordt.

Artikel 14 - (nader uit te werken) plangedeelte A

Het betreft hier het terrein in het zuid-westen van de buurt waar n.v. Nederland was gevestigd. De projektgroep stelt voor om dit bedrijfsterrein een woonbestemming te geven. De vorm waarin hier woningbouw zou moeten verrijzen wordt niet exact bepaald. De uitwerkingsregels zijn zodanig opgesteld dat zowel een groter aantal woningen in één laag als een beperkt bouwvolume tot een hoogte van 3 à 4 bouwlagen mogelijk is.

Er bestaat bij bewoners van de Transvaalbuurt een - door de projektgroep ondersteund - verlangen om op deze plaats bejaardenwoningen te realiseren.

Artikel 14 - (nader uit te werken) plangedeelte B

Het plan geeft hier de mogelijkheid om - zoals eerder in de toelichting is vermeld - de boekbinderij De Vos aan de Paul Krugerkade geheel of gedeeltelijk te vervangen door woonbebouwing. Door te bouwen ter plaatse van de daar nu aanwezige Paul Krugerkade kan het parkgedeelte nabij het gebouw De Fjord een aantrekkelijker ruimtelijke vorm worden gegeven die de gewenste relatie tussen park en woongebied versterkt.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

De voor het plangebied gemaakte exploitatie-opzet geeft een nadelig saldo (exclusief gemeentelijk aandeel in de sociaal-culturele voorzieningen en woningverbetering) van f 19.056.000,—. Bij raadsbesluit van 23 augustus 1978, nr. 279/1978, is de Transvaalbuurt aangewezen als stadsvernieuwingsgebied krachtens de beschikking geldelijke steun stadsvernieuwing 1977. Die aanwijzing is door de minister van volkshuisvesting en ruimtelijke ordening goedgekeurd. In het kader van de indiening van uitvoeringsplannen zal uiteindelijk moeten blijken of het gehele nadelige saldo door het rijk zal worden vergoed.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan wordt 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.

Op de gebruikelijke wijze zal met de betrokken bedrijven worden overlegd over de verwerving en eventuele verplaatsing. Uitgangspunt is daarbij dat alles moet worden gedaan, om op minnelijke wijze tot overeenstemming te komen. Niettemin zal indien dit niet tot resultaat zal leiden het middel van onteigening moeten worden gehanteerd.

Voorts ligt een sterk accent op de herindeling van straten. Bij de voorbereiding van desbetreffende plannen worden bewoners steeds ingeschakeld.

Voor het overige is ook de verbetering van (uitsluitend particuliere) woningen van groot belang; ter stimulering daarvan is er een verbouwleider in de buurt werkzaam.

Hoofdstuk 9 Het gevoerde overleg ex artikel 8 van het 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 gebruiksvoorschriften toegezonden aan:

- a. de inspecteur van de ruimtelijke ordening in de provincies Noord-Holland en Utrecht;
- b. de directeur van de provinciaal planologische dienst;
- c. de hoofd-ingenieur-directeur van de volkshuisvesting en de bouwnijverheid;
- d. het hoogheemraadschap van Rijnland;
- e. de provinciale waterstaat ;

- f. de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Haarlem e.o.;
- g. het college van gedeputeerde staten van Noord-Holland;
- h. de rijksdienst voor de monumentenzorg;
- i. de rijksconsulent voor handel, ambachten en diensten;
- j. de inspecteur van de volksgezondheid.

Algemene beschouwingen

Verschillende van de reacties - met name die van P.P.D. en H.I.D. - raken in een aantal opmerkingen de essentie van het verbeteringsplan voor de Transvaalbuurt. Het is goed bij deze nog eens - beknopt - de visie op het plan te herhalen.

Het plan is opgesteld vanuit de overtuiging dat stadsvernieuwing een continu proces moet zijn waarin - al naar gelang de aan de orde zijnde problemen - met wisselende intensiteit maatregelen worden genomen die gericht zijn op de verbetering van een stuk stad. Met dit uitgangspunt wordt zeer bewust de mogelijkheid (?) verworpen een "ideaalplan" na te streven dat - eenmaal gerealiseerd - een voor tientallen jaren gezond funktionerende buurt moet waarborgen. De overwegingen die tot deze opvatting hebben geleid kunnen als volgt worden aangeduid: twijfel over de wenselijkheid (welk kwaliteitsniveau zou b.v. moeten worden nagestreefd?), twijfel over de uitvoerbaarheid binnen een redelijke termijn (mede gezien de ook elders in de stad noodzakelijke stadsvernieuwingsactiviteiten), onzekerheid over toekomstige ontwikkelingen en - last but not least - twijfel over de mogelijkheid om een zeer ingrijpende verbetering van de buurt te verantwoorden vanuit opvattingen over stadsvernieuwing als sociaal proces; alleen een betrekkelijk beperkte aanpak (men kan ook zeggen: stap-voor-stap-methode) blijkt steun te vinden bij de bewoners van de buurt, die immers het verbeteringsproces voor een belangrijk deel moeten dragen.

Het feit dat de plankaart van de Transvaalbuurt niet een "ideaal-plan" (zoals eerder aangeduid) weergeeft, betekent niet het ontbreken van een visie op lange termijn; veeleer is sprake van een andere (dan de traditionele) visie. Deze andere visie gaat ervan uit dat het verbeteringsproces zich zal uitstrekken over een veel langere periode dan 10 jaar.

Onzekerheid over toekomstige ontwikkelingen is aanleiding om slechts voor een redelijk overzienbare periode concreet te zijn over de uit te voeren verbeteringen. Zo moet het verbeteringsplan Transvaalbuurt (met het daarin opgenomen bestemmingsplan) worden gezien als een eerste stap in een veel langer durend verbeteringsproces; in concreto meent de projectgroep voor een

periode van circa acht jaar een weliswaar betrekkelijk beperkt maar toch realistisch - dat wil zeggen werkelijk uitvoerbaar - voorstel te doen voor een aantal op gesignaleerde problemen aansluitende- en naar urgentie gerangschikte maatregelen ter verbetering.

Dit voorstel betreft vooral het inlopen van gesignaleerde achterstandsituaties en het oplossen van een aantal concrete knelpunten. Al met al wordt het reëel geacht dat na (of mogelijk zelfs tijdens) de looptijd van het plan de noodzaak van een aansluitend plan kan blijken; in zo'n aansluitend plan zullen gesignaleerde meer structurele problemen waarschijnlijk de aandacht vragen. Voor het overige verwijzen we naar de beschouwingen zoals die terzake van de visie zijn opgenomen in hoofdstuk 4 van de toelichting.

Hierbij aansluitend enkele opmerkingen over de door P.P.D. en H.I.D. genoemde bezwaren inzake hoofdzaken van het plan:

- Beide instanties maken bezwaar tegen de mogelijke *vergroting van het aantal woningen*.

Ten eerste moet worden vastgesteld dat weliswaar de mogelijkheid wordt gegeven voor nieuwbouw van woningen, maar dat dit *a.* een zeer beperkt aantal (enkele tientallen) betreft, en *b.* aangegeven is voor plaatsen waar een behoorlijke parkeervoorziening kan worden gegarandeerd en bovendien mogelijkheden bestaan om ook voor de omringende bestaande woningen meer ruimte (bv. ten behoeve van parkeren en spelen) te verschaffen.

Ten tweede kan worden gesteld dat de ter plaatse van bestaande eengezinshuizen aangegeven bestemming gestapelde woningbouw niet uitsluit.

Wij zijn van mening dat *a.* zowel de eigendomssituatie als de (hoogte-)beperkingen dit tot een volstrekt theoretische mogelijkheid bestempelen en dat *b.* het ook geheel niet is bedoeld een dergelijke ontwikkeling te stimuleren. Op grond hiervan zijn o.i. geen ongewenste ontwikkelingen te verwachten; wij adviseren derhalve het betreffende artikel ongewijzigd te laten.

De discussie op dit punt heeft geleid tot wijziging van de gebruiksvoorschriften en wel zodanig dat meergezinshuizen nu niet meer in art. 3

"Woondoeleinden" (dit is in het algemeen de bestaande bebouwing) zijn opgenomen, doch wel mogelijk blijven in de woonbestemming zoals bedoeld in de nader uit te werken plandelen (artikel 14).

- Ook tegen de gekozen (resp. het ontbreken van een -) *parkeeroplossing* maken de beide instanties bezwaar.

Wij realiseren ons zeer goed dat ten aanzien van het gebruik van de (schaarse) ruimte het parkeren zeer bepalend is. Toch zijn projectgroep en bewoners het erover eens dat vooralsnog geen bebouwing mag sneuvelen ten behoeve van auto's; daarbij wordt in aanmerking genomen dat de meeste straten - ook na een herindeling - nog gedurende een

aantal jaren de verwachte parkeerbelasting kunnen opvangen, en dat bovendien voorspellingen over ontwikkeling van het autobezit moeilijk zijn te geven. In het plangebied zullen de volgende aantallen parkeerplaatsen beschikbaar zijn:

op straat	:	plm. 2200
Schoterweg	:	86
Paul Krugerkade	:	plm. 40

Dit betekent dat er totaal plm. 2300 parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn voor circa 2100 woningen en 435 bedrijven (waarvan 206 winkels) met totaal plm. 2000 arbeidsplaatsen. Tevens worden de mogelijkheden van parkeerconcentratie nèt buiten het plangebied (Julianapark/Soendaplein) onderzocht. De parkeerbehoefte van bewoners en werkers manifesteert zich in het algemeen niet op dezelfde tijden.

Naar aanleiding van de ingediende bezwaren is besloten de parkeervoorziening aan de Johan de Breukstraat te doen vervallen.

- De twee eerdergenoemde instanties oordelen verschillend over hetgeen in het plan wordt voorgesteld ten aanzien van *te verplaatsen bedrijven*; terwijl de P.P.D. met de voorstellen (verplaatsing van enige bedrijven naar de Werfstraat) lijkt te kunnen instemmen, meent de H.I.D. dat hiervoor ten onrechte open ruimte wordt opgeofferd.

De projectgroep heeft na zorgvuldig onderzoek gemeend verplaatsing te moeten voorstellen voor een beperkt aantal bedrijven die - om verschillende redenen - hinderlijk zijn. Daarbij is overwogen dat het zowel voor de bedrijven zelf als voor de stad in zijn geheel van belang kan zijn een nieuwe vestigingsplaats zoveel mogelijk in de directe omgeving te zoeken en daardoor niet bepaalde problemen op andere delen van de stad af te wentelen. Als alternatieve vestigingsplaats binnen het plangebied heeft de projectgroep de plek van de huidige speeltuin aan de Werfstraat aangewezen. Na afweging van voor- en nadelen meent de projectgroep hierin voor een aantal van de te verplaatsen bedrijven (e.e.a. afhankelijk van de aard van de hinder) een oplossing te hebben gevonden, die zeker niet ideaal, maar - binnen gestelde randvoorwaarden - toch de best denkbare is. Daarbij is tevens in aanmerking genomen dat in de Patrimoniumbuurt (zeker ten opzichte van de Transvaalbuurt) een redelijke hoeveelheid open ruimte aanwezig is.

Puntsgewijze behandeling

In de voorafgaande algemene beschouwing is reeds een aantal algemene zaken het ontwerp-bestemmingsplan betreffende aan de orde gekomen.

Onderwerpen van meer incidentele of detaillistische aard komen hierna puntsgewijze aan bod.

De reacties van de rijksdienst voor de monumentenzorg en de inspecteur van

de ruimtelijke ordening komen daarin verder niet aan de orde; de rijksdienst voor de monumentenzorg meldt dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen, terwijl de inspecteur van de ruimtelijke ordening verwijst naar de reactie zoals die gegeven werd naar aanleiding van de I.S.R.-aanvraag; uit die reactie blijkt dat met het plan wordt ingestemd.

Gegevens betreffende het onderzoek

- De H.I.D. meent dat onvoldoende onderzoekgegevens zijn overgelegd. Wij menen er goed aan te hebben gedaan het verrichte onderzoek samen te vatten (zie hoofdstuk 3) als verwijzing naar - uiteraard beschikbare - méér uitgebreid gepresenteerde resultaten van onderzoek.
Hierbij wordt aangetekend dat het niet gebruikelijk is om kaarten met bouwkundige- en woontechnische gegevens in het wettelijk vooroverleg mee te zenden (overigens waren in het kader van de I.S.R.-aanvraag reeds veel kaarten en gegevens toegestuurd).
- De H.I.D. vraagt naar informatie inzake de bereidheid van bewoners om woningverbetering ter hand te nemen.
De projectgroep heeft geconstateerd dat er bij vele bewoners niet slechts sprake is van bereidheid - maar dat de uitdrukkelijke wens leeft om de woning te verbeteren.
Overigens kan hierbij worden herhaald dat in de buurt een verbouwleider is aangesteld.

Uitbreidingsmogelijkheden van woningen

- Zowel H.I.D. als P.P.D. zien problemen in het zonder meer toestaan van erfbebouwing tot 50% van de beschikbare oppervlakte.
De voorschriften waarop deze kritiek zich richt, hebben herhaalde malen en uitgebreid de aandacht van de projectgroep gehad; bij de uiteindelijke keuze heeft zwaar gewogen dat het invoegen van een vrijstellingsbevoegdheid (wat door H.I.D. en P.P.D. wordt bepleit) gezien ook het aantal desbetreffende bouwaanvragen in de afgelopen jaren het praktische probleem van een groot aantal afzonderlijke procedures voor bijna identieke situaties met zich meebrengt. Ondanks het voorgaande hebben wij geen bezwaar tegen het honoreren van de suggestie van H.I.D. en P.P.D.
De voorschriften (artikel 12) zijn aangepast.

Woonschepen

- Het Hoogheemraadschap van Rijnland tekent bezwaar aan tegen het gebruik van de Spaarne-oever als ligplaats voor woonschepen. Het betreffende artikel 10 (water) was reeds aangepast in die zin dat ter plaatse geen woonschepen gelegen mogen zijn. De commissie van advies en bijstand voor de ruimtelijke ordening adviseerde immers op 2 maart 1978 in meerderheid af te wijken van het advies van de projectgroep dat het legaliseren van de Spaarne-oever als ligplaats inhield. Abusievelijk werd een nog niet aangepaste versie van de voorschriften ten behoeve van het wettelijk vooroverleg verzonden.

Verplaatsing van bedrijven

- In de reactie van zowel de rijksconsulent voor handel, ambachten en diensten als de Kamer van Koophandel wordt aangetekend, dat nog onduidelijk is in hoeverre met betrokken ondernemers overeenstemming kan worden verkregen over verplaatsing van bedrijven, terwijl bovendien de financiële dekking van de verplaatsing nog onzeker is. Beide instanties tekenen daarom bezwaar aan tegen wegbestemmen van bedrijven en suggereren ter plaatse van de betreffende bedrijven een gemengde bestemming in de plankaart op te nemen. Wij zien in de aangevoerde opmerkingen geen aanleiding om plan en voorschriften te wijzigen. Daarbij is in overweging genomen dat bij het wegbestemmen immers een zeer grote terughoudendheid is betracht: slechts voor de negen meest hinderlijk geachte bedrijven (er zijn in het plangebied plm. 435 bedrijven aanwezig) is verplaatsing voorgesteld. Daarbij kan worden aangetekend dat daarvan twee bedrijven (n.v. Nederland en De Vos) reeds zijn verhuisd en dat in een derde geval (Emmer) onderhandelingen in een gevorderd stadium verkeren. In de tweede plaats moet worden onderstreept dat alle voorgestelde bedrijfsverplaatsingen zijn opgevoerd in het kader van de I.S.R.-regeling. Tenslotte kan worden gesteld dat planologisch noodzakelijke aanpassingen niet kunnen worden verbonden aan het al dan niet krijgen van overeenstemming over verwerving.

Lijst van (hinderlijke) niet toegestane bedrijven

- De rijksconsulent voor handel, ambacht en diensten leest in de toelichting op het plan over de wenselijkheid flexibiliteit in te bouwen bij het hanteren van de lijst van hinderlijke, niet toegestane bedrijven: de rijksconsulent vindt deze flexibiliteit niet terug in de betreffende voorschriften. De Kamer van Koophandel maakt bezwaar tegen deze "zwarte lijst". Met deze opmerkin-

gen wordt een problematiek aan de orde gesteld die ook reeds in andere bestemmingsplangebieden speelt. Wij adviseren nu slechts op de opmerkingen van de rijksconsulent in te gaan door in de artikelen 4 en 5 de volgende vrijstelling op te nemen:

"Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde ten aanzien van de lijst van niet toegestane bedrijven, als toepassing zal leiden tot beperking van het meest doelmatige gebruik."

- De Kamer van Koophandel heeft bovendien bezwaar tegen opnemingslijst van: 1. "bakkerijen met een verwerkingscapaciteit van meer dan 1500 kg meel per week" en 2. "chocoladefabrieken"; door opnemingslijst van deze twee categorieën zouden twee in de buurt aanwezige bedrijven (resp. V.d. Vooren en Union) rechtstreeks worden getroffen.

Ten aanzien van de categorie "bakkerijen met ..." acht de projectgroep opnemingslijst juist; genoemde bakkerij V.d. Vooren illustreert dit door haar aanwezigheid in de buurt die om meer dan één reden hinderlijk is. Van de Union-fabriek zijn geen klachten over hinderlijkheid bekend.

De hinderlijkheid geldt vooral cacaobereiding. De firma Union is slechts een cacaoverwerkend bedrijf.

De lijst is aangepast.

Opmerkingen betreffende voorschriften en plankaart

- Ook naar aanleiding van de door de H.I.D. gemaakte opmerkingen inzake de "overgangsbepaling voor de bebouwing" (artikel 17) is het artikel aangepast.

- Voor de H.I.D. is niet duidelijk wat nu precies ten aanzien van de bouwhoogte in de artikelen 3 en 4 is bedoeld.

De verwarring is wellicht gelegen in het verschil tussen goothoogte en bouwhoogte (=nokhoogte) en de aanduiding van de maximale dakhelling. Het artikel is verduidelijkt.

- De H.I.D. is van mening dat in de plankaart op meer plaatsen de bouwdiepte moet worden aangegeven. Dat is gebeurd.

- De opmerkingen van H.I.D., P.P.D., provinciale waterstaat en Kamer van Koophandel inzake de letteraanduiding van de globale gebieden betreffen een verzuim dat inmiddels in de plankaart is aangevuld.

- De P.P.D. beoordeelt de op de plankaart aangegeven wegprofielen als onvoldoende duidelijk.

De (twee) aanvankelijk ingetekende profielen zijn inmiddels vervangen door drie representatieve straatprofielen die nu informatie geven over zowel de rijbaanbreedte als over de toegestane bebouwingshoogten.

- De P.P.D. constateert het ontbreken in artikel 14 van de uitwerkingsregels voor plangedeelte B.

Plangedeelte B betreft de situatie van het voormalige bedrijf De Vos.
De voorschriften zijn op dit punt aangevuld.

- De P.P.D. constateert in de plankaart het ontbreken van bebouwingsgrenzen in de plangedeelten A en B.

Wij achten het opnemen van bebouwingsgrenzen niet nodig aangezien de uitwerkingsplannen te zijner tijd ook als zodanig nog een inspraak- c.q. beroepsprocedure zullen ondergaan.

HOOFDUITGANGSPUNTEN

I. Werkwijze

- A. De projectgroep streeft naar een maximale invloed van bewoners bij de totstandkoming van het verbeteringsplan voor de buurt. De inspraak vindt vooral plaats via door de wijkraad georganiseerde blokvergaderingen.
- B. Bewoners moeten tijdig in kennis worden gesteld van het gemeentelijk beleid en van belangrijke gebeurtenissen voorzover het de buurt betreft: dit geschiedt via projectgroep en wijkraad en eventueel via de krant of een in de buurt te verspreiden bulletin.
- C. Plannen worden pas ingediend bij de gemeenteraad nadat bewoners van deze plannen kennis hebben kunnen nemen en zo de gelegenheid hebben gehad hun mening over de plannen te vormen en tot uiting te brengen.

II. Inhoud van het plan

- A. De woonfunctie zal ook bij toekomstige ontwikkelingen voorop worden gesteld.

De Transvaalbuurt is in de eerste plaats een woonbuurt.

Diverse omstandigheden hebben geleid tot de huidige situatie die ten aanzien van de leefbaarheid aanzienlijk minder biedt dan men in deze tijd mag verwachten.

Iedere buurt in Haarlem zal een zeker aandeel moeten leveren ten aanzien van bovenwijkse voorzieningen.

Om reden van ruimtegebrek waarvan in de randstad Holland sprake is, ten behoeve van het houdbaar zijn van een hoog voorzieningenpeil en -daarmee samenhangend - om de verplaatsingsbehoefte te verminderen zal in stedelijke gebieden in het algemeen uitgegaan moeten worden van een intensief gebruik van de ruimte.

Gedwongen verplaatsingen grijpen diep in, in het leven van mensen.

- B. De leefbaarheid van de Transvaalbuurt moet op een hoger peil worden gebracht.
- C. In principe zou een deel van de in de buurt aanwezige bovenwijkse voorzieningen kunnen verdwijnen.
- D. Ook bij een eventuele vermindering van de bebauwingsdichtheid zal het ruimtegebruik voldoende intensief blijven.
- E. Bestaande sociale verbanden moeten worden gerespecteerd.

Wat betreft bovenwijkse voorzieningen is in de Transvaalbuurt veel méér dan een "rechtvaardig aandeel" aanwezig.

De Transvaalbuurt is zodanig volgebouwd dat betwijfeld mag worden of het realiseren van een behoorlijk voorzieningennivo bij een dergelijke dichtheid mogelijk is.

De aanwezige hoge dichtheid wordt niet als een positief gegeven beschouwd.

Als er afbraak van woningen noodzakelijk is (bouwvalligheid) dan moeten de bewoners binnen de buurt kunnen verhuizen.

Gegevens / Constateringen

Beoordeling / Overwegingen

Uitgangspunten / Doelstellingen

UITWERKING

1. Wonen	
Het woningbestand wordt in woontechnische zin als matig tot goed beoordeeld. De negatieve beoordeling van de leefbaarheid is vooral gelegen in de woonomgeving.	Op de langere duur zal een aantal woningen ondanks aan te brengen verbeteringen niet te handhaven zijn.
	1.1 Verhogen van de leefbaarheid betekent wat betreft het wonen het op peil houden c.q. verbeteren van het aanwezige woningbestand. Verbetering van het woningbestand zal - afhankelijk van de kwaliteit van de aanwezige woningen - zowel renovatie of instandhouding als sloop en nieuwbouw kunnen inhouden. Dit betekent dat niet zal worden verbeterd tegen elke prijs.
	1.2 Onttrekking van woonruimte aan de bestemming ten behoeve van bedrijfsruimte moet met alle kracht worden tegengegaan.
	1.3 Vermindering van het aantal bovenwijkse- en wijkvreemde bestemmingen ten gunste van bestemmingen die een directe relatie met de buurt hebben, moet mogelijk zijn.
In de Transvaalbuurt wordt een groot deel van de huizen bewoond door de eigenaar. De in de buurt aanwezige huurwoningen maken slechts in enkele gevallen deel uit van een groot eigendom.	1.4 Woningverbetering zal in de meeste gevallen individueel moeten plaatsvinden. De gemeente moet hierbij een belangrijke stimulator zijn.
2. Tuinen	
Tuinen hebben als privé-buitenruimte hun eigen specifieke functie in een woonbuurt.	Beperkingen ten aanzien van het te bebouwen oppervlak (bv. 50% met maximum van 15 m ²) en de hoogte (bv. 2.30 m) moeten in het plan zijn opgenomen.
3. Speeltuinen	
In het plangebied zijn twee speeltuinen aanwezig.	De speeltuin aan de Werfstraat moet verplaatst kunnen worden.
4. Open ruimte in openbare sfeer	
In de huidige situatie is een groot deel van de aanwezige open ruimte uitsluitend in gebruik van het rijdend en stilstaand verkeer.	4.1 Ten aanzien van het gebruik van de aanwezige open ruimte zal een verschuiving moeten worden bewerkstelligd ten koste van verkeersruimte en ten gunste van de voetganger en spelende kinderen. Ook moet worden gedacht aan de mogelijkheid van meervoudig gebruik van bepaalde straatgedeelten.

De Transvaalbuurt is sterk onderbedeeld voor wat betreft het openbaar groen.

4.2 Bij herindeling van de openbare ruimte moet veel aandacht zijn voor het inbrengen van bomen en anderssoortige beplanting.

Claims vanuit bovenwijkse- en wijkvreemde bestemmingen op open ruimte zullen zoveel mogelijk worden afgewezen. De inrichting van de open ruimte moet vooral gericht zijn op het dagelijks gebruik door de bewoners.

4.3 Bovenwijkse- en wijkvreemde bestemmingen zullen zoveel mogelijk aan de rand van de buurt worden gestueerd. Mede wat betreft de verkeersruimte beperkt dit het ruimtebeslag door deze bestemmingen in het eigenlijke woongebied.

De Transvaalbuurt is een woonbuurt met een zeer geringe hoeveelheid openbare ruimte.

4.4 Als er ruimte vrijkomt door afbraak van bebouwing dan moet die ruimte in de eerste plaats ten goede komen aan leefbaarheidsvoorzieningen in de openbare sfeer (groen, parkeren, spelen).

5. Bedrijven in de secundaire sector

Binnen het plangebied onderscheiden we het "woongebied" (woningen met een enkel bedrijfje) en de "bedrijfszone" aan de oostkant van de buurt.

Een monofunctioneel gebied wordt afgewezen.

5.1 Bedrijfsbestemmingen in de secundaire sector die geen of slechts geringe hinder veroorzaken kunnen binnen het woongebied gehandhaafd blijven. Deze bedrijven zullen gebonden worden aan een maximaal bedrijfsvloeroppervlak van bijv. 150 m².

5.2 Bedrijven in de secundaire sector die geen binding hebben met de buurt moeten - zeker wanneer zij wat groter van omvang zijn - gestueerd zijn aan de - goed bereikbare - randen van de buurt. Ook voor sterker verkeersaantrekkende bedrijven verdient zo'n situering de voorkeur.

5.3 Bij verplaatsing van bedrijven terwille van het voor de buurt beschikbaar maken van ruimte, moet in de eerste plaats worden gekeken naar bedrijven die geen functionele relatie met de buurt hebben en die in hun omgeving als hinderlijk worden ervaren.

6. Bedrijven in de tertiaire sector		
Menging van het wonen met dit soort bedrijven wordt in het algemeen positief gewaardeerd.	Voorligezet bestaan van bedrijven in de woonbuurt kan in een plan wel worden mogelijk gemaakt, maar kan nooit worden gegarandeerd.	6.1 Bedrijven in deze categorie zijn in principe overal in de buurt toegestaan voorzover ze niet algemeen als hinderlijk worden ervaren.
Uitbreiding van dit soort bedrijven bedreigt zeer dikwijls de woonfunctie.	Uitbreiding van bedrijven moet aan strenge regels worden gebonden.	6.2 Uitbreiding van bedrijven mag niet ten koste gaan van goede woningen, gelegen boven het bedrijf of aan een aan het bedrijf grenzende woonstraat.
Uitbreiding van deze categorie bedrijven is in een aantal gevallen wenselijk. De Generaal Cronjéstraat wordt als winkelcentrum voor de buurt hoog gewaardeerd. Niettemin wordt de aanwezigheid van de in de buurt verspreid liggende winkels op prijs gesteld.	Te grote expansiemogelijkheden voor de bedrijven in de Generaal Cronjéstraat en omgeving vormen een extra bedreiging voor in de buurt verspreid liggende bedrijven.	6.3 Uitbreiding van bedrijven is toegestaan op een nog bij het bedrijfspand behorend open erf. Voorts zal uitbreiding alleen kunnen plaatsvinden ten koste van aangrenzende bedrijven.
7. Scholen		
In de buurt zijn een aantal - wat oudere - scholen voor kleuter- en basisonderwijs aanwezig.	Goed onderwijs kan zowel op korte als op een langere termijn een grote betekenis hebben voor het verbeteren van de leefomstandigheden. Moderniseren c.q. vervangen van de bestaande voorzieningen kan hierbij noodzakelijk blijken te zijn.	7.1 De mogelijkheid moet bestaan het scholenbestand op de huidige plaats ofwel op een gunstige nieuwe plaats te moderniseren. Consens-tratie van de in de buurt aanwezige scholen zou kunnen leiden tot een beter ruimtegebruik.
In de buurt zijn scholen van duidelijk boven-wijks karakter aanwezig.		7.2 Scholen van bovenwijks karakter zijn in de buurt aanvaardbaar.
8. Kerken		
In de Transvaalbuurt zijn twee kerken aanwezig.		8.1 Kerken zijn als bovenwijkse voorziening in hun huidige omvang aanvaardbaar.
9. Andere gebouwde buurtvoorzieningen		
De Transvaalbuurt beschikt wat dit soort voorzieningen betreft op dit moment over buurthuis De Fjord. Hierin functioneert ondermeer een crèche. Een bibliotheek is niet aanwezig in de omgeving van de Transvaalbuurt. In de Transvaalbuurt woont geen huisarts; wel wonen er een aantal in de nabije omgeving, Pijnboomstraat, Rijkstraatweg, Frans Halsplein, Scholieringel.	Het is niet te beoordelen welke voorzieningen op dit moment of in een verdere toekomst in de buurt nodig zijn. Gedacht kan worden aan een buurtcentrum, groepspraktijk, dienstencentrum voor bejaarden, bibliotheekfiliaal, sportzaal of -hal, zwembad, etc.	9.1 In een verbeteringsplan zal in elk geval ruimte gereserveerd moeten zijn voor een aantal van dit soort voorzieningen.

10. Verkeer

- De toch al beperkte hoeveelheid open ruimte wordt sterk in beslag genomen door rijwegen en parkeerplaatsen; het lijkt zeer wel mogelijk hier en daar de ruimte voor het rijdend verkeer te verminderen. Lange rechte straten geven gemakkelijk aanleiding tot (te) snel rijden.
- Een aantal straten wordt méér dan noodzakelijk is belast met verkeer dat daar geen bestemming heeft, bv. verkeer met bestemming Gen. Gronjistraat dat afkomstig is van de Spaarndamseweg.
- Een aantal straten wordt méér dan noodzakelijk is belast met verkeer dat daar geen bestemming heeft, bv. verkeer met bestemming Gen. Gronjistraat dat afkomstig is van de Spaarndamseweg.
- Hoewel het niet te vermijden is dat de verkeersbelasting per straat varieert, moet toch worden gestreefd naar een zoveel mogelijk spreiden van de noodzakelijke verkeersbewegingen.
- In een wijkverkeerscirculatieplan zullen deze zaken zeer bewust moeten worden afgewogen.
- Eenrichtingverkeer betekent in veel gevallen dat er extra veel (om)gereden wordt = hogere verkeersbelasting; verkeer in twee richtingen vereist een breder straatprofiel.
- 10.1 De ruimte die in de buurt ter beschikking komt voor het rijdend gemotoriseerd verkeer, moet zodanig worden bepaald dat veiligheid en woonbaarheid van de straten verbeterd worden: autostraat moet weer woonstraat worden.
- 10.2 De verkeersbelasting van de openbare ruimte moet tot het laagst mogelijke nivo worden teruggebracht. In de buurt gelegen sterk verkeersaantrekkende bestemmingen mogen geen verkeersbelasting oproepen voor de woonstraten.
- 10.3 Voor voetganger en fietser moet de buurt goed "doorkruisbaar" zijn (vooral verplaatsingen op buurnivo), terwijl voor het gemotoriseerd verkeer slechts een redelijke bereikbaarheid wordt gegarandeerd (verplaatsingen tussen de buurt en de rest van de stad en vice versa).
- 10.4 Het verkeerscirculatieplan moet zodanig zijn opgebouwd dat straten van gelijke breedte een zoveel mogelijk gelijke verkeersbelasting krijgen: in straten met een relatief breed profiel is een iets belangrijker verkeersfunctie aanvaardbaar.
- 10.5 In het verkeerscirculatieplan wordt éénrichtingverkeer alleen daar toegepast waar dit gezien vanuit andere aan het plan ten grondslag liggende bedoelingen wenselijk of noodzakelijk is.

11. Parkeren

- 11.1 Er zal geparkeerd moeten worden op straten en pleinen. Parkeer-ruimte kan gecreëerd worden op ruimte die vrijkomt door eventuele afbraak van bebouwing.

12. Openbaar vervoer

- 12.1 De bereikbaarheid van de buurt door het openbaar vervoer moet worden verbeterd.

Nu aanwezige bushaltes liggen voor een flink deel van de bewoners te ver weg.

Parkeren voor de deur is nu veelal wel mogelijk, maar in de toekomst is deze gedachte strijdig met de behoefte aan meer ruimte voor voetgangers en spelende kinderen.