

Bestemmingsplan	Aalmarkt
Onderdeel	Toelichting

Gemeenteraad	28 oktober 2003
Gedeputeerde Staten	25 mei 2004
Raad van State	8 juni 2005

Disclaimer

Onderhavig bestemmingsplan is analoog (op papier) vastgesteld.
Bij eventuele afwijkingen tussen het analoge en digitale bestemmingsplan, is de analoge versie leidend.

De bijlagen bij de toelichting zijn in te zien via het Servicepunt Bouwen en Wonen in het Stadsbouwhuis. Voor de contactgegevens, zie www.leiden.nl/contact .

Stadsvernieuwingsplan Aalmarkt e.o.

Vastgesteld door de raad op 28 oktober 2003



Inhoud Toelichting

Stadsvernieuwingsplan Aalmarkt e.o.

1.	Inleiding.....	1
1.1.	Aanleiding voor het stadsvernieuwingsplan.....	1
1.2.	Leeswijzer.....	1
1.3.	Begrenzing van het plangebied.....	2
1.4.	Geldende bestemmingsplannen.....	2
1.4.1.	Bestemmingsplan Pieterswijk.....	2
1.4.2.	Bestemmingsplan de Camp.....	4
1.5.	Voorgeschiedenis.....	4
2.	Beschrijving en analyse van de huidige situatie.....	7
2.1.	Bevolkingssamenstelling.....	7
2.2.	Woningbestand.....	7
2.3.	(Steden)bouwkundige kwaliteit van de bebouwing.....	8
2.4.	Historisch-ruimtelijke situatie en bebouwingskarakteristiek.....	10
2.5.	Openbare ruimte en infrastructuur.....	11
2.6.	Monumenten en archeologie.....	11
2.7.	Economische en toeristische aspecten.....	12
2.7.1.	Algemeen.....	12
2.7.2.	Betekenis van de winkelfunctie.....	12
2.7.3.	Economische knelpunten.....	13
2.7.4.	Toeristische aspecten.....	13
2.8.	Centrumvoorzieningen.....	14
2.9.	Overige voorzieningen.....	14
2.10.	Verkeersaspecten.....	15
2.10.1.	Verkeerssituatie.....	15
2.10.2.	Verkeersknelpunten en sterke kanten.....	16
2.11.	Milieuaspecten.....	16
2.11.1.	Milieuaspecten bedrijven.....	16
2.11.2.	Historisch onderzoek bodemverontreiniging.....	19
2.11.3.	Geluid en verkeer.....	20
2.11.4.	Duurzaamheid.....	23
2.11.5.	Wateraspecten.....	25
2.12.	Conclusies naar aanleiding van de analyse.....	26
3.	Het plan.....	29
3.1.	Geldend beleid.....	29
3.1.1.	Structuurplan van Leiden.....	29
3.1.2.	Meerjarenontwikkelingsprogramma 1999 – 2004.....	29
3.1.3.	Beleid voor autoluwe binnenstad.....	29
3.1.4.	Bereikbaarheidsbeleid.....	30
3.1.5.	Economisch en toeristisch beleid.....	32
3.1.6.	Woonbeleid.....	33
3.1.7.	Beleid studentenvoorzieningen.....	34
3.1.8.	Cultureel en welzijnsbeleid.....	34
3.1.9.	Monumenten- en archeologiebeleid.....	34

3.1.10.	Bomenbeleid.....	35
3.2.	Uitgangspunten en doelstellingen.....	36
3.3.	Maatschappelijke ontwikkelingen.....	38
3.4.	Onderzoeken.....	40
3.4.1.	Verkeersonderzoeken.....	40
3.4.2.	Ruimtelijk-functioneel onderzoek, KuiperCompagnons, oktober 2002.....	44
3.4.3.	Cultuurhistorisch onderzoek, Dröge, mei 2000.....	45
3.4.4.	Bomenonderzoek, september 1998 en september 2003.....	46
3.4.5.	Economische onderzoeken.....	46
3.5.	Cultuurhistorische aspecten van het plan.....	52
3.6.	Ruimtelijke en functionele aspecten van het plan.....	56
3.6.1.	Bouwmassa's.....	56
3.6.2.	Openbare ruimte.....	57
3.6.3.	Beschrijving van te ontwikkelen planonderdelen.....	61
3.7.	Bestemmingen en planvoorschriften.....	64
3.7.1.	Hoofdstuk I, Definities.....	65
3.7.2.	Hoofdstuk II, Bestemmingen.....	65
3.7.3.	Hoofdstuk III, Overige bepalingen.....	76
4.	Uitvoering.....	79
4.1.	Inleiding.....	79
4.2.	Doel Aalmarktproject.....	79
4.3.	Maatschappelijke betrokkenheid.....	79
4.4.	Samenwerkingsverband gemeente en MAB.....	80
4.5.	Programma en planning.....	81
4.6.	Grondexploitatie.....	82
4.7.	Wettelijk instrumentarium en procedures.....	85
4.8.	Wijziging exploitatie en uitvoeringsschema.....	86
5.	Inspraak en overleg.....	87
5.1.	Inspraakprocedures.....	87
5.2.	Overleg.....	97
5.3.	Inspraak.....	119
Bijlage 1	Overzichtskaarten met versneld uit te voeren locaties	
Bijlage 2	Lijst van functies en bedrijven	
Bijlage 3	Monumentenlijst	
Bijlage 4	Bodemgegevens	
Bijlage 5	Bestaande bouwhoogten en bouwhoogten volgens het stadsvernieuwingsplan	

Voorschriften stadsvernieuwingsplan Aalmarkt e.o. 2003

1. Inleiding

1.1. Aanleiding voor het stadsvernieuwingsplan

De verbetering van de Aalmarkt e.o., als onderdeel van het stadscentrum, vormt al lange tijd een speerpunt van het gemeentelijke ruimtelijke beleid.

Het stadsvernieuwingsplan voor de Aalmarkt e.o. vormt de planologische en juridische basis voor het Aalmarktproject. Dit project voor stedelijke vernieuwing van het Aalmarktgebied heeft tot doel een integrale verbetering van deze omgeving tot stand te brengen en hierdoor een impuls te geven aan het hart van de Leidse binnenstad. De toekomst van die binnenstad, het visitekaartje van Leiden, heeft baat bij nieuwe investeringen in economische en culturele functies, waarbij het rijke cultureel erfgoed als unieke basis dient voor de kwaliteitsverbeteringen.

De problematiek in relatie tot de centrale ligging van het gebied in de binnenstad maakt het noodzakelijk zo spoedig mogelijk tot een actieve aanpak over te gaan. Een stadsvernieuwingsplan is daarvoor het aangewezen instrument. Daarin kan worden vastgelegd, hoe op evenwichtige wijze de culturele en cultuurhistorische kwaliteiten van de bijzondere Leidse binnenstad kunnen worden uitgebuit voor de versterking van het gehele stadscentrum, als gebied om uit te gaan, te winkelen, te wonen en te werken.

Na een intensief proces van interactieve planvoorbereiding, waaraan talloze maatschappelijke organisaties in de stad, maar ook individuele belangstellenden enthousiast deelnamen, wil de gemeente Leiden in samenwerking met marktpartijen het Aalmarktgebied binnen een aantal jaren ontwikkelen om de binnenstad de gewenste stimulans te geven. Dit Aalmarktproject dient ondersteund te worden door een stadsvernieuwingsplan overeenkomstig artikel 31 van de Wet op de stads- en dorpsvernieuwing.

Aan de planfiguur van een stadsvernieuwingsplan is de voorkeur gegeven boven die van een bestemmingsplan, omdat het eerstgenoemde type plan het ook mogelijk maakt locaties mede met het instrument van het gemeentelijke voorkeursrecht aan te pakken, ook al zijn er geen functiewijzigingen voorzien, maar wel functionele en bouwkundige verbeteringen, bijvoorbeeld van bestaande winkels. Volgens artikel 31 van de Wet op de stads- en dorpsvernieuwing strekt het stadsvernieuwingsplan tot behoud, herstel, verbetering, herindeling of sanering van het begrepen gebied. Dit op uitvoering gerichte instrument is daarom beter toegesneden op een actieve stedelijke vernieuwing van het Aalmarktgebied dan een bestemmingsplan.

1.2. Leeswijzer

Het stadsvernieuwingsplan bestaat uit voorschriften, de toelichting en een plankaart met een weergave van de toekomstige stedenbouwkundige structuur en de toegedachte bestemmingen voor de gronden in het plangebied. De toelichting is als volgt opgebouwd.

Hoofdstuk 1 bestaat uit een aantal inleidende onderdelen, waarin naast de aanleiding voor het stadsvernieuwingsplan ingegaan wordt op de begrenzing van het plangebied en de geldende bestemmingsplannen. Voorts wordt in het kort de voorgeschiedenis van het stadsvernieuwingsplan besproken.

Hoofdstuk 2 omvat een beschrijving en analyse van de huidige situatie, waarin feitelijke gegevens over het plangebied zijn opgenomen, zoals gegevens over de bevolkingssamenstelling, het woningbestand en de kwaliteit van de bebouwing. Voorts wordt ingegaan op diverse deelaspecten, zoals de economische situatie en op verkeers- en milieuaspecten. Deze zijn relevant voor het ruimtelijke beleid en dus voor de aanpak van het plangebied. In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk is een aantal conclusies opgenomen naar aanleiding van deze beschouwing.

Hoofdstuk 3 heeft betrekking op de doeleinden, waarvoor het plan is opgesteld. Het geldende gemeentelijke beleid, de uitgangspunten voor het plan en de aanbevelingen uit de verrichte onderzoeken worden daarin toegelicht. Ook wordt ingegaan op de stedenbouwkundige planopzet. Daarnaast is er in dit hoofdstuk een planbeschrijving opgenomen over de toekomstige stedenbouwkundige invulling van het gebied met een beschrijving van de belangrijkste projectvoorstellen en een toelichting op de afzonderlijke bestemmingen en de planvoorschriften.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de uitvoering van het Aalmarktproject. De verschillende deelprojecten, de fasering en de financiering daarvan komen in dit hoofdstuk aan de orde.

In hoofdstuk 5 zijn paragrafen opgenomen, waarin de inspraakprocedure wordt toegelicht en de resultaten van de inspraak aan de orde komen. Voorts worden hierin de resultaten van het overleg met de instanties vermeld die in de gelegenheid zijn gesteld advies uit te brengen over het plan.

1.3. Begrenzing van het plangebied

Het plangebied heeft betrekking op een gedeelte van het stadshart ter weerszijden van de Rijn. Het gebied heeft een enigszins grillige vorm, met als grenzen het Kort Rapenburg, de Breestraat, de Diefsteeg, de Langebrug, de Pieterskerkchoorsteeg, de Breestraat, de Koornbrugsteeg, het water van de Nieuwe Rijn, de Stille Mare, de Haarlemmerstraat zuidzijde tot en met nummer 75, een lijn door het bouwblok naar de Apothekersdijk, uitkomend rechts van nummers 33, het Volkshuis, de Apothekersdijk (niet de overige bebouwing), en de Bostelbrug.

1.4. Geldende bestemmingsplannen

Een groot gedeelte van het plangebied valt binnen het bestemmingsplan Pieterswijk, een kleiner deel binnen het bestemmingsplan De Camp.

1.4.1. Bestemmingsplan Pieterswijk

Het bestemmingsplan Pieterswijk is op 23 februari 1981 vastgesteld door de gemeenteraad, vervolgens op 22 juni 1982 onder nr. B22526/1 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en onherroepelijk geworden bij Koninklijk Besluit van 18 mei 1987, nr. 72. Overigens is het plan op een aantal onderdelen niet goedgekeurd.

Hieronder volgt een beschrijving van het gedeelte van het bestemmingsplan Pieterswijk, voor zover zich dat uitstrekt binnen het onderhavige plangebied.

De zone Kort Rapenburg, Breestraat, Boommarkt tot aan het voormalige pand van het Hoogheemraadschap van Rijnland (Breestraat 46-48)

Het gedeelte van de Breestraat binnen deze zone en het Kort Rapenburg hebben op enkele panden na de bestemming 'aanlooproute' (AR) gekregen. Hiermee wordt de aanlooproute naar het kernwinkelgebied bedoeld. In deze panden zijn winkels, restaurants, cafetaria's, een beperkt aantal cafés, kantoren, praktijkruimten, gebouwen voor culturele en sociale doeleinden, dienstverlenende bedrijven en woningen toegestaan. Hierbij is bepaald, dat op de verdiepingen uitsluitend bovenwoningen zijn toegestaan; in beperkte mate kan hiervan vrijstelling worden verleend. De panden aan de Boommarkt zijn voor een belangrijk deel

bestemd voor bedrijfsdoeleinden gecombineerd met woondoeleinden. Een losstaand pand aan de waterkant van de Boommarkt is bestemd voor bijzondere doeleinden. Hierin is Webster University gevestigd. Het gebouwencomplex Boommarkt 5/6, dat doorloopt in Breestraat 20/22, is uitsluitend bestemd voor Telefooncentrale. Een destijds voor wooneenheden verbouwd bedrijfspand aan de Boommarkt 7 is bestemd voor deze huisvestingsvorm.

De zone van het voormalige Hoogheemraadschap van Rijnland tot aan de Stadsgehoorzaal

De voormalige gebouwen van het Hoogheemraadschap aan de Breestraat en een bijbehorend onbebouwd terrein aan de Boommarkt zijn bestemd voor bijzondere doeleinden. Het gebouwencomplex van de studentensociëteit Minerva en hotel Nieuw Minerva, respectievelijk gelegen aan de Breestraat en de Boommarkt, zijn bestemd voor horecadoeleinden. Aan de oostzijde worden beide gebouwen begrensd door de Vrouwensteeg. De panden aan de andere (even) zijde van de Vrouwensteeg vallen binnen de bestemming kernwinkelgebied. Binnen deze bestemming zijn winkels, restaurants, dienstverlenende bedrijven en bovenwoningen toegestaan.

De zone van de Stadsgehoorzaal tot aan de Mandenmakerssteeg

De Stadsgehoorzaal, waarvan de voorzijde grenst aan de Breestraat, valt met het naastgelegen gebouw van de Waalse Kerk binnen de bestemming bijzondere doeleinden. De bijbehorende open ruimten zijn bestemd voor 'tuin onbebouwd'. De overige panden in deze zone, die doorloopt tot en met de westkant van de Mandenmakerssteeg, vallen binnen de bestemming kernwinkelgebied. Dit geldt ook voor de twee gaten in de gevelwand van de Aalmarkt en de Mandenmakerssteeg. Binnen de bestemming kernwinkelgebied zijn in totaal maximaal drie gebouwen toegestaan voor sociaal-culturele doeleinden. Binnen deze zone bevinden zich een voormalig schoolgebouw aan de Aalmarkt en het gebouw van het LVC (poppodium) aan de Breestraat. De onbebouwde gronden achter een aantal hoofdgebouwen aan de Aalmarkt zijn bestemd voor 'tuin onbebouwd'.

De zone, die zich uitstrekt van de Mandenmakerssteeg tot aan de Maarsmansteeg

Deze zone wordt in beslag genomen door een vrij grootschalig gebouwencomplex, dat bestemd is voor kernwinkelgebied. Hierin bevindt zich o.a. het warenhuis van V&D. Alleen op het gebouw van de Waag met daarachter de Boterhal, dat zich bevindt op de hoek van de Aalmarkt en de oostzijde van de Mandenmakerssteeg, rust een bestemming voor bijzondere doeleinden.

De stadhuiszone wordt begrensd door de Maarsmansteeg en de Koornbrugsteeg

De individuele panden vallen binnen de bestemming kernwinkelgebied, terwijl het stadhuis is bestemd voor bijzondere doeleinden. De voormalige binnenplaats van het stadhuis en de open ruimte aan de westkant ervan zijn bestemd voor 'tuin onbebouwd'.

De zone tussen de Breestraat, Diefsteeg, Langebrug en Pieterskerkchoorsteeg

De bebouwing aan de Breestraat valt binnen het kernwinkelgebied. Een aantal panden in dit blok, waaronder het daarin aanwezige bankgebouw, loopt door tot aan de Langebrug, waarbij de zijgevel van het bankgebouw tevens de straatwand van de Diefsteeg volledig in beslag neemt. Langs de Langebrug staan voorts een aantal woonpanden, waarbij een achtertuin aanwezig is. Deze gronden zijn als zodanig bestemd. De Pieterskerkchoorsteeg heeft in tegenstelling tot de Diefsteeg wel een kleinschalige opbouw. In de betreffende panden is op de begane grond een winkel toegestaan. Deze panden mogen ook volledig worden bewoond.

De openbare ruimte

De openbare ruimte in de hiervoor genoemde zones is bestemd voor verkeersdoeleinden, terwijl het water van de Rijn voor openbaar water is bestemd. In dit plangedeelte van de Pieterswijk zijn verder gedeeltelijk een aantal bruggen aangegeven. Het betreft de Kippenbrug, de Waaghoofdbrug en de Visbrug.

1.4.2. Bestemmingsplan De Camp

Voor de zone aan de noordkant van de Rijn is het bestemmingsplan de Camp van kracht, dat is vastgesteld op 22 mei 1978 door de gemeenteraad en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 27 februari 1979, onder nr. B19558/1. Er is geen Kroonberoep ingesteld. Dit plan geeft de volgende bestemmingen aan.

De panden aan de Haarlemmerstraat en Stille Mare zijn bestemd voor winkels, al dan niet met bovenwoningen, evenals de panden aan de oostzijde van de Vrouwensteeg en de panden tussen de Vrouwensteeg en de Goegerritsteeg. De panden aan de westzijde van de Vrouwensteeg, inclusief de westhoeken van de Haarlemmerstraat en Apothekersdijk, zijn bestemd voor winkels met bovenwoningen. De panden aan de Stille Rijn 12 t/m 16a zijn bestemd voor eengezinshuizen, terwijl enkele panden aan de Apothekersdijk net voorbij de hoek van de Vrouwensteeg zijn bestemd voor eengezinshuizen, waarbij in beperkte mate andere functies, zoals kantoren en praktijkruimten zijn toegestaan.

Het bestemmingsplan de Camp gaat verder uit van een verbreding van de Goegerritsteeg, waarlangs aan weerszijden winkelbebouwing met bovenwoningen is geprojecteerd. De panden Stille Rijn 5 en Haarlemmerstraat 101 hadden ten behoeve van deze (niet gerealiseerde) ontwikkeling gesloopt moeten worden.

Het blok Stille Rijn 6 t/m 11 valt binnen de bestemming winkels met bovenwoningen. De gronden aan de achterkanten van deze bebouwing zijn bestemd voor tuin, waarbij het doorgaans bij winkels is toegestaan achterbebouwing in één bouwlaag op te richten ten dienste van de functie op de begane grond.

Het bouwplan voor het perceel Stille Rijn 3-4 is in afwijking van het bestemmingsplan de Camp, met toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening gerealiseerd. De vrijstelling betreft onder meer de bebouwingshoogte, de functie van de begane grond met de gesloten achterkant van de winkel aan de Haarlemmerstraat in plaats van een winkelfront aan de Stille Rijn, het parkeerdek langs de Goegerritsteeg en de versmalling aan de oostkant van deze steeg ten dienste van de toegang naar het parkeerdek.

De Kippenbrug is met zijn huidige brede maatvoering als verbinding over de Rijn naar het zuidelijke deel van de Vrouwensteeg als zodanig in het bestemmingsplan de Camp opgenomen. Voorts is in dit bestemmingsplan voorzien in de totstandkoming van de in de jaren tachtig gerealiseerde Waaghoofdbrug als voetgangers- en fietsverbinding.

1.5. Voorgeschiedenis

De ontwikkeling van het Aalmarktgebied en het versterken van de winkelfunctie van dit deel van de stad is reeds opgenomen in het Structuurplan voor de binnenstad uit 1978. Dit gedachtegoed is vervolgens overgenomen in het op 12 juli 1995 voor geheel Leiden vastgestelde structuurplan, getiteld 'Boomgaard van kennis'.

Vanaf het begin van de jaren negentig zijn er al studies verricht naar de verbetering van het winkelgebied, waarbij de Aalmarkt met het leeggekomen schoolgebouw, de Stadsgehoorzaal, en het warenhuis van V&D centraal stonden. Eén van die studies voer onder de naam van 'Sleutelhof'.

Een nieuwe studie verscheen in november 1998, nadat de gemeente een overeenkomst had gesloten met projectontwikkelaar MAB B.V., bij raadsbesluit van 9 juni 1998 (raadsvoorstel nr. 98.0087), over het verrichten van een verkennende studie naar de ontwikkelingsmogelijkheden van het Aalmarktgebied. De studie bestond uit een ruimtelijke structuurvisie, met verschillende varianten voor de ontwikkeling van het Aalmarktgebied. Daarover is een inspraak- en overlegprocedure gevolgd.

Om het Aalmarktproject kans van slagen te geven heeft de gemeenteraad voor delen van het plangebied bij besluiten van 12 mei en 17 november 1998 de Wet voorkeursrecht gemeenten van toepassing verklaard. Mede dankzij dit wettelijke instrument heeft de gemeente een groot aantal panden in eigendom verworven met het oog op uitvoering van het project.

Op 1 juni 1999 besloot de gemeenteraad in te stemmen met het ambitieniveau en de algehele strekking van de ruimtelijke structuurvisie (raadsvoorstel nr. 99.0055). De raad besloot bovendien de visie op basis van enkele uitgangspunten uit te werken tot een planconcept en de haalbaarheid te onderzoeken. Daartoe werd wederom een overeenkomst tussen gemeente en MAB B.V. gesloten, nu voor de zogenaamde haalbaarheidsfase.

Met het oog op het creëren van een planologische basis voor de totstandkoming van het Aalmarktproject is er een stadsvernieuwingsstructuurplan voor het Aalmarktgebied gemaakt, dat – na een inspraakprocedure – op 12 september 2000 (raadsvoorstel nr. 00.0083) door de raad is vastgesteld. Het betreft een ruimtelijk plan, dat gebaseerd is op artikel 7 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en globaal de toekomstige ontwikkelingen aangeeft voor het Aalmarktgebied.

In diezelfde raadsvergadering is het besluit genomen om de Wet voorkeursrecht gemeenten voor diverse percelen in het plangebied opnieuw van toepassing te verklaren (raadsvoorstel nr. 00.0046 van 2000), waarbij het gevestigde voorkeursrecht voor een periode van twee jaar werd bestendigd. Aangezien het niet lukte binnen die twee jaar het ontwerp-stadsvernieuwingsplan ter visie te leggen, heeft de raad bij besluit van 3 september 2002 (raadsvoorstel nr. 020117) gebruikgemaakt van de mogelijkheid (artikel 2 lid 4 van de Wet voorkeursrecht gemeenten) deze periode met een jaar te verlengen.

In augustus 2001 verscheen het planconcept met de titel 'Leve de Aalmarkt', een coproductie van gemeente en MAB B.V. In dit masterplan voor het Aalmarktgebied werden de ruimtelijke, functionele, economische en financiële aspecten van het stadsvernieuwingsstructuurplan gepreciseerd. Dit planconcept werd voorts vertaald in het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan Aalmarkt e.o. Planconcept en voorontwerp werden in het najaar van 2001 onderworpen aan een inspraak- en overlegprocedure.

In de vergadering van 18 december 2001 heeft de gemeenteraad het planconcept op een raadsvoorstel van B en W (nr. 01.0145) behandeld, maar niet vastgesteld. Vaststelling was vanwege het bepaalde in de referendumverordening niet mogelijk, aangezien er uit de burgerij een verzoek was ingediend voor het starten van een referendumprocedure over het planconcept.

Een maand later, tijdens de raadsvergadering van 22 januari 2002, kwamen B en W en de initiatiefnemers van het referendumverzoek overeen, met instemming van de gemeenteraad, dat de initiatiefnemers het verzoek introkken en B en W het planconcept van tafel haalden. Daarmee werd de referendumprocedure beëindigd. Afgesproken werd dat een projectgroep gevormd zou worden met vertegenwoordigers van alle betrokken partijen (wijkgroepen, bedrijfsleven, cultuurhistorische verenigingen, speciale Aalmarktactiegroepen, maar ook individueel geïnteresseerden en direct belanghebbenden). Deze groep, die zich Projectgroep Nieuw Aalmarktplan noemde, kreeg als taak voor 1 oktober 2002 het met B en W eens te worden over het door B en W aan de gemeenteraad voor te leggen conceptbesluit over het ontwerp-stadsvernieuwingsplan Aalmarkt e.o.

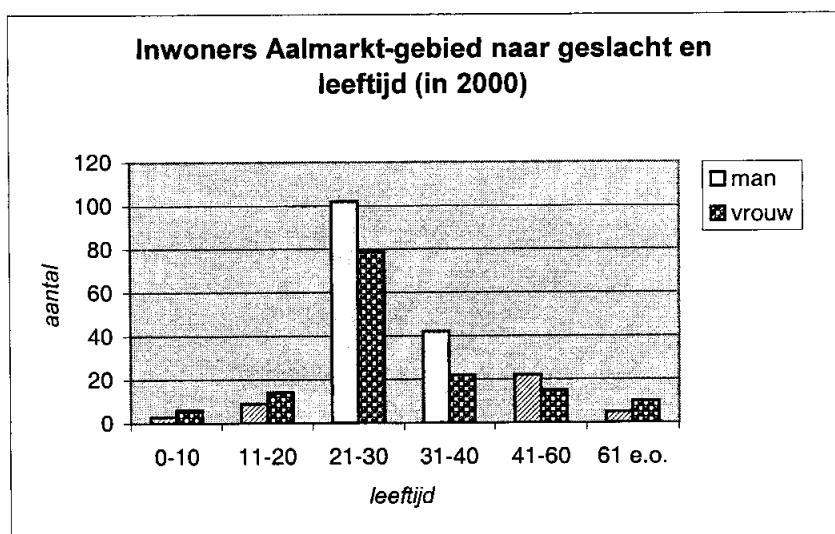
Na een intensief proces van discussie, excursies, onderzoeken, planvorming en communicatie naar de stad, bood de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan zijn advies aan B en W op 28 oktober 2002 aan. Vervolgens hebben B en W over deze inbreng van de projectgroep intern en extern advies ingewonnen, en over de resultaten daarvan overleg gevoerd met de groep. Op 26 mei 2003 besloten B en W de uitgangspunten van het advies van de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan en de overlegresultaten over te nemen in het ontwerp-stadsvernieuwingsplan Aalmarkt e.o. Op 6 oktober 2003 sloten B en W en de projectgroep een convenant, waarbij de projectgroep verklaarde dat het door B en W aan de raad aangeboden ontwerp-stadsvernieuwingsplan kan bogen op het maximaal haalbare maatschappelijke draagvlak.



2. Beschrijving en analyse van de huidige situatie

2.1. Bevolkingssamenstelling

In totaal heeft het gebied (gegevens van 2000) circa 380 inwoners, van wie een kleine meerderheid mannelijk (53%). Opvallend is het hoge aantal alleenstaanden (meer dan 76%), met name veroorzaakt door het hoge aantal studenten. Slechts een klein deel is samenwonend of gehuwd (11%). Het percentage jongeren is dan ook hoog; meer dan de helft (54%) van het totaal valt in de categorie 21-30 jaar. Verder zijn er veel mensen van de leeftijd 31-40 jaar (19%) en 41-60 jaar (13%). Slechts 4% is 61 jaar of ouder.



2.2. Woningbestand

De Aalmarkt en omgeving kent naast de bedrijfsfunctie een belangrijke woonfunctie. Circa 21% van de 165 aanwezige panden heeft een volledige woonfunctie. Daarnaast heeft 39% een gedeelde woon- en bedrijfsfunctie. Van de panden heeft 36% een volledige bedrijfsfunctie, terwijl de overige 5% bestaat uit culturele functies. De bedrijvigheid bestaat voor 58% uit winkels.

Door de aanwezigheid van veel studenten en andere eenpersoonshuishoudens heeft dit gebied, net als overigens het gehele centrum, een hoge gemiddelde woningbezetting (circa 3,5). Wat betreft de eigendomsituatie wordt het gebied gekenmerkt door een hoog percentage klein particulier bezit: ongeveer 65%. Slechts een beperkt deel van de bewoners is ook eigenaar van het pand (18%).

Het woningbestand binnen het plangebied bestaat in hoofdzaak uit bovenwoningen.

Over de spreiding van de woningen kan nog het volgende worden vermeld. Elf van de 18 panden aan de Aalmarkt worden bewoond. Het betreft op enkele uitzonderingen na alleen bovenwoningen. Langs de Boommarkt worden alle panden bewoond, met uitzondering van het pand van Webster University, het pand van de Telefooncentrale en de studentensociëteit van Quintus. Er bevinden zich hier naast bovenwoningen ook enkele volledige woonpanden, zoals nr. 7, een voormalig kantoorpand, dat verbouwd is tot wooneenheden voor eenpersoonshuishoudens. Het Kort Rapenburg, de Kabeljauwsteeg, het eerste gedeelte van de Breestraat vanaf het Kort Rapenburg tot aan het voormalige gebouw van het Hoogheemraadschap van Rijnland, evenals de Stille Rijn, de Apothekersdijk, de Langebrug en de Pieterskerkchoorsteeg, vervullen een belangrijke woonfunctie. Er bevindt zich hier een aantal panden dat volledig wordt bewoond, zoals enkele eengezinswoningen aan de Stille Rijn.

Langs het overige gedeelte van de Breestraat binnen het plangebied bevindt zich een aantal grotere complexen waarin niet wordt gewoond, zoals de voormalige bebouwing van het Hoogheemraadschap van Rijnland, sociëteit Minerva, de Stadsgehoorzaal, de Waalse kerk, het poppodium LVC, de gebouwen van grootwinkelbedrijven en banken, en het stadhuis. Wel wordt er in de tussenliggende kleinschalige panden aan de Breestraat doorgaans op de bovenverdiepingen gewoond. Aan de Vrouwensteeg, met uitzondering van het gedeelte waarlangs zich sociëteit Minerva bevindt, wordt eveneens in de meeste panden boven gewoond. Het betreft voor een belangrijk gedeelte kamerbewoning. Voorts wordt er nog boven gewoond in een gedeelte van de panden aan de Haarlemmerstraat, Maarsmansteeg, Mandenmakerssteeg, Stille Mare en in een nieuwbouwcomplex aan de Stille Rijn. Opvallend is hierbij, dat in het gedeelte van de Haarlemmerstraat tussen de Goegerritsteeg en Stille Mare veel bovenverdiepingen niet worden bewoond, maar bijvoorbeeld voor opslag ten behoeve van winkels worden gebruikt.

De woningen in het plangebied bestaan voor een belangrijk deel uit huurwoningen. Het betreft hier vooral de onzelfstandige woonruimten en tweekamerappartementen. De grotere woningen behoren in het algemeen tot het eigen woningbezit.

2.3. (Steden)bouwkundige kwaliteit van de bebouwing

Het bouwblok tussen Aalmarkt, Mandenmakerssteeg, Breestraat en Vrouwensteeg is bouwkundig en stedenbouwkundig sterk voor verbetering vatbaar.

Tussen de Stadsgehoorzaal en de Mandenmakerssteeg ligt een ongeregeld gebied. De voormalige school aan de Aalmarkt, nu in gebruik voor opslag, bevindt zich in zeer slechte bouwkundige staat. Op het binnenterrein staat een voormalig gymzaaltje, in gebruik bij het popcentrum LVC, dat bouwkundig eveneens van slechte kwaliteit is. Het pand van het LVC zelf beslaat een deel van het binnenterrein. Het gebouw wordt gekenmerkt door gebrekkige geluidwerende voorzieningen, inefficiënt ruimtegebruik en bouwkundige gebreken.

Tegen het LVC aan staat een vervallen opslagplaats voor antiquarische boeken. Een gat in de bebouwing ter plekke van Aalmarkt 17, waar tot 1976 het kantoor van Van Nelle stond, dient als distributiehof van het warenhuis van V&D. De per vrachtwagen aangevoerde goederen worden via de vervallen panden Mandenmakerssteeg 7 en 9, per steekwagen de steeg overgestoken naar het warenhuis. Ter plaatse van de voormalige pandjes Mandenmakerssteeg 3 en 5 bevindt zich een gat in de bebouwing. Het gebied wordt verder in beslag genomen door achter- en aanbouwen.

De kenmerkende monumentale panden op de hoek van de Aalmarkt en de Mandenmakerssteeg (Aalmarkt 18, 19/20 en Mandenmakerssteeg 1) zijn dringend aan restauratie toe. Ook de hoekbebouwing Aalmarkt / Vrouwensteeg en de erachter gelegen panden aan de Vrouwensteeg verdienen bouwkundige verbetering.

De Stadsgehoorzaal zelf, die zich in een grote stedenbouwkundige maat in het bouwblok uitstrekt van de Breestraat tot de Aalmarkt, is in 1997 gerenoveerd, met uitzondering van de aan de oostzijde aangebouwde foyer en kantoorvoorzieningen c.a. Deze aanbouw is dringend aan vervanging toe.

Tussen de Stadsgehoorzaal en de Vrouwensteeg bevindt zich een dichte opeenhoping van bebouwing. De overige panden aan de Mandenmakerssteeg en de Aalmarkt verkeren in redelijke, soms matige staat.

Het bouwblok tussen Mandenmakerssteeg en Maarsmansteeg wordt overheerst door het warenhuis van V&D, dat tweederde van het geheel bebouwde blok beslaat. Een modewarenhuis (Vögele, voorheen P&C) is hiermee vergroeid op de hoek van de Mandenmakerssteeg en Breestraat. De schaal van de bebouwing is in de loop van deze eeuw flink vergroot, zowel in de breedte als de hoogte van de gebouwen. De fraaie Waag, op de hoek van de Mandenmakerssteeg en de Aalmarkt, alsmede de steeg zelf, zijn erdoor in de schaduw komen te liggen. Individuele monumentenpanden aan de Breestraat (waaronder In den Vergulden Turk, Breestraat 84) zijn opgeslokt door het warenhuiscomplex. Bouwkundig bevindt de bebouwing van dit bouwblok zich in goede staat.

Aan de Breestraat staat tegenover de Mandenmakerssteeg een grootschalig bankgebouw uit de jaren zestig, dat een onderbreking vormt van de zuidelijke winkelwand aan de Breestraat. De zijkant van dit gebouw ligt aan de verbrede Diefsteeg en doet afbreuk aan het doorgaans kleinschalige karakter van de zijstegen van de Breestraat.

Aan de oostkant van de Maarsmansteeg liggen – tegenover het massale warenhuis – kleinschalige winkelpanden. Ze grenzen aan het stadhuis, dat weer van een veel groter schaalniveau getuigt. In de Kapelstraat, tussen het stadhuis en de bebouwing van de Maarsmansteeg, bevindt zich een gat in de bebouwing, daar waar een openbare fietsenstalling wordt geëxploiteerd.

Tussen het Kort Rapenburg en de Vrouwensteeg is de bouwkundige staat van de bebouwing over het algemeen goed. Het betreft een zeer langwerpig en smal bouwblok (ca. 220 bij 40 meter). Vlak achter de gebouwen langs het Kort Rapenburg loopt een steeg tussen Breestraat en Boommarkt, de Kabeljauwsteeg. Verder kunnen voetgangers dit blok doorsteken via een sombere poort in het voormalige gebouw van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Van de oorspronkelijke kleinschaligheid van de bebouwing wordt vooral aan de kant van de Boommarkt, maar ook aan de Breestraatkant ter plaatse van de gebouwen van Rijnland en Minerva, flink afgeweken. Zeer storend is het gapende gat in de bebouwing langs de Boommarkt ter plaatse van het voormalige parkeerterrein van Rijnland. Ooit bestond het voornemen hier een vleugel van Rijnland toe te voegen.

Langs de kade van de Rijn staat als een los gebouw op de Boommarkt een monumentaal, gerestaureerd schoolgebouw, waar de Webster University is gevestigd.

Ten slotte is het gedeelte van het plangebied tussen Haarlemmerstraat en Rijn bouwkundig van redelijke tot goede kwaliteit. De fijnkorreligheid is hier goed bewaard gebleven, met uitzondering van het appartementencomplex aan de Stille Rijn 3 - 4 (met stallingsgarage op het binnenterrein) en een redelijk groot winkelpand aan de Haarlemmerstraat 115 (Perry Sport). Een groot deel van de binnenterreinen is dichtgebouwd ten behoeve van winkelfuncties, met uitzondering van enkele tuinen van woonpanden aan de oostzijde van de Stille Rijn. Behalve de Vrouwensteeg loopt er nog een slopje tussen Stille Rijn en Haarlemmerstraat, de Goegerritssteeg.

2.4. Historisch-ruimtelijke situatie en bebouwingskarakteristiek ¹

Vanouds maakte het stadsgebied van Leiden deel uit van het doorstromingsgebied van de Rijn. Voor de vestiging van de prestedelijke nederzetting hadden de uiterwaarden vermoedelijk dezelfde breedte als in het landelijke gebied buiten de stad. De afstand tussen de Rijn oevers moet ongeveer even breed zijn geweest als het huidige Galgewater en de verdere Rijn aan de westzijde van de stad. De stad ontstond in eerste instantie op de zuidelijke rivieroever. Doordat veel van het landinwaartse terrein behoorde tot het grafelijke of kerkelijke gebied, waren er maar geringe mogelijkheden tot expansie.

De ruimtelijke structuur van het Aalmarktgebied heeft nog steeds de duidelijke kenmerken uit het begin van de stedelijke ontwikkeling van Leiden. Het stedenbouwkundige beeld ter plaatse wordt in belangrijke mate bepaald door de rivier de Rijn en de beide voormalige rivierdijken Breestraat en Haarlemmerstraat. De verkaveling kenmerkt zich door de aanleg van percelen loodrecht op deze dijken in de richting van het water.

Al snel zal men besloten hebben de Rijn te vernauwen en de grond tussen dijk en rivier door ophoging bouwrijp te maken. Aanvankelijk grensden de huizen langs de beide Rijndijken met hun achtererven aan het water. De aanplemping van de oevers kwam vermoedelijk grotendeels planmatig tot stand. De erven werden naar achteren verlengd en, wanneer de oorspronkelijke eigenaar van het erf voor de uitbreiding geen belangstelling had, aan nieuwe eigenaren verkocht. Als genoegdoening voor het wegvallen van de verbinding met de rivier bestond de mogelijkheid om over het verlengde erf een dienstrapad te behouden, dat diende voor de aan- en afvoer van goederen. Hierdoor komen in het gebied tussen de Visbrug en de Bostelbrug, ofwel langs de Apothekersdijk / Stille Rijn en de Aalmarkt / Boommakkt, nog steeds een groot aantal van deze achteruitgangen voor. Enkele daarvan bestaan nog als een open poort, andere zijn inmiddels overbouwd.

Zoals in de meeste historische binnensteden is ook in Leiden de verkaveling in de periode tussen 1500 en 1800 slechts in uitzonderingsgevallen gewijzigd. Pas in de eerste helft van de 20^{ste} eeuw kwamen, met name in het bouwblok van V&D, grootscheepse samenvoegingen tot stand van in oorsprong kleinere middeleeuwse percelen. In het bouwblok Minerva / Rijnland gebeurde dit al na het midden van de 19^{de} eeuw, door de realisering van het postkantoor en het eerste gebouw van studentensociëteit Minerva.

De percelen langs de rivier de Rijn bezaten aan het einde van de 16^{de} eeuw in veel gevallen nog een bestemming die in direct verband stond met het water. Scheepsmakers, hout-handelaren, bierbrouwers hadden hier naast hun eigen woonhuizen, hun werven, houttuinen en brouwerijen. Veel van de panden aan de Breestraat en de Haarlemmerstraat beschikten nog steeds over een achteruitgang aan de zijde van het water.

Na het beleg van Leiden in 1574 steeg de woningbehoefte sterk. De huisvesting van de van elders toestromende nieuwe inwoners diende binnen de bestaande stadsgrenzen te worden gezocht. In het laatste kwart van de 16^{de} eeuw en het eerste decennium van de 17^{de} eeuw (tot de stadsuitleg van 1611) vond een enorme verdichting van de huizenvoorraad plaats door het volbouwen van achterterreinen en -erven. Ook langs de Rijn oevers kwamen juist in deze periode, onder meer door bedrijfsbeëindiging, tal van nieuwe huizen tot stand.

De gesloten bouwblokken zijn zeer kenmerkend voor het beeld van de openbare ruimte. De aaneengesloten voorgevels worden slechts op een enkele plaats doorbroken door smalle stegen die de verbinding tussen dijk en water vormen. De wanden vormen de begrenzing van de relatief smalle straten van Breestraat en Haarlemmerstraat, maar ook van het breed opgezette stadsbeeld langs de Rijn.

Er is een duidelijk onderscheid tussen de primaire bebouwing langs de Breestraat en de Haarlemmerstraat. De huizen langs de eerstgenoemde straat waren duidelijk groter van opzet en hadden tot ver in de 19^{de} eeuw hoofdzakelijk een woonbestemming. Langs de Haarlemmerstraat was er in hoofdzaak sprake van kleinere huizen overwegend met een handelsbestemming op de begane grond. De bebouwing aan weerszijden van de stegen in het gebied is nog

¹ Bron: Architectuur- en bouwhistorisch onderzoek Dröge, mei 2000

kleinschaliger van karakter. De kavelbreedte is hier beperkt en gaat veelal terug op de maat van 1 à 1½ roede (3,70-5,65 m).

Er is, in tegenstelling tot de meeste straten elders in de stad, bijna geen onderscheid tussen de voor- en achterkant van de bouwblokken.

2.5. Openbare ruimte en infrastructuur²

De karakteristieke langs- en dwarsprofielen van de openbare ruimte bepalen mede de vorm van de straten, stegen en de rivieroeveren. De gesloten gevelwanden met veelal stoepen en uitstekende gevellijsten, de walmuren en de boombeplanting spelen daarbij een belangrijke rol. Kenmerkend is dat de dwarsprofielen overal symmetrisch zijn opgebouwd.

De gesloten gevelwanden, de vaak op vlucht staande (schuin naar voren) gevels en de afwisseling van niveaus in de bestrating en de markante zichtlijnen bepalen het karakter van dit deel van de stad.

Oorspronkelijk hadden de kaden langs het water een functie bij het laden en lossen en de tijdelijke opslag van goederen die per schip werden aangevoerd. Op dit moment doen ze dienst als parkeerterrein en zijn voorzien van een boombeplanting.

De niveauverschillen in het gebied zijn eveneens kenmerkend. Zowel bij de Breestraat als de Haarlemmerstraat loopt de straat op in de richting van het oudste gedeelte van de stad op de zuidoever (de Blauwe Steen) en het oudste deel van het vroegere Marendorp (de Rode Steen). In de stegen is het hoogteverschil tussen dijk en rivier nog steeds zichtbaar door het aflopen in de richting van het water.

2.6. Monumenten en archeologie

Het plangebied (170 panden) bevat een groot aantal beschermde rijks- en gemeentelijke monumenten, respectievelijk 65 en 33. Verder bevinden zich nog diverse beeldbepalende panden in het plangebied. In bijlage 3 wordt een overzicht gegeven van al deze monumenten en beeldbepalende panden. De bekendste zijn:

- Waaghoofd
- Waag
- Vroom en Dreesmann
- Webster University (Boommarktschool)
- Stadsgehoorzaal
- Waalse Kerk
- In den Vergulden Turk
- Stadhuis
- Fontein op de Vismarkt
- Visbrug
- Minerva
- LVC

² Bron: Architectuur- en bouwhistorisch onderzoek Dröge, mei 2000

De bouwhistorische waarden van het plangebied zijn door het bouwhistorisch bureau J. Dröge onderzocht en beschreven in een aantal bouwhistorische rapporten. De Monumentencommissie heeft in 2002 een aantal objecten binnen het plangebied opnieuw beoordeeld, naar aanleiding van de resultaten van dit onderzoek. Dit leidde tot een aantal adviezen van de Monumentencommissie aan het College van Burgemeester en Wethouders om tot plaatsing van bepaalde objecten op de gemeentelijke monumentenlijst over te gaan. In paragraaf 3.5. wordt hier verder op ingegaan.

Verder bevinden zich nog 35 beeldbepalende panden in het plangebied. Voor een deel zijn dit dezelfde objecten als de door de Monumentencommissie voorgedragen objecten voor plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst.

Het plangebied ligt in het beschermd stadsgezicht. Alle gevelwanden hebben in het algemeen een hoge ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteit. Het meest storend daarin zijn de onbebouwde terreinen langs de Boommakkt en de Aalmarkt, en twee kleinere gaten in de bebouwing van de Mandenmakerssteeg en de Kapelstraat.

Tot slot liggen er in dit oude stuk stad - met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid - belangrijke archeologische waarden in de bodem. In paragraaf 2.4. wordt de geschiedenis van het gebied globaal weergegeven. In het tot het Aalmarktplan behorende gebied heeft in 1978 tijdens rioleringswerkzaamheden archeologische begeleiding plaatsgevonden. Bij deze gelegenheid is vondstmateriaal verzameld daterend uit het laatste kwart van de 12^e eeuw. De oudste aangetroffen ophogingslaag dateert uit de eerste helft van de 13^e eeuw.³

Ook in de directe omgeving van het plangebied heeft archeologisch onderzoek en begeleiding plaatsgevonden. Met name in de Breestraat is veelvuldig onderzoek verricht waarbij informatie is verkregen over de vroegste bewoningsgeschiedenis van Leiden.⁴

2.7. Economische en toeristische aspecten

2.7.1. Algemeen

Het plangebied bevindt zich in het centrum van de stad en is van oudsher een gebied, waar veel mensen en handel samenkomen. De binnenstad van Leiden biedt plaats aan het grootste aantal bedrijven in de Leidse regio. De detailhandel en de horeca, maar ook talloze dienstverlenende bedrijven en culturele instellingen, staan hiervoor garant. Het binnenstadsgebied, waarvoor dit stadsvernieuwingsplan is opgesteld, omvat een deel van deze bedrijvigheid, vooral langs de Haarlemmerstraat en de Breestraat. Dit plangebied ontleent zijn bijzondere economische betekenis aan de strategische ligging ten opzichte van het kernwinkelgebied en aan de potentie die het in zich heeft om de economische functie van de hele binnenstad te versterken.

2.7.2. Betekenis van de winkelfunctie

De belangrijkste winkelstraat in het kernwinkelgebied is de Haarlemmerstraat. Hier is de filialiseringgraad (waaronder de grootwinkelbedrijven Hema, C&A, H&M en Blokker) het hoogst. Het meest in trek zijn winkelruimten in het gedeelte tussen Vrouwensteeg en Jan Vossensteeg. Hier liggen dus de huurprijzen op het hoogste niveau. Andere belangrijke winkelstraten (zgn. A1-locaties) zijn de Donkersteeg, de Hoogstraat en het 'V&D-deel' van de Aalmarkt.

³ Archisnr. 17286

⁴ Archisnr. 8099, 8101, 8121, 24220, 45372, 45547 en 45548

De Breestraat heeft als winkelstraat minder aantrekkingskracht op het grote publiek (B-locatie). Het oostelijk deel heeft wel een aaneengesloten winkelfront, mede gevormd door enkele kwaliteitswinkels. In het middelste en westelijke deel wordt dit front onderbroken door het stadhuis, LVC, de Waalse Kerk, de Stadsgehoorzaal, het gebouw van studentenvereniging Minerva, een voormalig gebouw van het Hoogheemraadschap van Rijnland, het postkantoor, banken, andere dienstverlenende bedrijven en kantoren, bioscoop Trianon, horeca, een school, studentenvereniging Quintus en enkele woningen.

Zo druk als het is in Haarlemmerstraat, Donkersteeg / Hoogstraat, en op de Aalmarkt bij V&D, zo uitgestorven is het in het overige deel van de Aalmarkt. Het publiek verspreidt zich over de Nieuwe Rijn / Botermarkt en in beperkte mate over de Breestraat. Op zaterdag zorgen winkels, horeca en markt voor een populaire ambiance op de Nieuwe Rijn en Botermarkt. Maar langs het meer naar het westen gelegen deel van de Rijn, ligt de binnenstad er verlaten bij, terwijl de nabijheid tot de A1-locaties groot is en het stedelijke decor aantrekkelijk.

2.7.3. Economische knelpunten

Los van het feit dat tot op heden de rijke mogelijkheden van dit centrale stadsdeel onderbenut worden, zijn de volgende economische problemen te signaleren.

- De routing voor winkelend publiek in de binnenstad is matig te noemen. Met name een goede ruimtelijke en functionele verbinding tussen de Breestraat en de Haarlemmerstraat ontbreekt. De Vrouwensteeg kent gesloten delen en mondt niet in een levendig deel van de Breestraat uit. De Mandenmakerssteeg munt uit in somberheid mede door de aanpalende hoog opgetrokken magazijnen van warenhuizen. De Maarsmansteeg vormt nog de aantrekkelijkste verbinding voor voetgangers in de richting van, respectievelijk komend van de Breestraat. Maar ook hier ontwikkelen de etalagewanden te weinig aantrekkingskracht, wat niet voor een onbelangrijk deel wordt veroorzaakt door de vrij gesloten oostwand van V&D. Deze matige routing zorgt ervoor dat een optimale omzetontwikkeling wordt belemmerd.
- Het winkelaanbod van het Leidse kernwinkelgebied bevindt zich vooral in het midden- en het lage segment. Kwalitatief hoogwaardige winkels, vooral in de branches mode, schoeisel, persoonlijke verzorging, multimedia, sport, luxe huishoudelijke artikelen, woonaccessoires en cadeauartikelen, zijn te dun gezaaid in de binnenstad in relatie tot de vraag van de consument. Ook het horeca- en uitgaansaanbod kan in het algemeen een hoger niveau bereiken.
- Het kernwinkelgebied biedt te weinig grotere winkelunits, terwijl de schaalvergroten detailhandel op zoek is naar grotere eenheden op goede vestigingslocaties.
- Hoewel de omzetten in de detailhandel in het Leidse centrum de laatste jaren een stijgende lijn laten zien, neemt de koopkrachtbinding vanuit de gemeenten in de Leidse regio en uit de Duin- en Bollenstreek af. De groei komt vooral vanuit de Leidse bevolking.
- De autobereikbaarheid is onhelder en de voorziening in de parkeerbehoefte laat te wensen over (zie 2.9).

2.7.4. Toeristische aspecten

De toeristische functie van de Oudhollandse binnenstad met zijn cultuurhistorische en culturele kwaliteiten, groeit sterk. Het plangebied kent een paar specifiek voor toeristen relevante aspecten. Het water van de Rijn heeft veel recreatieve aantrekkingskracht (pleziervaart, terrassen, bijzonder stadsbeeld). Veel evenementen vinden plaats rondom de Rijn, bijvoorbeeld op het Stadhuisplein en op drijvende terrassen. De Peurbakkentocht tijdens de Lakenfeesten en

de Elfstegentocht tijdens een stevige winter zijn voorbeelden van massaal recreatief gebruik van het water. Ook op Koninginnedag, Vijf Mei en 3 Oktober spelen veel festiviteiten zich af rondom de Rijn. Natuurlijk komen toeristen ook af op het veelzijdige winkelgebied, de markt en de horeca in al zijn facetten.

2.8. Centrumvoorzieningen

Het langwerpige plangebied ligt midden in het stadshart langs de centraal door de binnenstad stromende Rijn. Het is daarom geen verrassing dat hierin voorzieningen zijn aan te treffen die een functioneel bereik hebben op stedelijk en bovenstedelijk niveau.

Het winkelniveau heeft over het algemeen het karakter van aanlooproutes naar het kernwinkelgebied. Hier wordt bedoeld op de winkels langs het Kort Rapenburg, in de Breestraat tussen Kort Rapenburg en Mandenmakerssteeg, en in de Vrouwensteeg, langs de Aalmarkt ten westen van de Waag. Verspreid liggen ook enkele horecazaken, waaronder het hotel Nieuw-Minerva aan de Boommarkt en restaurant City Hall in het stadhuis, en dienstverlenende functies, waaronder een postkantoor (Breestraat 46), twee reisbureau's (MyTravel, Breestraat 52, en Brooks, Breestraat 95) en twee banken, namelijk de Stadsbank (Breestraat 24) en de ABN-Amrobank (Breestraat 81).

Het deel van de Haarlemmerstraat, dat in het plangebied valt, behoort tot het sterkste gedeelte van het kernwinkelapparaat. Datzelfde geldt voor het V&D-warenhuisblok tussen Aalmarkt en Breestraat. De winkels tussen V&D en het stadhuis liggen eveneens in het kernwinkelgebied.

Het stadhuis zelf, in 1999 gemoderniseerd, is natuurlijk een belangrijke stedelijke voorziening voor de Leidse burgerij. Voor de grote Leidse studentenpopulatie hebben de sociëteiten van Minerva (Breestraat 50) en Quintus (Boommarkt 5) een belangrijke betekenis. In de Waalse Kerk (Breestraat 64) worden kerkdiensten gehouden, maar ook muziekkuitvoeringen gegeven. De Waag (Aalmarkt 21) heeft eveneens een stedelijke, culturele functie. Dit gebouw wordt geëxploiteerd door de directie van de Stadsgehoorzaal. Een belangrijke culturele functie, vooral op het gebied van muziekkuitvoeringen wordt vervuld door de Stadsgehoorzaal (Breestraat 60-62). De in 1997 gerestaureerde zaal heeft een regionale functie. Dat geldt ook voor het poppodium LVC (Breestraat 66), waar muziekprogrammering voor jongeren de boventoon voert.

In de zogenaamde Boommarktschool is Webster University gevestigd, een vestiging van een Amerikaanse universiteit. Een particulier HAVO- en VWO-instituut, het Drs. R.R. Vrijbergen Instituut, is in Breestraat 18 gehuisvest.

Tot januari 2000 zetelde het Hoogheemraadschap van Rijnland in verschillende gebouwen aan en rond de Breestraat, waaronder de nummers 46-48 en 70. Na de verhuizing naar nieuwbouw aan de Plesmanlaan zijn hier tijdelijk maatschappelijke, woon- en kantoorfuncties ondergebracht.

2.9. Overige voorzieningen

Hieronder worden functies verstaan met een wijkfunctie of zeer specifieke functies.

Aan de Breestraat zijn een tandartsenpraktijk en een apotheek gevestigd. Aan de Boommarkt bevindt zich een gebouw van de KPN Telefooncentrale. In het pand Boommarkt 3 is een drukkerij gehuisvest.

2.10. Verkeersaspecten

2.10.1. Verkeerssituatie

Het plangebied ligt in het autoluwe centrum. Aan de kant van het Kort Rapenburg raakt het nog net aan een parkeeroute voor auto's door de binnenstad: Noordeinde – Kort Rapenburg – Prinsessekade – Turfmarkt. De twee laatstgenoemde straten zijn voor auto's alleen in één richting (van zuid naar noord) toegankelijk. De parkeeroute in tegenovergestelde richting is na de herinrichting van de Beestenmarkt in 1996 afgesloten.

De Haarlemmerstraat is een voetgangersgebied, na winkelsluitingstijd mag er worden gefietst. De Breestraat is tussen 11.00 en 18.00 uur ook verboden voor auto's, maar de straat is dan behalve voor voetgangers ook het domein van vrij veel regionale busdiensten in twee richtingen van en naar het station Leiden Centraal. Ze rijden overigens op lage snelheid. Verder vullen taxi's, pendelbusjes van en naar parkeerterreinen, en grote aantallen fietsen het winkelstraatbeeld. Buiten deze tijden mogen auto's er in één richting (van oost naar west) rijden. Voor straten waar de winkel- en verblijfsfunctie de boventoon voert, gelden zg. venstertijden voor bevoorradend verkeer.

Zowel de Haarlemmerstraat als de Breestraat heeft in 1998 een nieuwe straatinrichting gekregen in het kader van het project Binnenste Beter (autoluwe binnenstad). Op de oevers van de Rijn heeft dit gemeentelijke beleid recent ook resultaat geboekt. De Apothekersdijk is in 1996 heringericht in het voordeel van ruimte voor voetgangers; bezoekersparkeerplaatsen zijn opgeheven. Er rijdt bestemmingsverkeer in één richting, de parkeerplaatsen langs het water zijn voor vergunninghouders. Voor de Stille Rijn geldt dezelfde verkeerssituatie; de kade is in 2002 parkeervrij gemaakt. Achter een appartementenblok aan de Stille Rijn ligt een stallinggarage voor bewoners. De route Apothekersdijk – Stille Rijn is voor fietsers niet onbelangrijk, parallel aan de Haarlemmerstraat.

De Vismarkt is auto- en parkeervrij, evenals het gedeelte van de Aalmarkt voor V&D en de Waag. De rest van de (bij de Waag doodlopende) Aalmarkt heeft nog een functie voor bestemmingsverkeer, winkelbevoorrading en vergunninghoudersparkeren. De Boommarkt kent eenrichtingverkeer voor auto's. Hier bevinden zich behalve voor vergunninghouders ook parkeerplaatsen voor bezoekers. Het voormalige parkeerterrein van het Hoogheemraadschap van Rijnland is sinds 2001 beschikbaar als openbaar parkeerterrein.

De Boommarkt, Aalmarkt en Vismarkt, en in het verlengde daarvan de rest van de zg. marktenroute, vormen - buiten de marktdagen woensdag en zaterdag - in geringe mate een fietsroute. De parallelle Breestraat met in het verlengde het Noordeinde, wordt veel meer door fietsers in twee richtingen gebruikt en is een hoofdfietsroute (nr. 5) volgens de fietsnota van de gemeente Leiden (1996). De Haarlemmerstraat (winkelpromenade) geldt buiten winkeltijden ook als onderdeel van een hoofdfietsroute (nr. 3) in oost-westrichting.

Een belangrijke fietsroute in de noord-zuidrichting betreft deelroute 4a van de fietsnota, die loopt vanaf de Rijnsburgerweg, Schttersveld, Langegracht, Korte Mare naar de binnenstad. De route zet zich daarna voort in de binnenstad over de Lange Mare, Stille Mare, Waaghoofdbrug en Mandenmakerssteeg. Daar splitst de route zich af naar beide kanten van de Breestraat, en door de Pieterswijk via de Diefsteeg naar het Rapenburg en de universitaire voorzieningen. De route heeft vooral een belangrijke functie voor fietsers die het kernwinkelgebied als bestemming hebben. Aan de oostkant gaat de route via de Hogewoerd, Korevaarstraat, Levendaal richting Burgemeesters- en Proffessorenbuurt, Leiden Zuid-West en Voorschoten via de Lammenschansweg.

Bewaakte fietsenstallingen bevinden zich aan de Lange Mare (achter de Hartbrugkerk, net buiten het plangebied), op het onbebouwde perceel naast het stadhuis in de Kapelstraat, en op het schoolplein achter de voormalige school aan de Aalmarkt. De eerste twee zijn zeer populair, de laatste veel minder. Onbewaakte fietsenstallingen (concentraties fietshekjes) bevinden zich op de Breestraat, de Vismarkt, de Aalmarkt, en de Apothekersdijk.

De Maarsmansteeg en Kapelstraat behoren tot het voetgangersgebied, de Vrouwensteeg kan behalve door voetgangers ook door fietsers worden gebruikt.

2.10.2. Verkeersknelpunten en sterke kanten

De meest in het oog springende problemen op verkeersgebied:

- de kluwen van voetgangers, fietsers en auto's op het kruispunt Haarlemmerstraat – Stille en Lange Mare;
- de irritatie en milieuhinder voor winkelend publiek, fietsverkeer en bewoners, die de grote bussen op de Breestraat veroorzaken;
- de hinder voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en bewoners die bevoorradend vrachtverkeer in het algemeen geeft;
- het tekort aan parkeergelegenheid voor vergunninghouders en bezoekers in de zuid-westhoek van de binnenstad;
- de spreiding van bezoekersparkeerplaatsen met als gevolg daarvan een onheldere autobereikbaarheid en overlast van zoekverkeer.

Een veel geringer knelpunt betreft het gezamenlijke gebruik van de Waaghoofdbrug door voetgangers en fietsers.

Tegenover deze problemen staan de sterke kanten op verkeersgebied:

- de uitstekende bereikbaarheid van het gebied per openbaar vervoer en per fiets;
- in het algemeen het aangename verblijfsklimaat voor voetgangers.

2.11. Milieuaspecten

In het kader van het opstellen van een bestemmingsplan c.q. stadsvernieuwingsplan is een uitgebreid milieuonderzoek vereist. Ingegaan zal worden op de volgende aspecten: de milieuaspecten van bedrijvigheid binnen het plangebied, een onderzoek naar eventuele bodemverontreiniging en de mate waarin binnen het plangebied sprake is van geluidhinder door verkeerslawaaai.

2.11.1. Milieuaspecten bedrijven

Algemeen

De aanwezigheid van bedrijven in een gemengd gebied, waar onder andere wordt gewoond, maar waar ook sprake is van een belangrijke centrumfunctie, kan een spanningsveld met zich meebrengen. Dit wordt veroorzaakt door de aanwezige en potentiële milieubelasting die met deze bedrijfsactiviteiten samenhangen. Dit geldt zowel in de situatie dat de bedrijvigheid verspreid door de wijk voorkomt, als in het geval dat de bedrijven geconcentreerd zijn op een bedrijventerrein.

Onder bedrijvigheid wordt in de Wet milieubeheer onder meer verstaan zowel industrie, ambachtelijke en dienstverlenende bedrijven, horeca, winkels en overige detailhandel, als aan huis gebonden bedrijfsmatige activiteiten en bijzondere bestemmingen: dus eventuele milieubelastingen in het algemeen.

De manier waarop en de mate waarin een bedrijf als hinderlijk ervaren wordt, hangt van het volgende af:

- de aard van de bedrijfsactiviteiten,

- het tijdstip van de bedrijfsactiviteiten,
- de aanwezigheid van andere bedrijvigheid (cumulatie),
- de aard van de omgeving (bijvoorbeeld rustige woonwijk of gemengd gebied),
- de afstand tussen het bedrijf en de woningen.

Instrumentarium

Om het hiervoor genoemde spanningsveld te beheersen zijn twee instrumenten voorhanden: het bestemmingsplan c.q. stadsvernieuwingsplan en de milieuwetgeving.

Bestemmings- en stadsvernieuwingsplannen bieden de mogelijkheid om in globale zin voor bepaalde delen van het gebied bepaalde bedrijven al dan niet toe te staan. Het is daarom nodig om in de algemene uitgangspunten van deze plannen per gebied de (on)wenselijkheid van bepaalde vormen van bedrijvigheid te benoemen. Er kan dan worden getoetst of aanwezige bedrijvigheid als gevolg daarvan wegbestemd zou moeten worden, terwijl voorkomen wordt dat in de toekomst ongewenste ontwikkelingen plaatsvinden.

Via de milieuwetgeving kan dit algemene beleid uit het bestemmings- c.q. stadsvernieuwingsplan per bedrijf "op maat worden gesneden". De milieuwetgeving, en dan met name de Wet milieubeheer, regelt namelijk bij vestiging van een individueel bedrijf door middel van vergunningen of algemene regels (AMvB, Algemene maatregel van bestuur) welke voorzieningen er getroffen moeten worden om de milieubelasting tegen te gaan of in ieder geval te beperken.

De milieubelasting kan worden beperkt door het scheppen van een zekere afstand tussen bedrijven en woningen. Afhankelijk van de afstand tot de woningen kunnen bepaalde bedrijfsactiviteiten worden toegestaan. Deze afstand wordt weer bepaald door de milieubelasting van de betreffende bedrijfsoort.

De potentiële milieubelasting van de verschillende soorten bedrijvigheid wordt bepaald op basis van de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (geheel herziene uitgave 1999), die in opdracht van de VNG door de Adviesbureau DHV en BRO is samengesteld. Hierin zijn de in Nederland voorkomende soorten bedrijvigheid ingedeeld volgens de standaardbedrijfsindeling (SBI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

In de gebruikte indicatieve methode zijn per bedrijfstype de volgende milieuaspecten getoetst: geurhinder, stofhinder, geluidhinder en gevaar.

De potentiële milieubelasting wordt uitgedrukt in de afstand die minimaal aangehouden moet worden tussen het bedrijf en het milieugevoelige object.

Er worden 6 categorieën onderscheiden, met afstanden variërend van 0-10 meter tot meer dan 1500 meter. Bedrijven in het plangebied Aalmarkt vallen in de categorieën 1, 2, of 3:

- categorie 1: gewenste minimumafstand is van 0 tot 10 meter,
- categorie 2: gewenste minimumafstand is 30 meter,
- categorie 3: gewenste minimumafstand is 50 resp. 100 meter.

In en grenzend aan een woonwijk worden in principe alleen de categorieën 1 en 2 toegestaan (afstanden minimaal 0 en 30 meter).

Bestaande bedrijvigheid⁵

De meerderheid van de bedrijven in het plangebied valt ofwel niet onder de Wet milieubeheer, ofwel in categorie 1 of 2 met een gewenste afstand ten opzichte van woningen van ten minste 0 tot 10, respectievelijk 30 meter.

Activiteiten in het plangebied met effecten voor het milieu bestaan voornamelijk uit de volgende bedrijfstypen:

- categorie 1: kantoren, detailhandel (inclusief kleine reparaties), besloten clubs, onderwijs- en sociaal-culturele instellingen (Webster University);
- categorie 2: detailhandel, horeca, nutsbedrijven (gasdrukmeet- en regelstations), onderwijs- en sociaal-culturele instellingen (Stadsgehoorzaal, De Waag), openbaar bestuur (stadhuis);
- categorie 3: sociaal-culturele instellingen (LVC), studentensociëteiten (Minerva, Quintus) en Schildersbedrijf Henk Ladan & Zn.

Vanuit milieuhygiënisch oogpunt zijn er geen redenen om bedrijven of instellingen die in het plangebied zijn gevestigd, naar elders te verplaatsen.

Bij de milieuvergunningaanvragen van de Stadsgehoorzaal, Quintus en Minerva zijn akoestische rapporten overlegd, waarin de maatregelen zijn beschreven die getroffen moesten worden om geluidhinder te voorkomen. De bouwkundige en technische maatregelen die in de rapporten werden genoemd zijn uitgevoerd. Geluidhinder wordt zeer incidenteel nog veroorzaakt door technische mankementen en door het overtreden van gedragsvoorschriften. Deze problemen zijn niet onoverkomelijk of onoplosbaar.

Het LVC is nu nog gehuisvest in een oud pand. Het LVC gaat verhuizen naar een nieuw onderkomen aan de Breestraat. De nieuwe behuizing moet geheel voldoen aan de normen voor geluid.

Henk Ladan & Zn is een schildersbedrijf met een beperkte opslag aan gevaarlijke stoffen. De gevaarlijke stoffen worden bewaard in een speciaal geconstrueerde opslagruimte.

Gewenste of ongewenste bedrijven

Aan het stadsvernieuwingsplan en de daarbij behorende plankaart is een lijst van toegestane bedrijfstypen toegevoegd (positieve Staat van Inrichtingen). Bedrijven uit categorie 1 en 2 zullen in het algemeen mogelijk zijn in het plangebied. Aan het aantal horecavestigingen wordt een maximum gesteld.

Bedrijven uit categorie 3 zullen niet worden toegestaan. Een uitzondering wordt gemaakt voor sociaal-culturele instellingen (o.a. studentensociëteiten, concertzalen) die vallen onder categorie 3, de zogenaamde Maatschappelijke doeleinden.

*Aandachtspunten in verband met geluidsproblemen**Laden en lossen*

Laden en lossen in de nabijheid van gevels van woningen kan geluidhinder opleveren, zeker wanneer dit plaatsvindt in de nachtelijke uren. Dit probleem speelt bij theaters en concertzalen, en bij de bevoorrading van detailhandel. Bij theaters en concertzalen worden juist in de avond- en nachtperiode decorstukken en geluidsapparatuur aan- en afgevoerd. Bevoorrading van detailhandel voor 7.00 uur 's ochtends kan eveneens geluidhinder veroorzaken. Geluidhinder kan voorkomen worden door inpandig laden en lossen. Voor het nieuw te bouwen LVC is aan de Boommarkt een garage voor vrachtwagens gedacht, aan de Aalmarkt een garage voor de Stadsgehoorzaal, en aan de Breestraat een garage voor V&D. Ook in die situatie zullen woningen op voldoende afstand van de inritten moeten zijn gesitueerd. Manoeuvrerende vrachtwagens zullen anders ontoelaatbare slaapverstoring veroorzaken.

⁵ Zie bijlage 2: Inventarisatielijst functies en bedrijven

Wonen boven winkels

In het plangebied wordt een aantal nieuwe (boven)woningen gebouwd boven winkels. Geluidsoverlast, veroorzaakt door muziekgeluid afkomstig van winkels, is reeds een veel voorkomend verschijnsel. De eisen uit het Bouwbesluit aan de scheidingsconstructies zijn in sommige situaties ontoereikend om aan de geluidsnormen te kunnen voldoen. Een akoestisch onderzoek kan niet vooraf geëist worden (wel bij vestiging van horecabedrijven). Het niveau van het muziekgeluid is afhankelijk van het soort publiek (de doelgroep). Bij realisering van nieuwe bovenwoningen dient de geluidsisolatie ten opzichte van de winkels extra aandacht te krijgen.

Naast muziekgeluidsoverlast kunnen luchtbehandelingsinstallaties als airco's regelmatig een bron van overlast zijn. Deze worden vaak naderhand aangebracht. Met de nieuw- of verbouw van detailhandel en horeca zal met plaatsing van dergelijke installaties altijd rekening moeten worden gehouden. De installaties moeten zodanig gesitueerd worden ten opzichte van woningen dat geluidsoverlast wordt voorkomen.

2.11.2. Historisch onderzoek bodemverontreiniging

In onderstaande beschouwing wordt een overzicht gegeven van de informatie die bij de gemeente Leiden aanwezig is over de bodemkwaliteit van de plaatsen waar gebruiks- en bestemmingsveranderingen zijn gepland. De gegevens zijn ontleend aan het stadsvernieuwingsstructuurplan Aalmarkt e.o. van september 2000. Verder zijn databestanden van de gemeente Leiden en de provincie Zuid-Holland geraadpleegd.

Bestaande situatie

Verontreiniging grond

Ten aanzien van de grond wordt opgemerkt dat de aangetroffen verontreiniging met name zware metalen betreft, zoals lood, koper en zink. Het betreft hier dus een lichte en matige vorm van verontreiniging. Slechts in één geval (Stille Rijn 11) is sterke verontreiniging aangetroffen met lood. Hiervoor geldt echter geen saneringsnoodzaak.

Olietanks staan geregistreerd op de Boommarkt, de Breestraat, Mandenmakerssteeg en Vrouwensteeg. Alle tanks zijn inmiddels onderzocht. Bij zware verontreiniging wordt de grond gesaneerd zoals momenteel gebeurt bij Aalmarkt 22. Bij voorkeur worden de tanks verwijderd. Gezien de lichte mate van verontreiniging geldt een beperkte grondsanering en geen nazorg.

Verontreiniging grondwater

Het gebied van V&D, Aalmarkt 22, is onderzocht op minerale olie in de bodem. In de steeg tussen V&D en het Waaggebouw, de Waagpoort, hebben diverse ondergrondse tanks gelegen. Deze hebben een ernstige bodemverontreiniging met minerale olie veroorzaakt. Onder het gebouw van de V&D is een drijfslag aanwezig. De verontreiniging heeft zich met name naar de diepte verspreid, maar blijft beperkt tot het bouwblok omsloten door de Aalmarkt. Op enkele andere plaatsen is het grondwater licht verontreinigd met toluen en chroom en matig met olie en arseen (Breestraat 60-62, Haarlemmerstraat 12).

Toekomstige situatie

Stille Rijn / Haarlemmerstraat

Ter plaatse van Stille Rijn 8 en Haarlemmerstraat 109 wordt een doorgang naar de Haarlemmerstraat aangelegd. In de doorgang worden winkels en bovenwoningen gebouwd. Over de bodemkwaliteit ter plaatse van deze locatie is bij de gemeente Leiden geen informatie bekend. In de nabijheid van de geplande voetgangersverbinding, namelijk bij Stille Rijn 11, is uit onderzoek gebleken dat de interventiewaarden van verschillende zware metalen wordt overschreden. Ten behoeve van het aanleggen van de nieuwe openbare ruimte zal grond ontgraven en gereinigd worden.

Het V&D-blok

Dit gebied krijgt een winkel- en woonfunctie. In kelderlagen zijn winkel- en fietsenstallingsfuncties toegestaan. Onder meer is achter de Waag (ter hoogte van Breestraat 76) een winkelerf gepland met de mogelijkheid van een ondergrondse fietsenstalling. Er bestaat over dit gebied beperkte informatie over de bodemkwaliteit. Deze informatie heeft met name betrekking op verontreiniging van de bodem met minerale olie ten gevolge van ondergrondse brandstofopslag.

Het gebied van V&D, Aalmarkt 22, is onderzocht op minerale olie in de bodem. In de steeg tussen V&D en het Waaggebouw, de Waagpoort, hebben diverse ondergrondse tanks gelegen. Deze hebben een ernstige bodemverontreiniging met minerale olie veroorzaakt. Onder het gebouw van de V&D is een drijflaag aanwezig. De verontreiniging heeft zich met name naar de diepte verspreid, maar blijft beperkt tot het bouwblok omsloten door de Aalmarkt, Mandenmakerssteeg, Breestraat en Maarsmansteeg. Onder de Waag is een lichte olieverontreiniging aangetroffen.

De onttrekking van de drijflaag is recentelijk stopgezet omdat de onttrekking niet effectief is. De kwaliteit van het grondwater in de omliggende stegen wordt gemonitord. Bij herinrichting zal bekeken worden of er andere saneringstechnieken in aanmerking komen.

Bouwblok tussen Vrouwensteeg en Mandenmakerssteeg.

Ook in dit gebied komt aansluitend aan de Stadsgehoorzaal een ondergrondse voorziening voor een winkelfunctie en voor voorzieningen van de Stadsgehoorzaal. Op een aantal plaatsen in dit deelgebied is bodemonderzoek uitgevoerd. Nergens is de grond sterk verontreinigd. Deze grond zal grotendeels hergebruikt kunnen worden. Alleen de bovenste meter wordt gereinigd (ca. 1200 m²).

Gebied tussen Kort Rapenburg en Vrouwensteeg.

Voor het perceel Breestraat 46-48 is een ondergrondse parkeergarage voorzien. Bovengronds moet het gebied een functie krijgen voor LVC, jongerencentrum, woningen en winkels/postkantoor. Volgens historisch onderzoek is de grond licht verontreinigd. Ten behoeve van de parkeergarage zal het grootste deel van de grond hergebruikt kunnen worden. Alleen de bovenste meter wordt gereinigd (2100 m²).

Stadhuisplein

Op deze locatie is de bouw van een ondergrondse centrale fietsenstalling voorzien. De saneringswerkzaamheden op deze locatie zijn al uitgevoerd.

Voor het Aalmarktproject is in het kader van de Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) regeling bij de minister van Grote Stedenbeleid en Integratievraagstukken (GSI) subsidie aangevraagd. De beschikking wordt genomen door VROM (na afstemming met GSI en na advies te hebben ingewonnen bij de provincie).

2.11.3. Geluid en verkeer

De Wet geluidhinder (Wgh) bepaalt dat in een bepaalde zone langs verkeerswegen bepaalde geluidsnormen in acht moeten worden genomen met betrekking tot de geluidbelasting op de gevels van woningen (en andere geluidgevoelige bestemmingen zoals onder andere scholen en ziekenhuizen).

In principe heeft iedere weg een geluidzone op grond van de Wgh met uitzondering van wegen die binnen een woonerf zijn gelegen of waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km per uur. In dat geval hoeft er geen bijzondere aandacht geschonken te worden aan het verkeerslawaaï omdat de verwachting is dat de geluidbelasting van de gevel door het verkeer op een dergelijke weg lager is dan de in de wet genoemde voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) (50 decibel).

In het plangebied hebben het merendeel van de wegen en stegen géén geluidzone. Het betreft namelijk wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt. De Breestraat en het Kort Rapenburg hebben wel een geluidzone zoals bedoeld in de Wgh. Voor deze wegen is dus akoestisch onderzoek vereist.

Voor woningen (en andere geluidgevoelige bestemmingen) langs wegen gelden normen voor de geluidbelasting van de gevel die afhankelijk van de situatie kunnen verschillen. De Wgh maakt onderscheid tussen nieuwe en bestaande situaties, binnenstedelijke en buitenstedelijke situaties. Voor dit stadsvernieuwingsplan zijn alleen normen voor binnenstedelijke situaties van belang. Het gaat hierbij om nieuwe of aanwezige woningen langs bestaande wegen.

Binnenstedelijke situatie	Nieuwe woningen	Aanwezige woningen
Voorkeurswaarde	50 dB(A)	55 dB(A)
Maximaal toelaatbaar	65 dB(A)	70 dB(A)

Bij nieuwbouw van woningen in het plangebied mag de geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaai binnen de geluidgevoelige ruimten van deze woningen niet hoger zijn dan 35 dB(A). Bij aanwezige woningen is dit 45 dB(A).

Bestaande situatie

De geluidbelasting van aanwezige woningen langs de Breestraat en het Kort Rapenburg staan vermeld op een zogenaamde A-lijst. Dit is een lijst met woningen die (eventueel) voor subsidie van geluidwerende gevelvoorzieningen in aanmerking komen. Voorwaarde hiervoor is dat het geluidniveau binnen woon- en/of slaapkamers meer bedraagt dan 45 dB(A). De woningen langs de Breestraat ondervinden een gevelbelasting van 67-69 dB(A) en langs het Kort Rapenburg van 68-69 dB(A). Deze geluidbelastingen zijn de werkelijk berekende waarden, dat wil zeggen exclusief aftrek van 5 dB(A) ex. artikel 103 Wgh. De geluidbelasting van de woningen langs de Breestraat wordt veroorzaakt door het verkeerslawaai van de bussen.

Toekomstige situatie

Het stadsvernieuwingsplan Aalmarkt stelt de realisatie voor van nieuwbouwwoningen op drie locaties langs de Breestraat, te weten tussen Kabeljauwsteeg en Vrouwensteeg, tussen Vrouwensteeg en Mandenmakerssteeg, en tussen Mandenmakerssteeg en Maarsmansteeg.

Vanwege de hoge geluidbelasting langs de Breestraat, veroorzaakt door het busverkeer, is de verwachting dat de voorkeurswaarde van de Wgh zal worden overschreden. Voor deze nieuwe woningen zal een zogenaamde 'hogere waardeprocedure' bij Gedeputeerde Staten worden gevolgd in het kader van de procedure van het stadsvernieuwingsplan. Aan deze woningen zullen zodanige gevelvoorzieningen moeten worden getroffen dat de geluidbelasting binnen ten hoogste 35 dB(A) zal bedragen.

Bovendien maakt het stadsvernieuwingsplan de realisatie van een trambaan in de Breestraat en het Kort Rapenburg mogelijk als onderdeel van een light-railverbinding, de zogenaamde Rijn-Gouweliijn. Indien wordt besloten dat de Rijn-Gouweliijn inderdaad door de Breestraat moet lopen, zal een definitief akoestisch onderzoek moeten worden uitgevoerd om de akoestische consequenties te bepalen. Hierbij dient in ogenschouw te worden genomen dat bij invoering van de light-railverbinding door de Breestraat er in elk geval veel minder bussen door de Breestraat komen te rijden.

Milieuaspecten Boommarktgarage

In opdracht van de gemeente Leiden heeft Goudappel Coffeng in december 1999 een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd, "Verkeerskundige effecten Aalmarktproject en ontwikkeling Van Gend en Loosgarage". In dit rapport wordt naast de verkeerskundige effecten van de verschillende situaties ook de daaraan verbonden milieugevolgen beschreven. De milieuconsequenties zijn door de toenmalige sector Milieu nader onderzocht en uitgewerkt.

In het onderzoek van Goudappel Coffeng worden verschillende varianten beschreven. Belangrijke variabelen zijn de aanwezigheid van de Boommarktgarage, het ondergronds parkeren op het Van Gend en Loosterrein en eenrichtingsverkeer op het Noordeinde. Met deze varianten wordt ook de nieuwe milieusituatie in het Aalmarktgebied in beeld gebracht.

Door de aanleg van de Boommarktgarage en uitgaande van beperking van de autointensiteit op het Noordeinde is op de Haagweg-oost een toename van de geluidbelasting met 2 dB(A), NO₂ met 5 en benzeen met 1,7 µg/m³ te verwachten. Hiertegenover staat een verbetering van de geluidbelasting in de Breestraat en de Pieterswijk van 2 tot 4 dB(A). Voor luchtverontreiniging blijft de verbetering beperkt tot een verlaging van de NO₂ concentratie in de Oranjeboomstraat van 4 µg/m³.

- Er zijn geen situaties berekend waarbij grenswaarden voor geluidshinder en luchtverontreiniging worden overschreden. Hoewel er sprake is van afname van milieuhinder op het Noordeinde, in de Breestraat en in de Pieterswijk, neemt de overlast in heel Leiden toe.

Wat betreft de verkeerssituatie op het Noordeinde gaat wat betreft luchtkwaliteit de voorkeur uit naar eenrichtingsverkeer op het Noordeinde (richting: de stad in). Deze aanpassing laat vooral een verbetering zien op traject Noordeinde/Turfmarkt (t/m Nieuwe Beestenmarkt).

Deze variant is inmiddels achterhaald door een andere variant, waarbij voorgesteld wordt een knip te maken in de doorgaande verbinding Noordeinde, Kort Rapenburg, Prinsessekade, Turfmarkt en verder. Deze variant wordt in het kader van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan verder onderzocht, dat naar verwachting in 2003 uit zal komen. Hierdoor is naar verwachting op termijn een daling van het aantal verkeersbewegingen op het Noordeinde te verwachten, wat dus gunstig is voor de luchtkwaliteit.

Volgens de onderzoeken destijds wordt de luchtkwaliteit door een parkeergarage aan de Boommarkt in de directe omgeving negatief beïnvloed (voor wat betreft geluid ook). Op de aan- en afvoerwegen zal de concentratie aan stikstofdioxide in relatief geringe mate toenemen nl. met 1 a 2 µg/m³ (uurgemiddelde concentratie 98-percentiel). Alle waarden blijven echter onder de toenmalige grenswaarde voor stikstofdioxide. Voor benzeen zal op de aan- en afvoerwegen relatief een sterkere toename te merken zijn. De waarden blijven echter onder zowel de richt- als de grenswaarde. In de directe omgeving van de parkeergarage wordt de concentratie in beperkte mate beïnvloed door de nieuwe activiteit. De grenswaarde zal niet worden overschreden, wel kan de richtwaarde worden bereikt (Boommarkt) of overschreden (Breestraat). De overschrijding in de Breestraat wordt echter primair bepaald door het reeds aanwezige verkeer en de achtergrondconcentratie. De aanwezigheid van een parkeergarage heeft hier slechts een geringe invloed op.

Destijds is gekeken naar luchtkwaliteit in relatie tot de bouw van een bovengrondse parkeergarage. Nu behelst het plan een ondergrondse garage en dienen er opnieuw berekeningen uitgevoerd te worden. In het onderzoek staat expliciet vermeld dat bij het definitieve ontwerp van de parkeergarage de waarborg moet worden ingebouwd dat de uitgangspunten voor de huidige inschatting van de milieubelasting niet zullen worden veranderd. Speciale aandacht verdienen de wijze waarop de emissie bovendaks op de garage plaatsvindt en de opstelplaats van de wachtende motorvoertuigen. De berekeningen voor een ondergrondse garage zullen nog gemaakt moeten worden. Aangenomen mag wel worden, dat een ondergrondse garage gunstiger is voor de milieukwaliteit op de Boommarkt dan een bovengrondse.

Conclusie

Wanneer de verkeersintensiteit niet meer toeneemt dan nu opgenomen is in de RVMK-prognoses voor 2015, dan zijn er voor het Aalmarktgebied geen overschrijdingen van de stikstofdioxidenorm. De hoogste concentratie stikstofdioxide in het plangebied wordt berekend op het Noordeinde en Kort Rapenburg en bedraagt 32 µg/m³. Ook van het jaargemiddelde fijn stofnorm (PM₁₀) is geen overschrijding te verwachten (hoogste waarde is 33 µg/m³ op het Noordeinde en Kort Rapenburg). De uurgemiddelde-waarden voor fijn stof worden wel in het gehele plangebied overschreden, maar dit is gezien de hoge achtergrondconcentraties een landelijk probleem. Vanuit de rijksoverheid is men nu dan ook bezig met een evaluerend

onderzoek van de richtlijn voor fijn stof. De jaargemiddelde-concentraties voor benzeen blijven met 2 µg/m³ ook ruim onder de norm van 10 µg/m³.

2.11.4. Duurzaamheid

Bouwprogramma

In het stadsvernieuwingsplan Aalmarkt e.o. is een bouwprogramma opgenomen bestaande uit restauratie, verbouw en nieuwbouw. Leiden wil de kansen benutten, die de huidige strategische positie van dit gebied ten opzichte van het kernwinkelgebied biedt. Om ook in de toekomst van een levendige, economische, culturele en toeristische binnenstad verzekerd te zijn, is het volgende bouwprogramma gepland.

- 82 woningen
- 24.000 m² te ontwikkelen commerciële functies, deels ter plekke van bestaande commerciële functies (ca. 6000 m² nieuw toegevoegde commerciële functies);
- circa 350 parkeerplaatsen
- fietsenstallingen
- bevoorradingsvoorzieningen
- tweede fase Stadsgehoorzaal
- LVC poppodium
- Kantoor stedelijk jongerenwerk.

Ambitieniveau

Duurzaam bouwen heeft in Leiden volop de aandacht. Uit het Plan van Aanpak duurzaam bouwen, dat in april 1999 door de gemeenteraad is vastgesteld, blijkt dat Leiden duurzaam bouwen in de breedste zin beschouwt. Het gaat om meer dan alleen milieuvriendelijk materiaalgebruik en energiezuinige woningbouw. De definitie zoals Leiden die hanteert, luidt: 'zodanig bouwen dat zo min mogelijk negatieve effecten op het milieu en de menselijke gezondheid ontstaan, gedurende de hele levensloop van het bouwwerk en de gebouwde omgeving'.

Leiden wil nieuwe bouwlocaties duurzaam inrichten, bouwen en beheren. Leiden streeft er daarom naar bij elk bouwplan de schade aan het milieu op korte en lange termijn zoveel mogelijk te beperken. Zij wil daarmee de kwaliteit en duurzaamheid van de stedelijke ontwikkeling op een zo hoog mogelijke niveau brengen. De gemeente Leiden wil met duurzaam bouwen een stapje verder gaan dan het minimumniveau dat de nationale overheid aangeeft in de Nationale Pakketten Duurzaam Bouwen. Dat betekent waar mogelijk het toepassen van maatregelen die verder gaan dan de 'standaard' maatregelen. Voor het Aalmarkt-bouwprogramma vertaalt dit zich in intensief ruimtegebruik, duurzaam materiaalgebruik, duurzame energievoorziening en energiebesparing, integraal waterbeheer, afvalscheiding, afvalverwerking.

De effecten van deze voornemens dienen meetbaar te zijn. Dat is mogelijk met behulp van de Maatregelenlijst Duurzaam Bouwen (zie bijlage). De maatregelen worden toegepast bij:

- het ontwikkelen en bouwen van nieuwe woningen;
- het verbeteren van bestaande bebouwing en de revitalisering van wijken;
- het inrichten en beheren van de openbare ruimte;

- het ontwikkelen, bouwen en beheren van openbare gebouwen.

De gemeente Leiden sluit haar beleid aan bij de Nationale Pakketten duurzaam bouwen, die het ministerie van VROM heeft uitgegeven voor duurzame woningbouw (nieuwbouw en beheer), utiliteitsbouw, stedenbouw en de grond-, weg- en waterbouwsector. Voor de Leidse Regio stelt de Milieudienst West-Holland op basis van deze Nationale Pakketten 'maatregelenlijsten duurzaam bouwen' samen en onderhoudt deze.

De gemeenten in de Leidse Regio hanteren het volgende ambitieniveau.

Woningbouw

Voor woningbouw geldt de "Maatlat", behorend bij de meest recente versie van het Nationaal Pakket Woningbouw Nieuwbouw. Daarnaast blijven de maatregelen die voortkomen uit de regionale nota's Duurzaam Bouwen en Wonen (1996), Bouw- en Sloopafval (1993) en Tropisch Hardhout (1993) gehandhaafd. De Maatlat voor 1999 is als volgt vastgesteld:

- alle vaste maatregelen (van rijkswege verplicht);
- maatregel U443 (gebruikershandleiding);
- alle van toepassing zijnde kostenneutrale maatregelen (kostenneutraal zijn die maatregelen die zelf kostenneutraal zijn of die zichzelf terugverdienen);
- van de overige, variabele, maatregelen dient een zodanig aantal te worden gekozen dat het saldo van alle meer- en minderwerk in meerinvestering resulteert van € 1361,34 (f 3.000,-) per woning.

Utiliteitsbouw

Voor de utiliteitsbouw worden de vaste en variabele maatregelen van het Nationale Pakket aangehouden. Per project dienen de hiervoor in aanmerking komende maatregelen te worden toegepast aangevuld met de Toegevoegde Regionale Afspraken (2000).

Daarenboven heeft de gemeente Leiden zich in 1999 ingeschreven in het dubo-register utiliteitsbouw voor het "plus-niveau". Dat wil zeggen dat zij voor de eigen gebouwen op zich heeft genomen om uit het Nationaal pakket utiliteitsbouw toe te passen:

- alle vaste maatregelen (van rijkswege verplicht)
- maatregel U443 (gebruikershandleiding)
- alle van toepassing zijnde kostenneutrale maatregelen (kostenneutraal zijn die maatregelen die zelf kostenneutraal zijn of die zichzelf terugverdienen)
- ten minste 30% van de variabele maatregelen van minimaal één zelf te kiezen dubo-thema (de richtlijn voor de meerinvestering bedraagt minimaal 1% van de stichtingskosten).

Stedenbouw

Voor de stedenbouw hanteert de gemeente Leiden en eigen maatregelenlijst, gebaseerd op het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw met minimaal het daarin omschreven ambitieniveau "altijd doen".

Grond-, weg- en waterbouw (GWW)

Hiertoe worden de maatregelen uit het Nationale Pakket GWW aangehouden. Over de hoogte van het ambitieniveau bestaan nog geen afspraken, maar dient minstens gelijkwaardig te zijn met de hierboven omschreven ambitieniveaus.

2.11.5. Wateraspecten

Door het Hoogheemraadschap van Rijnland zijn een aantal suggesties gedaan voor het opstellen van een waterparagraaf in het stadsvernieuwingsplan. Dit advies en de reactie daarop van B en W zijn hieronder integraal overgenomen.

Opmerkingen Rijnland

Binnen het plan is water een regelmatig terugkerend onderwerp dat een belangrijke rol vervult. Het wordt op prijs gesteld als water in het plan een eigen plek krijgt, bijvoorbeeld in een speciale waterparagraaf. Er worden een aantal voorschriften en aspecten genoemd, die in deze paragraaf opgenomen zouden moeten worden en een aantal maatregelen die getroffen kunnen worden ter verbetering van de waterkwaliteit in het gebied.

In deze waterparagraaf zouden de volgende aspecten aan de orde dienen te worden gesteld.

- De Nieuwe Rijn en de Rijn zijn onderdeel van het boezemstelsel van het Hoogheemraadschap van Rijnland. De waterkwaliteit is echter matig door de aanwezigheid van te grote concentraties van bepaalde stoffen, zoals fosfaat, koper, e.d. De oorzaak kan de aanvoer van vervuild boezemwater van elders zijn.
- Maatregelen, die getroffen kunnen worden ter verbetering van de waterkwaliteit zijn onder andere: aansluiting van ongerioleerde panden op de riolering, en toepassing van verantwoorde materiaalkeuzes bij nieuw-/verbouwactiviteiten ter voorkoming van afstroming van vervuild water. Koper, zink en lood zouden in verband daarmee voor gebruik aan de buitenkant van gebouwen als dakbedekking e.d. beter vermeden kunnen worden.
- De mogelijkheid aan waterberging in het plangebied is eveneens belangrijk. In bestaand stedelijk gebied is een oppervlakte van minimaal 6 % vereist of in elk geval niet minder dan in de bestaande situatie in het plangebied aanwezig is. In het plangebied, bestaat nu 13 % van de oppervlakte aan water, zodat er ruimschoots voldoende water aanwezig is.
- Het water is te beschouwen als een structuurbepalend element, waardoor het een prominente rol vervult bij de inrichting van de openbare ruimte. Rijnland staat positief tegenover ontwikkelingen, die het water meer zichtbaar maken zoals het creëren van een zogenaamd waterplein. Rijnland wil daarbij actief worden betrokken.
- Rijnland verzoekt verder, hoewel de mogelijkheden in het stedelijke grachtenstelsel hiertoe beperkt zijn, een natuurvriendelijke oeverinrichting na te streven ter verbetering van de algemene waterkwaliteit.
- Ook het beheer van het water wordt onder de aandacht gebracht. Zwerfvuil en diffuse lozingen door het gebruik van bestrijdingsmiddelen en bemesting bij het beheer en onderhoud van groenvoorzieningen dienen te worden tegengegaan.
- Bij de verkeersonderzoeken wordt een beschouwing over het scheepvaartverkeer en de daarmee samenhangende aanlegmogelijkheden en andere voorzieningen gemist.
- Bruggen en steigers worden gezien als overkluizingen, die het wateroppervlak afdekken en de lichttoetreding belemmeren. Overkluizingen zijn daarom van invloed op de ecologische waterkwaliteit. Onder bepaalde voorwaarden worden zij toegestaan. Voor drijvende objecten, zoals woonboten, pontons, e.d., gelden in principe dezelfde criteria.
- Voor nieuwe bruggen en aanlegsteigers is op grond van Rijnlands Keur een vergunning vereist. Verzocht wordt dit vereiste toe te voegen aan artikel 17 van de planvoorschriften. Voor iedere brug geldt voorts de primaire bestemming water met als secundaire bestemming voetgangers-/verblijfs-/ en verkeersgebied.

- Voor de bouw van de ondergrondse parkeergarage geldt ook het vereiste van een dergelijke vergunning. In een waterbestemming mag geen subbestemming 'leidingstroken' worden opgenomen.

Reactie van B en W

- In de toelichting op het plan wordt aandacht geschonken aan de verschillende aspecten, die hiervoor aan de orde zijn gesteld in het kader van een waterparagraaf. Een aantal aspecten heeft echter uitsluitend te maken met beheer en valt daardoor buiten de reikwijdte van dit stadsvernieuwingsplan. Voor het overige wordt gewezen op het volgende met betrekking tot de planvoorschriften.
- In de planvoorschriften is respectievelijk in artikel 18, lid 2 (bestemming water) en artikel 19, lid 3 (bestemming water/voetgangers- en verblijfsgebied) bepaald dat voor bouwactiviteiten ook een vergunning van het Hoogheemraadschap van Rijnland is vereist.
- Ten behoeve van de aansluiting van het plangebied op de openbare nutsvoorzieningen dienen de daarvoor nodige leidingen het water te kruisen. Dit gebeurt veelal door middel van zinkers in de waterbodems of in enkele gevallen onder aan een brug. Om deze redenen wordt in Leidse bestemmings- en stadsvernieuwingsplannen de subbestemming 'leidingstroken' genoemd binnen de hoofdbestemming water. Om deze praktische redenen moet dus wel met de subbestemming 'leidingstroken' rekening worden gehouden. Uiteraard zal voor de aanleg daarvan, als de Keur van toepassing is, ook toestemming worden gevraagd aan het Hoogheemraadschap. Ter verduidelijking van de bedoeling van deze beperking is vermeld, dat 'leidingstroken' slechts een secundaire bestemming betreft binnen de primaire bestemming 'water'.
- Bij de bestemming 'centrale parkeergarage' is eveneens vermeld, dat ten behoeve van het realiseren van de ondergrondse garage een vergunning is vereist van het Hoogheemraadschap.
- In de voorschriften is een bepaling opgenomen, waardoor er nadere eisen gesteld kunnen worden door Burgemeester en Wethouders ten aanzien van de beweegbaarheid en doorvaarthoogte van bruggen in het belang van de goede bevaarbaarheid van waterlopen. In de toelichting is voorts melding gemaakt van het gebruik van de watergangen voor het scheepvaartverkeer, zoals watertaxi's en rondvaartboten en de daarvoor beschikbare aanlegmogelijkheden in het plangebied."

2.12. Conclusies naar aanleiding van de analyse

- De woonfunctie is, verspreid in het plangebied, redelijk vertegenwoordigd: in circa 60% van de panden. 80% van de inwoners is alleenstaand. Het gaat in hoofdzaak om bovenwoningen en kamerbewoning. Wordt er enerzijds veel boven niet-woonfuncties gewoond, anderzijds bevinden zich in de Haarlemmerstraat nogal wat matig benutte verdiepingen, die wel geschikt zijn te maken voor woonruimte.
- Het bouwblok tussen Aalmarkt, Mandenmakerssteeg, Breestraat en Vrouwensteeg is op vele plaatsen bouwkundig en stedenbouwkundig sterk voor verbetering vatbaar. De gesloten en grootschalige bebouwing aan de oostzijde van de Mandenmakerssteeg levert een lage belevingswaarde op in de steeg. Het bankgebouw aan de Breestraat tegenover de Mandenmakersteeg heeft eveneens weinig uitstraling binnen het kernwinkelgebied. Het voormalige complex van het Hoogheemraadschap van Rijnland blinkt eveneens uit in troosteloosheid. Het onbebouwde terrein aan de Boommarkt is uiterst storend. Los van de waarde van de architectuur, doorbreekt de grote schaal van gebouwen als die van Rijnland, Minerva, V&D en Stadsgehoorzaal de fijnkorreligheid en kleinschaligheid waardoor deze gebouwen worden omgeven.

- De ruimtelijke structuur van het Aalmarktgebied heeft nog steeds de duidelijke kenmerken uit het begin van de stedelijke ontwikkeling van Leiden. De Rijn met zijn lage kades en Waaghoofd, en de hoger gelegen dijken (nu Haarlemmerstraat en Breestraat), bepalen de overheersende oost-westgeoriënteerde stedelijke structuur. In noord-zuidrichting wordt deze slechts doorbroken door smalle stegen. De gesloten bouwblokken en gevelwanden zijn zeer kenmerkend voor het stadsbeeld. Daar staat het bezwaar tegenover dat er ruimtelijk en functioneel een slechte relatie bestaat in het stedelijke weefsel van openbare ruimten in noord-zuidrichting.
- Het gebied ligt in een beschermd stadsgezicht en bevat in het algemeen hoge cultuurhistorische waarden en ruimtelijke kwaliteiten. Meer dan de helft van de panden staat geregistreerd als rijks- of gemeentelijk monument. Daarnaast zijn er nog vele beeldbepalende panden. Achter de gevels van veel panden bevinden zich vaak positieve bouwhistorische waarden. Er wordt daarnaast een rijk bodemarchief onder dit oudste stuk van Leiden verwacht.
- De strategische positie van het gebied ten opzichte van het kernwinkelgebied biedt veel kansen om deze optimaal uit te buiten. Zodoende wordt de toekomst van een levendige, economisch, cultureel en toeristisch sterke binnenstad verzekerd. Belangrijk hierbij is dat de routing voor winkelend publiek tussen Haarlemmerstraat en Breestraat wordt verbeterd. Verder moet het winkelaanbod kwalitatief worden verhoogd, en vraagt de markt grotere winkeleenheden. Getracht moet worden de dalende koopkrachtbinding uit de regio om te buigen naar een stijgende.
- Enerzijds is het plangebied uitstekend bereikbaar per openbaar vervoer en per fiets. De Rijn-Gouwelijn, een toekomstige light-rail door de Breestraat, zal aan die goede bereikbaarheid verder bijdragen. De autobereikbaarheid vraagt daarentegen verbetering, en vooral verheldering. Er wordt een tekort aan parkeergelegenheid voor vergunninghouders en bezoekers aan de westkant van de binnenstad gesignaleerd. Bovendien liggen veel parkeerplaatsen verspreid, met ongewenst zoekverkeer als gevolg.
- Het plangebied bevat geen bedrijven of instellingen die er uit oogpunt van milieuhygiëne niet passen. Het LVC kampt met een oud gebouw dat niet voldoet aan de geluidsnormen. LVC en Stadsgehoorzaal missen bevoorradingsvoorzieningen die aan de ARBOwet en de Wet geluidhinder voldoen. Het historisch bodemonderzoek wijst tot op heden niet op ernstige bodemverontreiniging. Nieuwe woningen zullen als gevolg van verkeerslawaaï op de Breestraat extra geïsoleerd moeten worden.



3. Het plan

3.1. Geldend beleid

3.1.1. Structuurplan van Leiden

In het structuurplan van Leiden ("Boomgaard van kennis", door de gemeenteraad vastgesteld op 12 juli 1995) wordt de binnenstad genoemd als een van de drie sterke kanten waarin de stad zich onderscheidt van andere plaatsen. Weinig steden bezitten zo'n mooi historisch centrum, een beschermd stadsgezicht binnen een gave singel, met grachten, steegjes, monumenten, gevarieerde en kleinschalige bebouwing. Hier voelt een mens zich op zijn gemak. Hier kan je je vermaken, vind je werk en diensten, kan je je materieel en geestelijk verrijken, ontmoet je mensen. De binnenstad, als smeltkroes van activiteiten en ook als woonplek populair, levert veel werkgelegenheid op, veel inkomsten en welvaart, maar ook veel welzijn, cultuur, plezier en een goed leefklimaat.

Om deze redenen wordt in het structuurplan uitgegaan van het koesteren van deze kroonjuwelen. In doelstellingentaal heet het 'consolidatie en beheer van het monumentale erfgoed, vergroten van het multifunctioneel gebruik, stimuleren van cultuurfuncties en economische exploitatie op het terrein van detailhandel en toerisme'.

Over de winkelcircuits stelt het structuurplan dat die zoveel mogelijk moeten aansluiten bij de bijzondere Leidse kenmerken: de grachten, stegen en historische plekken.

3.1.2. Meerjarenontwikkelingsprogramma 1999 - 2004

Leiden maakt sinds 1997 deel uit van de steden die gebruikmaken van het zogenaamde Grotestedenbeleid van het rijk. Dat beleid heeft tot doel economische potenties te benutten om sociale bedreigingen weg te werken. Op 9 november 1999 heeft de gemeenteraad het Meerjarenontwikkelingsprogramma 1999 - 2004 vastgesteld (raadsvoorstel nr. 99.0124). Daarin zijn zeven programmalijnen verwoord. Programmalijn 3, de historische stad, draait in belangrijke mate om het aantrekken van bezoekers (Leidenaren, regiogenoten, toeristen), het verlengen van het verblijf van die bezoekers, en het vergroten van de waardering voor het historisch erfgoed. Het ontwikkelen van het Aalmarktgebied maakt deel uit van deze programmalijn. Programmalijn 6, bereikbaarheid, heeft betrekking op het verbeteren van de bereikbaarheid van o.a. de binnenstad. In programmalijn 7, basis voor kwaliteit, ligt de nadruk op veiligheid en leefbaarheid, duurzame stedelijke ontwikkeling, en intensief ruimtegebruik. Het ontwikkelen van het Aalmarktgebied heeft daarom ook raakpunten met beide laatstgenoemde lijnen.

3.1.3. Beleid voor autoluwe binnenstad

Op 15 februari 1994 besloot de gemeenteraad in te stemmen met het project Binnenstad Leiden, Bereikbare Kwaliteit, zoals beschreven in raadsvoorstel nr. 94.0010. Dit besluit kreeg op 1 juli 1997 een vervolg; het project was inmiddels omgedoopt tot Binnenste Beter (raadsvoorstel nr. 97.0042). In het kader van een integrale verbetering van de binnenstad wordt

er op basis van deze besluiten gewerkt aan het autoluw of autovrij maken van de openbare ruimte. Gelijktijdig wordt die openbare ruimte ingericht volgens richtlijnen van de nota Buitenruimte Binnenstad, die de gemeenteraad op 13 juni 1995 vaststelde. Doel is om het verblijfsklimaat van de binnenstad te verbeteren, zowel ten gunste van het milieu (geluid, lucht) als van het winkel- en toeristisch klimaat. De bereikbaarheid van de op te knappen binnenstad dient eveneens te worden verbeterd.

Inmiddels zijn vele straten, stegen, grachten en pleinen in de binnenstad heringericht en autoluw, parkeervrij of autovrij gemaakt. Belangrijke onderdelen daarvan betreffen de oevers aan weerszijden van de Rijn door het hart van de binnenstad, de Beestenmarkt en omgeving, de Haarlemmerstraat en de Breestraat.

Was het volgens raadsvoorstel nr. 94.0010 (Binnenstad Leiden, bereikbare kwaliteit) nog de bedoeling de Apothekersdijk en de Stille Rijn te herinrichten nadat een parkeergarage aan de Boommarkt of elders in die buurt was gerealiseerd, in het raadsvoorstel nr. 97.0042 (Uitwerking en kredietverlening Binnenste Beter) wordt ervoor gekozen deze koppeling los te laten. In 1997 is de herinrichting van de Apothekersdijk afgerond; daar bevinden zich nu nog uitsluitend vergunninghouderplaatsen. De Stille Rijn en de Stille Mare zijn parkeervrij heringericht in 2002.

De herinrichting van de Aalmarkt en de Boommarkt wacht volgens beide hierboven genoemde raadsvoorstellen wel op de uitvoering van het Aalmarktproject (toen nog Sleutelhofproject genaamd) inclusief parkeergarage. De Aalmarkt dient dan autovrij gemaakt te worden, terwijl de Boommarkt mede bestemd moet worden voor vergunninghouderplaatsen.

3.1.4. Bereikbaarheidsbeleid

In de vorige paragraaf wordt het beleid voor de autoluwe binnenstad vermeld, wat impliciet een beleid ten gunste van het voetgangersverkeer behelst. Ook voor de andere vervoerwijzen zijn beleidsdoelen gesteld. In het algemeen wordt het gebruik van fiets en openbaar vervoer gestimuleerd om de groei van de automobiliteit zoveel mogelijk te beperken. Maar voor alle vervoerwijzen, inclusief de auto, dient de binnenstad goed bereikbaar te zijn; dat is immers een noodzakelijke randvoorwaarde voor het gezond functioneren van de voorzieningen.

Fiets

Op 17 september 1996 stemde de gemeenteraad in met de verbetering van fietsvoorzieningen, zoals omschreven in de nota Fietsers Opstappen. Hierin staan fietsroutes benoemd, die tot hoofdfietsroute ontwikkeld worden. Voor dit bestemmingsplan zijn de volgende routes relevant:

- Noordeinde – Breestraat – Korevaarstraat
- Morsstraat – Haarlemmerstraat (buiten winkeltijd) – Havenplein
- Stille Mare – Lange Mare – Korte Mare – Langegracht – Molenwerf
- Kort Rapenburg – Blauwpoortsbrug – Steenstraat – Stationsweg

In het plangebied bevinden zich twee bewaakte fietsenstallingen: achter de school aan de Aalmarkt en in het gat van de Kapelstraat naast het stadhuis. Daarnaast zijn er vele stallingsmogelijkheden op straat, zowel in de Breestraat, als op de Aalmarkt, als in verschillende stegen. De gemeente is de bouw voornemens van een fietsenstalling onder het Stadhuisplein. Met V&D wordt overlegd over het realiseren van een fietsenstalling in een deel van de kelder van het warenhuis. Bij de bouw van een ondergrondse parkeergarage onder het voormalige gebouw van het Hoogheemraadschap van Rijnland tussen Breestraat en Boommarkt kan een gedeelte voor een fietsenstalling worden bestemd, zij het dat dit ten koste gaat van parkeerplaatsen.

Openbaar vervoer

De kwaliteit van het openbaar vervoer moet worden verbeterd. De Breestraat vormt daarbij een belangrijke schakel in de route tussen de stations Leiden Centraal en Leiden Lammenschans. Hoge beleidsprioriteit heeft het realiseren van het hoogwaardige openbaarvervoertracé tussen Gouda, Alphen aan den Rijn, Leiden en Katwijk/Noordwijk. Deze Rijn-GouweLijn zal worden uitgevoerd als light-railverbinding, deels over bestaand treinspoor. Voor de bereikbaarheid van het Leidse centrum vanuit de regio is het van belang dat deze tramlijn door de Breestraat kan worden gevoerd. De voorzieningen in het Aalmarktproject, maar ook in het hele centrum, zullen er dan optimaal van profiteren. Het voornemen bestaat de Breestraat in hoofdzaak busvrij te maken.

Op 29 oktober 2002 besloot de gemeenteraad overeenkomstig het verzoek van de provincie Zuid-Holland in het kader van de vaststelling van de planstudie RijnGouweLijn-oost, het voorkeurstracé van de RijnGouweLijn door het centrum van Leiden vast te stellen (raadsvoorstel nr. 020130). Het voorkeurstracé loopt vanaf het station Lammenschans, via Lammenschansweg, Korevaarstraat, Breestraat, Kort Rapenburg, Prinsessekade, Steenstraat naar Leiden CS. Via de Leeuwenhoek en de Plesmanlaan voert het tracé vervolgens naar het Transferium 't Schouw aan de A44.

Het project RijnGouweLijn is opgenomen in de planstudiefase van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Om in aanmerking te komen voor opname in de realisatiefase moet onder meer duidelijkheid bestaan over het te realiseren tracé en de infrastructurele en exploitatieve kosten.

Distributie van goederen

Om een inefficiënte manier van goederenvervoer en overlast als gevolg daarvan tegen te gaan worden sinds 1 november 1999 voertuigen die inclusief lading zwaarder zijn dan 7,5 ton geweerd uit de binnenstad. Er bestaan uitzonderingen voor stedelijke hoofdroutes, zoals de Hooigracht en Langegracht, en voor bedrijven die kunnen aantonen dat het voor de bedrijfsvoering absoluut noodzakelijk is gebruik te maken van zwaardere voertuigen in de binnenstad.

De Haarlemmerstraat en Breestraat zijn vanaf 11.00 uur gesloten voor vrachtauto's. Twee transportbedrijven hebben lichte binnenstadsvoertuigen en ontheffing om in autovrije gebieden na 11.00 uur te laden en lossen.

Het rijk heeft in 2000 een fase van onderzoek naar de mogelijkheden van ondergronds transport en buisleidingen afgesloten. De gemeente Leiden heeft in het kader daarvan een haalbaarheidsonderzoek naar een Ondergronds Logistiek Systeem in Leiden laten uitvoeren. De Minister van Verkeer en Waterstaat schrijft in haar brief d.d. 22 augustus 2000 aan de Tweede Kamer dat "een dergelijk vervoerssysteem op lange termijn, theoretisch gezien, duidelijke potenties heeft. Maar een grootschalige invoering op korte termijn is, gezien de benodigde zeer hoge investeringen, een bedrijfseconomisch onvoldoende rendement en de benodigde grote veranderingen in logistieke organisatie en logistieke netwerken, niet te verwachten. Ook is het draagvlak nog onvoldoende. De invoering van een landelijk OLS-netwerk is dus niet aan de orde", aldus de Minister, die eraan toevoegt dat voor lokale situaties een OLS-oplossing denkbaar is.

In Leiden wordt momenteel niet gewerkt aan een volgende fase van onderzoek naar ondergronds, respectievelijk ongehinderd (bovengronds) transport. De kosten worden voornamelijk als te hoog ingeschat. Het rijk stelt zich op het standpunt dat de gebruikers en exploitanten van zo'n transportsysteem in belangrijke mate medeverantwoordelijk zijn voor de realisatie. Ook in Leiden bestaat daar nog onvoldoende draagvlak voor.

Parkeren

Het parkeerbeleid vormt een onderdeel van beleid op het gebied van ruimtelijke ordening, economie en verkeer. In een analyse van het parkeersysteem, neergelegd in de Evaluatienota Parkeren van oktober 1997, wordt de parkeercapaciteit voor bezoekers en vergunninghouders voor de hele binnenstad als voldoende beoordeeld. Maar er is sprake van onevenwichtigheid.

De parkeerdruk voor bezoekers en vergunninghouders knelt aan de westkant van de binnenstad. Daar is het parkeeraanbod beperkt in relatie tot het grote aantal attracties en de grote parkeervraag van zowel bezoekers als vergunninghouders.

Sinds oktober 1997 functioneert het Parkeerroute Informatie Systeem (PRIS), een dynamisch verwijssysteem, met de bedoeling zoekverkeer te voorkomen. Overigens is dit systeem aan een evaluatie en verbetering toe.

Als gevolg van het autoluwe-binnenstadsbeleid is het aantal parkeerplaatsen in het centrum afgenomen. Bij de vaststelling van de Parkeerverordening heeft de gemeenteraad op 28 september 1999 een motie aangenomen, waarin de raad zegt van mening te zijn dat het aantal parkeerplaatsen tenminste gelijk dient te blijven, en waarin B en W wordt verzocht een beleidsplan op te stellen over het parkeren.

Op 22 januari 2002 stelde de gemeenteraad het parkeerbeleidsplan voor de hele gemeente vast (raadsvoorstel nr. 01.0154). In dat plan wordt voor het centrum in 2011 een behoefte aan extra parkeerplaatsen voor bezoekers geraamd van 1200. De raad besloot tot een planning voor een aantal actiepunten. Voor de periode 2005 – 2008 worden onder andere genoemd: parkeergarage Boommarkt, parkeergarage Lammermarkt en parkeervoorziening Haagwegterrein.

Op het voormalige Van Gend-en-Loosterrein aan de Haagweg bevindt zich een redelijk succesvol parkeer- en pendelterrein voor mensen die langere tijd de binnenstad willen bezoeken. Een goede bereikbaarheid en ligging (ca. 500 meter ten westen van het begin van de Breestraat), een laag parkeertarief, een hoogfrequent busjestransport, lage exploitatiekosten (mede dankzij Melkertbanen), een ruime openstelling, bijzondere acties als een restaurantservice, maken deze parkeervoorziening tot een aantrekkelijke aanvulling op het binnenstadsparkeren. De exploitatie vindt plaats door de Stichting Stadsparkerplan Leiden.

Op 2 april 2001 besloot de gemeenteraad volgens raadsvoorstel nr. 01.0016 de uitgangspunten voor de ontwikkeling van het Van Gend-en-Loosterrein vast te stellen. Wat het parkeren betreft is besloten als uitgangspunt te kiezen om parkeervoorzieningen met 1200 parkeerplaatsen (circa 1000 langparkeren en circa 200 bewonersparkeren) te realiseren, "bij voorkeur met instandhouding van het busjessysteem en tarieven die laag worden gehouden".

Een belangrijk moment in de besluitvorming over de Boommarktgarage was 4 april 1995, toen de raad besloot de panden Breestraat 46-48 (het complex van het Hoogheemraadschap van Rijnland) aan te kopen. In het raadsvoorstel (nr. 95.0041) wordt verwezen naar een aantal voorwaarden die B en W op 10 januari 1995 stelden, samen met de voorkeur voor de bouw van een parkeergarage met circa 350 plaatsen op de Boommarkt. In het raadsvoorstel schrijven B en W: "Een van de mogelijkheden voor deze locatie behelst de bouw van een parkeergarage.(-) De te bouwen garage moet een voorziening worden ten behoeve van de opvang van onder andere bezoekers van het winkelgebied en ten behoeve van bezoekers van Sleutelhof (centrumwinkelproject) en Stadsgehoorzaal. Voor beide projecten vormt de aanwezigheid van een parkeergarage in de nabijheid een gunstige factor, evenals voor het algehele economische klimaat in het hart van de stad. Andersom vergroot de nabijheid van drukbezochte objecten de kans op een positieve exploitatie van een parkeergarage."

3.1.5. Economisch en toeristisch beleid

De Detailhandelsnota Leidse binnenstad, die door de gemeenteraad is vastgesteld op 20 januari 1998 (raadsvoorstel nr. 97.0112), streeft naar een multifunctionele, recreatieve binnenstad met een daarbij aansluitend winkelapparaat. Als hoofddoelen worden gesteld:

- Een betere circuitvorming in het kernwinkelhart, hetgeen betekent een verdichting van winkels in het kernwinkelhart, en de vestiging van publiekstrekkingen.
- Het versterken van de detailhandel aan de westkant van het kernwinkelhart.

- Het bereikbaar houden van het winkelhart met als consequentie, dat de parkeerconcentraties rondom er niet te ver van verwijderd liggen.

Inmiddels verscheen in 2003 in concept een detailhandelsstructuurvisie voor Leiden waarin voor het centrum deze doelen nog eens bevestigd zijn.

Er is nog steeds behoefte aan versterking van mode in het midden en hoge segment. Er ontbreken grotere winkelpanden in het kernwinkelgebied. De winkelstructuur is te lang gerekt en er is behoefte aan circuitvorming. De bereikbaarheid vanuit de regio en parkeerfaciliteiten in het centrum worden als matig (parkeergarages liggen te ver van het centrum) aangemerkt.

Volgens bovengenoemde nota dient de geconstateerde daling van koopkrachtbinding, met name uit de regio en in de niet-dagelijkse goederensector, te worden tegengegaan.

Het volgende dient in verband hiermee nog onder de aandacht gebracht te worden. Na een lange tijd waarin het winkelaanbod in het Leids kernwinkelgebied zich vooral bevond in het midden- en het lage segment, vinden ook kwalitatief goede winkels met name in de modebranche de weg naar de Leidse binnenstad. Zo vestigden zich onlangs ketens als Kookai, Mexx en Lady Sting zich in de Haarlemmerstraat. Deze ontwikkelingen gingen echter niet zo maar. De trend is schaalvergroting van winkels om de klant meer bewegingsvrijheid te geven en panden met grote oppervlakten liggen niet voor het oprapen in de Leidse binnenstad. Zo heeft voor de vestiging van Lady Sting een forse verbouwing moeten plaats vinden voordat het gewenste aantal m² werd gerealiseerd. Het Leidse centrum biedt echter in het algemeen de ruimte niet of slechts met veel moeite (zie de ingewikkelde ingreep om aan de behoefte van een winkel als Lady Sting te voldoen). Vanuit de ketenbedrijven bestaat echter wel belangstelling voor Leiden. De komst van klantentrekkende ketenbedrijven zoals Mexx, Zara of anderen heeft vervolgens weer positieve gevolgen voor de vele kleinere winkels in het centrum.

Op 5 april 2002 hebben B en W een besluit genomen over de aanwijzing van marktterreinen in de gemeente. Daartoe behoren de warenmarkt rond de Nieuwe Rijn tussen Karnemelksbrug/Gangetje en Kippenbrug op woensdag en op zaterdag. Zowel de Aalmarkt als de Stille Rijn maken deel uit van dit (in de toekomst te realiseren) marktterrein.

De winkeltijden zijn verruimd. Het centrum heeft volgens de Leidse winkeltijdenverordening een toeristenstatus waardoor de winkels de vrijheid hebben ook op zon- en feestdagen open te zijn. In de praktijk heeft zich dat vertaald in een koopzondag op iedere laatste zondag van de maand.

In de op 8 november 2000 voortgezette vergadering van 10 oktober 2000 heeft de gemeenteraad de Beleidsvisie Watertoerisme Leiden 2000 – 2020 vastgesteld (raadsvoorstel nr. 00.0098). Het beleid is erop gericht het water in en om de stad als bron van levendigheid en sfeer, en als bron voor economische ontwikkeling en werkgelegenheid voor bedrijven uit de sectoren toerisme, cultuur, horeca en detailhandel optimaal te benutten. Als doel wordt o.m. gesteld het aantal overnachtingen van de pleziervaart in Leiden uit te breiden, alsmede het aantal rondvaartpassagiers, en daarmee de bestedingen en werkgelegenheid in het (water)toerisme. Op lange termijn wordt o.m. een vaarroute voor pleziervaart door het hart van de binnenstad in oost-westrichting geambieerd. De doorvaarthoogte van de bruggen moet hiervoor circa 1.75 meter bedragen. Een aantal bruggen zou daartoe opgehoogd moeten worden.

3.1.6. Woonbeleid

De woonfunctie in de binnenstad is door het stadsvernieuwingsbeleid van de afgelopen jaren enorm toegenomen. De levendigheid van de binnenstad is daardoor voor een belangrijk deel gewaarborgd. De woonfunctie vergroot het draagvlak van de talloze voorzieningen in het centrum. Het woonmilieu in de binnenstad spreekt velen aan, met name een- en tweepersoonshuishoudens, zowel jongeren als ouderen. Woonfuncties lenen zich vaak

uitstekend bij een hergebruik van (monumentale) panden, die door die nuttige bestemming gespaard kunnen worden.

Extra inspanningen (o.a. subsidie) worden verricht om woonruimte boven winkels te doen realiseren. De woonfunctie draagt bij aan sociaal toezicht op de openbare ruimte en dus in zekere zin aan een grotere veiligheid.

3.1.7. Beleid studentenvoorzieningen

In het structuurplan van Leiden van 1995 wordt de universiteit erkend als een van de sterke kanten van de stad, met grote gunstige effecten op de werkgelegenheid, het onderwijs, de cultuur en voorzieningen zoals de horeca. Consequentie van deze erkenning is dat Leiden optimale voorwaarden moet scheppen voor het universitair onderwijs en zijn studenten. Het gemeentelijke beleid is er daarom op gericht om onder andere studentensociëteiten te behouden voor de binnenstad. Zo is bijvoorbeeld in het plangebied sinds enkele jaren de sociëteit van Quintus gevestigd aan de Boommarkt, na een verhuizing uit het te krappe gebouw aan de Oude Vest.

3.1.8. Cultureel en welzijnsbeleid

Op 17 december 1996 stelde de gemeenteraad de notitie 'Prioriteiten in kunst- en cultuurbeleid 1996 – 2000' vast (raadsvoorstel nr. 96.0140). In het collegeprogramma 1998 – 2002 worden deze prioriteiten verder aangeduid. Over de Stadsgehoorzaal wordt opgemerkt dat de tweede fase inclusief de kleine zaal wordt gerealiseerd, onder de voorwaarde dat de exploitatie hierdoor niet negatief wordt beïnvloed en de gemeentelijke investeringsbijdrage niet meer dan vijf miljoen gulden bedraagt. Daarnaast zal sponsoring een bijdrage moeten leveren.

Op 4 juli 2000 besloot de gemeenteraad de Stadsgehoorzaal en de Waag per 1 januari 2001 te verzelfstandigen en met de rechtspersoon een subsidieverhouding aan te gaan (raadsvoorstel nr. 00.0069).

Over het jongerenpoppodium LVC vermeldt het collegeprogramma 1998 – 2002, dat de gemeente uit de middelen voor het Aalmarktproject geld zal vrijmaken voor investeringen ten behoeve van het LVC. Het LVC is dringend toe aan een betere accommodatie. Plannen hiervoor zijn al lange tijd gereed, maar de uitvoering stagneerde in afwachting van uitvoering van het Aalmarktproject. In het kader van de gemeentelijke nota Muziek in Leiden besloot het college van B en W op 3 april 2001 onder meer om het LVC sterker te profileren als hét Leidse dance- en poppodium. De commissie Milieu, Sport, Cultuur en Grotestedenbeleid besloot eveneens daartoe op 18 april 2001.

Voor het stedelijk jongerencentrum 't Stathuys werd tot voor kort naar een betere huisvesting gezocht. Het jongerencentrum is verdreven uit het pand Breestraat 19 vanwege de aanwezigheid van asbest. In het raadsvoorstel nr. 00.0122 over de verbouwing van Breestraat 19 schrijven B en W dat gezocht wordt naar een betere locatie voor 't Stathuys. "In eerste instantie wordt daarbij gedacht aan een locatie in het Aalmarktgebied." Inmiddels is het beleid van de gemeente er op gericht dat het jongerenwerk stimuleert dat jongeren zoveel mogelijk gebruikmaken van het bestaande aanbod in algemene voorzieningen en dat het uitvoerend jongerenwerk waar mogelijk in bestaande accommodaties wordt uitgevoerd en zoveel mogelijk gespreid over de stad. In deze visie past niet meer een grote stedelijke voorziening voor jongerenwerk waarin ook allerlei functies zijn ondergebracht die ook door andere algemene voorzieningen worden aangeboden of die door de Leidse Welzijns Organisatie op wijkniveau worden aangeboden. Wel blijft een voorziening op stedelijk niveau gewenst waarin een beperkt aantal functies kunnen worden ondergebracht.

3.1.9. Monumenten- en archeologiebeleid

Naast de nota Beschermde stads- en dorpsgezichten van februari 1982 vormt de Leidse monumentennota (door de gemeenteraad vastgesteld op 11 juni 1991) het document dat de basis biedt voor het huidige monumentenbeleid.

In de Leidse monumentennota van 1991 worden de uitgangspunten voor restauratie beschreven.

- Restaureren is het herstellen van een monument wegens de daarin aanwezige historische en architectonische waarde.
- Deze historische en architectonische waarde is onvervangbaar; daarom dient conservering hiervan prioriteit te hebben.
- Terugrestaureren naar de oorspronkelijke toestand verdient in het algemeen geen aanbeveling. De afleesbare geschiedenis maakt een monument veelal interessanter dan een praktisch altijd geïnterpreteerde en daarom vermeende originele staat.
- Met name vanwege de architectonische waarde die het monument ook vertegenwoordigt, dienen duidelijke verminderingen hiervan tijdens een restauratie zoveel mogelijk te worden hersteld. Aan het herstel van deze verminderingen en aan de noodzakelijke toevoegingen aan het monument dienen twee hoofdvoorwaarden te worden gesteld: zij dienen door een duidelijke eigen kwaliteit de in het monument aanwezige waarden te respecteren, en zij dienen in het algemeen van een eigentijdse vormgeving te zijn.

De voorwaarden voor toevoegingen (en herstel) aan monumenten gelden op grotere schaal ook voor nieuwbouw in een historisch waardevolle omgeving (beschermde stadsgezichten).

Sinds 1 februari 2000 is de laatste wijziging van de monumentenverordening van kracht, die op 14 december 1999 door de gemeenteraad is vastgesteld (raadsvoorstel nr. 99.0143). Hierin worden procedures geregeld met betrekking tot beschermde gemeentelijke en rijksmonumenten en beschermde stadsgezichten.

In de Beleidsnota Archeologie 1996 – 2000, getiteld 'Toekomst voor Leids verleden', door de gemeenteraad vastgesteld op 3 december 1996, worden instrumenten aangedragen om het rijke archeologische bodembezit permanent te waarderen en te onderzoeken, en deze gegevens als randvoorwaarden in te bedden in het ruimtelijke beleid. Archeologisch onderzoek wordt meegenomen in de bestekken van gemeentelijke projecten, waaronder het Aalmarktproject, en eventueel in vergunningen voor de particuliere sector. De gemeente heeft sinds 1999 een eigen opgravingbevoegdheid waardoor (onder meer) de gemeente eigenaar wordt van de vondsten. Het Leids Archeologisch Centrum is gehuisvest in het voormalig weeshuis aan de Hooglandse Kerkgracht.

De voortschrijdende inzichten ten aanzien van cultureel erfgoed in relatie tot ruimtelijke ordening – de Belvédèregedachte – zullen worden verwerkt in een nieuwe nota met betrekking tot het cultureel erfgoed. Deze nota zal de bestaande Monumentennota gaan vervangen. Ook de nieuwe wet- en regelgeving op het terrein van de archeologie zal hierin worden verwerkt. Een nieuw kabinet zal zo snel mogelijk overgaan tot het opstellen van wetgeving waarin de uitgangspunten van het verdrag van Valetta (Malta) worden opgenomen. Het op initiatief van de Raad voor Europa opgestelde verdrag regelt onder meer dat bij bodemingrepen meer aandacht aan archeologie moet worden besteed en introduceert het beginsel dat de verstoorde van het bodemarchief de kosten voor onderzoek moet betalen. Deze wettelijke aanpassingen zullen zo snel mogelijk worden geïmplementeerd in het gemeentelijke, ruimtelijke en erfgoedbeleid.

Naar aanleiding van de zienswijze van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek over het ontwerpstadsvernieuwingsplan zal het in situ bewaren van archeologische sporen, d.w.z. het ter plaatse in de oorspronkelijke toestand bewaren, uitgangspunt zijn bij de

uitvoering van het plan. Indien dat niet mogelijk is, moet er voldoende tijd wordt uitgetrokken voor archeologisch onderzoek.

Voorts zal in overleg met de gemeentelijke archeoloog nagegaan worden of het mogelijk is bepaalde archeologische sporen in de bebouwing te verwerken en zichtbaar te maken.

3.1.10. Bomenbeleid

In de door de gemeenteraad op 15 maart 1994 vastgestelde Bomennota is aangegeven dat monumentale, waardevolle en bijzondere bomen in Leiden beter beschermd moeten worden. In de Bomenverordening van 1996 zijn onder meer regels vastgelegd over de wijze waarop bomen op een lijst van monumentaal (categorie A), bijzonder resp. waardevol (categorie B) kunnen worden geplaatst door B en W, en over de procedure met betrekking tot het kappen en verplanten van bomen.

Op het binnenterrein tussen Aalmarkt en Breestraat bevinden zich drie solitaire bomen die op de gemeentelijke lijst vermeld staan met een beschermde status. Deze status is verleend omdat deze bomen bijzonder zijn en door hun leeftijd (minimaal 50 jaar), soort en karakter een monument of een waardevol element zijn geworden.

Indien een boom als bijzonder of waardevol is aangemerkt kunnen B en W daarvoor slechts op zwaarwegende gronden en na advies van de Commissie voor monumentale en bijzondere bomen een kapvergunning verlenen en steeds onder de voorwaarde dat een nader door B en W te bepalen financiële compensatie in het Bomenfonds worden gestort. Het Bomenfonds dient voor het onderhoud en de instandhouding van bomen, en voor de uitbreiding van aantallen bomen.

3.2. Uitgangspunten en doelstellingen

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten en doelstellingen besproken, die worden beoogd met dit stadsvernieuwingsplan. Samenvattend:

- a. uitgaan van het Leidse historische karakter
- b. het winkelaanbod kwantitatief en kwalitatief completeren
- c. het hart van het kernwinkelgebied versterken
- d. functies mengen (cultuur, wonen, horeca, enz.)
- e. de Rijnrovers uitbuiten
- f. de relatie Haarlemmerstraat-Aalmarkt-Breestraat verbeteren
- g. integrale stedelijke vernieuwing
- h. werkgelegenheid scheppen
- i. de bereikbaarheid verbeteren door verheldering

a. *Uitgaan van het Leidse historische karakter*

Nieuwe gebouwen moeten qua massa en vormgeving rekening houden met de gedifferentieerde, kleinschalige bebouwing. Uitgegaan moet worden van het beschermd stadsgezicht, en behoud van monumentale, bouwhistorische en archeologische waarden. Hoge cultuurhistorische kwaliteiten moeten niet worden geschaad, maar optimaal worden benut.

Vernieuwende architectuur moet binnen deze context eveneens een eerlijke kans krijgen. Bij nieuwbouw moet worden aangesloten bij het Leidse karakter.

Het structuurplan van Leiden van 1995 zegt: “de winkelcircuits moeten zoveel mogelijk aansluiten bij de bijzondere Leidse kenmerken: de grachten, de stegen en historische plekken.” Dus geen naar binnen gekeerd winkelcentrum, maar wel winkels met hun gezicht naar de openbare ruimte gericht.

De bijzondere ruimte van de Rijn tussen Vrouwensteeg en Hoogstraat moet dienen als verbindend element, als ‘waterplein’. Deze historisch belangrijke plek vormt het centrale plein van de stad, waaromheen de levendige functies een plek moeten krijgen.

b. Het winkelaanbod kwantitatief en kwalitatief completeren

Het aandeel in de Zuid-Hollandse koopstromen van het winkelcentrum ‘binnenstad Leiden’ is de afgelopen vijf jaar redelijk gestabiliseerd, maar ten opzichte van tien jaar geleden substantieel afgenomen (bron: BRO, Koopstromenonderzoek Provincie Zuid-Holland, 1999). Het aantal winkelcentra neemt toe, terwijl de concurrentie tussen de vele winkelcentra in de provincie moordend is. Die concurrentie wordt in de nabije toekomst alleen maar groter. Een rijtje voorbeelden van centra waar uitbreidingen in uitvoering of voorbereiding zijn: Den Haag-centrum, stadshart Alphen aan den Rijn, Leidsenhage, Rijswijk In den Boogaard, Woonhart Zoetermeer, Delft Zuidpoort, Winkelhof Leiderdorp en Langevoort Oegstgeest. Overall wordt gewerkt aan flinke uitbreiding van het winkelareaal, gecombineerd met ruime parkeergelegenheid. Daar trekken Leidenaars en mensen uit de Leidse regio per auto meer en meer naar toe. Juist de omzetten per autoconsument zijn het hoogst vergeleken met die van kopers per bus, fiets of te voet. In de toekomst wordt de factor bereikbaarheid steeds belangrijker, terwijl de factor nabijheid minder gewicht krijgt.

Maar in de eerste plaats legt de factor kwaliteit gewicht in de schaal als de moderne consument een keuze maakt voor een winkelcentrum. Het is daarom noodzakelijk dat Leiden zijn winkelareaal in het centrum (derde in omvang in Zuid-Holland) uitbreidt en vooral kwalitatief verbetert. Het aanbod moet ruimer en gevarieerder worden. Met name op het gebied van de modebranche en de hobby- en vrijetijdsbranche vraagt het Leidse winkelaanbod te worden gecompleteerd. Er is veel aanbod van winkels met goedkope artikelen en in de middencategorie. Maar de duurder en kwalitatief betere winkels zijn ondervertegenwoordigd en verspreid gevestigd. Het doel is om dit betere segment in het hart van de binnenstad uit te breiden en zichtbaarder te maken.

Voorts vraagt de retailmarkt grotere verkoopruimten, die de Leidse binnenstad op dit moment niet kan bieden.

c. Het hart van het kernwinkelgebied versterken

Wat is de beste plek voor die uitbreiding? Het structuurplan voor de binnenstad van 1978 gaf daar al een antwoord op. Daarin werd gepleit voor een sterker kernwinkelapparaat in een straal van 300 meter rond de Hoogstraat. Een sterker hart biedt namelijk een grotere garantie voor een voldoende attractieve binnenstad in de toekomst, ook in tijden dat het aandeel van de detailhandelsbestedingen in de totale consumptieve bestedingen afneemt.

d. Functies mengen (cultuur, wonen, horeca, enz.)

De plannen moeten zoveel mogelijk doorgaan op de formule waar de binnenstad zijn succes aan ontleent, namelijk van de menging van functies, de multifunctionaliteit, het intensieve grondgebruik. Natuurlijk hebben winkels voorrang in het te realiseren loopcircuit, maar dienen horeca, waaronder hotels, culturele voorzieningen, wonen en uitgaansfuncties aansluitend hieraan de binnenstad te verrijken, al of niet op verdiepingen (de zogenaamde derde dimensie).

De binnenstad is het meest interessant waar veel activiteiten plaatsvinden. Niet alleen overdag, maar ook 's avonds zou die levendigheid in het centrum aanwezig moeten zijn, zonder de woonfunctie te verdringen.

e. De Rijn oevers uitbuiten

De Nieuwe Rijn, de Botermarkt en de Vismarkt kennen een gezellige levendigheid, zeker op marktdagen. De Aalmarkt en de Stille Rijn liggen minstens zo centraal, maar doen niet mee

aan het stedelijk leven. Vroeger speelde de handel zich juist langs de Rijn af. Goederen werden per boot aangevoerd, de verkoop vond plaats op de oevers, in de Waag werden goederen door de overheid op gewicht gecontroleerd, in de Boterhal achter de Waag verhandelde men boter en kaas, op de Apothekersdijk en de Boommarkt werden veilingen gehouden. Later heeft zich de handel verplaatst naar winkels langs de dijkstraten: de Haarlemmer- en de Breestraat.

De prachtige Rijn oevers met het verbindende water en de historische sfeer zouden weer tot leven gebracht moeten worden. Gestreefd moet worden naar winkels, horeca, culturele uitgaansfunctie en woningen rondom het brede waterplein. Het gebruik van het water zelf moet ook worden gestimuleerd (rondvaart, pleziervaart, watertransport, terrasjes in en aan het water, evenementen rondom het water, e.d.).

f. De relatie Haarlemmerstraat – Aalmarkt – Breestraat verbeteren

De langgerekte winkelstraten Haarlemmerstraat en Breestraat hebben nauwelijks een relatie met elkaar. Vooral ten gunste van de winkelfunctie in de Breestraat, maar ook van de functies verderop in de Pieterswijk, is het van belang dat het publiek van de Haarlemmerstraat zoveel mogelijk in die richting wordt afgeleid. Dat lukt het best op het stuk waar Haarlemmerstraat en Breestraat elkaar het dichtst naderen. Daar moet worden geprobeerd een sterk winkelcircuit tot stand te brengen.

Grote passantenstromen moeten een rondgang kunnen maken langs een gesloten winkelfront. Hoe langer mensen langs steeds andere winkels kunnen lopen, hoe langer ze er verblijven, hoe meer ze kopen, dus hoe groter de totale omzet. Als ze via dezelfde route als ze zijn gearriveerd, moeten teruglopen of via een route zonder aaneengesloten winkelfront, scheelt dat omzet.

Als in zo'n beloopbaar circuit de winkels gevestigd zijn met de grootste trekkracht, een beetje verspreid, maar niet te ver van elkaar af, ontstaat het sterkst mogelijke winkelhart. Daar profiteren de meeste winkels van, zowel die tussen de trekkers in zitten, als die in de aanlooproutes naar het sterke circuit een plek hebben.

g. Integrale stedelijke vernieuwing

Het plangebied ligt er nu matig bij, functioneel en bouwkundig. Opwaardering van dit stuk binnenstad is gewenst middels integrale stedelijke vernieuwing (nieuwbouw, verbouw, restauratie, infrastructuur vernieuwen).

h. Werkgelegenheid scheppen

De detailhandel en de horeca vormen belangrijke werkverschaffers. In de binnenstad vinden een paar duizend mensen hier een baan, onder wie veel vrouwen, allochtonen en laaggeschoolden. Het bestemmingsplan heeft mede tot doel nieuwe werkgelegenheid mogelijk te maken.

i. Bereikbaarheid verbeteren door verheldering

Aan de westkant van de binnenstad kan het verkeer- en parkeersysteem door concentratie vereenvoudigd worden door middel van de bouw van een parkeergarage aan de Boommarkt met een heldere aan- en afrijroute, waardoor het parkeren op straat en het zoekverkeer verder wordt teruggedrongen. Juist langs de op te waarden Rijn moet de openbare ruimte ontdaan worden van rijdende en geparkeerde auto's (parkeer- en autovrije Aalmarkt, parkeervrije en autoluwe Stille Rijn, autoluwe Apothekersdijk).

3.3. Maatschappelijke ontwikkelingen Deelplan 3.3.1. Maatschappelijke ontwikkelingen

Er zijn maatschappelijke en economische ontwikkelingen gaande op het vlak van het gebruik, van de activiteiten, de functies in de binnenstad, de verschuivingen en de onderlinge uitwisselingen hiervan. Hieronder volgt een opsomming van die ontwikkelingen.

Ontwikkelingen: Het aanbod in de detailhandel groeit. Iedere gemeente trekt zijn eigen winkelvoorzieningenniveau op, zodat er steeds minder reden is voor inwoners om in andere gemeenten te gaan winkelen. Er ontstaan steeds meer plekken buiten de klassieke winkelcentra waar koopwaar wordt aangeboden, zoals bij tank- en spoorwegstations. Het winkelen via de elektronische snelweg eist een marktaandeel op. Grootschalige detailhandel vestigt zich buiten steden.

Relatie met Leidse binnenstad: Als gevolg van deze ontwikkelingen daalde het marktaandeel van onder andere het Leidse centrum in de periode 1988 – 1994 in Zuid-Holland sterk. Sinds die tijd trad een stabilisering op. Uit het provinciale koopstromenonderzoek van 1999 blijkt dat een groeiende omzet in de binnenstad wordt bereikt door een toename van bestedingen van de eigen inwoners, terwijl de bestedingen van regiobewoners afnemen.

Ontwikkelingen: De schaalvergroting in de detailhandel zet door; winkels vragen meer ruimte dan voorheen.

Relatie met Leidse binnenstad: Het Leidse centrum biedt die ruimte nu niet op A1-winkellocaties, met als gevolg dat de ruimtevragende winkels uit het centrum vertrekken, respectievelijk zich er niet komen vestigen. Juist die grotere winkels fungeren als trekker van (regionaal) publiek, waar andere winkels van meeprofiten.

Ontwikkelingen: Het winkelen is minder een doel op zich, maar gaat meer onderdeel uitmaken van ontspanning, van een dagje uit in de stad. Winkelsluitingstijden worden verruimd, koopzondagen geïntroduceerd. De consument wil zich gedurende een langere tijd in de binnenstad vermaken. Winkels, culturele doelen, evenementen, sportieve activiteiten, dienstverlening en horeca, al deze functies grijpen steeds meer in elkaar. In het verlengde hiervan neemt het toerisme in steden toe. 'Vermaak' is momenteel de grootste economische sector in de Europese Unie.

Relatie met Leidse binnenstad: Het Leidse centrum biedt momenteel een onvoldoende kwaliteit van de horeca.

Ontwikkelingen: De behoefte van de consument aan goede en duurzame kwaliteit van producten en diensten neemt toe. Een volledig en gevarieerd aanbod van branches is de belangrijkste reden voor de consument om voor een winkelcentrum te kiezen.

Relatie met Leidse binnenstad: In de Leidse binnenstad ontbreken hoogwaardige winkelformules (vooral in de modebranche), die wel in andere middelgrote steden zijn te vinden. Veel retailers blijven achter met door het publiek gevraagde kwaliteitsverbetering (zie het verouderde warenhuis van V&D, en een aantal tijdelijke ramsjzaken in het kernwinkelgebied).

Ontwikkelingen: Er is een groeiende behoefte aan comfortabele, hoogwaardige vervoervoorzieningen (light-rail, fietsenstalling, parkeergarage, enzovoort), en aan veiligheid en geborgenheid tijdens het binnenstadsbezoek.

Relatie met Leidse binnenstad: Er ontbreekt nog een systeem van regionaal hoogwaardig openbaar vervoer (light rail). Ook schort het aan comfortabele, bewaakte fietsenstallingen. Het huidige distributiesysteem voor goederen past niet bij de kleinschalige binnenstad. De parkeersituatie wordt als slecht beoordeeld door het publiek.

Als marktpartijen en de gemeente niet adequaat inspelen op deze ontwikkelingen en behoeften, bestaat het risico dat de binnenstad uit de gratie van het grote publiek raakt. Vervolgens stroomt er minder koopkracht naar het centrum, verdwijnt er werkgelegenheid, treedt er verwaarlozing op van puin en gebouwen. In vele opzichten laat een stad zich vergelijken met een economische eenheid: ook een goedlopend bedrijf moet permanent innoveren, zich continu vernieuwen en reageren op marktontwikkelingen om te overleven.

Dit stadsvernieuwingsplan moet de voorwaarden scheppen waarbinnen de gemeente en investeerders gezamenlijk de binnenstad een nieuwe impuls geven.

De levensvatbaarheid van een stadscentrum is rechtstreeks afhankelijk van de komst van koopkrachtige en cultureel geïnteresseerde bezoekers. Een economisch en cultureel florerend centrum ligt daarom lijnrecht in het verlengde van het beschermd stadsgezicht, is zelfs een voorwaarde voor het behoud van de mooie en levende binnenstad.

3.4. Onderzoeken

3.4.1. Verkeersonderzoeken

Rapport van bureau Groep Planning, oktober 2002

In opdracht van de externe adviesgroep, die B en W in april 2002 instelde, en die zich Projectgroep Nieuw Aalmarktplan noemde, heeft het Belgische adviesbureau Groep Planning onder leiding van Ulrich Keppler een beschouwing gehouden over de stedelijke context van het Aalmarktproject, in directe en in ruimere zin. Impliciet is een visie op de centrumstructuur gemaakt waarbij drie centrumgebieden worden onderscheiden: het bestaande centrumgebied inclusief het Aalmarktgebied, en te ontwikkelen centrumgebieden rondom het station en rondom het Noordeinde en Haagweg. Deze drie gebieden (de drie “strikken” van het “strikconcept”) komen samen bij het “scharnierpunt”, de Beestenmarkt/Turfmarkt.

Het rapport draagt de volgende tekst op het omslag: “Stad Leiden. Projectgroep Nieuw Aalmarktproject. Advies NAP eindadvies. Groep Planning. Brugge, oktober 2002”. Hieronder wordt het advies puntsgewijs samengevat.

- a) De ontwikkeling van een centraal voetgangersknooppunt (scharnierpunt) rond het waterplein Prinsessekade/Turfmarkt/Beestenmarkt. Dit scharnierpunt zorgt voor verbinding van de voetgangersroutes van Haarlemmerstraat, Steenstraat – CS, Morsstraat, Turfmarkt – Molen De Valk, Noordeinde – Haagweg.
- b) Het Aalmarktproject moet aansluiten op dit scharnierpunt via de Apothekersdijk en de Boommarkt.
- c) De Breestraat en het Noordeinde moeten als één wandelroute worden ingericht tot aan de parkeervoorziening op het Haagwegterrein.
- d) Om het bovenstaande te realiseren moet de doorgaande autoverbinding via Prinsessekade en Turfmarkt worden geknipt door het autovrijmaken van de Turfmarkt.
- e) Behalve de parkeervoorziening op het Haagwegterrein moeten ook de parkeervoorzieningen bij de Morspoort en bij Molen de Valk worden versterkt.
- f) Verhinderd moet worden dat auto's rondjes kunnen rijden over de Apothekersdijk en de Boommarkt via de Kippenbrug.
- g) Autovrij en autoarm maken van Aalmarkt, Stille Rijn, Apothekersdijk en (deels) Boommarkt.
- h) Mandenmakerssteeg opwaarderen tot winkelroute.
- i) Een nieuwe voetgangersdoorsteek maken met brug tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn/Aalmarkt.

- j) Invoering van de RijnGouweLijn met een halte in de Breestraat, behoud van een aantal stadsbuslijnen in de Breestraat en omleiding van regionale buslijnen over de ontsluitingsroute.
- k) Een grote, inpandige, bewaakte fietsenstalling is gewenst voor zowel winkelend als uitgaanspubliek.
- l) Een parkeergarage aan de Boommarkt dient een secundaire rol in het parkeeraanbod van het centrum te spelen. Bezoekers van het centrum moeten allereerst gebruikmaken van P&R-terreinen en van parkeergarages langs een ontsluitingsroute rond het centrum (Hooigracht – Langegracht – Schuttersveld – Stationsplein – Morsweg – Haagweg – Witte Singel). De garage moet in eerste instantie ruimte bieden aan bewoners van nieuwe en bestaande woningen in de omgeving van de Boommarkt, zodat de Boommarkt, Aalmarkt, Apothekersdijk en Stille Rijn autovrij gemaakt kunnen worden. Verder kunnen bezoekers van de Stadsgehoorzaal (congressen, avondvoorstellingen), van hotels en van winkels er gebruik van maken. Voorgesteld wordt ca. 200 parkeerplaatsen voor bewoners, en 150 plaatsen voor Stadsgehoorzaal-, hotel- en winkelbezoekers, 350 plaatsen totaal.
- m) Op langere termijn, wanneer de centrumplannen zijn gerealiseerd, blijft de mogelijkheid open om de Boommarktgarage volledig te gebruiken voor bewoners.
- n) Vermeden moet worden dat de Langebrug als sluiproute voor het autoverkeer gaat fungeren. Een onderbreking van de doorgaande verbinding is daarom gewenst.
- o) De aan- en afvoerroute van de parkeergarage aan de Boommarkt moet lopen via het Noordeinde. Berekend wordt dat samen met de bovengenoemde maatregelen (knip in Prinsessekade/Turfmarkt, knip in Langebrug) de auto-intensiteit op het Noordeinde zal afnemen van 600 naar 350 per uur in de spits. Het Noordeinde wordt alleen gebruikt door auto's naar en van de Boommarktgarage en de straten in de onmiddellijke nabijheid.
- p) De parkeergarage aan de Boommarkt moet een inrit in de gevel aan de Boommarkt en een uitrit aan de Breestraat krijgen, om de overlast op de Boommarkt te beperken. Even voorbij de inrit moet de weg afgesloten worden.
- q) Een informatiesysteem moet aan het begin van het Noordeinde signaleren als de parkeergarage vol is.
- r) De parkeergarage aan de Boommarkt moet hogere tarieven krijgen dan andere parkeergarages.
- s) De Breestraat moet laad- en loszones krijgen. Bevoorrading moet binnen de tijdsvensters plaatsvinden.
- t) De Breestraat wordt ingericht als promenade (één bestratingsmateriaal op één niveau), met behoud van de functie van het openbaar vervoer en het fietsverkeer.
- u) Door het instellen van eenrichtingverkeer voor vrachtverkeer op het Noordeinde kan de rijbaan worden versmald.
- v) Er worden geen bussen toegelaten op het Noordeinde. Ze rijden via de Morsweg naar het station. Pendelbusjes van de Haagwegparkeervoorziening en fietsers zijn wel toegestaan op het Noordeinde.
- w) Het Noordeinde wordt als 'erf' ingericht vanaf een wegversmalling bij de Witte Singel, en later vanaf het Haagwegterrein (als er een alternatieve route voor de Witte Singel gevonden is).

Verkeerskundige effecten Aalmarktproject en ontwikkeling Van Gend en Loosgarage, Goudappel Coffeng, 24 december 1999

De verkeerskundige en verkeersmilieueffecten van het Aalmarktproject zijn onderzocht in relatie tot die van de ontwikkeling van het (voormalige) Van Gend en Loosterrein aan de Haagweg. Beide projecten worden per auto vanuit de westkant van de stad benaderd. Op het Van Gend en Loosterrein overweegt de gemeente onder andere de bouw van een parkeergarage met een functie voor de op dat terrein te bouwen woningen, maar ook voor bezoekers van de binnenstad. Op dit moment functioneert er een park&rideterrein voor de binnenstad, beheerd door de Stichting Stadsparkerplan Leiden.

Samengevat (wat betreft de voor het Aalmarktgebied relevante aspecten) geeft het verkeerskundig adviesbureau het volgende advies aan het gemeentebestuur.

Autocirculatie

- Invoeren van eenrichtingverkeer op het Noordeinde stad-in.
- Invoeren van eenrichtingverkeer op het Kort Rapenburg in noordelijke richting.
- Invoeren van tweerichtingverkeer op de Boommarkt tot aan de (eventuele) Boommarktgarage.
- De Aalmarkt autovrij maken.

Als argumenten voor deze autocirculatie worden genoemd:

- de realisatie van een aantrekkelijke parkeerroute (eerst langs de Van Gend en Loosgarage en daarna langs de Boommarktgarage);
- het voorkomen van conflictsituaties op het kruispunt Kort Rapenburg – Boommarkt;
- verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers;
- een verbeterd leefklimaat langs het Noordeinde.

In alle onderzochte circulatievarianten nemen geluidhinder en luchtverontreiniging over de gehele stad toe ten opzichte van de huidige situatie, als gevolg van een toename van het autoverkeer. De variant met eenrichtingverkeer op het Noordeinde stad-in resulteert in een afname van geluidsoverlast en luchtverontreiniging op het Noordeinde. De wettelijke grenswaarden voor geluidhinder en luchtverontreiniging worden bij eenrichtingverkeer voor auto's op de route Noordeinde – Turfmarkt niet overschreden.

Parkeren

Op basis van de verdeling van parkeercapaciteit over de binnenstad concludeert het adviesbureau dat de zuidwesthoek te weinig parkeercapaciteit bezit. Volgens de parkeernormen van het CROW zouden er op basis van het aanwezige winkelareaal inclusief het Aalmarktproject, ruim 3000 bezoekersparkeerplaatsen nodig zijn in de binnenstad. In de huidige situatie zijn er op zaterdagmiddag zo'n 2400 beschikbaar. Uitbreiding van de parkeercapaciteit is derhalve gewenst. Deze capaciteit dient volgens het bureau bij voorkeur ondergebracht te worden in parkeergarages om het straatparkeren in ieder geval niet uit te breiden.

Op basis van het geconstateerde tekort aan bezoekersplaatsen in de zuidwesthoek van de binnenstad, de nieuwe behoefte aan parkeercapaciteit als gevolg van het Aalmarktproject, en op basis van de modelresultaten, wordt geadviseerd de Boommarktgarage te realiseren met een capaciteit van 400 parkeerplaatsen. Gezien het doel van de gemeente om met de uitvoering van het Aalmarktproject de aantrekkingskracht van de Leidse binnenstad te vergroten, is het bieden van parkeercapaciteit dicht bij het project noodzakelijk. Gezien de gunstige combinatie van

functies in de omgeving van de Boommarktgarage (winkels, horeca, bioscoop, Stadsgehoorzaal) zal het gebruik van deze garage gespreid zijn over het etmaal en over de week. De verwachting is dan ook dat de garage goed exploitabel is, mits de openingstijden aangepast worden aan deze functies.

Bevoorrading

Ten aanzien van de bevoorrading van de winkels en andere locaties in het Aalmarktproject adviseert het bureau om tussen de Vrouwensteeg en de Maarsmansteeg inpandige laad- en loslocaties te realiseren, die toegankelijk zijn vanaf de Breestraat. Voor het gedeelte tussen het Kort Rapenburg en de Vrouwensteeg kan vanaf de Breestraat en vanaf de Boommarkt vanaf de straat worden bevoorrad. Om het keren van vrachtwagens op de Boommarkt te voorkomen, dient een eenrichtingscircuit voor vrachtwagens over de Apothekersdijk en de Boommarkt ingesteld te worden. Een inpandige loslocatie aan de Boommarkt is wel noodzakelijk voor de nieuwbouw van het LVC.

Langzaam verkeer

Voor de fietsroute door de binnenstad en de Pieterswijk en verder over het Van Gend en Loosterrein richting het zuidwesten van Leiden is geen ideale tracering mogelijk. Dit betekent dat de fietsroute over het Noordeinde en de Haagweg in de toekomst ook gebruikt zal worden door fietsers. Door het instellen van eenrichtingverkeer op het Noordeinde ontstaat de mogelijkheid om fietsstroken op de rijbaan te realiseren.

Gezien het feit dat de fietsroute over de Haagweg, Noordeinde en Breestraat een rol zal blijven spelen, verdient het aanbeveling een fietsenstalling aan de westkant van de Breestraat te situeren. Deze stalling komt dan in de plaats van de stalling aan de Aalmarkt. De geplande stalling onder het Stadhuisplein is goed gesitueerd, evenals de bestaande stalling aan de Lange Mare.

Openbaar vervoer

Om de overzichtelijkheid van het openbaar-vervoernet in Leiden in stand te houden, adviseert het bureau om op het Noordeinde een busstrook in de richting stad-uit (tegengesteld aan de voorgestelde rijrichting voor het autoverkeer stad-in) te realiseren, zodat het huidige lijnnet gehandhaafd kan worden. Op het deel van het Noordeinde tussen Kort Rapenburg en Weddesteeg dienen busstrook en fietsstrook vanwege de krappe ruimte gecombineerd te worden.

Een tram door de Breestraat en over het Kort Rapenburg en de Prinsessekade / Turfmarkt kan een positieve stimulans geven aan het verblijfsklimaat en het economisch functioneren van de omgeving. Om de kans op conflicten tussen autoverkeer en tram te minimaliseren, is eenrichtingverkeer op de Turfmarkt gewenst. Tevens dient rekening gehouden te worden met eventuele conflicten tussen tram en bevoorradingsverkeer. Een tram is hiervoor zeer kwetsbaar, omdat deze zowel hinder kan ondervinden van stilstaande als rijdende voertuigen.

Nadere beschouwing milieuaspecten van het Parkeeronderzoek Goudappel Coffeng, gemeente Leiden, dienst Milieu en Beheer, sector Milieu, 23 maart 2001

De toenmalige gemeentelijke sector Milieu heeft de milieuaspecten van de uitkomsten van het rapport van Goudappel Coffeng nader onderzocht (Notitie aan de Raad d.d. 23 maart 2001). Geconcludeerd wordt dat er uit milieuoogpunt geen ideale variant is aangetroffen. Geen enkele variant leidt overigens tot onaanvaardbare hoge geluidbelastingen (65 dB(A) of hoger). Verder wordt het aannemelijk geacht dat in alle varianten de niveaus van luchtverontreiniging beneden de wettelijke normen zullen blijven.

De bouw van de Boommarktgarage heeft een (beperkt) negatief effect op de milieukwaliteit van met name de Haagweg. Ook als zowel de Boommarktgarage als de uitbreiding van

parkeerplaatsen op het Haagwegterrein worden gerealiseerd, blijft de toename van geluidbelasting en luchtverontreiniging binnen aanvaardbare grenzen. Uit milieuoptiek verdient het aanbeveling op het Noordeinde eenrichtingverkeer stad-in in te stellen.

Rapportage (brom)fietstelling Waaghooftbrug – Mandenmakerssteeg – Breestraat, gemeente Leiden, dienst Bouwen en Wonen, SOVV, 16 november 1998

Om inzicht te krijgen in de intensiteiten van het (brom)fietsverkeer op de route Waaghooftbrug – Mandenmakerssteeg – Breestraat – Diefsteeg zijn in 1998 tellingen gehouden.

De gemiddelde (brom)fietssintensiteit in de Mandenmakerssteeg is per etmaal 5625 (brom)fietser, en in de periode van 07.00 uur tot 19.00 uur 4500 (brom)fietser.

De meeste fietsers rijden over de route Waaghooftbrug – Mandenmakerssteeg – Breestraat-oost en vice versa. Op de tweede plaats volgt de route Waaghooftbrug – Mandenmakersteeg – Breestraat-noord v.v. Op de derde plaats volgt de route Waaghooftbrug- Mandenmakerssteeg – Diefsteeg v.v.

Op het drukste uur van de dag rijden over de route Waaghooftbrug - Mandenmakerssteeg in beide richtingen gemiddeld 286 (brom)fietser.

Op het drukste uur van de dag rijden over de route Mandenmakerssteeg – Breestraat-oost in beide richtingen gemiddeld 224 (brom)fietser.

Op de teldag donderdag 4 juni 1998 reden tussen 07.00 en 17.00 uur van de Mandenmakerssteeg naar de Diefsteeg 415 (brom)fietser, van de Mandenmakerssteeg naar de Breestraat-noord 401 (brom)fietser, en van de Mandenmakerssteeg naar Breestraat-oost 499 (brom)fietser. In omgekeerde richting bedroegen die aantallen resp. 240, 305 en 591.

3.4.2. Ruimtelijk-functioneel onderzoek KuiperCompagnons, oktober 2002

In nauwe samenwerking met de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan, het stedelijke forum dat aan B en W adviseerde over het stadsvernieuwingplan, heeft het bureau KuiperCompagnons onder leiding van Wytze Patijn een ruimtelijk-functioneel plan ontworpen voor het Aalmarktgebied. De aanbevelingen uit dat plan luiden als volgt.

- 1) Geconcludeerd kan worden dat Leiden een impuls nodig heeft. Hierbij zullen de Aalmarktplanen van grote betekenis zijn.
- 2) De Aalmarkt kan niet los van zijn context worden gezien. Om een structurele verbetering voor Leiden te bewerkstelligen is er een totaalvisie nodig, waarbij ook de bereikbaarheid van de binnenstad integraal is meegenomen.
- 3) Het Kort Rapenburg, de Prinsessekade, de Turfmarkt en de Beestenmarkt vormen het scharnierpunt in de hoofdopzet van het binnenstadscentrum.
- 4) De winkelstructuur van Leiden verdient meer samenhang. Aan de winkelstructuur wordt toegevoegd de passage vanaf de Haarlemmerstraat naar de Stille Rijn, een extra voetgangersbrug over de Rijn, een winkelstrook langs de Aalmarkt en de winkelsteeg ter plaatse van de Mandenmakerssteeg in de richting van de Breestraat
- 5) Een tweede fase voor de uitbreiding van de winkelstructuur zou kunnen door toevoeging van het Minervagebouw, de Vrouwensteeg en het westelijk deel van de

Breestraat. Hierdoor kan een kort winkelcircuit ontstaan en een extra koppeling met de Haarlemmerstraat.

- 6) Onderzoek naar de meest gunstige inpassing van V&D ten aanzien van situering toegangen en de bevoorrading.
- 7) Ontwikkeling van de culturele functies is essentieel voor de centrumallure van Leiden. Daarbij wordt gedacht aan de ontwikkeling van de Stadsgehoorzaal, de toevoeging van de Kleine Zaal, de Cultuurtuin en de nieuwe accommodaties van het LVC en 't Stathuys.
- 8) Leiden is een woonstad bij uitstek. Versterking van de woonfunctie is een speerpunt van beleid. Wonen kan in de Leidse binnenstad goed gecombineerd worden met andere functies.
- 9) Aan de Boommarkt en onder het Rijnlandblok is een parkeergarage geprojecteerd in principe ten behoeve van bewoners (oud en nieuw) en de Stadsgehoorzaal.
- 10) De komst van de RijnGouweLijn schept nieuwe kansen voor de Breestraat als centrumstraat. De Breestraat dient te worden heringericht tot voetgangersgebied, waarin de RGL integraal is opgenomen.
- 11) Eén van de streefpunten is het herstel van de historische bebouwingsstructuur en de architectonische kwaliteit van historische panden. Bij eventuele nieuwbouw van panden staat eigentijdse architectuur voorop.
- 12) Studie naar transformatie van de voormalige Aalmarktschool gericht op de nieuwe functie van het gebouw in het centrum. Daarbij wordt gestreefd naar gedeeltelijke handhaving van de beeldbepalende architectuur.
- 13) Een strikt reclamebeleid is noodzakelijk, waarbij het niet alleen gaat om reclameboodschappen, maar ook om de vormgeving van winkelpuien en winkelluifels.
- 14) Leiden is een fietsstad. Bij de plannen voor de inrichting van het openbaar gebied dient rekening te worden gehouden met de inpassing van fietsverkeer.
- 15) Extra aandacht is nodig voor de ontwikkeling en herinrichting van het Waterplein als verblijfsgebied met horecaterrassen en de weekmarkt.
- 16) Onderzoek naar de toekomst van de Waaghoofdbrug, rekening houdend met de positie van de brug voor de afwikkeling van fiets- en voetgangersverkeer.

3.4.3. Cultuurhistorisch onderzoek, Dröge, mei 2000

In mei 2000 verscheen in opdracht van de gemeente Leiden een onderzoek van het Leidse bureau voor bouwhistorie Dröge naar de cultuurhistorische waarden in het Aalmarktgebied. Deze verkenning is noodzakelijk om op basis van zoveel mogelijk informatie een zo zorgvuldig mogelijk afweging te kunnen maken tussen historische waarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde, zowel wat betreft eventuele wijzigingen in de structuur van de stad, als met betrekking tot wijzigingen aan individuele panden.

Het omvangrijke onderzoeksrapport, waarvan een samenvatting is uitgebracht in een boekje d.d. 1 juli 2000, bestaat uit twee hoofddelen:

1. Een cultuurhistorische verkenning, met daarin beschreven de geschiedenis van alle bouwblokken in het plangebied en een globale cultuurhistorische opname van alle panden in het gebied (deel I).
2. Een gedetailleerde bouwhistorische verkenning van 45 panden die direct betrokken zijn bij de planvorming (deel IIa t/m f).

In februari 2001 is nog een aanvulling verschenen op deel IIa. Daarin worden de panden achter de Waag onderzocht, die volgens het plan moeten wijken voor de herontwikkeling voor de locatie op de hoek Breestraat , Mandenmakerssteeg met het oog op de oprichting van een nieuwe winkelwand langs de Mandenmakerssteeg en een overkapt winkelerf aan de Breestraat.

In september 2001 verschenen aanvullingen op de delen IIc en IIf.

3.4.4. Bomenonderzoek, september 1998 en september 2003

Op het binnengebied tussen Aalmarkt en Breestraat staan zes bomen. Hiervan worden er drie vermeld op de lijst van bijzondere of waardevolle bomen in de gemeentelijke Bomennota. De drie bomen zijn een rode beuk, een krimlinde en een esdoorn. De rode beuk staat ook als waardevol gekenmerkt op de lijst van de Bomenstichting.

Na onderzoek heeft het bureau Van Jaarsveld / Van Scherpenzeel in een rapportage van 22 september 1998 geconcludeerd dat de krimlinde achter de Aalmarktschool een matige conditie heeft en dat de esdoorn op de binnenplaats achter Breestraat 72 is vergroeid met een muur en een trap. Ze zijn beide niet te verplanten. De rode beuk in de tuin van Aalmarkt 11 is evenmin te verplanten, maar bevindt zich in goede conditie.

Nader onderzoek van het bureau Van Jaarsveld / Van Scherpenzeel d.d.4 september 2003 naar de rode beuk (*Fagus sylvatica* 'Atrobupurea') geeft aan dat de leeftijd van deze boom ca. 75 jaar is. De kroondoorsnede bedraagt ca. 15 meter. Het rapport adviseert maatregelen te treffen in het geval er bouwwerkzaamheden in de omgeving plaatsvinden. Het betreft o.a. het plaatsen van een damwand op 9 meter uit de stamvoet. Gesteld wordt dat bij voldoende zorg de boom geen onoverkomelijke schade hoeft te ondervinden.

3.4.5. Economische onderzoeken

Koopstromenonderzoek provincie Zuid-Holland, BRO, september 1999

Sinds 1988 wordt elke vijf jaar in opdracht van de provincie Zuid-Holland een onderzoek verricht naar de koopstromen naar en van alle winkelcentra in Zuid-Holland annex het koopgedrag van de Zuid-Hollandse consumenten. In 1999 verscheen de derde versie van deze monitor. Voor Leiden-centrum (en impliciet voor het Aalmarktproject) zijn de volgende resultaten relevant.

- De schaalvergroting in de Zuid-Hollandse detailhandel zet door. De omvang van de winkels is ten opzichte van 1994 met gemiddeld 18% toegenomen. In de regio Leiden e.o. is de schaalvergroting aanzienlijk lager: 7%. In Leiden-centrum is de omvang van de winkels met 7% gedaald.
- Van 1994 tot 1999 is het aantal vierkante meters verkoopvloeroppervlak in Leiden-centrum gestegen van 67.000 naar 81.000, de totale omzet van 580 naar 747 miljoen

gulden, en de vloerproductiviteit in de niet-dagelijkse goederensector van f 7.800,- naar f 8.200,-.

- De detailhandelsomzet in Zuid-Holland is ten opzichte van 1994 toegenomen met 24%, in Nederland met 20%, in Leiden-centrum met 29%. Leiden-centrum springt er dus positief uit. Ter vergelijking andere omzetontwikkelingen in dezelfde periode: Delft-centrum + 32%, Zoetermeer-centrum + 24%, Gouda-centrum + 19%, Alphen-centrum + 8%, Dordrecht-centrum – 3%.
- Leiden-centrum is op een flinke afstand van Rotterdam-centrum en Den Haag-centrum het derde winkelcentrum in omzetgrootte in Zuid-Holland. Leiden-centrum wordt op enige afstand gevolgd door Zoetermeer-centrum, Dordrecht-centrum, Gouda-centrum, Rotterdam Zuidplein, Rotterdam Alexandrium, Leidsenhage en Delft-centrum.
- Het marktaandeel van Leiden-centrum in de Zuid-Hollandse detailhandel in de niet-dagelijkse goederensector bedraagt 3,2 % in 1999. In 1994 en 1988 bedroeg dat aandeel respectievelijk 3,3% en 4,5%. De daling is blijkbaar geleidelijk aan tot staan gebracht. Het marktaandeel van Zuid-Hollandse middelgrote steden is in deze periode met gemiddeld 0,3% gestegen.
- Sterke stijgers qua omzetontwikkeling, en daarmee groeiende concurrenten voor Leiden-centrum, zijn de Rijnkeboulevard, Leidsenhage, en Lisse-centrum.
- In het algemeen is de binding van de bewoner aan het "eigen" winkelgebied toegenomen sinds 1994. Voor winkelaankopen wordt minder gezworven. Volgens de onderzoekers hecht de consument veel waarde aan een eenmaal gemaakte keuze voor een aankoopplaats.
- Van de bestedingen die Leidse inwoners in winkels in de niet-dagelijkse goederensector doen, gaat 57% naar Leiden-centrum (was in 1994 51%). Van de bestedingen die inwoners uit de gehele Leidse regio (Leiden, Oegstgeest, Rijnsburg, Warmond, Leiderdorp, Zoeterwoude en Voorschoten) doen in de niet-dagelijkse goederensector, gaat 42% naar Leiden-centrum. Dat is weliswaar 2% hoger dan in 1994, maar in dit aandeel is de gemeente Leiden meegenomen. En aangezien de koopkrachtbinding uit de eigen gemeente sterk is gestegen (6%), valt af te leiden dat die uit de andere genoemde regiogemeenten is gedaald. En wel als volgt: Oegstgeest – 1%, Rijnsburg – 7%, Warmond – 15%, Leiderdorp – 3%, Zoeterwoude – 1%, en Voorschoten – 3%. De koopkrachtbinding aan Leiden-centrum vanuit de gemeenten in de Duin- en Bollenstreek is van 1994 tot 1999 gedaald van 9% naar 7%.
- Bij de keuze voor een vervoermiddel maakt de Zuid-Hollandse consument verschil tussen het doen van boodschappen en het winkelen. Bij het winkelen gaan veel minder mensen te voet naar hun aankoopplaats, dan bij het boodschappen doen (17% versus 32%). Bij het winkelen is het openbaar vervoer veel populairder dan bij het boodschappen doen (16% versus 1%). Het gebruik van de auto en de fiets verschilt niet bij het boodschappen doen en het winkelen (in beide situaties 42% autokeuze en 25% fietskeuze).
- Bij een bezoek aan Leiden-centrum aan winkels in de niet-dagelijkse goederensector kiest 14% van de consumenten voor de benenwagen, 12% voor het openbaar vervoer, 26% voor de auto en 47% voor de fiets. Er wordt dus relatief veel voor de fiets gekozen en weinig voor de auto. Daarbij moet worden bedacht dat autogebruikers meer kopen (= omzet genereren) dan fietsers.
- Opvallend is dat de historische binnenstad van Leiden niet bovengemiddeld scoort op het aspect 'sfeer' als motief om de winkels te bezoeken. Volgens de onderzoekers kiezen de bezoekers voornamelijk voor Leiden-centrum vanwege de goede keuzemogelijkheden en de nabijheid.

- Uit het onderzoek blijkt dat een goede parkeersituatie van een winkelcentrum door bezoekers nauwelijks als positief punt wordt genoemd, maar een als slecht ervaren parkeersituatie wel als negatief punt. Met andere woorden: een goede parkeersituatie is voor winkelcentra een randvoorwaarde. 59% van de consumenten noemt de parkeersituatie in Leiden-centrum een zwak punt. Dat is vrij hoog, gezien de gemiddelde score van 30% voor alle winkelcentra in Zuid-Holland.

Samenvattende conclusie: Het Leidse kernwinkelgebied heeft bovengemiddeld geprofiteerd van de toegenomen koopkracht. Het is uitsluitend de eigen Leidse bevolking die voor deze grotere bestedingen verantwoordelijk is. Vanuit de gemeenten rondom Leiden en vanuit de Duin- en Bollenstreek nam de koopkrachttoevloeiing naar het Leidse centrum af. Kennelijk trekt de sfeer van de historische binnenstad minder dan zou worden verwacht. De parkeersituatie wordt verder zwak gewaardeerd. De Rijnkeboulevard, Meubelplein Leiderdorp en IKEA Delft zorgen voor koopkrachtafvloeiing, evenals groeiende centra als Leidsenhage en Lisse-centrum.

Weliswaar groeide het aantal winkels in het centrum van Leiden, maar nam de gemiddelde oppervlakte per winkel af. De algemene trend in Zuid-Holland is daaraan tegenovergesteld, namelijk een schaalvergroting. Dit betekent voor de Leidse binnenstad een toenemende belemmering voor bijdetijdse winkels om zich te vestigen of uit te breiden.

Onderzoek toonaangevende winkels, Droogh Trommelen Broekhuis, november 2002

In opdracht van de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan en de Kamer van Koophandel heeft het bureau Droogh Trommelen Broekhuis een kort verkennend onderzoek gehouden naar de eisen die toonaangevende winkels in het midden- en hoogwaardige segment stellen aan vestiging in het Leidse centrum, respectievelijk het Aalmarktgebied. Het rapport is getiteld 'Leiden, onderzoek toonaangevende winkels', en verscheen in november 2002. Voor het onderzoek zijn 11 bedrijven in de modebranche geïnterviewd, die destijds niet gevestigd waren in Leiden.

Volgens het rapport geeft een aantal winkelorganisaties aan dat het Aalmarktproject een impuls kan betekenen voor de Leidse binnenstad. Het kan de structuur van het winkelgebied versterken en zorgen voor een grotere variëteit aan winkels. Hiervoor moet wel aan een aantal randvoorwaarden worden voldaan.

- Er moeten grote units gerealiseerd worden (minimaal 300 m2 vvo).
- Het Aalmarktproject moet een goede aansluiting op het A1-winkelgebied (Haarlemmerstraat) krijgen, zodat een logische routing in het centrum ontstaat.
- Het project moet een duidelijke ruimtelijke opzet hebben (geen smalle steegjes en onduidelijke doorgangen, goede zichtbaarheid vanaf het huidige winkelgebied).
- De bereikbaarheid van en parkeersituatie in het hele centrum moet verbeteren (voldoende parkeeraccommodaties dichterbij de winkelstraten, met een goede bewegwijzering).

Het rapport concludeert uit de gesprekken (niet representatief voor alle winkelformules) dat bij veel winkelorganisaties het beeld heerst dat Leiden een stad is met een gemiddeld laag inkomensniveau. Leiden wordt snel geassocieerd met studenten, die een relatief laag bestedingsniveau hebben. In werkelijkheid, zo stelt het rapport, ligt het gemiddeld besteedbaar inkomen per inwoner van Leiden rond, zelf iets boven het landelijk gemiddelde. "Leiden lijkt wat dit betreft een imago probleem te hebben. De matige uitstraling van de huidige binnenstad, zowel qua marktsegment (Haarlemmerstraat) als qua attractiviteit (Breestraat, Stationsweg) draagt niet bij aan het beeld van Leiden als hoogwaardig winkelgebied."

Het rapport stelt tot slot dat Leiden eerst opgelopen achterstanden moet inlopen door zich te richten op bekende (landelijke) winkelformules in het midden- en eventueel midden/hoge marktsegment. "Bij nieuwe ontwikkelingen als het Aalmarktproject kan geprobeerd worden te voorzien in de eisen van toonaangevende winkelformules. De grote uitdaging hierbij is het Aalmarktproject een dusdanige kwaliteit te geven dat het A1-gebied Haarlemmerstraat wordt opgerekt tot aan de Breestraat. Gegeven de relatief geringe omvang (kritische massa) van het project en de matige relatie met de Haarlemmerstraat, is dit (nog) allerm minst vanzelfsprekend." Het rapport besluit met de stelling dat Leiden ook op andere plaatsen dan het Aalmarktgebied marktpartijen moet interesseren.

Onderzoek naar ruimtelijk-economische haalbaarheid, Bureau Stedelijke Planning, maart 2003

Het Bureau Stedelijke Planning heeft in opdracht van de gemeente het rapport van KuiperCompagnons (zie 3.4.2.) ruimtelijk-economisch geanalyseerd. Het rapport verscheen in maart 2003 onder de titel Ruimtelijk economische analyse Aalmarkt Leiden. Hieronder volgen de belangrijkste conclusies en aanbevelingen.

Winkelcircuit tussen Haarlemmerstraat en Aalmarkt

Met de voorgestelde ruimtelijk-economische structuur verbetert het winkelcircuit en de verbinding tussen de Haarlemmerstraat en de Breestraat. De verwachting is wel dat slechts een gering aandeel (5-20%) van de bezoekers in de Haarlemmerstraat af zal slaan naar de geplande passage richting Stille Rijn en Aalmarkt. Waarschijnlijk ontstaat hierdoor onvoldoende draagvlak voor de winkels in het Aalmarktgebied. Voor een succesvolle exploitatie zijn ook nieuwe bronpunten nodig in de vorm van de geplande parkeergarage aan de Boommarkt en de halte van de RijnGouwelijn in de Breestraat. De parkeergarage aan de Boommarkt is bovendien een noodzakelijke randvoorwaarde om daadwerkelijk kooppubliek in het hogere segment aan te trekken. Het uiteindelijke aantal bezoekers dat af zal slaan naar het Aalmarktgebied is sterk afhankelijk van de entree van de passage. Deze dient aan de volgende eisen te voldoen:

- Voldoende hoogte en breedte;
- Geen of transparante overkapping;
- Aantrekkelijke winkels aan weerszijden van de entree;
- Zicht op het einde van de passage met een winkeltrekker in beeld.

In vergelijking met de voorgestelde nieuwe voetgangersverbinding tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn ter hoogte van C&A is een alternatieve route via de noordelijke Vrouwensteeg meer risicovol. Vooral omdat het moeilijk is om op deze hoogte aan de Aalmarkt een winkeltrekker in te passen. De kleinschalige monumentale panden zijn hier niet echt geschikt voor. Bij de doorbraak op de hoogte van C&A bestaat deze mogelijkheid wel. Bovendien is hier zicht op V&D. De aantakking van de noordelijke Vrouwensteeg en de gehele Aalmarkt aan het kernwinkelgebied biedt echter óók voordelen. De Aalmarkt krijgt hierdoor meer wervingskracht en tevens vindt revitalisering plaats van de noordelijke Vrouwensteeg. Het verdient dan ook aanbeveling om het winkelcircuit uit te breiden met beide routes. De verwachting is dat het aantal bezoekers op de Aalmarkt hierdoor toeneemt. Tevens ontstaat zo een fijnmaziger stelsel van dwarsverbindingen tussen de Haarlemmerstraat en de Breestraat.

Winkelcircuit langs de Aalmarkt

De Aalmarkt is binnen het plangebied de meest aantrekkelijke locatie voor winkels. De situering langs het water met ruime zichtlijnen binnen een historisch kader bieden goede randvoorwaarden voor de gewenste winkels in het midden en hoge segment. Vanuit die optiek

verdient het aanbeveling langs de gehele Aalmarkt winkels te ontwikkelen. Dit is echter alleen zinvol als naast de geplande doorsteek tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn tevens sprake is van aantakking van het alternatieve winkelcircuit via de noordelijke Vrouwensteeg. En horecazaak op de locatie van de Aalmarktschool zou een wat magere trekker vormen om bezoekers vanuit de doorsteek te verleiden de nieuwe brug over te steken. De voorkeur gaat uit naar een winkeltrekker (bijvoorbeeld Mexx, Esprit, Sting) op deze locatie.

Winkelcircuit tussen Aalmarkt en Breestraat

Een aantakking van het zuidelijke deel van de Vrouwensteeg (tussen de Aalmarkt en de Breestraat) aan het winkelcircuit is niet wenselijk. De belangrijkste reden is dat aan de Breestraat op deze hoogte nauwelijks meer sprake is van een winkelfunctie.

V&D is ook voor het Aalmarktgebied een belangrijke trekker. Vernieuwing van dit warenhuis is essentieel voor het slagen van het totale project. Met de omvorming van de Mandenmakerssteeg tot winkelgebied ontstaat een verbetering van de noord-zuidverbindingen in de binnenstad. Zonder specifieke maatregelen zal het aantal bezoekers hier echter onvoldoende zijn voor het benodigde draagvlak voor de winkels. Dit komt omdat bezoekers vanaf de Aalmarkt veel verschillende vervolgroutes kunnen kiezen. Om toch voldoende bezoekers naar de Mandenmakerssteeg te trekken dient sprake te zijn van:

- Een halte van de RijnGouwelijn in de Breestraat;
- Een trekker aan het einde van de steeg;
- Een ingang van V&D in de Mandenmakerssteeg;
- Verbreding van de steeg;
- Opheffen van de fietsroute.

Toerisme en recreatie

Het voorstel voor een 'waterplein' is gezien de centrale ligging in de binnenstad positief en sluit tevens goed aan op de huidige terrassen aan de Stille Mare en Hoogstraat. De zonnige Stille Rijn leent zich goed voor de aanleg van terrassen. Wel dient uitgezocht te worden of er voldoende markt bestaat voor aanvullende horecagelegenheden.

Gezien het gebrek aan groenvoorzieningen is de voorgestelde cultuurtuin een verrijking van het Aalmarktgebied en de Leidse binnenstad. Ook de combinatie van een cultuurtuin en winkels in het hogere segment is goed. Voor bezoekers is dit een prettige afwisseling van een middagje winkelen. De aantrekkelijkheid van het gebied neemt hierdoor toe.

Historisch karakter

Zowel vanuit cultuurhistorisch als ruimtelijk-economisch perspectief is het van groot belang om het historische karakter van de Aalmarkt e.o. te koesteren. De binnenstad van Leiden ontleent hier een belangrijk deel van haar aantrekkingskracht aan. Niet alleen voor toeristen, maar zeker ook voor het winkelend publiek. Ten opzichte van concurrerende winkelcentra in de regio is het historische karakter van de binnenstad van Leiden een belangrijke troef. Voor de realisering van de plannen voor de Aalmarkt is het van belang deze troef optimaal in te zetten. Dit impliceert dat het behoud en waar mogelijk het herstel van het historische karakter van het gebied een belangrijke randvoorwaarde dient te zijn voor de 'vernieuwing'.

De Aalmarktschool dient bij voorkeur behouden te blijven. Voor de gewenste historische uitstraling van het Aalmarktgebied is dit positief. Diverse landelijke filiaalbedrijven in het midden en hoge segment van de mode- en kledingbranche zien een winkelvestiging in een bijzonder historisch pand als een voordeel. Ook elders in het gebied dienen de winkels, waar mogelijk, in de te renoveren oude panden ingepast te worden.

Bereikbaarheid

Voor een gezonde economische ontwikkeling van de binnenstad van Leiden dient de bereikbaarheid en parkeergelegenheid sterk te verbeteren. Voor een optimaal aanbod aan parkings dient uitbreiding en gedeeltelijke vervanging plaats te vinden van de huidige parkings. Hierbij is het van belang dat de belangrijkste parkings op de juiste locaties zijn gesitueerd. Een van deze locaties betreft de Boommarkt. Deze garage is bovendien een belangrijke ruimtelijk-economische randvoorwaarde voor een succesvolle ontwikkeling van het Aalmarktproject. Een sterk punt van de Boommarktgarage is dat deze dienst kan doen voor verschillende doelgroepen. Na voltooiing van de parkeergarage dienen de parkeerplaatsen op de kades te verdwijnen. Met een optimaal parkeerbegeleidingssysteem kunnen de parkings Haagweg en Boommarkt in principe zonder bezwaren naast elkaar bestaan. De Haagweg voor langparkeerders en de Boommarktgarage voor kortparkeerders tegen een hoger tarief.

Een probleem is dat het voetgangersgebied en de fietsroutes elkaar overlappen. Dit levert gevaarlijke situaties op. In de nieuwe situatie is dit met name het geval op de Aalmarkt, in de Mandenmakerssteeg en aan Stille Mare. Het verdient overweging om te onderzoeken of het fietsverkeer in het voetgangersgebied geweerd kan worden.

Leiden. Meer kwaliteit in de binnenstad? BRO, 28 augustus 2000

In opdracht van projectontwikkelaar MAB B.V. heeft het adviesbureau BRO onderzoek verricht naar de detailhandel in de Leidse binnenstad. Dit onderzoek is deels een actualisering van een eerder BRO-rapport uit 1998 over kwantitatieve en kwalitatieve aspecten van de Leidse binnenstad, deels een aanvulling daarop met een analyse van het koopgedrag van consumenten. Beide onderzoeken zijn uitgevoerd met het oog op de in dit stadsvernieuwingsplan voorgestane ontwikkelingen.

Geconcludeerd wordt dat de Leidse binnenstad zich naar omvang van het aanbod, maar ook naar branchering, steeds minder van andere steden onderscheidt. Opvallend wordt het achterblijven van de kleding en modebranche genoemd. Die groei vindt wel in vergelijkbare steden plaats, maar niet in Leiden. Het middensegment is vergeleken met andere winkelsteden sterk vertegenwoordigd, de bovengemiddelde marktsegmenten zijn minder sterk aanwezig.

De routing in de binnenstad wordt slecht genoemd. Zowel ruimtelijk als functioneel is de relatie tussen het noordelijke en zuidelijke deel van het kernwinkelgebied verre van optimaal.

De hogere inkomens laten een hogere koopkrachtafvloeiing naar aankoopplaatsen buiten de gemeente Leiden zien. Ook de binnenstad weet deze inkomens wat minder goed te binden dan de lagere inkomensgroepen (respectievelijk 50 à 55% tegen 60 à 65%). Amsterdam, Den Haag, Leiderdorp en Oegstgeest zijn populaire aankoopplaatsen voor hogere inkomens uit Leiden.

Het rapport concludeert onder het kopje "Leiden, het kan beter!" dat Leiden over een binnenstedelijk winkelaanbod van modale kwaliteit beschikt. Een echte sterke concentratie van kwaliteitswinkels die, zowel naar invulling als naar ligging, een aanvulling is op het centrum, is niet aanwezig. Verspreid zijn wel enkele goede zaken aanwezig.

Het aanbod bindt de eigen bevolking in hoge mate; de koopkrachtbinding is de laatste jaren in zowel de dagelijkse als de niet-dagelijkse artikelensector toegenomen. De positie in de regio is echter afgenomen; verschillende kernen laten een lagere binding aan de winkels in de binnenstad van Leiden zien.

De Leidse binnenstad heeft volgens het onderzoek een impuls nodig. De keuze, zoals die gedaan wordt met het Aalmarktproject, wordt een goede genoemd. Het betreft een keuze voor kwaliteitswinkels, waarmee Leiden zich onderscheidt van de concurrerende aankoopplaatsen in de regio en verder weg, vernieuwing van Vroom en Dreesmann, verbetering van de winkelrouting en oplossing van ruimtelijke knelpunten.

Winkelcentra waar de afgelopen jaren is geïnvesteerd in kwalitatieve verbeteringen en/of uitbreiding van het winkelaanbod, hebben volgens het Zuid-Hollandse koopstromenonderzoek (zie onder a.) hun positie behouden of zelfs versterkt. Centra waar geen verbeteringen hebben plaatsgevonden hebben overwegend marktaandeel verloren. Niet investeren in de Leidse binnenstad zal leiden tot een verdere verzwakking van de regionale, en op termijn mogelijk ook de lokale verzorgingspositie. De binnenstad moet blijven, stelt het rapport.

De voorgestane versterking van het winkelaanbod en de ambitie mede in oenschouw genomen, is er volgens het rapport distributieve ruimte berekend voor uitbreiding van de detailhandel in de binnenstad.

Het gaat om ongeveer 1.000 m² verkoopvloeroppervlakte extra in de dagelijksegoederensector, en ongeveer 8.800 m² tot 13.200 m² vvo extra in de niet-dagelijksegoederensector.

Structuuronderzoek Horeca van 6 april 2000

Het Structuuronderzoek Horeca is verricht door DHV AIB B.V. uit Amersfoort en is tot stand gekomen onder begeleiding van een commissie bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeentelijke afdelingen Economische Zaken en Ruimtelijke Ordening, de Politie Hollands Midden, Koninklijk Horeca Nederland, afdeling Leiden, de Kamer van Koophandel en vertegenwoordigers van bewonersorganisaties.

Het onderzoek richt zich met name op de horeca in de Leidse binnenstad, waarbij de ontwikkelingen en de kansen voor de horeca vanuit een economisch en planologisch perspectief centraal staan. De nadruk ligt op het toekomstperspectief van de horeca, lettend op de ontwikkelingen 'in de markt'. Deze nota dient ter ondersteuning van het gemeentelijk horecabeleid, zoals vastgelegd in de nota Samen Stappen met de Horeca van najaar 2001. Het kernwinkelgebied / overige deelgebieden (Hoogstraat, omgeving V&D, Breestraat, Aalmarkt e.o. zijn volgens het Structuuronderzoek Horeca geschikt voor:

- Daghoreca: koffie en dranken, lunch.
- Avondhoreca: dranken en maaltijden (specialistisch en low-budget) mede in relatie tot de bioscopen en de Stadsgehoorzaal.
- Nachthoreca: een discotheek voor de oudere bezoeker.
- Extra bioscoopzalen.
- Een extra hotel.

Voorals als gevolg van het Aalmarktproject zal het gebied in de toekomst een flinke impuls kunnen krijgen, waardoor het aantal passanten zal toenemen. Vanwege de verbinding met de rest van het A-winkelgebied zal de vraag naar detailhandel-ondersteunende horeca mogelijk toenemen. Er zijn ook mogelijkheden om het gebied mede te ontwikkelen voor doelbewust te bezoeken horecafuncties (detailhandelondersteunend en/of specialistische bedrijven). Het gebied is qua oppervlakte echter compact; wat betekent dat de veelheid van functies elkaar niet in de weg mag gaan zitten.

3.5. Cultuurhistorische aspecten van het plan

Het plan gaat uit van de volgende basisprincipes (citaat Wytze Patijn/KuiperCompagnons):

- Behoud en zo nodig herstel van de historische stedenbouwkundige structuur.
- Handhaven van waardevolle panden en objecten.
- Bij nieuwbouw het afstemmen op de historische bebouwingsstructuur.
- Bij nieuwbouw ligt de voorkeur op eigentijdse architectuur.
- Waar historische panden zijn aangetast zoeken naar mogelijkheden voor restauratie.

In bijlage 3 staat een overzicht van de monumenten en beeldbepalende panden in het plangebied. Daarnaast heeft het bouwhistorisch onderzoek van bouwhistorisch bureau J. Dröge veel waardevolle informatie opgeleverd over het plangebied (zie 3.4.3.).

De Monumentencommissie heeft in 2002 een aantal objecten binnen het plangebied opnieuw beoordeeld, naar aanleiding van de resultaten van de bouwhistorische onderzoeken. Al eerder had de Monumentencommissie een aantal adviezen gegeven over objecten in het plangebied, maar door de bouwhistorische rapporten werd het aantal adviezen verder uitgebreid. Per 1 mei lagen er adviezen van de Monumentencommissie om een aantal objecten te plaatsen op de gemeentelijke monumentenlijst:

- Aalmarkt 2 (oorspronkelijk winkel/woonhuis)
- Aalmarkt 9 (voormalige Aalmarktschool, interessante voorgevel)
- Aalmarkt 15 (winkel/woonhuis)
- Aalmarkt 16 (winkel/woonhuis; interessante voorgevel)
- Breestraat 78 – 80 (winkel Vögele, interessante voorgevel in stijl Amsterdamse School)
- Haarlemmerstraat 113 (winkel/woonhuis)
- Mandenmakerssteeg 7 (V&D opslag)
- Mandenmakerssteeg 13 (winkel/woonhuis)
- Vrouwensteeg 12 (winkel/woonhuis)

De Aalmarktschool is gebouwd op de plaats van een langgerekte zaal van het voormalige Catharinagasthuis. In 1861 verrees de school met één laag, in 1872 werd er een bouwlaag op gezet, met aanpassing van de hele voorgevel.

Dit stadsvernieuwingsplan gaat uit van hergebruik van die voorgevel, zij het dat aanpassingen ten behoeve van de nieuwe functies noodzakelijk zijn. Ook wordt het mogelijk gemaakt dat er een bouwvolume aan de bovenkant wordt toegevoegd. Voor het overige geldt als uitgangspunt dat bouwhistorisch interessante onderdelen zo veel mogelijk worden geïntegreerd in het bouwplan.

De stedenbouwkundige hoofdvorm van de school (langgerekt en daarmee herinnerend aan de zaal van het gasthuis) blijft, gezien vanaf de Aalmarkt, in stand.

Volgens het onderzoek van Dröge is de architectuurhistorische waarde van de voorgevel van de school positief. De achtergevel heeft een indifferente waarde. Aangenomen wordt dat zich in de gevels van de begane grond muurresten van het voormalige gasthuis bevinden, wat bouwhistorisch hoog wordt gewaardeerd. Elementen uit het interieur worden cultuurhistorisch positief gewaardeerd.

De voorgevel van Breestraat 78-80 (Vögele) is gaaf (uit 1933) met uitzondering van de aantasting van de onderpui. Volgens het onderzoek van Dröge heeft het gave deel van de voorgevel een positieve waardering vanwege een strakke Amsterdamse School stijl uit de jaren dertig. Bouwhistorisch wordt het pand indifferent gewaardeerd. In de bouwplanfase zal worden onderzocht of inpassing van de gevel mogelijk is bij de ontwikkeling van het gebied Breestraat / Mandenmakerssteeg (zie paragraaf 3.6.3. bij de bespreking van het bouwblok V&D en het pand Breestraat 81, ABN Amrobank).

De volgende voorgedragen objecten blijven behouden en worden waar nodig herbestemd en gerestaureerd.

Voor de objecten Breestraat 50 (sociëteit Minerva) en Breestraat 66 (LVC) had de Monumentencommissie reeds in 1999 een positief plaatsingsadvies gegeven. Burgemeester en Wethouders hebben dit advies in 2001 overgenomen en deze objecten geplaatst op de gemeentelijke monumentenlijst.

Breestraat 66 (nu LVC) wordt in het onderzoek van Dröge bouwkundig herleid tot een oorspronkelijke vleugel van het Catharinagasthuis. Het wordt waarschijnlijk geacht dat zich hier nog oorspronkelijke bouwdelen bevinden. Het stadsvernieuwingsplan gaat daarom uit van bescherming van dit pand.

Uit het bouwhistorisch onderzoek van bureau J.Dröge komt ook het bijzondere karakter van Breestraat 84 – In den vergulden Turk – naar voren. Dit object is reeds rijksmonument en wordt in het voorliggende plan in zijn geheel “opgegraven” uit het warenhuis van V&D en van opzichzelfstaande functie voorzien.

De gevel van Breestraat 46 – het huidige postkantoor – is een rijksmonument. Deze gevel is van natuursteen, gebouwd omstreeks 1775. Opmerkelijk is het dat hier een historische voorgevel van een verdwenen woonhuis, met een kap, op de rijksmonumentenlijst staat. Achter de gevel bevindt zich sinds 1978 het betonnen casco van het (alweer voormalige) pand van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Architectonisch is er geen enkele relatie tussen de voorgevel en de rest van het (te slopen) gebouw. De officieel beschermde status is een gegeven. Bij de ontwikkeling van bouwplannen in het kader van dit stadsvernieuwingsplan zal nader worden bepaald of de gevel wordt behouden, resp. herbouwd, dan wel worden vervangen door nieuwe architectuur.

Het Ministerie van OC&W heeft enkele objecten binnen het plangebied nog in overweging voor plaatsing op de rijksmonumentenlijst (oktober 2003). Dit betreft de objecten Stille Rijn 9 en Stille Rijn 12. Stille Rijn 12 is reeds gemeentelijk monument. De Monumentencommissie heeft het College van Burgemeester en Wethouders eind 2001 geadviseerd om een positief advies aan de staatssecretaris van OC&W te geven over plaatsing van Stille Rijn 9 op de rijksmonumentenlijst. Voor Stille Rijn 12 heeft de Monumentencommissie in 2002 een negatief advies gegeven.

In het voorliggende stadsvernieuwingsplan wordt een aantal objecten geheel of gedeeltelijk afgebroken. Dit betreft voornamelijk niet-monumenten en objecten met een volgens Dröge indifferente bouwhistorische waarde. Overigens valt niet uit te sluiten dat in sommige gevallen delen van de bouwconstructie worden hergebruikt. De afbraak van deze objecten zal in ieder geval plaatsvinden onder bouwhistorische begeleiding.

- Breestraat 46-48 (v.m. Hoogheemraadschap van Rijnland, zie over gevel Breestraat 46 hierboven)
- Breestraat 81 (ABN/Amrobank)
- Breestraat 60 (aanbouw Stadsgehoorzaal op binnenterrein)
- Voormalig gymzaaltje op binnenterrein (in gebruik bij LVC)
- Boekenopslagplaats op binnenterrein (in gebruik bij antiquariaat)
- Mandenmakerssteeg 8 (magazijn c.a. V&D)
- Mandenmakerssteeg 10 (trafo, ruimte V&D)
- Breestraat 76 (witte pand op hoek Mandenmakerssteeg, winkel Ulla Popken op begane grond)
- Breestraat 78-80 (winkel Vögele, door Monumentencommissie voorgedragen voor plaatsing op gemeentelijke monumentenlijst met name vanwege gemetselde voorgevel op 1^e en 2^e verdieping in stijl Amsterdamse school); zie ook de opmerking hierboven bij de bespreking van dit pand;

- Stille Rijn 8 (winkel Joho Company begane grond, linker deel) en mogelijk het naastgelegen poortje van de oorspronkelijke watersteeg
- Bebouwing binnenterrein tussen Stille Rijn en Haarlemmerstraat (winkel Joho Company)
- Haarlemmerstraat 107 (winkel Pearle bevindt zich op begane grond)
- Haarlemmerstraat 109 (winkel Pearle bevindt zich op begane grond)
- Haarlemmerstraat 111 (winkel spijkerbroeken bevindt zich op begane grond)

Over de cultuurhistorische waarden van bovenstaande objecten valt het volgende op te merken.

- Breestraat 46 – 48. Dateert van 1978. Tegen een deel van dit complex is de voorgevel uit het eind van de 18^e eeuw van het herenhuis dat daar voorheen stond (nu postkantoor op begane grond) gereconstrueerd zonder relatie met de nieuwbouwconstructie. Deze gevel is van natuursteen en geplaatst op de lijst van rijksmonumenten. Een tweede reconstructie na afbraak is mogelijk, maar niet bij voorbaat als enige optie denkbaar. Volgens het onderzoek van Dröge heeft het complex uit 1978 van het Hoogheemraadschap van Rijnland (architect Drexhage) architectuurhistorisch en bouwhistorisch een indifferente waarde.
- Breestraat 81. Dateert van de jaren zestig. Dit pand is niet betrokken in het onderzoek van Dröge, maar wordt algemeen cultuurhistorisch als storend ervaren.
- Breestraat 60. Het betreft een aanbouw van de Stadsgehoorzaal daterend van de jaren zestig ten behoeve van een foyer, keuken en kantoorvoorzieningen. De Stadsgehoorzaal is als geheel geregistreerd als rijksmonument. De betreffende aanbouw wordt algemeen cultuurhistorisch als storend ervaren.
- Voormalig gymzaaltje op binnenterrein. Dateert van 1887. Volgens het onderzoek van Dröge is de voorgevel in vergelijking met de achtergevel vrij veel aangetast. Deze krijgt een positieve tot indifferente waarde toegekend. De zijgevels en de achtergevel hebben geen hoogstaande architecturale kwaliteit. Ze krijgen een positieve waarde toegekend, net als de kapconstructie. De indeling van de begane grond en de recent ingebrachte galerij van de verdieping worden niet monumentaal genoemd, resp. negatief van waarde.
- Boekenopslagplaats op binnenterrein. Volgens het onderzoek van Dröge heeft deze loods cultuurhistorisch een indifferente waarde.
- Mandenmakerssteeg 8. Dateert van 1931. Volgens het onderzoek van Dröge heeft dit pand cultuurhistorisch een indifferente waarde.
- Mandenmakerssteeg 10. Dateert van 1963. Volgens het onderzoek van Dröge heeft dit pand cultuurhistorisch een indifferente waarde.
- Breestraat 76. De voorgevel kwam tot stand na verbouwing (eerste kwart van 20^e eeuw) van een uit 1891 stammende gevel. Volgens het onderzoek van Dröge heeft dit pand cultuurhistorisch een indifferente waarde.
- Breestraat 78-80. Dateert van 1933. Volgens het onderzoek van Dröge heeft het resterende deel van de voorgevel (de begane grond heeft een doorsnee naoorlogse winkelpui) een positieve waardering vanwege een strakke Amsterdamseschoolstijl. Bouwhistorisch wordt het pand indifferent gewaardeerd. De Monumentencommissie heeft het pand in juli 2002 bij B en W voorgedragen voor plaatsing op gemeentelijke monumentenlijst vanwege de kwaliteit van de voorgevel.
- Stille Rijn 8. Dateert mogelijk oorspronkelijk van de 18^e eeuw. De poort bij dit pand heeft volgens het onderzoek van Dröge een hoge cultuurhistorische waarde. De waardering van de voorgevel is positief tot indifferent, die van de achtergevel indifferent, die van de kapconstructie positief. Mogelijk bezitten de zijgevels nog

restanten uit de 18^e of 17^e eeuw, die in dat geval cultuurhistorisch hoog worden gewaardeerd.

- Bebouwing binnenterrein tussen Stille Rijn en Haarlemmerstraat. Het betreft hier cultuurhistorisch onbelangrijke bedrijfsbebouwing op de begane grond uit de 20^e eeuw.
- Haarlemmerstraat 107. Voorgevel uit de tweede helft van de 18^e eeuw, pand oorspronkelijk uit de 17^e eeuw. Volgens het onderzoek van Dröge heeft het pand architectuurhistorisch een indifferente waarde, en bouwhistorisch een positieve waarde.
- Haarlemmerstraat 109. Dateert vermoedelijk van eind 19^e eeuw. Volgens het onderzoek van Dröge heeft dit pand cultuurhistorisch een indifferente waarde.
- Haarlemmerstraat 111. Dateert vermoedelijk van het midden van de 19^e eeuw. Volgens het onderzoek van Dröge heeft dit pand cultuurhistorisch een indifferente waarde.

3.6. Ruimtelijke en functionele aspecten van het plan

3.6.1. Bouwmassa's

In het plangebied zullen diverse nieuwe bouwmassa's verschijnen. In het stadsvernieuwingsplan zijn hiervoor maten opgenomen aan de hand van de volgende richtlijnen.

- Voor het plangebied geldt in het algemeen een voor de binnenstad gehanteerde maximale goothoogte van 11,50 meter. De bouwmassa wordt voorzien van een passende dakbeëindiging bestaande uit een terugliggende bouwlaag of kapachtige dakbeëindiging. Voor de nieuwe bebouwing langs het winkelerf van de Mandenmakerssteeg naast het V&D-gebouw zal eveneens deze maatvoering worden gehanteerd. Op de locatie van de ABNAmrobank aan de Breestraat is eveneens geen grotere goothoogte gewenst. Tegenover de nieuwe brug aan de Aalmarkt, op de locatie van de Aalmarktschool, is een maximale hoogte mogelijk van 17 meter. De school heeft nu een hoogte van 11 meter. Ter vergelijking: de Waag heeft een hoogte van 16 meter, de panden Aalmarkt 7 en Aalmarkt 19-20 reiken tot 15 meter.
- Voor de invulling van de locatie van het voormalige gebouw van het Hoogheemraadschap van Rijnland geldt, dat aan de zijde van de Boommarkt bouwkundig een goede aansluiting met de te handhaven monumentale bebouwing van hotel Nieuw Minerva moet worden gezocht. In het huidige bestemmingsplan Pieterswijk geldt voor deze locatie een maximale hoogtemaat van 16,5 meter. Nu wordt deels 17 meter en deels 19 meter voorgeschreven. Een variatie aan hoogten moet deze wand aantrekkelijk maken. Om te beoordelen of het stadsbeeld een bepaalde bouwhoogte verdraagt, zal in de ontwikkelingsfase een zichtlijnenonderzoek worden gehouden. Voor wat de Breestraatzijde van deze nieuwbouwlocatie betreft zal een maximale bouwhoogte (18,50 meter volgens bestemmingsplan Pieterswijk) van 19 meter als richtlijn gelden.
- Ten slotte wordt er nog voorzien in nieuwbouw rondom de nieuw te maken voetgangersverbinding tussen de Haarlemmerstraat en de Stille Rijn. Deze route, met mogelijk dwarstakken, zal een breedte krijgen van maximaal 5 meter. Erlangs mag de goothoogte niet meer bedragen dan 8 meter, terwijl een terugspringende laag of een kap hier nog 3 m bovenuit mag stijgen. Op de hoeken van de verbinding is een hogere accentuering van de bebouwing mogelijk. Langs de Haarlemmerstraat en de hoekpanden langs de Stille Rijn zelf zal de algemene goothoogte van 11,50 m worden toegepast. Een zorgvuldige inpassing van de entrees in de gevelwanden van Haarlemmerstraat en Stille Rijn is geboden.

3.6.2. Openbare ruimte

Naast de verschijningsvorm van de bouwmassa's zijn de vormgeving en de inrichting van de openbare ruimte in het Aalmarktgebied van belang voor de beoogde kwaliteitsverbetering van het centrum.

De verschijningsvorm van de openbare ruimte wordt bepaald door de vorm, de grootte, de inrichting, de wanden daarlangs en het gebruik van de gebouwen, in het bijzonder de begane grond.

Waterplein, Aalmarkt, Stille Rijn, Waaghoofdbrug, Kippenbrug, nieuwe brug

De verbreding van de Rijn ter plaatse van de splitsing naar de Nieuwe en Oude Rijn is op te vatten als stedelijk plein. Deze stedelijke ruimte is een prima equivalent van het marktplein dat vele Hollandse steden kenmerkt. De bebouwing aan de Aalmarkt, de Stille Rijn en de Hoogstraat vormen de pleinwanden. Het waterplein functioneert als levendig brandpunt in de binnenstad. Over het waterplein heen liggen zichtlijnen en is er visueel contact tussen de diverse onderdelen van de publieksgerichte functiestructuur. Er ontstaan zichtlijnen die het publiek via de drie bruggen (de Waaghoofdbrug, de Kippenbrug en een nieuw te bouwen brug voor voetgangers en eventueel fietsers halverwege deze bruggen) naar de Aalmarkt en Stille Rijn trekken.

Rondom dit plein liggen actieve functies, winkels, horeca met terrassen/terrasboten, markt en een ingang van een nieuwe zaal van de Stadsgehoorzaal. Maar ook rustige functies, zoals de woonfunctie en een ingang van de cultuurtuin achter de Aalmarkt.

De opbouw van het dwarsprofiel over het water is vrijwel symmetrisch. De gevels van de Stille Rijn en de Aalmarkt moeten zich goed tot elkaar verhouden. De Aalmarkt zal gaan fungeren als voetgangersgebied, maar wordt in de toekomst ook gebruikt als marktgebied. Dit stelt hoge eisen aan de inrichting, waarbij rekening gehouden moet worden met de aanleg van een marktstrook langs het water. De inrichting van het gebied rond de Waag moet gericht zijn op een koppeling tussen het Waaghoofd en de Waag, en de daar samenkomende routes.

De belangrijkste wijziging aan de Stille Rijn is de nieuwe doorsteek naar en van de Haarlemmerstraat. De gevelwand wordt hier onderbroken, terwijl het gebruik van panden zal veranderen door toevoeging van winkels en horeca. Een zorgvuldige inpassing in de gevelwand is geboden. De Stille Rijn zal hierdoor verlevendigen. Bij de herinrichting van 2002 is al rekening gehouden met een toekomstig gebruik als markt. De Stille Rijn is sinds die inrichting parkeervrij.

De nieuwe voetgangersbrug (desgewenst ook begaanbaar voor fietsers) ontleent zijn stedenbouwkundige legitimiteit aan de nieuwe doorsteek tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn. De openbare brug ligt in het verlengde ervan, en maakt deel uit van een openbare route. De brug, maximaal 4 meter breed, zal zich met een lichte constructie manifesteren als een eigentijdse toevoeging in deze historische omgeving, vergelijkbaar met de Waaghoofdbrug. De doorvaarthoogte voor kleine pleziervaart moet worden gewaarborgd.

De huidige Kippenbrug, die in deze omgeving grof oogt, zal worden vervangen door een smallere brug met een ontwerprelatie met de nieuwe voetgangersbrug en de Waaghoofdbrug. Een geringe functie voor gemotoriseerd verkeer, met name bedienend verkeer, blijft voor de Kippenbrug bestaan.

Haarlemmerstraat en nieuwe voetgangersverbinding

De enige ruimtelijke verandering aan de Haarlemmerstraat betreft de nieuwe dwarsverbinding naar de Stille Rijn. Deze verbinding moet het karakter krijgen van een sociaal veilige openbare ruimte met een belangrijke winkelfunctie. Door de raad is een amendement aangenomen om de route niet te overkappen. Bij het Leidse stedelijke karakter hoort dat functies met een voorkant aan de openbare ruimte georiënteerd zijn. De openingen voor deze nieuwe verbinding in de gevelwand van de Haarlemmerstraat en in die van de Stille Rijn moeten een aantrekkingskracht uitoefenen op het winkelend publiek. Anderzijds is een zorgvuldige inpassing in die gevelwanden geboden. Door bebouwing, bestaande uit winkels met

bovenwoningen, zal de route ook een goede wandinvulling krijgen. De hoekpanden verdienen bijzondere aandacht. Bevorderd dient te worden, dat ook in gesloten zijwanden van bestaande panden, als die na realisering van de verbinding hoekpanden worden, etalageopeningen worden gemaakt.

Binnenin het bouwblok is het mogelijk een dwarsroute voor voetgangers te realiseren op de hiervoor genoemde verbinding tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn, zodat een kruisvorm van routes ontstaat.

Vrouwensteeg, Apothekersdijk

Voor het gedeelte Vrouwensteeg tussen de Haarlemmerstraat en de Apothekersdijk zijn geen wezenlijke veranderingen nodig in de inrichting. Hetzelfde geldt voor de Apothekersdijk, die in 1997 is heringericht ten gunste van meer voetgangersruimte (met behoud van een aantal parkeerplaatsen voor vergunninghouders).

Het gedeelte van de Vrouwensteeg tussen de Aalmarkt en de Breestraat is in de huidige situatie niet uitnodigend. Hierin kan verbetering worden gebracht door verlevendiging van de westwand, die nu voor een groot deel in beslag wordt genomen door de (gesloten) studentensociëteit Minerva.

Breestraat en winkelerf Mandenmakerssteeg

De Breestraat heeft een stedenbouwkundig interessante kromming. Het plangebied ligt deels in de buitenbocht en daardoor in het zicht. Dit vraagt een bijzondere aandacht van de vormgeving van gebouwen.

De Breestraat wordt sinds zijn ontstaan gekenmerkt door een aantal relatief grote, openbare gebouwen, zoals het stadhuis, de Waalse kerk, de Stadsgehoorzaal en het Hoogheemraadschap, afgewisseld door kleinschalige panden. Het betreft gebouwen met een centrumfunctie. De Breestraat trekt daardoor veel meer soorten bezoekers dan alleen winkelend publiek. De Breestraat vervult een centrale rol voor het openbaar vervoer, vanwege de vele buslijnen door deze straat. Als de RijnGouweLijn wordt geïntroduceerd zullen de bussen en de auto's (autoverkeer is nu nog in één richting tussen 18.00 en 11.00 uur toegestaan) ruim baan moeten maken ten gunste van het verblijfsklimaat. De Breestraat zal zijn functie als hoofd fietsroute behouden. Ten behoeve van de winkelfuncties, de studentensociëteit en andere functies is bevoorrading van groot belang. Een beperking van de toegankelijkheid van bedienend verkeer tot 11.00 uur wordt voorgestaan.

Een egale, maar wel gelede inrichting van de openbare ruimte tussen de gevelwanden van de Breestraat heeft de voorkeur. Een tramhalte geeft wel een verhoging in het vlakke profiel vanwege de 18centimeterhoge perrons. Daardoor ontstaan ter hoogte van die halte beperkingen voor bevoorrading en voor kruisende fietsers en voetgangers. De meest geschikte plek van de halte zal later worden bepaald. Er wordt naar gestreefd zo veel mogelijk bomen in de Breestraat te planten, voor zover de ondergrondse infrastructuur dat toelaat.

Door halverwege de Mandenmakerssteeg tussen Waag en Breestraat van een verplaatsing van de bebouwing uit te gaan, ontstaat er een winkelerf langs deze steeg. Hierdoor verandert de sombere, smalle steeg in een lichte, plezierige openbare ruimte, omgeven door winkel- en horecafuncties. Het winkelerf zal gaan fungeren als entreegebied en als scharnier tussen de Breestraat en de Aalmarkt met het waterplein. Het moet worden ingericht voor voetgangers, terwijl fietsers gebruik kunnen blijven maken van de bestaande fietsroute.

Er zullen hoge eisen gesteld worden aan de afwerking van de wanden langs de nieuwe openbare ruimte en van de inrichting ervan. Van de historische kwaliteiten van de gevelwand aan de andere kant van de Mandenmakerssteeg moet zoveel mogelijk worden geprofitteerd. Deze bijzondere ruimte wordt hierdoor gekoppeld aan de bestaande stedelijke structuur. De winkelwand langs het winkelerf, aansluitend aan de V&D-winkel zal een open uitstraling moeten krijgen naar het winkelerf. De monumentale achterzijde van de Waag / Boterhal moet van een open, hedendaags vormgegeven aanbouw worden voorzien (met respect voor het belangrijke monument), waarin een horecafunctie een plaats kan krijgen. De interne doorgang naar de Boterhal verloopt via twee bestaande deuren in de achtergevel.

Het winkelerf is gesitueerd op de helling van de voormalige rivierdijk (nu Breestraat). Dit biedt ontwerptechnisch goede kansen. Het hoogteverschil moet tot uiting komen bijvoorbeeld door een helling of een trappartij. Het verschil kan bijvoorbeeld gebruikt worden om een natuurlijke scheiding tussen het fiets- en voetgangersverkeer te maken.

De openbare ruimte van het winkelerf loopt richting Breestraat over in een voetgangersgebied dat gemarkeerd wordt door een overbouwing met het oogmerk het gevelbeeld van de Breestaat tot aan de steeg te continueren. Vanaf de Breestraat zal er een duidelijk zicht zijn op de winkels langs de verbrede steeg en het horecabedrijf bij de Waag. Een overbouwing op de grens van het winkelerf en de Breestraat zorgt enerzijds voor een signaalfunctie vanuit de Breestraat en verzacht anderzijds de overgang tussen de langgerekte straat en het nieuwe winkelgebied langs het winkelerf aan de Mandenmakerssteeg.

Het karakterloze bankgebouw van de ABNAmro in de Breestraat tegenover de Mandenmakerssteeg schreeuwt om verbetering van de architectuur. Een sterke winkelfunctie van dit pand zal bijdragen aan de koppeling van Breestraat en Aalmarkt via de nieuwe Mandenmakerssteeg. Door verbetering van de wand aan de Diefsteeg, nu een oninteressante zijgevel van het bankgebouw, ontstaat er ook betere aansluiting op de cultuurhistorisch rijke omgeving rondom de Pieterskerk, waar zich diverse bijzondere winkeltjes bevinden.

Diefsteeg, Langebrug, Pieterskerkchoorsteeg

Deze straten maken deel uit van de intieme, monumentale Pieterswijk. Kleinschalige winkelfuncties met een bijzonder karakter en enkele horecafuncties zijn kenmerkend voor de Diefsteeg, Langebrug en Pieterskerkchoorsteeg. Ook de woonfunctie is sterk aanwezig. De Pieterskerkchoorsteeg is alleen toegankelijk voor voetgangers, de Diefsteeg ook voor (brom)fietsers. De Langebrug is weliswaar noodzakelijk voor de wijkontsluiting per auto, maar een te sterke autofunctie (sluiproute) moet hier worden tegengegaan.

Boommarkt

Het westelijk deel van de Boommarkt zal gaan fungeren als aan- en afvoerroute naar de ondergrondse parkeergarage. Dit stelt bijzonder hoge eisen aan de inrichting van de Boommarkt, die ook moet blijven fungeren als ontsluitingsroute voor het bestemmingsverkeer voor de aan de Boommarkt gevestigde bedrijven, woningen en instellingen. De voor auto's toegankelijke openbare weg zal vlak na de garage-inrit worden afgesloten. Vanaf dit punt begint het verblijfsgebied.

De in- en uitrit van de parkeergarage komt in de gevel van de bebouwing van de Boommarkt te liggen (en niet middels een hellingbaan in de kade, zoals aanvankelijk werd beoogd).

Kort Rapenburg

Het Kort Rapenburg vervult een belangrijke verkeersfunctie voor de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer aan de westkant van de binnenstad. Voorts vervult het Kort Rapenburg een belangrijke rol voor het openbaar vervoer per autobus en in de toekomst voor de sneltram voor de RijnGouwewijn. De inrichting van de straat zal hierop worden afgestemd. In het kader van het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan zal worden onderzocht of de doorgaande autoverbinding Noordeinde – Kort Rapenburg – Prinsessekade – Turfmarkt onderbroken kan worden, zodat de verkeershinder afneemt. Kort Rapenburg en Noordeinde behouden wel tweerichtingsverkeer voor bestemmingsverkeer, bedienend verkeer en openbaar vervoer, en uiteraard voor langzaam verkeer.

Stadhuis en omgeving

Binnen het gebied van het stadsvernieuwingsplan vallen ten slotte nog de omgeving van het stadhuis, bestaande uit het Stadhuisplein, de Vismarkt, de Kapelstraat en de Maarsmansteeg. Onder het Stadhuisplein / Vismarkt is een ondergrondse fietsenstalling geprojecteerd. De inrichting van deze openbare ruimte zal verder goed moeten aansluiten bij die van de Aalmarkt. De Maarsmansteeg heeft aan de westzijde een onaantrekkelijke wand van V&D. Gestreefd moet worden naar het differentiëren van de functies en architectuur van deze wand, ten einde het evenwicht te herstellen met de gedifferentieerde wand aan de overzijde. Deze

wand is kleinschaliger door de perceelsgrootte en de architectuur. Luifels mogen in deze steeg niet worden toegestaan.

Laden en lossen

In het gebied van het Aalmarktproject vormt het laden en lossen een apart probleem. Hierbij moet worden geconstateerd, dat de Leidse binnenstad een ruim wegensysteem om dat vrachtverkeer af te wikkelen ontbeert. Enerzijds gelukkig, omdat die binnenstad anders veel van zijn aantrekkingskracht zou missen. Toch kan de binnenstad niet leven zonder bevoorrading van de vele winkels, horecazaken, culturele voorzieningen, kantoorbedrijven, enzovoort.

De Haarlemmerstraat en de Breestraat verwerken 's ochtends veel vrachtwagens die voor 11 uur de winkels bevoorraden. De winkels die in het Aalmarktplan geprojecteerd zijn, zullen op dezelfde wijze gevoed moeten worden, voor een deel ook over de Aalmarkt. Voor drie functies zijn bijzondere voorzieningen voor de bevoorrading voorzien in het stadsvernieuwingsplan: voor V&D, de Stadsgehoorzaal en het LVC. Voor de laatste twee geldt dat de aanvoer van muziek- en theaterbenodigdheden 's middags plaatsvindt, en de afvoer 's nachts. Over een dergelijk lange periode mag er geen vrachtauto op straat staan. Het nachtelijke overslaan van spullen moet vanwege geluidhinder inpandig plaatsvinden. Daarom is aan de Boommarkt een inpandige laad- en losruimte voor het nieuw te bouwen LVC gedacht, en aan de Aalmarkt een dergelijke inpandige ruimte voor de Stadsgehoorzaal.

V&D kan volgens het plan middels een inpandige voorziening vanaf de Breestraat (voor 11 uur) worden bevoorradt. De hinder hiervan voor het overige verkeer, en met name de RijnGouweLijn, zal aanvaardbaar zijn. Om de onderbreking van het etalagefront te maskeren, is afsluiting van deze voorziening met een kantelbare vitrine voorzien. Inpandige bevoorrading van V&D via de Aalmarkt wordt ook als optie in het plan mogelijk gemaakt. Nadere studie moet uitmaken welke optie wordt gekozen. Daarbij moeten randvoorwaarden worden betrokken op het gebied van monumentenzorg, stadsbeeld, markt, verkeer, winkelfront en winkefficiëntie. Bij die studie zal ook de optie van bevoorrading vanaf de openbare weg (dus niet inpandig) met kleinere vrachtwagens meegenomen moeten worden.

De voorgestelde bevoorradingsopties zijn ruimtelijk niet ideaal. Maar ondergrondse oplossingen zijn onhaalbaar vanwege te hoge kosten van aanleg en onderhoud. Toch behoren V&D, Stadsgehoorzaal en LVC tot de essentiële centrumvoorzieningen. Dat heeft consequenties.

Groenstructuur

Om het versteende karakter van de omgeving te verzachten en bepaalde punten te accentueren, is voorzien in een groenstructuur voor de openbare ruimte. Deze is aangegeven op de kaart behorende bij het stadsvernieuwingsplan.

Voor de groenstructuur in het plangebied gelden de volgende uitgangspunten.

- De bestaande bomenstructuur aan weerskanten van de Rijnouwers langs de Boommarkt, Aalmarkt, Vismarkt, Apothekersdijk en Stille Rijn wordt gehandhaafd en waar nodig uitgebreid.
- De grote kastanje op de hoek van de Breestraat en de Koornbrugsteeg wordt gehandhaafd.
- De grote kastanje op de hoek van de Papengracht en de Breestraat wordt gehandhaafd.
- De grote kastanje op de hoek van de Breestraat en de Pieterskerkchoorsteeg wordt gehandhaafd.
- De bestaande leiplatanen, vier stuks, op de Breestraat nabij de Mandenmakerssteeg, worden verplant naar buiten het plangebied.

- De drie grote kastanjes op de grens van het Stadhuisplein en de Vismarkt moeten bij de aanleg van een ondergrondse fietsenstalling worden verplant. Deze bomenrij kan in dat geval alleen verplant worden naar de Koornbrugsteeg direct aan de oostkant van het Stadhuisplein (fysiek gezien kunnen de kastanjes niet naar elders worden verplant, ze zijn al te groot).
- Handhaving van de bestaande grote kastanje op het pleintje van de Vismarkt bij de Kapelstraat.
- Aanplant van een grote kastanje op de hoek van de Diefsteeg en de Breestraat. Voor de vier aanwezige leiplatanen wordt een andere locatie gezocht.
- Uitbreiding van het bomenbestand in de Breestraat afhankelijk van de mogelijkheden die de ondergrondse infrastructuur toelaten.
- Handhaving van de solitaire populier langs het water, waar de Stille Mare uitkomt op de Stille Rijn.
- Handhaving van twee grote bomen op het pleintje naast Webster University aan de Boommarkt.
- Handhaving van de linden op de Stille Mare en Lange Mare, variërend van 1 tot 3 rijen.
- Aanplant van een grote kastanje langs het water op de hoek van de Apothekersdijk en de Prinsessekade heeft inmiddels plaatsgevonden.
- Inrichting groene cultuurtuin rondom de monumentale rode beuk in het binnengebied achter de Aalmarkt nabij de Stadsgehoorzaal. De krimlinde tussen de Aalmarktschool en de Stadsgehoorzaal moet worden gekapt in verband met nieuwe bebouwing. Vanwege de matige conditie van deze boom is verplanten niet mogelijk.
- De esdoorn op de binnenplaats achter Breestraat 72 zal bij een eventuele overkapping daarvan niet kunnen worden gehandhaafd. Verplanting is niet mogelijk vanwege een vergroeiing met een muur en een trap.

De locaties voor de nieuwe bomen zijn zodanig gekozen, dat zij een versterkend effect hebben op de ruimtelijke beleving van de openbare ruimte in relatie is met de stedenbouwkundige structuur en waterstructuur binnen het plangebied, en er een aanvulling plaatsvindt op de al aanwezige groenstructuur (nb. in voorkomende gevallen zullen kabels en leidingen moeten worden verlegd).

3.6.3. Beschrijving van te ontwikkelen planonderdelen

Het bouwblok Rijnland

Dit blok wordt begrensd door Boommarkt, Vrouwensteeg, Breestraat en Kakelaarsteeg.

De locatie van het complex Breestraat 46-48, het voormalige pand van het Hoogheemraadschap van Rijnland, wordt ingevuld met vervangende nieuwbouw. De nadruk ligt op de woonfunctie rondom een binnentuin. Daarnaast krijgen het poppodium LVC annex kantoorachtige voorziening ten behoeve van stedelijk jongerenwerk, alsmede het postkantoor hier een plek. Twee kavels langs de Breestraat krijgen op de begane grond een commerciële functie. Onder dit geheel is een parkeergarage gedacht met 350 parkeerplaatsen. De in- en uitrit is in de gevel aan de Boommarkt geprojecteerd. Bevoorrading van het LVC zal inpandig vanaf de Boommarkt plaatsvinden.

Met verwijzing naar de historische stedenbouwkundige situatie wordt uitgegaan van een verticale geleiding van de bebouwing en haaks op de rooilijn geplaatste percelen.

Een hoogteaccent aan de Boommarkt, waar appartementen op een bepaalde plek tot 6 à 7 lagen kunnen reiken, geeft een plezierige afwisseling in de bouwhoogten langs de Boommarkt. Wel zal de uiteindelijk te kiezen bouwhoogte getoetst worden aan een zichtlijnenonderzoek.

Sociëteit Minerva op de hoek van de Breestraat en de Vrouwensteeg wordt gehandhaafd. Het wordt mogelijk gemaakt dat op de begane grond langs de Vrouwensteeg een winkelruimte wordt gevestigd, zodat de gesloten wand wordt doorbroken en het verblijfsklimaat van de Vrouwensteeg verbetert.

Een uitbreiding van Hotel Nieuw Minerva langs de Boommarkt behoort tot de mogelijkheden.

Het bouwblok Stadsgehoorzaal

Het bouwblok wordt begrensd door Vrouwensteeg, Aalmarkt, Mandenmakerssteeg en Breestraat.

Het binnenterrein tussen Breestraat en Aalmarkt wordt ingericht als semi-openbare tuin. Deze tuin herinnert aan die van het Catharinagasthuis uit vroegere eeuwen. Hij meet minimaal 750 m², i.e. 25 bij 30 meter, en wordt voor voetgangers ontsloten door de bebouwing aan de Aalmarkt (de exacte plaats nader te onderzoeken), en door het pand Breestraat 66 (het 'voorhuis' van het huidige LVC). De mogelijkheid van een ontsluiting via de Mandenmakerssteeg wordt eveneens opgehouden. Het voormalige gymzaaltje, dat nu in gebruik is bij het LVC, moet wijken om de omvang van de tuin niet te klein te laten zijn en om het zicht op de achtergevel van de Waalse Kerk te verbeteren. De tuin dient voor culturele uitingen, beeldenexpositie, e.d., en om te ontsnappen aan de winkeldruk. In het monumentale pand Aalmarkt 11 (voormalige stadsapotheek) is een horecavoorziening gedacht, met aan de achterzijde een terrasje in de tuin. Een culturele relatie tussen deze horecafunctie en de functie van de Stadsgehoorzaal is gewenst.

De aanbouw van de Stadsgehoorzaal, waar zich nu foyer, keuken en kantoor bevinden, wordt vervangen door een nieuwe aanbouw die doorloopt in, en haaks staat op bebouwing ter plaatse van de Aalmarktschool. Deze bebouwing en een deel van de tuin wordt onderkelderd ten behoeve van magazijn en keukenruimte en van een winkel. De monumentale achtergevel van de Waalse Kerk wordt zo veel mogelijk in het zicht gehouden. De begane grond van de winkel (maximaal 450 m² op de begane grond, maximaal 1000 m² in totaal inclusief de kelderlaag) heeft een front aan de Aalmarkt ter plaatse van de school. Aan deze zijde is verder een bevoorradingsgarage voor grote vrachtwagens voor de Stadsgehoorzaal gepland. De panden Aalmarkt 5 en 6 (nu woningen) zullen zo nodig betrokken worden bij het complex van de Stadsgehoorzaal. De mogelijkheid van bovenwoningen blijft aanwezig in het plan. Er is een vrijstellingsmogelijkheid om de woonfunctie op de begane grond te behouden, als dat nodig is in verband met de monumentale status.

Op de eerste verdieping van de bebouwing ter plaatse van de Aalmarktschool wordt een nieuwe zaal van de Stadsgehoorzaal gerealiseerd met circa 300 stoelen ten behoeve van congressen en kleine muzikuitvoeringen. Daarboven wordt een tweede verdieping toegevoegd ten behoeve van kantoor- en congresvoorzieningen.

Het huidige LVC (Breestraat 66) krijgt een bestemming die naast commerciële ook culturele functies kan inhouden. Dit pand vormt de zuidelijke wand van de tuin. Een horecavoorziening is hier ook toegestaan.

In het gat van de Aalmarkt, waar vroeger het opslagpand van Van Nelle stond, en dat nu voor de bevoorrading van V&D wordt benut, is een winkelfunctie voorzien, met bovenwoningen. Ook in de andere panden langs de Aalmarkt, de Mandenmakerssteeg en de Breestraat zijn winkelfuncties op de begane grond gedacht en woningen op de verdiepingen. De ruimte tussen Mandenmakerssteeg en Breestraat 66 (nu LVC) wordt bebouwd met winkelbebouwing.

De nieuwe verbinding naar de Haarlemmerstraat

Het plandeel 'nieuwe verbinding' ligt tussen Haarlemmerstraat, Goegerritsteeg en Stille Rijn, ter plaatse van Haarlemmerstraat 101 t/m 115 en Stille Rijn 7 t/m 9.

Door een extra "kraan" op de drukste voetgangersstroom te zetten, wordt een randvoorwaarde geschapen waardoor het winkelende publiek het gebied rond het water bij de Aalmarkt kan ontdekken. De Vrouwensteeg-noord zal onvoldoende werken als verbinding tussen Haarlemmerstraat en Aalmarkt. Een belangrijk argument ter onderbouwing van deze stelling ligt in het feit dat de voetganger die door de Vrouwensteeg-noord loopt, vanaf het punt waar hij op de Stille Rijn arriveert, geen zicht heeft op het warenhuis van V&D en op een deel van de Aalmarkt. Dat zicht wordt namelijk belemmerd door de bocht in de Aalmarkt wand. De verwachting is dat bij veel voetgangers hierdoor onzekerheid zal bestaan over het verloop van de route langs het water. De psychologisch grote stap om over de Kippenbrug naar de Aalmarkt te lopen zal door velen niet worden genomen. Zij zullen op hun schreden terugkeren naar de Haarlemmerstraat.

De nieuwe verbinding mondt halverwege de Stille Rijn uit. Vanaf dat punt heeft de voetganger het perspectief op V&D en op de hele Aalmarkt. Duidelijke zichtlijnen zijn van wezenlijk belang voor het slagen van een winkelcircuit.

De nieuwe verbinding heeft als belangrijkste doel om winkelend publiek te verleiden af te slaan van de Haarlemmerstraat naar de Aalmarkt. Dat is geen makkelijke opgave, zo blijkt bij diverse centrumplannen in den lande. Die nieuwe route moet daarom optimaal worden gedimensioneerd en vormgegeven. De voetganger moet op de Haarlemmerstraat de bewuste of onbewuste keuze maken: "Loop ik door, of sla ik af?". Het perspectief dat de voetganger vanaf de Haarlemmerstraat wordt geboden op een aanlokkelijk doelwit is van doorslaggevend belang.

Gekozen is voor de plek "dwars door" de panden Haarlemmerstraat 109 (tegenover C&A) en Stille Rijn 8. Daardoor kan het pand Stille Rijn 9, dat vermoedelijk hoge cultuurhistorische waarden bevat, bewaard blijven. Het opheffen van de karakteristieke poort annex dienstdaag links van Stille Rijn 8 wordt dan geaccepteerd.

Het stadsvernieuwingsplan maakt het mogelijk dat de haakse doorsteek tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn halverwege het bouwblok een dwarsroute krijgt met daarlangs de winkelpanden die aan de andere kant georiënteerd zijn op de Haarlemmerstraat en de Stille Rijn.

Vrouwensteeg

Het streven is er op gericht de Vrouwensteeg-noord meer onderdeel van het winkelcircuit te laten uitmaken. Dit zal actief gestimuleerd worden door de realisatie van de Boommarktgarage en door de ontwikkeling van de Aalmarkt en Stille Rijn met aantrekkelijke publieksgerichte functies. Winkelvevestigingen op de hoekpunten Vrouwensteeg – Apothekersdijk en Vrouwensteeg – Aalmarkt zullen dat ook stimuleren. Moeilijker is te verdedigen dat de Vrouwensteeg-zuid de potentie heeft om ooit tot onderdeel van het winkelcircuit uit te groeien. De steeg komt namelijk uit in het deel van de Breestraat, waar Minerva, Stadsgehoorzaal, Waalse Kerk en Rijnlandhuis flinke onderbrekingen van het winkelfront veroorzaken. Het is niet aannemelijk dat hier ooit verandering in komt. De functies van Hotel Nieuw Minerva in de Vrouwensteeg en van studentensociëteit Minerva misstaan allerm minst in een toeristische studentenstad. Reeds eerder heeft de gemeente berekend dat verplaatsing van Minerva financieel erg nadelig is, nog los van het vinden van een geschikte alternatieve plek in de binnenstad. Zowel het hotel als de sociëteit heeft de wens om op de huidige plaats gevestigd te blijven en te investeren in verbeteringen. Wel wordt getracht met Minerva overeenstemming te bereiken over een meer geopende gevel langs de Vrouwensteeg en de hoek van de Breestraat, het liefst met behulp van een commerciële functie op die hoek, zodat de voetganger zich hier wat meer op zijn gemak zal voelen.

Het bouwblok V&D en het pand Breestraat 81 (ABN Amrobank)

Het bouwblok wordt begrensd door Mandenmakerssteeg, Aalmarkt, Maarsmansteeg en Breestraat.

De Mandenmakerssteeg vormt een cruciale schakel in het versterken van de relatie tussen Breestraat en Aalmarkt, en van daaruit naar de Haarlemmerstraat. Nu vormt de sombere en

doodse steeg een barrière voor een levendige ontwikkeling van de Aalmarkt. Het doel van het plan is om publiek vanuit de Breestraat via de Mandenmakerssteeg naar de Aalmarkt te trekken en vice versa.

De steeg biedt nu door ruimtelijke omstandigheden geen geschikt vestigingsklimaat voor winkels. Grotere winkeleenheden vragen een betere zichtlocatie dan een steeg. Gezien worden is voor winkels een belangrijke vestigingseis.

Verder beoogt het plan dat V&D zijn ingang aan de Breestraat, die zich nu bevindt in het monument In den Vergulden Turk, inruilt voor een ingang aan de te ontwikkelen winkelroute via de Mandenmakerssteeg. Daarna zal dit monumentale pand herontwikkeld worden tot een afzonderlijke winkel of horecazaak. Zowel voor de winkelfunctie van de Breestraat als voor het slagen van de nieuwe route is het van belang dat de V&D-ingang aan die route goed zichtbaar is vanaf de Breestraat.

Door de bedrijfsbebouwing achter de Waag af te breken ontstaat licht en zicht op deze plek en zal het plandoel kunnen worden bereikt. Een nieuwe, kleinschalige winkelbebouwing aan de zuidoostwand en een horeca-aanbouw tegen de achterkant van de Waag vormen samen met aantrekkelijke winkels in de historische bebouwing van de Mandenmakerssteeg het decor van een dynamisch winkelerf, dat met een breedte van 15 à 20 meter uitmondt in de Breestraat. Om de aantrekkingskracht vanaf de Breestraat te vergroten en een suggestie van een gesloten wand langs de Breestraat te geven, is een overbouw van het winkelerf langs de Breestraat in het plan opgenomen.

De locatie van de ABNAmrobank aan de Breestraat, tegenover de Mandenmakerssteeg, wordt ingevuld met een winkeltrekker. Deze functie vormt een belangrijke randvoorwaarde voor het versterken van de looproute door de Mandenmakerssteeg. Een winkeltrekker op deze plek werkt als het ware als een magneet ten opzichte van publiek dat vanaf de Aalmarkt door de Mandenmakerssteeg gaat lopen.

Het plan maakt zowel een inpandige bevoorradingsruimte van V&D in het perceel Breestraat 78-80 mogelijk, als een inpandige bevoorradingsruimte in het perceel Aalmarkt 22. Dit biedt ruimte om een definitieve keuze te laten afhangen van nadere studie. Randvoorwaarden op het gebied van monumentenzorg, stadsbeeld, markt, verkeer, winkelfront en winkelefficiëntie zullen worden betrokken bij die studie. In alle gevallen zal worden geëist dat de vormgeving geen afbreuk doet aan het stadsbeeld en monumentale waarden. De optie van bevoorrading met kleinere vrachtwagens en vanaf de openbare weg (dus niet inpandig) wordt niet uitgesloten.

Overige planonderdelen

- Ontwikkeling van diverse panden met winkel- en horecafuncties met bovenwoningen tussen het Leidse Volkshuis aan de Apothekersdijk en de Stille Mare.
- Bouw van een fietsenkelder onder het Stadhuisplein.
- Opvulling van het gat in de Kapelstraat: beneden winkel en boven stadhuisfuncties.

3.7. Bestemmingen en planvoorschriften

In deze paragraaf zal ingegaan worden op de bestemmingen, die aan de verschillende gronden en de bebouwing in het stadsvernieuwingsplan zijn gegeven. Ook worden de bijbehorende planvoorschriften besproken. Dit stadsvernieuwingsplan fungeert tevens als bestemmingsplan (zie artikel 31 van de Wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing). Bij het plan behoort een kaart, waarop de bestemmingen staan aangegeven.

3.7.1. Hoofdstuk I Definities

Artikel 1 en 2

Naast begripsbepalingen, waar bepaalde in het plan voorkomende begrippen worden gedefinieerd, komen in deze artikelen regels voor over het meten van hoogtematen e.d.

Gemeten wordt volgens de standaardnormen vastgelegd in het document "NEN 2580" ten aanzien van oppervlakten en inhouden van gebouwen of de daarvoor in de plaats komende richtlijnen. De begripsbepalingen zijn opgenomen voor de omschrijving van bepaalde bouwkundige zaken, functies en andere in het bestemmingsplan genoemde begrippen, waarvan de interpretatie wellicht niet eenduidig kan zijn.

In artikel 2 zijn bepalingen over de wijze van meten opgenomen, zoals een bepaling over de nokhoogte. Voorts is in dit artikel de zogenaamde anti-dubbeltelbepaling opgenomen welke er toe dient dat bij beoordeling van een bouw(aan)vraag een grond(oppervlakte) slechts eenmalig in beschouwing wordt genomen bij het bepalen van de toelaatbare bebouwingsoppervlakte of het toegestane bebouwingspercentage.

3.7.2. Hoofdstuk II Bestemmingen

Artikel 3 Winkelgebied 1 en 2 (Wi 1 en Wi 2)

De winkelfunctie neemt in het stadsvernieuwingsplan een belangrijke plaats in. Het betreft daarbij zowel bestaand winkelgebied als nieuw te ontwikkelen of te stimuleren winkelgebied.

De locaties, die voor ontwikkeling en stimulering in aanmerking komen zijn aangewezen als Winkelgebied 2 (Wi 2) en de bestaande in stand te houden winkelbebouwing als Winkelgebied 1 (Wi 1).

Winkelgebied 2 is o.a. bedoeld voor de vestiging van een aantal grotere winkels, maar hierbinnen is ook ruimte voor kleinere winkels. Beide typen winkels leveren een bijdrage aan het functioneren van het stadshart en geven het Leidse winkelgebied een eigen gezicht. Een menging met de woonfunctie is een gewenst uitgangspunt. Bij kleinschalige winkels is de mogelijkheid voor menging met wonen in het algemeen groter dan bij het grootwinkelbedrijf.

Winkelgebied 1

Voor de bestemming Winkelgebied 1 komen de bestaande winkelpanden binnen het plangebied in aanmerking gelegen aan de Haarlemmerstraat, de Vrouwensteeg, het aan deze steeg aansluitende deel van de Aalmarkt tot aan de Stadsgehoorzaal, de Stille Rijn, de Stille Mare, de Maarsmansteeg, de Vismarkt, de Kapelstraat en het gedeelte van de Breestraat tot aan de Stadsgehoorzaal, een gedeelte van de bebouwing tegenover V & D. Deze bebouwing is op de plankaart aangegeven met de aanduiding Wi 1. Binnen deze bestemming wordt uitgaan van in hoofdzaak winkels op de begane grond en bovenwoningen in de verdiepingen, terwijl er vrijstelling verleend kan worden voor het wonen op de begane grond, als dat gewenst is in het belang van de monumentale status van een pand. Middels een vrijstelling kan er voor panden gelegen op een aantal strategische punten, zoals op een hoek van twee winkelstraten, toestemming verleend worden om ook op de tweede bouwlaag winkelruimte in te richten.

Er zijn daarnaast binnen deze bestemming een aantal horecabedrijven toegestaan, zoals restaurants, lunchrooms, broodjeszaken, e.d. en grandcafés. Deze staan aangegeven op de kaart. Handhaving van het meer kleinschalige karakter staat voor dit winkelgebied voorop.

Winkelgebied 2

Voor de bestemming Winkelgebied 2 - aangeduid met Wi 2 op de plankaart - komen de ontwikkelings- en stimuleringslocaties in aanmerking.

Het betreft in de eerste plaats de locatie van V&D aan de Aalmarkt en Breestraat tussen de Waag en de Maarsmansteeg. Het huidige gebouwencomplex, waarin V&D momenteel is gevestigd, bestaat uit diverse onderdelen. Het hoofdgebouw, dat voor de binnenstad relatief

hoog en grootschalig is, bevindt zich aan de Aalmarkt. Het is destijds in de jaren '30 speciaal voor V&D gebouwd, ten koste van veel oude, kenmerkende panden en enkele stegen. Dit gebouw, dat reeds de status van gemeentelijk monument had gekregen, is in 2000 op de rijksmonumentenlijst geplaatst. Het warenhuis is versmolten met een aantal oudere panden aan de Breestraat met voor het grootste deel een monumentale status. Op de begane grond is deze nauwelijks herkenbaar.

Het warenhuis van V&D vereist een modernisering en efficiëntere indeling.

Panden aan de oostkant van de Mandenmakerssteeg zullen vervangen worden door nieuwbouw aan een langs de Mandenmakerssteeg te creëren winkelerf (zie hierna bij de bespreking van artikel 4 met een toelichting op de subbestemming Winkelgebied en voetgangersgebied 2). In het Aalmarktproject wordt beoogd aan de zijde van het winkelerf een ingang voor V & D te situeren. De ingang van V&D via het pand van de Vergulden Turk aan de Breestraat 84 zou dan kunnen vervallen. Er wordt beoogd het monumentale casco van dit pand te restaureren en in te richten als grandcafé, waaraan het voorheen zijn faam ontleende. Een afzonderlijke winkel zou ook een verbetering zijn ten opzichte van de huidige situatie. Een meer kleinschalige uitstraling van de Breestraat wordt hierdoor bevorderd. In dit gebied mag een vloeroppervlakte van maximaal 500 m² worden ingericht voor horeca ten behoeve van niet meer dan 2 vestigingen in de vorm van o.a. lunchrooms, restaurants en grandcafés.

Ten behoeve van V&D wordt voorzien in de mogelijkheid van een inpandige laad- en losruimte in het pand Aalmarkt 22, voor het geval na nader onderzoek deze oplossing wordt verkozen boven de inpandige (of niet-inpandige) oplossing aan de Breestraat.

In dit bouwblok zijn binnen deze bestemming nog verschillende bovenwoningen gedacht aan de Breestraat en de Maarsmansteeg. Het betreft minimaal 4 woningen.

Het gebied gelegen tussen de Mandenmakersteeg, de Breestraat tot aan de Waalse Kerk en de Aalmarkt tot aan de achteringang van de Stadsgehoorzaal betreft het grootste ontwikkelingsgebied. Het gedeelte van Winkelgebied 2, dat ten westen van de Mandenmakerssteeg ligt, kan gekenschetst worden als een winkelgebied, dat nooit goed tot ontwikkeling is gekomen, ondanks de mogelijkheid die in het vigerende bestemmingsplan Pieterswijk daarvoor werd geboden.

Een belangrijk gedeelte van de Aalmarkt wordt in beslag genomen door een schoolgebouw, dat zich bouwkundig in slechte staat bevindt. Zowel aan de kant van de Mandenmakerssteeg als van de Aalmarkt ontsiert een gat in de bebouwing het aanzicht. De locatie van de Aalmarktschool en het gebouw van het LVC, dat thans gevestigd is in het pand Breestraat 66, vallen in het stadsvernieuwingsplan binnen de bij artikel 5 te bespreken bestemming Winkels en bijzondere doeleinden en niet meer binnen de bestemming Winkelgebied 2, zoals in het voorontwerp. Deze bestemmingen sluiten op elkaar aan.

In de beschrijving van de bestemming Winkelgebied 2 zijn binnen dit plandeel winkels zowel toegestaan op de begane grond als in de verdiepingen. Het is gewenst een belangrijk deel van de monumentale panden in de planontwikkeling te integreren. Waar mogelijk zullen bovenwoningen worden gerealiseerd. In de nieuwbouw zijn boven de winkellagen een aantal bovenwoningen geprojecteerd. In dit gebied zal ook nog rekening worden gehouden met maximaal 1 nieuwe horecavestiging met een oppervlakte van niet meer dan 250 m², bestaande uit een restaurant, lunchroom, dan wel grandcafé, voor de completering van het winkelgebied.

Tenzij uitdrukkelijk anders is aangegeven worden de bestaande panden ingepast binnen de planontwikkeling. Wel is samenvoeging onder de voorwaarde, dat deze panden aan de voorkant als afzonderlijke panden herkenbaar blijven, toegestaan. Op deze wijze wordt gegarandeerd, dat waardevolle straatwanden met de voor de binnenstad kenmerkende kleinschalige opbouw behouden blijven, ook al kan er een grotere winkel schuil achter gaan. De historische parcellering is hiervoor op de kaart gehandhaafd. In dit plandeel zijn minimaal 20 woningen vereist.

Voorts is er een bepaling opgenomen, dat er aansluitend aan de achterkant van bovenwoningen een strook van ten minste 5 meter vanaf het niveau van deze woning vrij dient te blijven van

bebouwing. Hiermee moet voorkomen worden, dat door bebouwing op aangrenzende of tegenovergelegen percelen de woningen volledig worden ingebouwd. Voorts is er achter het pand Breestraat 72 achter een monumentale tuinkamer een plek aangewezen, die open dient te blijven dan wel als wintertuin van een lichtdoorlatend dak moet worden voorzien. De hoogte van de bebouwing in het binnengebied is beperkt tot 8 meter.

De nieuwbouwlocatie aan de Breestraat 46-48 ter plaatse van de voormalige bebouwing van het Hoogheemraadschap van Rijnland is bedoeld voor winkels en het te verplaatsen postkantoor op de begane grond, terwijl in de verdiepingen afhankelijk van de grootte en het type 8 tot 16 woningen kunnen worden gerealiseerd.

Het bouwblok aan de Breestraat aan de overzijde van de hoek met de Mandenmakerssteeg en V&D is ook bij het stadsvernieuwingsplan betrokken. Het betreft het gebied omsloten door de Breestraat, Diefsteeg, Langebrug en Pieterskerkchoorsteeg. De wanden aan de Breestraat, Diefsteeg en de Pieterskerkchoorsteeg behoren tot het winkelgebied. Het is vereist, dat de wanden aan de Breestraat en de Diefsteeg, waar zich momenteel een bankgebouw bevindt, worden gewijzigd in een winkelwand. Dit deel van de Breestraat ligt namelijk direct tegenover het ontwikkelingsgebied, waar langs de Breestraatzijde een deels overkapt winkelerf is geprojecteerd, dat doorloopt naar de Waag door een gedeeltelijke verbreding van de Mandenmakerssteeg (zie ook hierna bij de bespreking van Wi/Vo2). Op de locatie van het huidige bankgebouw bestaat er verder een directe relatie met het uit toeristisch oogpunt zo belangrijke gebied rondom de Pieterskerk.

De locatie van het huidige bankgebouw is aangewezen als Winkelgebied 2. Hier is ruimte voor een grotere winkel in meer lagen en minimaal 4 woningen. Op deze strategische plek in het te maken wijkcircuit is de vestiging van een winkeltrekker vereist. Daarom is in het plan een bepaling opgenomen, waarmee de vestiging van nieuwe winkels in het gebied Wi2, voorzover gelegen ten oosten van de Vrouwensteeg wordt beperkt tot echte detailhandel. Er is een vrijstellingsmogelijkheid, waardoor eventueel zakelijke dienstverlening kan worden toegestaan.

In verband met ligging van de locaties met de bestemming Wi2 binnen het beschermd stadsgezicht kunnen nadere eisen worden gesteld voor de ontwikkeling van de bebouwings- en inrichtingsplannen met betrekking tot de aansluiting op het bestaande stratenbeloop, de parcellering en vormgeving van de gebouwen en aansluiting op de bestaande omgeving.

Artikel 4 Winkelgebied en Voetgangersgebied 1 en 2 (Wi/Vo 1 en Wi/Vo 2)

Deze bestemming is gegeven aan twee locaties in het plangebied, waarbij een invulling en opwaardering van het winkelgebied wordt beoogd.

De locatie Winkelgebied en voetgangersgebied 1 (Wi/Vo 1)

De panden aan de Haarlemmerstraat tussen de Goegerritsteeg en de percelen Haarlemmerstraat 117, en de panden Stille Rijn 7, 8 en 9, zijn bestemd voor Winkel- en voetgangersgebied 1 (Wi/Vo 1). In dit gebied is een nieuwe openbare niet overkapt voetgangersverbinding geprojecteerd tussen de Haarlemmerstraat en de Stille Rijn.

Het is de bedoeling hiermee een nieuwe verbinding voor voetgangers vanaf de Haarlemmerstraat naar de overkant van de Rijn richting Aalmarkt te creëren, waardoor een nieuw wijkcircuit kan ontstaan. Het is daarom belangrijk, dat deze route op zich zelf aantrekkelijk is. Het is mogelijk dat halverwege deze route dwarsverbindingen worden gemaakt evenwijdig aan de Stille Rijn en de Haarlemmerstraat. Ter weerszijden van deze route en de mogelijke dwarsverbindingen zal bebouwing moeten verrijzen, bestemd voor winkels, daghoreca (maximaal 300 m²) en bovenwoningen. De hoeken en aangrenzende bebouwing van de Haarlemmerstraat en Stille Rijn zullen daarbij worden betrokken. Er zijn in dit gebied minimaal 12 woningen vereist. In de voorschriften en op de plankaart is verder bepaald, dat in ieder geval deze voetgangersverbinding komt te lopen tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn ter plaatse van de panden Haarlemmerstraat 109 en Stille Rijn 8, met een maximumbreedte van 5.00 m. Deze verbinding dient bij voorkeur 24 uur per etmaal openbaar toegankelijk te zijn. Aan de Haarlemmerstraat wordt hierbij nagestreefd de beide panden naast de ingang van de nieuwe route, de nrs 107 en 111, te vervangen ten einde aantrekkelijke nieuw hoekpanden te

maken. De panden aan de Stille Rijn nr. 7 en 9 komen voor restauratie/herstel en/of functiewijziging in aanmerking.

De goothoogte van de bebouwing varieert van 8 tot 11,50 meter aan de straatkant en 5 tot 8 meter langs de voetgangersroutes binnen het bouwblok.

De locatie Winkelgebied en voetgangersgebied 2 (Wi/Vo 2)

De locatie bestaat uit de percelen Breestraat 76, 78-80 en Mandenmakerssteeg 8 en 10. Deze locatie is van belang voor de integrale herontwikkeling en opwaardering van het Aalmarktgebied als winkelgebied.

Door verplaatsing van de rooilijn van de Mandenmakerssteeg in zuidoostelijke richting (over 15 à 20 meter) ontstaat een aantrekkelijke openbare ruimte, een zogenaamd winkelerf, die rondom omgeven wordt door bebouwing met commerciële functies bestaande uit detailhandel en maximaal 300 m² vloeroppervlakte voor horeca. Voorts dienen er hier nog minimaal 4 bovenwoningen te worden gerealiseerd. Ook hier zijn dezelfde beperkingen opgenomen als bij Winkelgebied 2 voor de vestiging van zakelijke dienstverlening.

Deze openbare ruimte van het winkelerf wordt aan de kant van de Breestraat gemarkeerd door overbouwings, met het oogmerk het gevelbeeld van de Breestraat te continueren. Vanaf de Breestraat zal de aanwezigheid van de winkels aan de verbrede steeg al zichtbaar dienen te zijn, zoals een nieuwe ingang van het warenhuis van V&D.

Om dit tot een geslaagde oplossing te kunnen brengen is het nodig een aantal randvoorwaarden voor een ontwerp te formuleren.

- Van een overbouwings moet de gevel aan de Breestraat aan de onderzijde voldoende open blijven, zodat de winkels aan de verbrede Mandenmakerssteeg goed kunnen worden waargenomen door voetgangers op de Breestraat, en zodat passanten de overbouwde ruimte als plezierig ervaren.
- De diepte van de overbouwings gezien vanaf de Breestraat moet niet meer dan 12 meter bedragen.
- De overbouwings van het winkelerf langs de Breestraat en de Mandenmakerssteeg mag geen grotere goothoogte verkrijgen dan 11 meter. De totale hoogte mag niet meer dan 15 meter bedragen.
- Aan de verbrede steeg is een open winkelfront vereist met daarvoor een winkelerf, dat met de openbare ruimte van de Breestraat in open verbinding staat. Blinde zijgevels zijn niet toegestaan.
- De aanbouw van de Waag/Boterhal moet niet dieper zijn dan circa 10 meter en niet hoger dan circa 7 meter. Er kan dan in het winkelerf aan de voorkant hiervan nog een plek gebruikt worden voor een terras. In deze aanbouw is bij voorkeur de vestiging van een horecabedrijf gewenst.
- Bovenwoningen zijn mogelijk vanaf de eerste verdieping en vanaf de tweede verdieping; er zijn er binnen deze bestemming minimaal 4 voorgeschreven.
- In de bebouwing aan de Breestraat is de mogelijkheid van een inpandige laad- en losruimte opgenomen.

In verband met de ligging van deze locaties binnen het beschermd stadsgezicht kunnen nadere eisen worden gesteld aan de ontwikkeling van de bebouwings- en inrichtingsplannen met betrekking tot de aansluiting aan het bestaande stratenbeloop, de parcellering en vormgeving van de gebouwen en aansluiting op de bestaande omgeving.

Artikel 5 Winkels en bijzondere doeleinden (Wi/BD)

Het betreft een locatie die zich uitstrekt van de Aalmarkt tot de Breestraat. Het betreft de panden Aalmarkt 9 (de voormalige school) en gronden tussen dit pand en de Stadsgehoorzaal, en de panden Aalmarkt 5 en 6, Aalmarkt 11 en 12, en Breestraat 66 (nu LVC).

Ter plaatse van de school en de daarachter gelegen gronden, biedt het plan ruimte voor de komst van een winkeltrekker op de begane grond en in een daaronder te realiseren ondergrondse bouwlaag of souterrain met een vloeroppervlakte van maximaal 1000 m², waarvan maximaal 450 m² op de begane grond mag worden gerealiseerd.

De verdiepingen boven de winkelbebouwing zijn bedoeld voor uitbreiding van de Stadsgehoorzaal met onder andere een tweede zaal. Verder zullen voorzieningen als foyers, kantoortjes, keukenvoorzieningen, e.d. een plaats krijgen. De huidige aanbouw van de Stadsgehoorzaal, die zich nu op deze plek bevindt, zal daardoor worden vervangen. Om dit programma van eisen te kunnen realiseren, kunnen de panden Aalmarkt 5 en 6 bij de Stadsgehoorzaal worden betrokken. Het plan maakt het mogelijk dat de begane grond ook commerciële functies krijgt.

De huidige, besloten binnentuin naast de Stadsgehoorzaal zal worden ingericht als een semi-openbare cultuurtuin. Centraal daarin staat de imposante rode beuk. Zie verder bij de bespreking van artikel 15, Groenvoorziening en Cultuurtuin. Een gedeelte van de cultuurtuin is binnen de onderhavige bestemming Winkelgebied en bijzondere doeleinden gesitueerd. Dit betreft het perceel, dat op de plankaart is aangeduid met g/c. Ondergrondse bebouwing ten behoeve van de Stadsgehoorzaal en de winkel is onder dit deel van de cultuurtuin toegestaan. Bij de ontwikkeling van een bouwplan zal verder in acht genomen moeten worden dat het zicht op de achtergevel van de Waalse kerk zoveel mogelijk vrij blijft. Bouwhistorisch interessante onderdelen van de Aalmarktschool zullen voorts zoveel mogelijk worden ingepast in het bouwplan.

Het pand van het huidige LVC, Breestraat 66, waarvan het achterdeel (een deel van het voormalige Catharina Gasthuis) grenst aan de cultuurtuin, en de panden Aalmarkt 11 en 12 vallen eveneens binnen de bestemming Winkels en bijzondere doeleinden. Horeca kan bijvoorbeeld een functionele relatie krijgen met de Stadsgehoorzaal, zoals bij een theatercafé. Ten aanzien hiervan kunnen Burgemeester en Wethouders nadere eisen stellen, evenals in verband met de inpassing binnen het beschermd stadsgezicht.

De semi-openbare ontsluiting van de cultuurtuin is mogelijk via de bebouwing Aalmarkt 9 of via het pand Aalmarkt 12. Bij de ontwikkeling van het nieuwbouwplan moet er rekening mee worden gehouden, dat er vanaf de nieuwe brug tussen de Stille Rijn en de Aalmarkt een zichtrelatie met de cultuurtuin ontstaat en aanwezig blijft. Bovenwoningen (minimaal 1) zijn in dit gebied ook mogelijk, terwijl er vrijstelling verleend kan worden voor het wonen op de begane grond, als dat gewenst is in het belang van de monumentale status van een pand.

De cultuurtuin is verder nog bereikbaar via het pand Breestraat 66 en vanaf de Mandenmakerssteeg.

Daarnaast is aan een al lange tijd braakliggend perceel aan de Kapelstraat deze bestemming toegekend. Dit perceel grenst aan het stadhuis. Het voornemen bestaat om in de verdiepingen van de op deze plek op te richten bebouwing een uitbreiding van het stadhuis te realiseren ten behoeve van de griffie. Op de begane grond blijft dan winkelruimte mogelijk en een onderdoorgang naar de fietsenstalling voor het stadhuis.

Artikel 6 Centrumvoorzieningen (CV)

De bestemming Centrumvoorzieningen is gegeven aan percelen, welke qua ligging in aanmerking komen voor typische centrumfuncties. In artikel 6 worden onder meer de hierna volgende functies genoemd.

- Bebouwing ten dienste van sociale, culturele, recreatieve en andere bijzondere doeleinden gericht op de publieke dienstverlening, zoals een cultureel centrum voor jongeren, een postkantoor

- Hotels
- Een sociëteit
- Winkels
- Horecavestigingen
- Bovenwoningen
- Centrale parkeergarage, waaronder een stalling voor fietsen.

Deze bestemming ligt op enkele percelen tussen de Kakelaarsteeg, Boommarkt, Vrouwensteeg en Breestraat. Het betreft onder andere de studentensociëteit Minerva en het hotel Nieuw Minerva. Verder is bebouwing op de plek van het huidige postkantoor tussen Breestraat en Boommarkt als zodanig bestemd. Het postkantoor maakt deel uit van het voormalige complex van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het Hoogheemraadschap is verhuist en de locatie zal worden herontwikkeld.

In het perceel waar zich nu het postkantoor bevindt zal nieuwe huisvesting komen van het poppodium LVC annex kantoorachtige ruimte voor stedelijk jongerenwerk. Dit perceel heeft de bestemming Centrumvoorzieningen. Binnen dit perceel komt aan de Boommarkt een inpandige voorziening voor bevoorrading van het LVC.

Langs de Vrouwensteeg, en deels aan de Breestraat en de Boommarkt liggen respectievelijk studentensociëteit Minerva en hotel Nieuw Minerva. Deze functies hebben de bestemming Centrumvoorzieningen in het plan. Tussen deze functies en de hiervoor beschreven huisvesting van LVC komen in hoofdzaak woningen. Aan de Boommarkt zijn in hoofdzaak woningen gesitueerd vanaf de begane grond (bestemming Woondoeleinden), terwijl aan de Breestraat de woningen boven commerciële functies, waaronder het postkantoor verrijzen (bestemming Winkelgebied 2). Op het binnenterrein is (op het dak van de parkeergarage) ruimte voor een binnentuin. De ondergrondse parkeergarage heeft een afzonderlijke bestemming Centrale parkeergarage (artikel 11).

Het plan voorziet in een uitbreidingsmogelijkheid van hotel Nieuw Minerva aan de zijde van de Boommarkt over een perceelsbreedte van circa 12 m. Omdat het niet vaststaat of deze uitbreiding gerealiseerd wordt door de hotelonderneming is het desbetreffende terreingedeelte behalve voor Centrumvoorzieningen tevens bestemd voor Woondoeleinden en Tuin aan de achterzijde van het te realiseren bouwblok. Anderzijds moet niet uitgesloten worden geacht, dat in de panden, in gebruik bij hotel Nieuw Minerva, bovenwoningen worden gerealiseerd, als in deze panden de hotelfunctie niet zou worden voortgezet (waar overigens momenteel in geen enkel opzicht sprake van is). In het stadsvernieuwingsplan wordt uitgegaan van handhaving van de betreffende panden aan de Boommarkt, waarbij een dergelijke functiewijziging mogelijk is binnen de bestemming Centrumvoorzieningen.

Uitgegaan wordt ook van de handhaving van de studentensociëteit Minerva op de huidige locatie, waarbij gestreefd dient worden naar een gedeeltelijke herbestemming van de begane grond voor een winkel, restaurant of grandcafé. Op die manier zal het gesloten karakter van de sociëteit langs de Vrouwensteeg en Breestraat teniet worden gedaan. Voor het voetgangerspubliek zal dat een stuk vriendelijker ogen.

In verband met de ligging van deze locaties bestemd voor Centrumvoorzieningen binnen het beschermd stadsgezicht kunnen nadere eisen worden gesteld voor de ontwikkeling van de bebouwings- en inrichtingsplannen met betrekking tot de aansluiting aan het bestaande stratenbeloop, de parcellering en vormgeving van de gebouwen en aansluiting op de bestaande omgeving.

Artikel 7 Woondoeleinden (Wo)

De woningen in het Aalmarktgebied bestaan overwegend uit bovenwoningen in combinatie met andere functies op de begane grond. Afzonderlijke woonbestemmingen, waarbij vanaf het niveau van de begane grond wordt gewoond komen in een aantal gevallen voor. Aan deze locaties is de bestemming Woondoeleinden gegeven.

Het gedeelte van de locatie van het Hoogheemraadschap van Rijnland aan de kant van de Boommarkt tussen hotel Nieuw Minerva en het huidige postkantoor is voor Woondoeleinden aangewezen, in combinatie met een dubbelbestemming voor een Centrale ondergrondse parkeervoorziening. Daarnaast is er eventueel nog behoefte aan een uitbreiding van hotel Nieuw Minerva op een gedeelte van de locatie naast het hotel aan de Boommarkt. Deze gronden zijn over een perceelsbreedte van circa 12 meter behalve voor Woondoeleinden en Centrale parkeervoorziening tevens voor Centrumvoorzieningen aangewezen.

De woonbebouwing is gedacht in de vorm van appartementen en maisonnettes rondom een afsluitbare binnentuin. Andere typen woningen, zoals eengezinshuizen met bijvoorbeeld werkruimte op de begane grond worden niet uitgesloten. Het stadsvernieuwingsplan gaat uit van de realisering van 15 à 30 woningen op deze locatie. Het uiteindelijke aantal woningen is afhankelijk van het gekozen type en de mogelijke uitbreiding van het hotel.

Aan de bestaande woonpanden Boommarkt 7, Kabeljauwsteeg 1 en 3 en Langebrug 16, 18, 20, 22 is de bestemming woondoeleinden gegeven. De panden liggen buiten de aanlooproutes naar het winkelgebied. Het betreft hier in dit geval specifieke woonhuizen en – wat betreft Boommarkt 7 - een complex met kleine woningen voor werkende jongeren.

In verband met de ligging van de nieuwe woningbouwlocatie binnen het beschermd stadsgezicht kunnen nadere eisen worden gesteld voor de ontwikkeling van de bebouwings- en inrichtingsplannen met betrekking tot de aansluiting aan het bestaande stratenbeloop, de parcellering en vormgeving van de gebouwen en aansluiting op de bestaande omgeving.

Artikel 8 Gemengde Bebouwing 1 (GB 1)

Panden met een gemengde functie buiten het winkelgebied, zoals aan de Boommarkt, komen voor deze bestemming in aanmerking.

In deze panden mogen naast woonfuncties op de begane grond diverse andere functies worden ondergebracht, zoals kantoren en praktijkruimten, winkels, galeries, ateliers, ruimten voor culturele en educatieve doeleinden, horecavestigingen, dienstverlenende en/of verzorgende bedrijven. Het gaat om onderling gemakkelijk uitwisselbare functies.

Wel gelden er voor wat betreft horecavestigingen beperkingen. Deze zijn alleen toegestaan in die panden, waar dat expliciet op de plantekening is aangegeven. Hierbij is dan ook nog eens een onderscheid gemaakt tussen lunchrooms en restaurants enerzijds en cafés anderzijds.

De verdiepingen van de panden binnen deze bestemming mogen uitsluitend bovenwoningen bevatten. Wonen op de begane grond is toegestaan.

Het is voorts mogelijk binnen deze bestemming vrijstelling te verlenen om de daarin uitgeoefende functie te combineren met een ambachtelijk bedrijf, voor zover deze activiteiten uit oogpunt van milieu- en verkeersbelasting binnen een afstand van 10 meter tot woningen aanvaardbaar zijn.

Artikel 9 Gemengde Bebouwing 2 (GB 2)

Deze bestemming is gegeven aan panden waarvan de begane grond zich leent voor een niet-woonfunctie, die thuishoort in de invloedssfeer van het winkelgebied. Dit betekent dat de toegelaten functies op de begane grond beperkt blijven tot winkels, galeries en ateliers en horecavestigingen in de vorm van restaurants/lunchrooms, grandcafés. Deze horecavestigingen zijn echter alleen toegestaan in panden, voorzover dat uitdrukkelijk op de plantekening met een speciaal symbool is aangegeven.

Het betreft een bestemming voor woningen, waarbij op de begane grond tevens winkels, galeries, en restaurants zijn toegestaan. Deze gemengde bestemming is beperkter dan de bij artikel 8 beschreven bestemming en hangt nauw samen met de woonfunctie.

De verdiepingen van de panden binnen deze bestemming mogen uitsluitend bovenwoningen bevatten. Het bij de woning betrekken van de begane grond is echter niet uitgesloten.

Voorts geldt voor deze panden binnen de bestemming GB 2 dezelfde vrijstellingsmogelijkheid de winkelfunctie te combineren met een ambachtelijk bedrijf als hierboven bij artikel 8 is beschreven.

De Stille Rijn vervult momenteel een belangrijke woonfunctie. Dit vindt veelal plaats in monumentale panden. Dit geldt ook voor enkele panden binnen het plangebied aan de Apothekersdijk. Gelet op de ligging aan de Rijn en de schakelfunctie van deze grachtwand tussen de Haarlemmerstraat en de Aalmarkt zal het mogelijk worden gemaakt, dat op de begane grond van deze panden winkels, galerieën en horecabedrijven op strategische locaties worden gevestigd.

Deze bestemming GB 2 is voorts gegeven aan panden met gemengde functies langs de aanlooproutes naar het winkelgebied. Tot de aanlooproutes worden het Kort Rapenburg en het begin van de Breestraat binnen dit plangebied gerekend.

Enkele panden aan de Langebrug en de Pieterskerkchoorsteeg, die onderdeel zijn van het cultuurhistorisch waardevolle wandelgebied, hebben ook deze bestemming. De aanwezigheid van winkels bevordert de aantrekkelijkheid van het wandelgebied. Kantoorfuncties en praktijkruimten zijn aan deze routes niet toegestaan.

Artikel 10 Bijzondere doeleinden (BD)

Gronden en gebouwen met een functie voor culturele, educatieve, recreatieve, sociale of godsdienstige doeleinden, en gebouwen gericht op de openbare dienstverlening, komen in aanmerking voor de bestemming Bijzondere doeleinden.

Binnen het plangebied zijn deze functies in ruime mate vertegenwoordigd, wat samenhangt met de centrumfunctie die het Aalmarktgebied vervult. Maatschappelijke voorzieningen op het gebied van de gezondheidszorg zijn in dit plan niet binnen de bestemming Bijzondere doeleinden ondergebracht. Daarvoor zijn elders in de stad voorzieningen gerealiseerd.

Het plangebied is gelet op de ligging binnen het hart van de stad functioneel gezien een ideaal gebied voor de aanwezigheid van culturele en recreatieve voorzieningen. Van oost naar west gezien is de bestemming Bijzonder doeleinden gegeven aan de volgende gebouwen.

- Stadhuis aan de Breestraat/Stadhuisklein
- Waaggebouw en de Boterhal aan de Aalmarkt
- Waalse kerk aan de Breestraat
- Stadsgehoorzaal aan de Breestraat
- Studentensociëteit Quintus en de telefooncentrale aan de Boommarkt
- Webster University aan de Boommarkt

Ten aanzien van deze functies zijn overigens weinig veranderingen te verwachten. Wel dient binnen de bestemming Bijzondere doeleinden rekening te worden gehouden met een uitbreidingsmogelijkheid van de Stadsgehoorzaal met een kleine zaal en bijbehorende voorzieningen. De bestemming Bijzondere doeleinden is voor dit specifieke doel gecombineerd met de bestemming Winkelgebied op de kaart ter plaatse van de Aalmarktschool, omdat op deze plek rekening wordt gehouden met stimulering van de

winkelfunctie in combinatie met de realisering van de kleine zaal van de Stadsgehoorzaal. Hiervoor is in artikel 5 een regeling getroffen. Verwezen kan daarom worden naar de bespreking hiervoor van de bestemming Winkelgebied en bijzondere doeleinden, waarin ook de percelen Breestraat 66, Aalmarkt 5, 6, 11 en 12 zijn opgenomen.

De bestemming Bijzondere doeleinden wordt binnen het plangebied in verschillende gevallen gecombineerd met horecafuncties, die doorgaans nauw samenhangen met de bijzondere functie. Hiermee is binnen de planvoorschriften rekening gehouden.

Artikel 11 Centrale parkeergarage (P)

Een onderdeel van het Aalmarktproject betreft de realisering van een centrale parkeergarage aan de Boommarkt. Gekozen is hierbij voor een ondergrondse parkeergarage om het stadsbeeld niet te schaden en om het grondgebruik te optimaliseren. Op de kaart staat middels een kruisaanduiding en door aanduiding met de letter P, aangegeven binnen welke contour de ondergrondse parkeergarage kan worden gerealiseerd.

Daarvoor komen in aanmerking de locatie van het vroegere complex van het Hoogheemraadschap van Rijnland en het postkantoor en het aangrenzende straatgedeelte van de Boommarkt en de Breestraat.

De in- en uitrit van de parkeergarage wordt niet gerealiseerd middels een hellingbaan in de openbare ruimte van de Boommarkt (zoals in het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan was aangegeven), maar middels een zo klein mogelijke opening in de gevel van de bebouwing van de Boommarkt. Voor de in- en uitrit zal een oplossing binnen de bebouwing op begane grondniveau gezocht moeten worden gevonden. De garage krijgt circa 350 parkeerplaatsen voor auto's van bewoners, Stadsgehoorzaalbezoekers, hotelgasten, Pieterskerkbezoekers en binnenstadsbezoekers in het algemeen. In de aanvangsfase wordt uitgegaan van minimaal 100 plaatsen voor de huidige bewoners van de binnenstad. Als later de parkeercapaciteit langs de binnenstedelijke parkeeroute op voldoende niveau zal zijn gebracht (o.a. met parkeergarages onder de Lammermarkt en het Morspoortterrein) kan het aandeel van de plaatsen voor algemene binnenstadsbezoekers worden gereduceerd.

Realisering van de garage maakt een betere inrichting van de openbare ruimte binnen het plangebied mogelijk en is daarnaast gunstig voor de stimulering van de winkelfuncties en culturele functies in het centrum.

De ondergrondse parkeergarage valt samen met verschillende andere bestemmingen, namelijk Winkelgebied 2 (Wi 2), Centrumvoorzieningen, Woondoeleinden, Verblijfsgebied, Tuin, Tuin en erf met bebouwing, waarop respectievelijk de artikelen 3, 6, 7, 12, 16 en 17 van toepassing zijn.

Behalve met de realisering van circa 350 parkeerplaatsen wordt in het plan eveneens rekening gehouden met de mogelijkheid om binnen het complex een fietsenstalling onder te brengen.

Artikel 12 Verblijfsgebied (Vbl)

De Breestraat, Boommarkt, Langebrug, Apothekersdijk, Koornbrugsteeg zijn straten met overwegend een functie voor het fiets- en voetgangersverkeer, het openbaar vervoer en slechts een ondergeschikte functie voor het gemotoriseerde verkeer, namelijk uitsluitend voor het bestemmingsverkeer. Deze verblijfsfunctie biedt goede mogelijkheden voor de inrichting van de openbare ruimte.

Waardevolle bomen, boomgroepen en bomenrijen staan aangegeven op de plankaart, als in stand te houden of als toe te voegen structuurbepalende elementen, waarmee bij de inrichting van de openbare ruimte rekening dient te worden gehouden. Binnen deze bestemming zijn ook andere groen- en speelvoorzieningen toegestaan en parkeerplaatsen.

Voor terrassen bij horecavestigingen geldt een vrijstellingsregeling. Het verkeer inclusief voetgangersverkeer mag hierdoor niet worden gehinderd, terwijl ook voldoende rekening dient te worden gehouden met andere belanghebbenden, zoals de naastgelegen winkels en omwonenden.

In het plan is voorts voorzien in de mogelijke aanleg van een openbaarvervoertracé door de Breestraat ten behoeve van een light-railverbinding.

Aan het plan is een vrijstellingsbepaling toegevoegd, waardoor realisering van een ondergrondse uitbreiding wordt mogelijk gemaakt ten behoeve van de voor Bijzondere doeleinden aangewezen bebouwing ten westen van het gebouw Boommarkt 1 (Webster University).

Artikel 13 Voetgangersgebied en fietsroutes (Vof)

De Aalmarkt, de Stille Rijn, een gedeelte van de Vismarkt, de Haarlemmerstraat en diverse stegen zijn aangewezen als Voetgangersgebied en fietsroutes.

Binnen deze bestemming zijn groen- en speelvoorzieningen mogelijk en waterpartijen. Monumentale en waardevolle bomen, boomgroepen en structuurbepalende bomenrijen dienen gehandhaafd te blijven, zoals bijvoorbeeld bij de Kapelstraat.

Voor horecavestigingen geldt een identieke regeling t.a.v. terrassen als hiervoor bij de bestemming Verblijfsgebied is beschreven. Binnen deze bestemming zijn geen parkeerplaatsen voor auto's toegestaan, maar wel stallingsgelegenheid voor fietsers. Laden en lossen en afzetten van personen blijft onder bepaalde voorwaarden mogelijk.

Artikel 14 Verkeersdoeleinden (Vkd)

Het Kort Rapenburg is de enige wegverbinding binnen het plangebied met een functie voor het doorgaand gemotoriseerd verkeer. Hierlangs is voorts het openbaarvervoerstraject voor de light-railverbinding gesitueerd.

De verkeersafwikkeling voor de geprojecteerde ondergrondse parkeergarage aan de Boommarkt zal plaats vinden via het Kort Rapenburg.

Als het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan, dat momenteel in voorbereiding is, uitwijst dat het haalbaar is een onderbreking te maken in de doorgaande verkeersfunctie van de route Kort Rapenburg, Prinsessekade, Turfmarkt, zal het Kort Rapenburg in de toekomst meer een rol kunnen gaan vervullen als ontsluitingsweg voor de achtergelegen binnenstadsbuurten.

Artikel 15 Groenvoorziening en Cultuurtuin (G/C)

In het binnengebied tussen de Aalmarkt en de Breestraat ter hoogte van de Waalse Kerk bevindt zich een groene tuin met een monumentale rode beuk.

In dit binnengebied, waaraan de Stadsgehoorzaal grenst, wordt een zogenaamde cultuurtuin aangelegd. Het oude gymnastiekzaaltje kan niet gehandhaafd worden. Het wordt daardoor mogelijk in de tuin culturele activiteiten (muziek, beeldenexpositie e.d.) te organiseren. De tuin is voor het publiek toegankelijk vanaf de Aalmarkt en ook bereikbaar via Breestaat 66 en vanaf de Mandenmakerssteeg.

Het is mogelijk in de tuin een terras in te richten ten behoeve van het theatercafé, dat in de aangrenzende bebouwing (Aalmarkt 11 en Breestraat 66, het voormalige Catharinagasthuis) is toegestaan.

In de vrij versteende omgeving zal deze plek overigens kunnen fungeren als een oase van rust.

Vanuit de tuin is zicht op de achtergevel van de fraaie Waalse kerk. De hoofdruimte van de tuin bedraagt ongeveer 750 m². Daarnaast is het binnen de bestemming Winkelgebied en bijzondere doeleinden toegestaan dat gronden gebruikt worden voor de inrichting van de tuin bovenop een ondergrondse uitbreiding van de Stadsgehoorzaal. Op de plankaart is een perceelsgedeelte aansluitend op de Stadsgehoorzaal nader aangeduid met c/g.

De mogelijkheid is opgenomen in het plan aan de inrichting van de cultuurtuin nadere eisen te stellen aan de inrichting van de cultuurtuin in relatie tot de in de aangrenzende bebouwing langs de tuin te situeren publiek gerichte functies.

Artikel 16 Tuin

In het stadsvernieuwingsplan wordt beoogd dat bij woonhuizen tuinen aanwezig zijn. Aan de achterkanten van bouwblokken met uitsluitend en/of overwegend woonhuizen zijn de gronden daarom als tuin bestemd.

In de voorschriften is voorts een regeling opgenomen voor de bouw van in een tuin passende gebouwtjes en aanbouwen bij woningen. Niet meer dan 30% van de tuin mag worden bebouwd.

Het is niet toegestaan deze gronden te gebruiken voor parkeer- en stallingsgelegenheid voor auto's en/of opslagterrein.

Op de plankaart zijn enkele monumentale en waardevolle bomen aangegeven. Deze bomen dienen gehandhaafd te blijven. Er is een aparte bepaling opgenomen ten aanzien van historische achterhuizen.

Gedeeltelijk valt deze bestemming samen met de bestemming Centrumvoorzieningen, namelijk aansluitend aan de geplande woningen aan de Boommarkt die tevens een bestemming hebben voor Centrumvoorzieningen. Deze gronden zullen als de bestemming Centrumvoorzieningen aan de voorkant wordt gerealiseerd ten dienste van de uitbreiding van hotel Nieuw Minerva, eveneens voor de uitbreiding van het hotel ter beschikking komen.

Artikel 17 Tuin of erf bebouwd

De bestemming Tuin of erf bebouwd is gegeven aan gronden gelegen achter winkelstraten of straten met overwegend bedrijfsachtige functies op de begane grond. Deze binnengebieden zijn in werkelijkheid in vele gevallen volgebouwd. In principe zijn deze gronden in niet meer dan een bouwlaag bebouwd.

De aanleg van dakterrassen voor de bovenwoningen dient zoveel mogelijk bevorderd te worden. Bij bouwplannen kunnen daarom met het oog hierop aparte voorwaarden gesteld worden ten aanzien van de dakafdekking. Terrassen van horecabedrijven zijn niet toegestaan en auto's evenmin.

Voor achterhuizen is een aparte regeling opgenomen.

Ten slotte zijn tuinen mogelijk in aansluiting op de begane grond bouwlaag voorzover deze gronden niet worden bebouwd.

Artikel 18 Water

Het betreft de Rijn, die het plangebied zo'n bijzonder karakter geeft. Hieraan is de bestemming Water gegeven. Het is toegestaan bruggen over het water te bouwen en aanlegsteigers e.d. te maken. De aanleg van woonboten, terrasboten of bedrijfsvaartuigen is alleen toegestaan, wanneer dat uitdrukkelijk is aangegeven op de plankaart. Er is voorts een vrijstellingsbepaling op genomen voor het afmeren van seizoensgebonden terrasboten ten behoeve van aan de walkant gevestigde horecaondernemingen.

Ten behoeve van de hiervoor genoemde bouwactiviteiten is de toestemming van het Hoogheemraadschap van Rijnland vereist.

Artikel 19 Water/Voetgangers- en Verblijfsgebied (B)

De bruggen in het plangebied zijn in het onderhavige plan apart bestemd, aangezien de aanwezigheid daarvan cruciaal is voor het functioneren van het centrumgebied. Het betreft twee bestaande bruggen, namelijk de Kippenbrug en de Waaghoofdbrug, en een nieuw te bouwen brug voor langzaam verkeer, die is gesitueerd in het verlengde van de geplande voetgangersverbinding tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn.

Op de plankaart is de zone aangegeven, waarbinnen de brug in stand moet worden gehouden.

In de voorschriften zijn bepalingen opgenomen in verband met de doorvaarthoogte en de breedte van de bruggen. De breedte van de Waaghoofdbrug en de nieuw te bouwen brug mag niet meer bedragen dan 4 meter, terwijl de Kippenbrug, die ook een functie blijft vervullen voor het gemotoriseerde verkeer niet breder mag zijn dan 8 meter (is nu 10 meter).

Uiteraard geldt ook hier, dat voor de bouw van de bruggen toestemming nodig is van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Artikel 20 Ondergrondse fietsenstalling en voetgangergebied (S)

Het plan bestaat om onder het Stadhuisplein een openbare fietsenstalling voor winkelend publiek te realiseren. Er wordt in het stadsvernieuwingsplan voorzien in deze mogelijkheid in combinatie met openbare toiletvoorzieningen.

Het Stadhuisplein, inclusief het aangrenzende gedeelte van de Vismarkt, is met het oog daarop op de plankaart aangegeven met een kruis, met in het midden een letter S. De stallingsfuncties kunnen gecombineerd worden met bijbehorende commerciële (winkel)functies. De aanduiding voor de ondergrondse fietsenstalling op de plankaart sluit niet uit dat er op straatniveau verblijfs-, markt-, evenementenfuncties e.d. mogelijk blijven of worden.

3.7.3. Hoofdstuk III Overige bepalingen

Het betreft hier in het algemeen bepalingen die voor het gehele plangebied van belang zijn en niet uitsluitend op specifieke bestemmingen van toepassing zijn. De volgende zaken worden hierin geregeld.

Artikel 21 Beeldkwaliteitsrichtlijnen en nadere eisen

Deze bepalingen zijn in het stadsvernieuwingsplan opgenomen, omdat het plangebied een onderdeel is van het beschermd stadsgezicht. Door het opnemen van een aantal richtlijnen worden er randvoorwaarden gegeven aan architecten, bewoners en andere belanghebbenden, die in dit gebied in acht genomen moeten worden bij de ontwikkeling van een bouwplan. Voorop staat voor het plangebied dat het gedifferentieerde beeld, dat kenmerkend is voor dit deel van de binnenstad, ook het referentiekader is bij nieuwe ontwikkelingen. Met het oog hierop worden er richtlijnen gegeven die dienen voor het behoud van een harmonieuze gevelopbouw en de schaal van dit gebied beschermen. Dit doet zich voor bij bijvoorbeeld verhelingen ten behoeve van winkels, wat mogelijk is, mits de oorspronkelijke panden herkenbaar blijven. Ook reclame-uitingen dienen bescheiden te blijven.

Op grond van deze richtlijnen kunnen nadere eisen worden gesteld aan bouwplannen. Behalve voor de gebouwde omgeving zijn er ook richtlijnen opgenomen voor de openbare ruimte, waardoor extra kwaliteit kan worden gevraagd, zoals bij het ontwerpen van bruggen, het vrijhouden van de wallenkant en het bescheiden houden van reclame-uitingen.

Artikel 22 Kappen

Vanwege de ligging van het plangebied binnen het beschermd stadsgezicht worden er speciale eisen gesteld aan de afdekking van gebouwen door kappen. Dit geldt in de eerste plaats voor het behoud van panden met een kap. De bepalingen bieden voorts de nodige ruimte om bij nieuwbouw andersoortige dakbeëindigingen te ontwerpen. Wel dienen deze dakbeëindigingen op aanvaardbare wijze ingepast te kunnen worden binnen het beschermd stadsgezicht.

Artikel 23 Onderdoorgang

In artikel 23 is een regeling opgenomen voor het opnemen van onderdoorgangen binnen de bebouwing. Deze bepaling dient onder meer voor de instandhouding van dienstpaden en de bereikbaarheid van eventuele binnengebieden.

Artikel 24 Aanlegvergunning

Omdat het plangebied een onderdeel is van het beschermd stadsgezicht, waarvoor een procedure ten behoeve van de Leidse binnenstad is gevolgd, zijn in het plan bepalingen

opgenomen waardoor het zonder vergunning niet is toegestaan gebouwen en bepaalde tuinmuren te slopen of gronden met de bestemming Tuin (onbebouwd) te voorzien van verhardingen over een oppervlakte van meer dan 10 m². Ook karakteristieke bomen zijn via het aanlegvergunningenstelsel in planologisch opzicht beschermd. Het is verboden om de bodem dieper dan 30 cm. te verstoren, zonder dat voorafgaand archeologisch onderzoek is verricht door een daartoe gekwalificeerde instantie en conform de geldende richtlijnen voor archeologisch onderzoek (Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie).

Er is voorts een regeling getroffen met betrekking tot het slopen van gebouwen, hetgeen een voortvloei is uit de ligging binnen het beschermd stadsgezicht. Uiteraard geldt er hiernaast voor monumenten een sloopverbod op grond van de Monumentenwet, de provinciale of gemeentelijke monumentenverordening. Het verbod is niet van toepassing op bouwwerken, waarvan de sloop noodzakelijk is voor de verwezenlijking van het stadsvernieuwingsplan.

Aan het aanlegvergunningenstelsel is voorts een bepaling toegevoegd, waardoor functieveranderingen van gebouwen, welke niet rechtstreeks zijn toegestaan, onder het aanlegvergunningenstelsel komen te vallen. Dit is zinvol in die gevallen dat functieveranderingen gepaard gaan met de nodige ingrepen, maar waarbij de werkzaamheden niet onderworpen zijn aan het vereiste van een bouwvergunning.

Artikel 25 Straalverbindingstraject

Het westelijk deel van het plangebied valt binnen een zogenaamd straalverbindingstraject, waarbij er een beperking geldt ten aanzien van de toegestane hoogte van de bebouwing in zo'n zone. Overigens betreft het hier slechts een theoretische kwestie, omdat de bouwhoogte die dit plan toestaat, hier niet boven uitreikt.

Artikel 26 Algemene vrijstellingen/nadere eisen

In dit artikel zijn een aantal algemeen geldende vrijstellingsbepalingen ex artikel 15 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening opgenomen voor het College van Burgemeester en Wethouders ten behoeve van kleine afwijkingen van hoogtematen, oppervlaktematen, de bouw van nutsgebouwtjes en dergelijke. Verzoeken tot vrijstelling waaraan meegewerkt wordt, liggen twee weken ter inzage, doorgaans in het kader van een bouw aanvraag.

Het verlenen van een vrijstelling mag geen aantasting van het beschermd stadsgezicht tot gevolg hebben.

Voorts zijn hierin enkele bepalingen opgenomen om nadere eisen te stellen, zoals het opnemen binnen de bebouwing van voorzieningen ten behoeve van de vuilverwerking. De toepassing van deze bepaling is in het bijzonder zinvol bij nieuwbouwprojecten met enige omvang. Verder is er een bepaling opgenomen om een bepaalde minimum hoogte voor gebouwen te eisen, als dat in het belang is van het beschermd stadsgezicht.

Artikel 27 Wijzigingen

In het plan is een aantal mogelijkheden opgenomen om het plan te wijzigen volgens het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening door toepassing van deze verkorte procedure.

Het gaat om de volgende gevallen.

- Verschuiving achtergevel bestemmingsgrenzen. Het is mogelijk de achtergevel/bestemmingsgrenzen enigszins naar achteren te schuiven, mits de tuinoppervlakte hiermee niet meer dan 25% en in totaal 30 m² wordt verkleind. Omgekeerd is het ook mogelijk de achtergevelgrens naar voren te schuiven.
- Uitbreiding bestemming Tuin (onbebouwd).
- Verschuivingen en beperkte uitbreiding horecafuncties.

- Ondergrondse uitbreiding van het gebouw Boommarkt 1 (bestemming bijzondere doeleinden) aan de westzijde op een perceel van maximaal 200 m² met een bovengrondse opbouw tot een hoogte van niet meer dan 6 m. op gronden die zijn bestemd als verblijfsgebied.

Artikel 28 Procedure wijzigingsbevoegdheid

In dit artikel is omschreven welke procedure-eisen in acht genomen moeten worden alvorens plannen voor uitwerkingen en wijzigingen naar het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland worden toegestuurd en hoe eventueel op besluiten tot goedkeuring van deze instantie vooruitgelopen kan worden. Zo vindt er over de plannen overleg plaats met belanghebbenden en de Rijksdienst voor de Monumentenzorg.

Artikel 29 Overgangsbepalingen

Deze bepalingen dienen ter bescherming van de voortzetting van de met het plan strijdige situatie, voorzover deze op het tijdstip van de tervisielegging van het plan en het gebruik van het van kracht worden van het plan.

Artikel 30 Gebruiksbepalingen

In dit artikel is een algemene gebruiksbeeping opgenomen dat het verboden is bouwwerken en gronden te gebruiken in strijd met het plan. Hiervan is slechts vrijstelling door Burgemeester en Wethouders mogelijk, als strikte toepassing zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd. Er zijn voorts een aantal bijzondere gebruiksverboden opgenomen in dit artikel, die wel gelden binnen het gehele plangebied

Artikel 31 Strafrechterlijke bepaling

Indien het bepaalde ten aanzien van het gebruik van zowel bebouwing als terreinen wordt overschreden is sprake van een strafbaar feit in de zin van artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Het betreft een overtreding.

Artikel 32 Versnelde realisering en uitvoeringsrichtlijnen

Op grond van artikel 32 van de Wet op de stads- en dorpsvernieuwing zijn de panden en plekken aangegeven, waarvoor in dit plan een actieve aanpak en een aantal vernieuwingen worden voorgesteld. Er is voorts op de kaart aangegeven welke locaties in verband hiermee voor versnelde realisering in aanmerking komen overeenkomstig het bepaalde in artikel 16, lid 1 onder e. van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

Voor deze locaties zijn voorts een aantal uitvoeringsrichtlijnen opgenomen in verband met de fasering, waarvoor wordt verwezen naar de artikelen 33 en 34 van de Wet op de stads- en dorpsvernieuwing en hoofdstuk 4.6. van de toelichting, waarin dat uitvoeringsschema wordt besproken.

Artikel 33 Beschermd Stadsgezicht

In deze bepaling wordt verklaard dat het plangebied een onderdeel is van het beschermd stadsgezicht, waarvoor de Leidse binnenstad sinds 1 februari 1982 is aangewezen. Dit stadsvernieuwingsplan dient daarbij dan tevens beschouwd te worden als een bestemmingsplan in de zin van artikel 36, lid 1 van de Monumentenwet, dat strekt ter bescherming van dit stadsgezicht.

Artikel 34 Slotbepaling

In deze bepaling wordt vermeld onder welke naam de voorschriften kunnen worden aangehaald, namelijk onder de naam "voorschriften Stadsvernieuwingsplan Aalmarkt e.o. 2003".

4. Uitvoering

4.1. Inleiding

Ingevolge artikel 33 en 34 van de Wet op de stads- en dorpsvernieuwing gaat een stadsvernieuwingsplan vergezeld van een uitvoeringsschema. Het uitvoeringsschema betreft niet de planvorming maar de concrete uitvoering. Hierna zullen op hoofdlijnen de (wijze van) uitvoering en de bijbehorende exploitatieve aspecten van het planconcept worden beschreven.

4.2. Doel Aalmarktproject

Het doel van het Aalmarktproject is in grote lijnen:

- Een historisch stuk binnenstad opknappen, ontsluiten en tot leven brengen
- Een economische impuls aan de hele binnenstad geven
- Culturele voorzieningen en woonfuncties versterken

Alle uitgangspunten worden vermeld in hoofdstuk 3.2. Het stadsvernieuwingsplan is opgesteld op basis van deze uitgangspunten.

4.3. Maatschappelijke betrokkenheid

De ambitie van het project met een grote menging van functies op een beperkt grondgebied waar zich veel kleinschalige, dicht op elkaar gebouwde, historisch waardevolle bebouwing bevindt, maakt het project bijzonder gecompliceerd. Uitvoering vergt grote inspanningen op het gebied van verwervingen (juridische procedures), planontwikkeling en beheer en het omgaan met binnenstedelijke problemen. Bij het herontwikkelen van een binnenstedelijk gebied worden beleidsmakers, ontwikkelaar(s), eigenaren, burgers en overige belanghebbenden dan ook nadrukkelijk betrokken bij de totstandkoming van het project en de daartoe vast te stellen ruimtelijke plannen. Verwezen wordt naar hoofdstuk 5 voor een uitgebreid verslag van inspraak en adviezen in het kader van de planvoorbereiding. Dit hoofdstuk illustreert enerzijds de grote maatschappelijke betrokkenheid bij het project en anderzijds de gemeentelijke inspanning hier gehoor aan te geven. Dit zal bij de ontwikkeling en uitvoering niet anders zijn.

De uitvoering van de ontwikkelingen die worden mogelijk gemaakt in het ontwerp-stadsvernieuwingsplan, vereist een grote mate van maatschappelijk draagvlak. Die betrokkenheid is tweeledig. Enerzijds wordt hier de belangstelling van Leidenaren en organisaties bedoeld die begaan zijn met het verleden en de toekomst van de Leidse binnenstad. Het gaat hier immers om een project dat chirurgisch ingrijpt in het hart van de binnenstad. Leiden ontleent zijn karakter in grote mate aan dat rijke culturele erfgoed, dat de afgelopen decennia zo goed geconserveerd is. Zowel overheid als particulieren hebben zich sterk ingespannen het stadsbeeld en de cultuurhistorisch waardevolle objecten te restaureren, van hedendaagse functies te voorzien, en zo te verzekeren van een toekomst.

De gemeenteraad heeft er bij het Aalmarktproject altijd op gehamerd dat het Leidse historische karakter als uitgangspunt moest dienen. Het stadsvernieuwingsplan ondersteunt dat uitgangspunt.

De gemeenteraad heeft eveneens altijd benadrukt dat een breed maatschappelijk draagvlak een vereiste is. Daarom hebben Burgemeester en Wethouders zich de afgelopen vijf jaren maximaal ingespannen om dat draagvlak te verwerven. Er valt terug te kijken op een brede maatschappelijke discussie die in Leiden heeft plaatsgevonden over 'de Aalmarkt'. Deze naam groeide uit tot een algemeen bekend begrip. Met het sluiten van een convenant tussen de breed samengestelde Projectgroep Nieuw Aalmarktplan en het College van B en W op 6 oktober 2003 is volgens beide partijen een maximaal haalbaar maatschappelijk draagvlak geschapen.

Zojuist werd geschreven over een tweeledige betrokkenheid. Met de tweede, niet minder belangrijke ondersteuning uit de maatschappij, wordt bedoeld op de bereidheid van ondernemingen te investeren in de uitvoering van het plan en daarmee het risico van winst en verlies aan te durven. Die marktpartijen meent het College van B en W te hebben gevonden. Dat geeft vertrouwen dat het plan financieel haalbaar is, en ook de economische stimulans van de binnenstad zal bieden, die de gemeenteraad nastreeft. Een hechte samenwerking van het gemeentebestuur met die ondernemingen is onontbeerlijk voor het welslagen van het project.

Nadat de raad een besluit heeft genomen over het stadsvernieuwingsplan, zullen B en W toewerken naar een periode waarin bouwplannen, verbouwplannen, restauratieplannen en inrichtingsplannen worden ontworpen (zie ook verderop onder 'planning'). Ook in dit stadium van het project zal het College grote aandacht besteden aan de communicatie met 'de stad', en in het bijzonder met de direct belanghebbenden. Dit overeenkomstig de geest van de Wet op de stads- en dorpsvernieuwing, die bepaalt dat wordt aangegeven op welke wijze de bevolking wordt betrokken bij de uitvoering van het plan.

In het BenWbesluit van 26 mei 2003 is bepaald dat aan de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan wordt voorgesteld in de vervolgfase van het Aalmarktproject, waarin bouwplannen worden ontworpen, te fungeren als klankbordgroep. Van de projectgroep maken sinds april 2002 zeer veel organisaties en personen uit de Leidse maatschappij deel uit.

Daarnaast zullen B en W voor de communicatie met de stad gebruik blijven maken van de diverse media, waaronder de internetsite www.aalmarkt.nl. Als het stadium van uitvoering wordt bereikt, zal een goed bereikbare informatieruimte worden ingericht.

4.4. Samenwerkingsverband gemeente en MAB

Onder voorwaarde dat B en W en de projectontwikkelaar MAB B.V. uit Den Haag er in onderhandeling zakelijk uitkomen, hebben B en W de intentie voor de ontwikkeling van het project samen te werken met MAB B.V. MAB ontwikkelt overwegend multifunctionele binnenstedelijke projecten met een grote diversiteit aan functies, waaronder wonen, detailhandel, parkeren, cultuur en horeca. MAB heeft dientengevolge een grote kennis en ervaring op dit gebied. De ontwikkelaar heeft er in zijn projecten eveneens blijk van gegeven de kwaliteit van de architectuur veel aandacht te geven. De ontwikkeling vindt plaats in een vorm van 'publiek-private samenwerking' (PPS), waarin een sterke samenspraak met betrokken partijen (gemeente, eigenaren en gebruikers) uitgangspunt vormt.

De gemeente Leiden en MAB zijn reeds eerder ten behoeve van de studiefase een overeenkomst aangegaan (augustus 1998) en vervolgens een overeenkomst ten behoeve van de haalbaarheidsfase (juni 1999, verlengd in december 2002). Het streven van B en W is, na hierover de gemeenteraad te hebben gepolst, en onder voorbehoud van zakelijke overeenstemming, ten behoeve van de volgende projectfase een samenwerkings- of ontwikkelingsovereenkomst sluiten met MAB. De samenwerking kan later uitmonden in een realisatieovereenkomst.

In een te sluiten ontwikkelingsovereenkomst zal uiteraard aan het doel en de strekking van de Europese richtlijnen voor overheidsopdrachten en de daarop gebaseerde jurisprudentie worden tegemoetgekomen. In de overeenkomst zal worden bepaald dat voor zover de werkzaamheden, die voortvloeiende uit het project, worden beheerst door de Europese richtlijnen voor overheidsopdrachten, partijen het in die richtlijnen bepaalde in acht zullen nemen.

De gemeente zal zelf ook een belangrijk deel van het project ontwikkelen, namelijk tenminste de functies van de Stadsgehoorzaal, het LVC en de voorziening voor stedelijk jongerenwerk, alsmede de inrichting van alle openbare ruimte met de ondergrondse infrastructuur en de voetgangersbrug. Of de gemeente ook de parkeergarage zal ontwikkelen hangt af van de keuze die nog gemaakt moet worden.

De gemeente participeert niet risicodragend in de exploitatie van het deel dat door de private partij wordt ontwikkeld. Er is geen sprake van een joint venture of publiekprivate ontwikkelingsmaatschappij waarin zowel de ontwikkelaar als de gemeente risicodragend participeren.

4.5. Programma en planning

Onder voorwaarde dat B en W overeenstemming bereiken met de in 4.4. genoemde marktpartij en nadat de raad daarover gehoord is, zullen wij besluiten tot het aangaan van een overeenkomst met die marktpartij. Daarna kan de ontwikkelingsfase van start gaan, naar verwachting in het voorjaar van 2004.

In die fase zullen architecten bouwplannen ontwerpen voor de diverse onderdelen van het stadsvernieuwingsplan. Dit zal onder leiding plaatsvinden van een supervisor die in opdracht van het College zal werken. Daarvoor is begin 2002 Wytze Patijn aangetrokken. Als de voorlopige ontwerpen gereed zijn, zullen B en W hierover in overleg treden met belanghebbenden en belangstellenden, met de gemeenteraad, en met instanties als de ARK en de Rijksdienst voor de Monumentenzorg. Volgens planning is dat in het voorjaar van 2005. Daarna kunnen de bouwplannen in definitieve vorm worden gegoten, en besteksgereed worden gemaakt.

In het voorjaar van 2006 is de aanbesteding voorzien. Dan kan de grondexploitatie worden geactualiseerd, en worden toegewerkt naar de fase van realisatie. Voorafgaand aan die fase zal er weer een overeenkomst gesloten moeten worden tussen gemeente en ontwikkelaar.

Als volgens planning medio 2006 zal zijn besloten over deze overeenkomst, en over de verlening van sloop-, bouw-, monumenten- en milieuvergunningen, zou in de tweede helft van dat jaar kunnen worden begonnen met archeologisch bodemonderzoek. Aangenomen dat diverse procedures over het stadsvernieuwingsplan, over eventuele onteigeningen, en over de verleende vergunningen zijn afgerond, zou de bouw eind 2006, begin 2007 kunnen starten. Ruim tweeënehalf jaar later zou het project afgerond kunnen worden.

Het project kent te realiseren bouwfasen die bouwkundig en functioneel sterk met elkaar verbonden zijn. Enkele voorbeelden: Het gat van Van Nelle aan de Aalmarkt kan niet worden opgevuld zolang er geen alternatieve oplossing bestaat voor de bevoorrading van V&D in het belendende bouwblok. Die bevoorrading vindt nu immers plaats via het gat van Van Nelle. De locatie van de Aalmarktschool bevat een programma van eisen met commerciële functies en culturele functies die bouwkundig met elkaar verbonden zijn. Bovendien bestaat er een functionele relatie met de realisering van een nieuwe voetgangersverbinding tussen de locatie van de Aalmarktschool en de Haarlemmerstraat. Zonder die verbinding is de commerciële verhuurbaarheid van de locatie Aalmarktschool nihil. De locatie Rijnland bevat een ondergrondse parkeergarage, die natuurlijk eerst gerealiseerd moet worden om de bovengrondse functies te kunnen bouwen. De bouwtijd van dit Rijnlandblok neemt daardoor de meeste tijd in beslag. Om de realisering van het gehele project gelijktijdig te laten eindigen, volgens planning medio 2009, zal de bouw van de parkeergarage als eerste aan bod komen,

ongeveer vanaf januari 2007. Een jaar later, vanaf januari 2008, kan de bouw van het bouwblok met de Stadsgehoorzaal, van de verbinding tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn, en van het bouwblok met V&D van start gaan. De verwachting is dat de uitvoering van de locatie met de ABNAMrobank zich wel kan onttrekken aan de hiervoor omschreven bouwstroom, tenzij een alternatieve vestiging van het bankfiliaal elders in het project gezocht moet worden. Vooralsnog luidt de planning dat die locatie uitgevoerd wordt in het jaar 2007.

In onderstaande figuur worden gegevens weergegeven over het bouwprogramma en de planning van de uitvoering.

Bouwfase		Globaal programma	Globale planning
1	Rijnland (terrein voormalig complex Hoogheemraadschap van Rijnland, tussen Breestraat en Boommarkt)	• Ondergrondse parkeergarage 350 plaatsen • LVC en voorziening stedelijk jongerenwerk (max. 2000 m2) • Woningen (30) • Postkantoor en commerciële dienstverlening	Januari 2007 tot juni 2009
2a	Stadsgehoorzaal (bouwblok Vrouwensteeg – Aalmarkt – Mandenmakerssteeg – Breestraat)	• Winkels, horeca • Woningen (39) • Vernieuwing functies Stadsgehoorzaal plus extra zaal • Aanleg cultuurtuin	Januari 2008 tot juni 2009
2b	Nieuwe verbinding tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn	• Nieuwe voetgangersverbinding • Brug voor langzaam verkeer over Rijn • Winkels, horeca • Woningen (12)	
3	V&D (bouwblok Mandenmakerssteeg – Aalmarkt – Maarsmansteeg – Breestraat)	• Aanleg winkelerf tussen Waag en Breestraat • Ontwikkeling warenhuis V&D • Winkels, horeca • Woningen (8)	Januari 2008 tot juni 2009
4	ABNAMrobank (Breestraat 81)	• Winkeltrekker • Woningen (4)	Januari 2007 tot januari 2008

4.6. Grondexploitatie

De financiële consequenties van het stadsvernieuwingsplan voor de gemeente zijn te herleiden uit enerzijds de grondexploitatie en anderzijds de kosten die voortvloeien uit de bouwexploitatie van de uitbreiding van de Stadsgehoorzaal en de nieuwbouw van het LVC, alsmede die van de te bouwen fietsenstalling onder het Stadhuisplein.

De grondexploitatie omvat de opbrengsten en kosten voor het verwerven van gronden en het bouw- en woonrijpmaken van de grond zodat de opstallen ontwikkeld kunnen worden in overeenstemming met het plan.

Er is in samenwerking met het adviesbureau Metrum B&K een financiële vertaling gemaakt van het stadsvernieuwingsplan. Dit is een globale berekening, aangezien een aantal onderdelen

van het plan een preciezere uitwerking heeft. Nader onderzoek naar een optimale exploitatie van de geplande parkeergarage zal ook nog moeten plaatsvinden.

De opbrengsten voor de gemeente bestaan, naast dekkingsmiddelen in de vorm van reserveringen, uit opbrengsten van de uitgifte van de bouwrijp gemaakte grond aan de ontwikkelende partij. De opbrengst van deze grond is berekend aan de hand van de residuele grondprijsmethode. Dit houdt in dat van de verkoop - en verhuuropbrengsten van de opstallen de (integrale) bouwkosten van de opstalontwikkeling worden afgetrokken.

Hieronder is een overzicht gegeven van de kosten en de daarvoor beschikbare gestelde bijdragen. Voor de kosten zijn de totalen vermeld per fase waaraan een aparte exploitatie ten grondslag ligt. De opbrengsten zijn afkomstig uit de beschikbaar gestelde kredieten en reserveringen of uit de nog beschikbaar te stellen bijdragen uit het Investeringsplan.

Resultaten van de grondexploitatie

Om de financiële consequenties voor de gemeentelijke grondexploitatie in beeld te brengen is er voor gekozen om vier deelexploitaties op te stellen. Voorafgaand aan deze vier deelexploitaties worden kosten gemaakt ter voorbereiding van de plannen. De voorbereidingskosten zijn de kosten die worden gemaakt om de plannen te ontwikkelen. Hierin worden de projectkosten, salariskosten, communicatiekosten en externe advisering ondergebracht. Ook de gemaakte kosten voor het tijdelijke beheer van het inmiddels verworven onroerend goed zijn hierin ondergracht. Deze kosten worden, in het algemeen, gedekt door de verhuuropbrengsten van de panden. De totale voorbereidingskosten zijn als gerealiseerde kosten in de exploitatieberekening opgenomen. Het geheel is dan als volgt onder te verdelen:

- Fase 1 Blok Rijnland (exclusief parkeergarage)
- Fase 2 Blok Stadsgehoorzaal/locatie Haarlemmerstr.-Stille Rijn/locatie ABNAmro
- Fase 3 Blok V&D
- Fase 4 Parkeergarage Boommarkt

In onderstaande tabel zijn de deelexploitaties weergegeven met de resultaten (contante waarden) uit de grondexploitatie. De contante waarde is de waarde van uitgaven en opbrengsten in de toekomst, uitgedrukt in de waarde. Ter bepaling van deze waarde is rekening gehouden met inflatie en rente.

Tabel 1: Overzicht van de contante waarde onderverdeeld per fase

Fase	Omschrijving	Resultaat grondexploitatie	
		contante waarde	
Fase 1	Blok Rijnland (exclusief parkeergarage)	€ 744.400	positief
Fase 2	Blok Stadsgehoorzl/H'str-St.Rijn/ABNAmro	€ 3.518.628	negatief
Fase 3	Blok V&D	€ 4.817.656	negatief
Fase 4	Parkeergarage Boommarkt	€ 10.245.141	negatief
Totaal		€ 17.837.025	negatief

Dekkingen t.b.v. grondexploitatie

Ter dekking van het negatieve exploitatiesaldo is een aantal bijdragen beschikbaar gesteld. Deze bijdragen zijn voor zo ver mogelijk gekoppeld aan de bijbehorende fase.

Vanuit het Investeringsplan (IP) is, ten behoeve van de grondexploitatie, € 2.836.126 bijgedragen aan complex 73 (Aalmarkt e.o.) van het grondbedrijf. Deze bijdragen zijn

afkomstig uit de jaarschijven 1997, 1998, 1999. Voor 2002 is in het IP 2002 – 2006 (nr. 113) een bedrag opgenomen van € 2.087.000 en voor 2004 een totaalbedrag van € 6.807.000 (nr. 112).

Uit complex 78 'Binnenstedelijke locaties' is een bijdrage afkomstig van € 874.290. Een deel, € 567.225, is in 2002 overgeboekt ten gunste van het Aalmarktcomplex. Het restant zal in de loop van 2003 worden overgeboekt.

In het Meerjarenprogramma Grondbedrijf (MPG) 2003 is een bijdrage gerealiseerd ten laste van de reserve Grote Investerings. Deze bedraagt € 2.170.559 en maakt deel uit van een totaalbedrag dat bij de begroting 2001 is gereserveerd ter ondersteuning van vier grote projecten. Het bedrag is aangewend om de voorbereidingskosten te kunnen dekken.

In het Jaarplan Grotestedenbeleid (GSB) is in het kader van de programmalijn Historische stad een bedrag van € 454.000 opgenomen voor de aanpak van het Aalmarktgebied. Dit is met name bestemd voor de casco restauratie van de monumenten Aalmarkt 1-3.

Op aanvraag van de dienst Milieu en Beheer is een krediet beschikbaar gesteld voor de Boommarktgarage. Het beschikbare bedrag is € 1.815.000. Dit bedrag is bij het parkeerfonds gereserveerd. Er zijn vooralsnog geen uitgaven op gerealiseerd.

Tabel 2: Overzicht van de bijdragen ten gunste van de grondexploitatie fase 1 tot en met fase 4

Investering	Dienst	2002 en eerder	2003	2004	
Bijdrage investeringsplan	BoWo	€ 2.836.126			
Bijdrage investeringsplan nr. 113	BoWo	€ 2.087.000			
Bijdrage investeringsplan nr. 112	BoWo			€ 6.807.000	
Bijdrage t.l.v. complex 78	BoWo	€ 567.225	€ 307.065		
Bijdrage t.l.v. reserve Grote Investerings	BoWo	€ 2.170.559			
Bijdrage Jaarplan GSB 2003	BoWo	€ 91.000		€ 454.000	
Bijdrage Rijk (ICES)	BoWo	€ 89.395			
Krediet Boommarktgarage	M&B	€ 1.815.000			
Totaal		€ 9.656.305	€ 307.065	€ 7.261.000	€ 17.224.370

Prognose exploitatie

De prognose voor fase 1 tot en met 4 geeft een negatieve contante waarde van € 17.837.025. Het totaal van de beschikbaar gestelde gelden ten behoeve van de grondexploitatie Aalmarkt fase 1 tot en met 4 bedraagt € 17.224.370. Dit komt neer op een dekkingstekort van € 612.655. Bij de definitieve vaststelling van de grondexploitatie door de raad zullen B en W voorstellen zo nodig dekking te vinden via herschikking van het investeringsprogramma. In het voorjaar van 2004 zullen B en W aan de raad een voorstel doen toekomen met een verfijning van de berekening van de grondexploitatie (na onderhandeling met kandidaat-projectontwikkelaar MAB) en zullen B en W de ontbrekende dekkingsmiddelen aangeven.

Hierbij dient nogmaals benadrukt te worden dat de berekening in het kader van dit stadsvernieuwingsplan een globaal karakter heeft en dat de ontwikkelings- en realisatiefasen van het project nog moeten beginnen. Pas in die fasen krijgt de berekening een harder karakter. Geconcludeerd kan worden dat de kosten met betrekking tot de parkeergarage fors drukken op de uiteindelijke financiële prognose van het gehele Aalmarktplan, wat niet ongebruikelijk is bij een binnenstedelijke herontwikkeling. In de berekening is uitgegaan van een aantal van 100 parkeerplaatsen voor bewoners, wat conform de afspraak met betrekking tot het project 'Binnenste Beter' is. Een afwijking van dit aantal – bijvoorbeeld een hoger aantal abonnementhouders – zal tot een ongunstiger exploitatie leiden.

Goed dient te worden beseft dat de in de berekeningen gehanteerde huuropbrengsten van winkels mede afhankelijk zijn van het realiseren van een goede parkeervoorziening. Inzake de aannames van huuropbrengsten van winkels en verkoopopbrengsten van appartementen zijn

overigens diverse toetsingen gepleegd bij zowel de dienst Bouwen en Wonen (sectoren Economische Zaken en Wonen) als bij drie gespecialiseerde makelaars.

Omschrijving		Bedrag
Contante waarde	Fase 1, 2, 3, 4	€ - 17.837.025
Dekking	Fase 1, 2, 3, 4	€ 17.224.370
Totaal	Fase 1, 2, 3, 4	€ - 612.655

Bouwexploitatie Stadsgehoorzaal, LVC, voorziening jongerenwerk en ondergrondse fietsenstalling

Voor de gemeentelijke bouwexploitatie gaat het om de inpassing van de culturele voorzieningen: de tweede fase van de renovatie van de Stadsgehoorzaal (inclusief extra zaal), een nieuwe huisvesting van het LVC, en een voorziening voor stedelijk jongerenwerk.

De kosten van renovatie en uitbreiding van de Stadsgehoorzaal worden op basis van het programma van eisen globaal geraamd op € 6.500.000,- ex. BTW. Als dekking is beschikbaar een krediet van € 1.350.000,-. Voorts is een bedrag van € 550.000,- aan sponsorgelden voor de kleine zaal bijeengebracht, dat door de stichting Sponsoring Stadsgehoorzaal wordt beheerd. Vanuit de Stadsgehoorzaal zal een bijdrage van € 450.000,- geleverd worden, te financieren uit een verwachte toename van het exploitatieresultaat als gevolg van de bouw van de kleine zaal. Er resteert derhalve een te financieren bedrag van € 4.150.000,-.

De kosten van de nieuwbouw van het LVC plus die van de voorziening voor het stedelijk jongerenwerk, worden op basis van het programma van eisen globaal geraamd op € 3.500.000,- ex. BTW. Als dekking is een krediet beschikbaar van € 910.000,- voor het LVC en van € 820.000,- voor de voorziening voor jongerenwerk, totaal € 1.730.000,-. Er resteert nog een te financieren bedrag van € 1.770.000,-.

Wij stellen ons ten doel om de tekorten op beide culturele voorzieningen te dekken.

Het ontwerp-stadsvernieuwingsplan maakt het voorts mogelijk een fietsenstalling onder het Stadhuisplein te bouwen. De kosten hiervan zijn niet in de zuivere grondexploitatie meegenomen. In het Investeringsprogramma 2003 - 2007 is hiervoor zowel aan kosten als aan dekking een bedrag van € 6.029.000 opgenomen. Uit GSB-gelden is een dekking ter grootte van € 910.000 geormerkt.

4.7. Wettelijk instrumentarium en procedures

De gemeente verwerft momenteel panden in het plangebied. De gemeenteraad heeft ter ondersteuning van het verwervingstraject in het plangebied besloten het gemeentelijke voorkeursrecht op grond van artikel 2 en 3 van de Wet voorkeursrecht gemeenten te vestigen. Door toepassing van dit instrument dienen eigenaren van gronden en opstallen, die tot verkoop willen overgaan, deze eerst aan de gemeente te koop aan te bieden. De gemeenteraad wordt voorgesteld gelijktijdig bij de vaststelling van dit stadsvernieuwingsplan over gaan tot definitieve vestiging van het voorkeursrecht.

Hoewel een minnelijke verwerving van benodigde percelen uitgangspunt vormt in het verwervingstraject zal de gemeenteraad gevraagd worden een onteigeningsbesluit te nemen in gevolg de Onteigeningswet. Voorts zullen procedures gevolgd moeten worden in het kader van de Woningwet (bouwvergunningen), de Monumentenwet (monumentenvergunningen), de Wet

Milieubeheer (milieuvergunningen), terwijl voor het kappen van bomen kapvergunningen afgegeven moeten worden.

4.8. Wijziging exploitatie en uitvoeringsschema

Het uitvoeringsschema heeft een globaal karakter en geeft een overzicht van de hoofdlijnen van de uitvoering van het stadsvernieuwingsplan Aalmarkt e.o. De achterliggende financiële gegevens zijn opgenomen in de (gemeentelijke) grondexploitatie Aalmarktproject (zie 4.6.).

De planonderdelen, zoals deze in de grondexploitatie zijn opgenomen, kunnen gedurende de exploitatieperiode zich nog wijzigen en aanpassing ondergaan. Deze wijzigingen kunnen zich voordoen als gevolg van zowel interne als externe factoren. Op externe factoren als bijvoorbeeld het rentepercentage, kan in principe geen invloed worden uitgeoefend. In zekere mate geldt dit ook voor het verwervingsproces en het traject van wettelijke procedures. Op interne factoren kan worden geanticipeerd door een adequate procesgang binnen de Publiek Private Samenwerking en een nauwgezette financieel-economische planbegeleiding en een gedegen en regelmatig bij te stellen planning.

Vorenstaande heeft een tweeledig gevolg. Allereerst is in de grondexploitatie een risicoanalyse opgenomen, waarmee de risico's inzichtelijk worden en hierop gedurende de exploitatieperiode tijdig en adequaat kan worden geanticipeerd. Daarnaast kan dit tot gevolg hebben dat het uitvoeringsschema op onderdelen bijgesteld dient te worden. De Wet op de stads- en dorpsvernieuwing voorziet daartoe in de mogelijkheid om de benodigde flexibiliteit in te bouwen. Ingevolge artikel 34 van deze wet kan bij het stadsvernieuwingsplan worden bepaald dat Burgemeester en Wethouders volgens nader door de gemeenteraad te geven regelen het door vastgestelde uitvoeringsschema of gedeelten daarvan kunnen wijzigen.

5. Inspraak en overleg

5.1. Inspraakprocedures

5.1.1. Algemeen

Dit stadsvernieuwingsplan dient ertoe om de komende jaren actief een stuk van de Leidse binnenstad te herstellen en te ontwikkelen. Het betreft een belangrijk beschermd stadsgezicht met vele monumenten. De cultuurhistorische belangen zijn dus groot. Voorts zijn er belangen in het geding met betrekking tot het functioneren van het Leidse centrum: economische functies, culturele functies, woonfuncties, verkeersfuncties. En uiteraard grijpt het plan in in belangen van personen en organisaties die binnen het plangebied eigendommen bezitten, nering drijven, wonen en andere activiteiten ontplooiën.

Gezien de bovenstedelijke, stedelijke en individuele belangen laat het zich raden dat de betrokkenheid bij het opstellen van dit stadsvernieuwingsplan bij velen bijzonder groot is. Dat bleek al bij het lange voortraject van dit plan. De gemeente is zich altijd bewust geweest van het bijzondere karakter van dit project en heeft daarom alle denkbare communicatie- en inspraakkanalen bevaren met het doel om iedereen in de gelegenheid te stellen uiting te geven aan zijn betrokkenheid, in casu bezorgdheid. Het doel was verder om alle ideeën die er leefden onder de betrokkenen te inventariseren en te gebruiken bij de planvorming. Gestreefd is naar een zo groot mogelijk maatschappelijk draagvlak.

5.1.2. Voorgeschiedenis

Het stadsvernieuwingsplan Aalmarkt e.o. is het eindproduct in een reeks van plannen en bijbehorende communicatieprocedures. In 1998 verscheen een ruimtelijke structuurvisie, waarover een inspraak- en overlegprocedure is gehouden. In 2000 is een inspraak- en overlegronde gehouden over het voorontwerp-stadsvernieuwingsstructuurplan, gevolgd door een zienswijzeprocedure in het kader van het ontwerp-stadsvernieuwingsstructuurplan.

In 2001 verscheen een ruimtelijk-functioneel masterplan voor het Aalmarktproject, het planconcept genoemd, gelijktijdig met de juridische vertaling in het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan. Over beide plannen is een inspraak- en overlegprocedure doorlopen.

Eind 2001 stond de gemeenteraad op het punt een besluit te nemen over het planconcept. Dat besluit viel niet, omdat betrokken burgers een initiatief hadden genomen voor het volgen van een referendumprocedure in het kader van de gemeentelijke referendumverordening. Vlak voordat in januari 2002 de gemeenteraad de formele vraagstelling voor het referendum zou vaststellen, leidde overleg tussen de initiatiefnemers (de Werkgroep Referendum Aalmarkt) en Burgemeester en Wethouders ertoe dat enerzijds het referendumverzoek werd ingetrokken en anderzijds het planconcept van tafel werd gehaald.

Beide partijen ondertekenden op 22 januari 2002 een verklaring waarin het volgende werd bepaald.

1. Zowel de Werkgroep als B en W zijn van mening dat het Aalmarktgebied dringend verbeterd dient te worden. Verschil van mening bestaat over de manier waarop. Beide erkennen dat niet alle verschillen van mening bij een ieder weggenomen zullen kunnen worden, maar beide menen ook dat door kennisuitwisseling en een nieuw gemeenschappelijk ontwerpproces de verschillen van inzicht kleiner kunnen worden.

Daar streven zij naar, zodat het gemeenschappelijk einddoel dichterbij komt: een gezond, hersteld Aalmarktgebied dat een volwaardige rol speelt in de historische binnenstad van Leiden.

2. Indien de gemeenteraad raadsvoorstel 01.0145 over het planconcept Aalmarktproject “van tafel haalt”, dan verstaan wij daaronder, dat alle huidige onderdelen van het plan opnieuw bespreekbaar zijn, dat nieuwe elementen en inzichten ook welkom zijn en dat dus van geen enkel onderdeel op voorhand vast staat dat het zeker wel of zeker niet een plaats zal krijgen in het nieuw te ontwerpen plan. “Van tafel halen” betekent dat ideeën uit het huidige planconcept opnieuw gewogen kunnen worden; het betekent ook dat geen van die ideeën recht heeft op een voorkeursbehandeling of enige andere zekerheid. Het reeds doorlopen traject van inspraak en bestuurlijke behandeling wordt mee gewogen.
3. Het College zal in overleg met de Werkgroep een projectgroep samenstellen. Projectgroep en College beschouwen het als hun opdracht om voor 1 oktober 2002 het eens te worden over het door het College aan de Raad voor te leggen besluit over het ontwerp-stadsvernieuwingsplan. Het college heeft daarbij opgemerkt te menen dat de sinds 1-1-2002 van kracht zijnde Tijdelijke Referendumwet geen nieuwe mogelijkheid biedt voor een referendum over zo’n plan. De samenstelling van de projectgroep is een zaak voor nader overleg waarbij wordt gedacht aan diegenen die gebruik hebben gemaakt van de gelegenheid hun zienswijze of opvatting over het huidige planconcept kenbaar te maken.
4. Deze op te richten projectgroep beschikt over alle benodigde informatie, krijgt ruimte voor aanvullend eigen onderzoek en krijgt gelegenheid voor het (laten) schetsen en ontwerpen ten behoeve van dit plan. De projectgroep zal tevens gevoed worden met algemene eisen en voorwaarden waaraan andere overheden en rechterlijke instanties het plan zullen toetsen, zoals cultuurhistorische kwaliteit, verkeerskundige kwaliteit, planologische inpasbaarheid. Het mandaat voor deze projectgroep is zo ruim mogelijk; de grens ligt waar het gemeentebestuur zijn wettelijke eindverantwoordelijkheid blijft houden tot bijvoorbeeld vaststelling en tot het verzorgen van inspraak, beroep en bezwaar. De projectgroep zal werken met de voor dergelijke ontwerpteams gebruikelijke omgangsvormen. Dat betekent dat geen der leden een vetorecht heeft, dat minderheidsstandpunten mogelijk zijn en dat geen der leden anderen kan binden dan zichzelf. De werkwijze van de projectgroep zal wel zodanig zijn dat raadpleging van de eigen achterban voor de leden tussentijds mogelijk is, in het besef dat het ontwerpproces niet onbepaald lang kan duren.
5. De heer W. Patijn zal worden uitgenodigd zijn opvattingen over de ruimtelijke kwaliteit van het Aalmarktgebied in te brengen in de vergaderingen van de projectgroep.

Op voordracht van Werkgroep Referendum Aalmarkt hebben B en W de heer mr. C.J.D. Waal benoemd als voorzitter van de projectgroep. De heer Waal is o.m. voorzitter van de Vereniging Oud Leiden, voorzitter van het Cultureel Platform Leiden, adviseur van de Stichting Aalmarktgebied en oud-wethouder van Leiden. De heer Waal trad op als informateur van de te vormen projectgroep. Op zijn voordracht benoemden B en W op 23 april 2002 de leden van de projectgroep op persoonlijke titel. Gelijktijdig met dat besluit werd een reglement voor de projectgroep vastgesteld, welk reglement in conceptvorm was overeengekomen met de kandidaat-leden van de projectgroep.

5.1.3. Projectgroep Nieuw Aalmarktplan

De projectgroep noemde zich Projectgroep Nieuw Aalmarktplan (NAP). Het college gaf de groep als taak om voor 1 oktober 2002 het met B en W eens te worden over het door B en W aan de gemeenteraad voor te leggen conceptbesluit over het ontwerp-stadsvernieuwingsplan Aalmarkt e.o. De gemeente faciliteerde de groep financieel (met een budget van € 100.000,-),

en in personele zin voor het voeren van het secretariaat en het bijstaan bij organisatorische en communicatieve activiteiten.

De Projectgroep Nieuw Aalmarktplan was als volgt samengesteld:

- Mevrouw F. Hendrikse - Pompe, bestuurslid van de wijkvereniging Pieters- en Academiewijk en Levendaal West
- De heer T. Koopman, bewoner van het studentenhuus Hotel Au Bord du Rhin, later vervangen door medebewoner de heer C. van den Brink
- De heer R. van Leeuwen, voorzitter van MKB-Leiden
- Mevrouw B. Verheugd, bestuurslid van MKB-Leiden
- Mevrouw M. Haazebroek, onderhoudt contact met ondernemers van de Aalmarkt en omgeving
- De heer Prof. Dr A.F.J. van Raan, hoogleraar ontwikkeling van wetenschap en technologie aan de Universiteit Leiden
- De heer drs. J.J. Bollebakker, voorzitter van Heemschut Zuid-Holland
- De heer J. Moggré, voorzitter van de Buurtvereniging Maredorp
- De heer A. van Geyt, actief in de Stichting Aalmarktgebied
- De heer Th.M.A.O.M. Barenbrug, lid van Machtwacht
- Mevrouw P.C.M. Unger – Rijnbeek, directeur van de Stadsgehoorzaal en de Waag
- De heer B. Schuttenbeld, adjunct-secretaris van de Kamer van Koophandel
- De heer drs. A. van Bochove, voorzitter van Centrum Management Leiden
- De heer R. Doeleman, onderhoudt contact met bewoners van de Boommarkt
- Mevrouw drs. C.L.N. Han, vice-voorzitter van de vereniging Oud Leiden
- De heer F.G.J. Horst, zichzelf noemend 'belijdend Leidenaar'
- De heer ir. R.K. Onel, secretaris van de Stichting Aalmarktgebied
- De heer R. Visser, directeur van het LVC
- De heer F. Gijbels, vice-voorzitter van de winkeliersvereniging Breestraat
- De heer C.T. Verplancke, directeur van de Stichting Stadsparkerplan Leiden en voorzitter van de Vereniging van Ambulante Handel Leiden
- De heer R. Verbeek, lid van de Werkgroep Referendum Aalmarkt

Na een intensief proces van discussie, excursies, onderzoeken, planvorming en communicatie met de stad, bood de Projectgroep NAP haar plan aan B en W op 28 oktober 2002 aan. De raadscommissie Ruimte en Groen heeft zich op 17 april 2003 laten informeren over het voorstel van de projectgroep.

Het plan van de Projectgroep NAP van 28 oktober 2002 bestaat uit een besluitenlijst, en hieraan ten grondslag liggende studies van Wytze Patijn en Ulrich Keppler. Hieronder wordt de besluitenlijst opgenomen.

Besluitenlijst Projectgroep Nieuw Aalmarktplan 30 september 2002

Aan de hand van onderstaande punten is de projectgroep Nieuw Aalmarktplan op 30 september 2002 tot een standpuntbepaling gekomen over de inbreng van de projectgroep voor het concept – stadsvernieuwingsplan, waarover het College van B en W het met de projectgroep eens moet worden, alvorens het College (na de voorgeschreven procedures) het plan aan de gemeenteraad zal voorleggen.

Ook het verkeersonderzoek van Keppler zal aan het College worden aangeboden. Over de hieronder genoemde punten van het onderzoek zal het College zich in ieder geval moeten uitspreken. Het onderzoek moet voorts worden betrokken bij de ontwikkeling van het verdere verkeersbeleid van de gemeente.

- A. Punten die de samenhang tussen het Aalmarktgebied en de rest van de stad betreffen.
 - Uitgegaan wordt van twee scharnierpunten: Stille Mare / Hoogstraat en Beestenmarkt / Turfmarkt (zoals aangegeven in zowel de studie van Keppler als die van Kuiper).
 - Het Noordeinde, het Kort Rapenburg en de Prinsessekade moeten verkeerssluw worden, dat wil zeggen geen doorgaand verkeer verwerken; de route naar het station via de Beestenmarkt en de Steenstraat, sluit daarop aan. Het verkeerssluw maken kan in elk geval volgens de door Ulrich Keppler aangegeven wijze.
 - De parkeeroplossing voor bezoekers van de binnenstad wordt gezocht in een kring van 'centrumparkings', zoals aangegeven door Ulrich Keppler; inclusief het te vergroten Haagwegparkeerterrein, qua aanbod en structureel de belangrijkste centrumparking; en inclusief een verbetering van de signalering op tangenten.
 - Uitgegaan wordt van de komst van de Rijn – Gouwe Lijn door de Breestraat en het verdwijnen van de huidige doorgaande grote bussen. Fietzers blijven in de Breestraat. De Breestraat moet een promenade worden.
- B. Concrete beslispunten in het plangebied
 - De Vrouwensteeg en Kippenbrug worden bij het kernwinkelgebied betrokken; opwaardering van de Vrouwensteeg is onderdeel van het plan.
 - Bestaande panden die een winkelfunctie (of andere functie) krijgen worden zodanig verbouwd, dat de bouwkundige structuur en waardevolle bouwhistorische onderdelen, zoals beschreven in het Rapport Dröge, zijn geïntegreerd.
 - De Aalmarktschool wordt geschikt gemaakt voor functies ten behoeve van de Kleine Zaal en de congres- en vergaderfaciliteiten van de Stadsgehoorzaal.
 - Bij de aanpassingen van de Aalmarktschool wordt niet alleen de gevel van de verdieping, maar worden ook andere waardevolle bouwhistorische onderdelen geïntegreerd. (vgl. het Stadhuis Utrecht).
 - De Stadsgehoorzaal fungeert als "culturele trekker" in de relatie Haarlemmerstraat – Breestraat (oplossing grote vrachtwagens nader detailleren).
 - Vestiging van het LVC in de buurt van de Kakelaarsteeg. Geen blinde gevel langs deze steeg.
 - Instemming met een "trekker" in het ABN-Amrogebouw en zeker ook in het Aalmarktgebied.
 - Instemming met verticale geleding bebouwing Boommarkt.
 - Instemming met versterking woonfunctie Boommarkt; behoud woonfunctie op Stille Rijn.
 - De parkeergarage Boommarkt met 350 plaatsen zal een functie hebben voor bewoners (100 voor bestaande en 100 voor nieuwe woningen), de Stadsgehoorzaal, Hotel Nieuw Minerva en gehandicapten. Het kortparkeren tegen een hoog tarief is beperkt mogelijk. Een ingang in de gevel van de Boommarkt, een uitgang aan de Breestraat. Deze garage krijgt een ondergeschikte rol in het PRIS.

- Ontsluiting van het groene binnengebied (vroegere convent; nu "cultuurtuin"), met toegangen vanaf Aalmarkt, Mandemakerssteeg en Breestraat (nader te detailleren; rekening houden met tuinen bewoners).
- Terrasontwikkeling Stille Rijn mogelijk maken.
- Mogelijkheid van een passage tussen Haarlemmerstraat (tegenover C&A) en Stille Rijn (handhaving Stille Rijn 9a) zoals in het plan van Wytze Patijn.
- Bouw van een voetgangersbrug tussen de passage en de cultuurtuin (voor voetgangers; bestaande uit lichte boogconstructie).
- Eigentijdse nieuwbouw op (op begane grond iets verbrede) hoek Mandemakerssteeg/Breestraat (dus geen pleintje). Nader onderzoek of de gevel aan de Breestraat van de bestaande Vögele-panden kan worden geïntegreerd in de hoekoplossing van de verbrede Mandemakerssteeg en de Breestraat.
- Laad- en losfaciliteiten V&D: bevoorrading vanaf de Aalmarkt. Een mogelijke variant van laden en lossen naast de Waag wordt onderzocht. Er is geen legitimatie voor een speciale behandeling van V&D voor de regeling van venstertijden en omvang van vrachtwagens. Het achteruitrijden van de vrachtwagens wordt tot het minimum beperkt.

C. Punten waarover nog nader overleg zal plaatsvinden

- Inrichting van de Breestraat (inclusief halteplaatsen RGL).
- Nadere invulling welke parkeerplaatsen in het gebied worden opgeheven in verband met de parkeergarage.
- Invulling van het woningbouwprogramma.
- Pandsgewijze inventarisatie van mogelijke knelpunten; tevens lijst van "bedreigde panden".
- Kan oude gymnastieklokaal (westhoek Cultuurtuin) een functie voor Stadsgehoorzaal krijgen, dan wel een andere herbestemming (bv. culturele of horecafunctie)?
- Definitieve oplossing laad- en losfaciliteit voor V&D na overleg met V&D.
- Resultaten onderzoek naar de vraag waar het eigenlijk vanaf hangt of "kwaliteitswinkels" zich in Leiden willen vestigen.
- Hoe te voorkomen dat juist andere winkels dan de kwaliteitswinkels zich in het plangebied vestigen.
- De hoogte van de bebouwing zoals die boven het nieuwe postkantoor en in het "gat van Van Nelle" wordt vastgesteld aan de hand van een zichtlijnenonderzoek..
- Handhaving van de route via de Waaghoofdbrug.
- Mogelijkheid van uitbreiding van de markt op de Aalmarkt en Stille Rijn (tot Kippenbrug).

Vervolgens hebben B en W over deze inbreng van de projectgroep intern en extern advies ingewonnen over de financiële en economische haalbaarheid. Over de resultaten van die adviezen hebben B en W in het voorjaar van 2003 overleg gevoerd met de groep.

Op 12 mei 2003 namen B en W – gehoord de projectgroep tijdens acht overlegvergaderingen – een standpunt in over het plan van de projectgroep, maar met de mogelijkheid van amendering door de groep tijdens een negende overleg op 16 mei. De amendementen, die in die vergadering werden overeengekomen, zijn vastgesteld door B en W bij besluit van 26 mei, en vervolgens overgenomen in het ontwerp-stadsvernieuwingsplan. Dat besluit bevatte de volgende punten.

Besluitpunten B en W 26 mei 2003

1. Met grote waardering kennis te hebben genomen van het advies van de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan, en van de resultaten van het constructieve overleg tussen projectgroep en ons College, en te constateren dat advies en overlegresultaten een goede basis bieden voor de revitalisering van het Aalmarktgebied.

2. Opdracht te geven aan de directeur van de dienst Bouwen en Wonen het ontwerp-stadsvernieuwingsplan Aalmarkt e.o. voor te bereiden waarin de uitgangspunten van het advies van de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan en de overlegresultaten worden overgenomen en waarin bijzondere aandacht wordt geschonken aan de volgende punten.

a) Bouwhistorisch hoogwaardige onderdelen en structuren van te ontwikkelen panden (zie rapport Dröge) worden geïntegreerd, ook die van de Aalmarktschool en het LVC-pand.

b) De Vrouwensteeg-noord wordt bij het winkelcircuit betrokken. Daartoe dienen ook de panden op de hoek van de Aalmarkt en de Vrouwensteeg-zuid benut te worden voor een aantrekkelijke winkelfunctie op de begane grond.

c) Het gebied tussen Goegerritsteeg en Haarlemmerstraat 117, resp. Stille Rijn 11, wordt zodanig bestemd dat winkels en daghoreca over twee bouwlagen worden toegestaan (Haarlemmerstraat 115, het nieuwe Perry Sport, over drie lagen). Verder wordt dit gebied mede bestemd voor bovenwoningen en een aantrekkelijk voetgangersgebied, waarbij wordt aangegeven dat er in ieder geval een voetgangersverbinding komt te lopen tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn ter plaatse van de panden Haarlemmerstraat 109 en Stille Rijn 8, met in het algemeen een maximale breedte van 5.00 m.

Deze verbinding dient bij voorkeur 24 uur per dag open te zijn.

d) Het stadsvernieuwingsplan laat de volgende keuze toe:

Keuze 1: In het verlengde van de verbinding genoemd onder c) komt een voetgangersbrug van circa 3 meter breed over de Rijn met een lichte constructie. De Waaghoofdbrug wordt gehandhaafd.

Keuze 2: In het verlengde van de verbinding genoemd onder c) komt een brede brug over de Rijn met een terras. Deze brug is toegankelijk voor voetgangers en (brom)fietsers. De Waaghoofdbrug wordt dan verwijderd, waardoor het aanzicht op het water(plein) en het loopcircuit verbeterd worden.

e) De Aalmarktschool en het gebied tussen de grote zaal van de Stadsgehoorzaal en het LVC-pand (voormalige vleugel van het Catharinagasthuis) worden zodanig bestemd dat de volgende elementen zijn opgenomen:

- een semi-openbare cultuurtuin, overdag toegankelijk vanaf de Aalmarkt, de Breestraat en de Mandenmakerssteeg, waarvan de hoofdruimte minimaal 750 m² meet, met behoud van de rode beuk, maar zonder gymzaaltje,
- een tweede zaal voor de Stadsgehoorzaal met circa 300 stoelen aan de Aalmarkt, voor elke zaal een foyerruimte, overige vereiste voorzieningen voor de Stadsgehoorzaal, waaronder een inpandige expeditieruimte aan de Aalmarkt,
- een winkelruimte ter grootte van circa maximaal 1000 m², waarvan maximaal 450 m² op de begane grond, met een front aan de Aalmarkt, een visuele verbinding tussen de brug en de cultuurtuin en een rechtstreekse verbinding met de Aalmarkt via Aalmarkt 9 of Aalmarkt 12,
- een horecafunctie in het pand Aalmarkt 11 (voormalige stadsapotheek) met een terras in de tuin,
- een horecafunctie in het deel van het pand Breestraat 66 (voormalige Catharina-gasthuis) dat grenst aan de tuin,
- een in hoofdzaak vrijstaande achtergevel van de Waalse Kerk (aanbouw voor blaasbalg orgel is eventueel mogelijk) met zicht op die gevel vanuit de tuin en eventueel deels vanuit de foyer van de Stadsgehoorzaal.
- De bebouwing van Stadsgehoorzaal- en winkelfunctie mag een maximale hoogte krijgen van 17 meter ten opzichte van het Aalmarktmaaiveld (ter vergelijking: het pand Aalmarkt 7 met de dienstingang van de Stadsgehoorzaal en het pand Aalmarkt 19-20, Au bord du Rhin, hebben een nokhoogte van 15 meter). Er zal verder een ondergrondse laag gerealiseerd moeten worden om voldoende oppervlak te bereiken voor alle gewenste functies.

Het college zal zich tot het uiterste inspannen om een winkel met culturele uitstraling in het pand gevestigd te krijgen.

f) Het bouwblok, waar V&D deel van uitmaakt, moet zodanig worden bestemd, dat winkel- en daghorecafuncties over meerdere bouwlagen, en ook bovenwoningen toegestaan worden. Gestreefd dient te worden naar een efficiënte, rechthoekige plattegrond van het warehouse van V&D, met een lang front aan de Aalmarkt, terwijl de panden aan de Breestraat (waaronder de Vergulden Turk) en Maarsmansteeg als zelfstandige winkels (eventueel horeca) met bovenwoningen worden ontwikkeld. Door verplaatsing van de rooilijn van de Mandenmakerssteeg in zuidoostelijke richting ontstaat de mogelijkheid voor het warehouse een

ingang voor publiek te maken die enerzijds afligt van de Breestraat, maar anderzijds goed zichtbaar is vanaf de Breestraat. Deze openbare ruimte wordt aan de Breestraatzijde gemarkeerd door overbouwning, met het oogmerk het gevelbeeld van de Breestraat te continueren. De bevoorrading van V&D moet binnen de venstertijden inpandig plaatsvinden vanaf de Breestraat.

De Waag wordt (net als de Stadsgehoorzaal en het stadhuis) bestemd voor Bijzondere Doeleinden, binnen welke bestemming ook een restauratieve functie mogelijk is.

g) De grond van het pand van de ABN-Amrobank aan de Breestraat wordt zodanig bestemd dat zowel een winkeltrekker over meerdere bouwlagen als bovenwoningen worden toegestaan.

h) Het gebied van het voormalige pand van het Hoogheemraadschap van Rijnland wordt zodanig bestemd dat de volgende functies mogelijk zijn: poppodium LVC, jongerencentrum 't Stathuys, postkantoor, commerciële functies, woningen, tuin en ondergrondse parkeergarage. De woonbebouwing langs de Boommarkt kan incidenteel een bouwhoogte van 22 meter krijgen (ter vergelijking: de bouwhoogte van Rijnland reikt nu tot 17 meter aan de Boommarkt).

i) De in- en uitrit van de parkeergarage wordt niet gerealiseerd middels een hellingbaan in de openbare ruimte van de Boommarkt, maar middels een zo klein mogelijke opening in de gevel van de bebouwing van de Boommarkt. De garage krijgt circa 350 parkeerplaatsen voor auto's van bewoners, Stadsgehoorzaalbezoekers, hotelgasten, Pieterskerkbezoekers en binnenstadsbezoekers in het algemeen. In de aanvangsfase wordt uitgegaan van minimaal 100 plaatsen voor de huidige bewoners van de binnenstad. Als later de parkeercapaciteit langs de parkeerroute op voldoende niveau zal zijn gebracht (o.a. met parkeergarages onder de Lammermarkt en het Morspoortterrein) kan het aandeel van de plaatsen voor algemene binnenstadsbezoekers worden gereduceerd.

j) Het pand van sociëteit Minerva wordt zodanig bestemd dat de studentensociëteit kan blijven functioneren, met dien verstande dat mogelijk wordt gemaakt dat de functie op de begane grond langs de Vrouwensteeg en de Breestraat aangepast kan worden met een commerciële invulling.

3. Het rapport van Groep Planning van oktober 2002, gemaakt in opdracht van de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan, aan te bevelen bij de gemeenteraad om te betrekken bij de besluitvorming over het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan.

4. Uitgaande van overeenstemming over dit besluit aan de projectgroep Nieuw Aalmarktplan voor te stellen in de vervolgfase van het Aalmarktproject, waarin bouwplannen ontworpen worden, te fungeren als klankbordgroep.

Op 22 mei 2003 spraken de Werkgroep Referendum Aalmarkt en B en W af om het overlegresultaat tussen NAP en B en W vast te leggen in een convenant. Daarmee zou volgens beide partijen voldaan zijn aan de afspraken volgens de verklaring van 22 januari 2002. In de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan hebben verschillende leden van de Werkgroep Referendum Aalmarkt zitting.

De Projectgroep NAP heeft zich op 29 september en 1 oktober 2003 beraden op de overeenkomsten resp. verschilpunten die nog resteerden tussen het standpunt van NAP en van B en W. Men deed dat onder leiding van een nieuwe technisch voorzitter, de heer T. van Brussel.

Voor de Projectgroep NAP bleken nog een paar punten te bestaan die voor NAP een belemmering vormden om samen met B en W een convenant te ondertekenen. Voorts waren er nog enkele punten waar de projectgroep al of niet unaniem groot belang aan hechtte, maar die niet als breekpunten voor het sluiten van een convenant werden gekenmerkt. Nadat B en W de groep nog op enkele punten tegemoet waren gekomen, sloten Projectgroep Nieuw Aalmarktplan en B en W op 6 oktober 2003 een convenant.

In dat convenant van 6 oktober 2003 is het volgende verklaard.

Convenant tussen Projectgroep NAP en College van B en W, 6 oktober 2003

1. De Projectgroep Nieuw Aalmarktplan is van mening dat het door B en W aan de raad aangeboden ontwerp-stadsvernieuwingsplan kan bogen op het maximaal haalbare maatschappelijke draagvlak. De projectgroep is zich ervan bewust dat de gemeenteraad een eigen verantwoordelijkheid heeft bij het nemen van een besluit over het stadsvernieuwingsplan, en dus de vrijheid heeft af te wijken van het voorstel van B en W. Ook hebben de individuele leden van de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan (en de organisaties waar zij deel van uitmaken) het recht op individuele gronden bezwaar te maken tegen het besluit van de gemeenteraad.
2. Over de volgende punten bestaat volledige overeenstemming tussen NAP en B en W ten aanzien van het door B en W aan de gemeenteraad voor te leggen ontwerp-stadsvernieuwingsplan.
 - a. Met betrekking tot de nieuwe **verbinding tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn**: Sloop van de panden Haarlemmerstraat 107, 109, 111 en Stille Rijn 8. Behoud van het pand Stille Rijn 9/9a. Breedte van de doorsteek maximaal 5 meter.
 - b. Met betrekking tot de **nieuwe brug en de Waaghoofdbrug**: Bouw van een nieuwe, lichte voetgangersbrug. Handhaven van de Waaghoofdbrug. Geen variant met een nieuwe brede brug waarop een terras kan komen en met het afbreken van de Waaghoofdbrug.
 - c. Met betrekking tot het **Rijnlandblok**: Voormalig pand van het Hoogheemraadschap van Rijnland afbreken ten behoeve van nieuwbouw van LVC, Stathuijs, postkantoor, woningen en ondergrondse parkeergarage met 350 pp. Verticale geleding bebouwing. Binnentuin. Uitbreiding van hotel Nieuw Minerva is mogelijk. Bevoorrading LVC in pandig vanaf de Boommarkt. Behoud, sloop/nieuwbouw, herbouw van de monumentale gevel van Breestraat 46 afhankelijk van de monumentale status. Om te beoordelen of het stadsbeeld een bebouwing aan de Boommarkt een hoogte van 4 à 7 bouwlagen verdraagt, zal in de ontwikkelingsfase (fase van bouwplanontwerpen) een zichtlijnenonderzoek worden gehouden.
 - d. Met betrekking tot de **Vrouwensteeg**: Winkelontwikkeling aan beide zijden van de Vrouwensteeg-noord. Opwaardering tot een onderdeel van het winkelcircuit. Winkels op hoek Vrouwensteeg-zuid en Aalmarkt. Winkel in zijgevel Minerva in Vrouwensteeg-zuid.
 - e. Met betrekking tot de **Stadsgehoorzaal**: Stadsgehoorzaal uitbreiden en opwaarderen tot culturele pijler met congresmogelijkheden. Bevoorrading in pandig door Aalmarktschool. Zo nodig uitbreiding naar panden Aalmarkt 5 en 6. Aan oostzijde Stadsgehoorzaal en aan achterzijde school worden foyers en keukenvoorzieningen c.a. gebouwd. Kleine zaal in school.
 - f. Met betrekking tot de **cultuurtuin**: Binnenplaats wordt semi-openbare cultuurtuin (min. 750 m²) met drie toegangen: vanaf de Aalmarkt (zie onder punt 3r.), door Breestraat 66 en door Mandenmakerssteeg 3-5. Zicht op groot deel achtergevel Waalse Kerk. Behoud rode beuk. Culturele en horeca/winkelfunctie toestaan in Breestraat 66.
 - g. Met betrekking tot de **Aalmarkt**: Panden aan de Aalmarkt vanaf Aalmarktschool tot Mandenmakerssteeg worden winkels met boven wonen. Aalmarkt 11 wordt winkel of eventueel theatercafé.
 - h. Met betrekking tot de **locatie Mandenmakerssteeg – Breestraat**: Achter de Waag wordt steeg verbreed naar 15 á 20 m. (winkelerf). Winkels rondom winkelerf, incl. V&D-ingang. Boven woningen. De doorloophoogte van de overbouw tussen winkelerf en Breestraat wordt nader bepaald tijdens het proces van de bouwplanontwikkeling, zodanig dat een gesloten gevelwand ontstaat.

- i. Met betrekking tot de **ABNAmrobank** aan de Breestraat: Verbeteren van architectuur en vestigen van winkeltrekker en bovenwoningen.
 - j. Met betrekking tot **V&D en In den Vergulden Turk**: Wand V&D in Maarsmansteeg differentiëren wat betreft functies en architectuur. Geen luifels toestaan. V&D-ingang Maarsmansteeg behouden. V&D-ingang via In den Vergulden Turk inruilen voor ingang in Mandenmakerssteeg. Vergulden Turk restaureren voor winkel en/of horeca. Wonen boven winkels. Naast de optie van een inpandige bevoorradingsvoorziening aan de kant van de Breestraat, wordt de optie van een dergelijke voorziening aan de kant van de Aalmarkt mogelijk gemaakt. B en W zullen in onderhandeling met VendexKBB aandringen op bevoorrading vanaf de openbare ruimte van de Breestraat of Aalmarkt (dus niet inpandig), en met kleinere vrachtwagens. Mocht er desalniettemin niet te ontkomen zijn aan inpandige bevoorrading van V&D, dan moet uit onafhankelijk onderzoek blijken welke van de twee opties uit het ontwerp-stadsvernieuwingsplan het minst storend is. Bij dit onderzoek zullen argumenten worden betrokken op het gebied van monumentenzorg, stadsbeeld, winkelfront, verkeer, markt en winkellogistiek.
 - k. Met betrekking tot de **Breestraat**: Indien RijnGouweLijn er komt, moet auto- en busverkeer verdwijnen. Blijft wel hoofdfietsroute. Bevoorrading tot 11.00 uur. Halte voor RGL wordt later bepaald. Zoveel mogelijk bomen planten.
 - l. Met betrekking tot het **Waterplein**: Creëren waterplein als levendig brandpunt in de binnenstad. Rondom plein winkels, horeca met terrassen, markt en ingang nieuwe zaal Stadsgehoorzaal, wonen en cultuurtuin.
 - m. Met betrekking tot **fietsenstallingen**: Bouw fietsenkelder onder Stadhuisplein. Zo mogelijk ook fietsenkelder in parkeergarage Boommarkt.
3. Over de volgende punten bestaat geen volledige overeenstemming tussen NAP en B en W ten aanzien van het door B en W aan de gemeenteraad voor te leggen ontwerp-stadsvernieuwingsplan. Voor NAP zijn dit geen breekpunten voor het sluiten van een convenant. Uit een oogpunt van volledigheid en helderheid worden deze punten hieronder benoemd.
- n. De Projectgroep Nieuw Aalmarktplan acht het van groot belang dat de inpassing van het Aalmarktproject **in een groter verband van de stad** wordt gerealiseerd. Met verwijzing naar het rapport van Keppler dringt de projectgroep bij de gemeenteraad aan op het realiseren van de volgende doelen.
 - Uitgaan van twee scharnierpunten: Stille Mare / Hoogstraat en Beestenmarkt / Turfmarkt.
 - Het Noordeinde, het Kort Rapenburg en de Prinsessekade moeten autoluw worden, dat wil zeggen geen doorgaand verkeer verwerken.
 - De parkeeroplossing voor bezoekers van de binnenstad wordt gezocht in een kring van 'centrumparkings', inclusief het te vergroten Haagwegparkeerterrein, qua aanbod en structureel de belangrijkste centrumparking; en inclusief een verbetering van de signalering op de tangenten.
 - o. De projectgroep heeft geconstateerd dat de vorm van de te maken **verbinding tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn** in het ontwerp-stadsvernieuwingsplan nog niet vastomlijnd is. In de fase van het maken van een bouwplan zal die keuze definitief gemaakt worden. De projectgroep beveelt het idee uit het Beeldkwaliteitsplan van Patijn, de zogenaamde kruisbasiliek, warm aan. Een zorgvuldige inpassing van de entrees in de gevelwanden van Haarlemmerstraat en Stille Rijn is geboden.
 - p. De projectgroep heeft enerzijds ingestemd met de bouw van een ondergrondse **parkeergarage** aan de Boommarkt, maar kan anderzijds geen eensluidend standpunt bereiken over de verdeling van de parkeerplaatsen over de diverse doelgroepen. Degenen die kiezen voor een zo groot mogelijk aandeel parkeerplaatsen voor bewoners,

doen dat mede uit bezorgdheid voor een te grote verkeersdruk op het Noordeinde en de Boommakkt. Het ontzien van de Boommakkt wat betreft overlast als gevolg van autoverkeer is ook een argument bij de voorkeur van leden van de projectgroep voor een uitrit van de garage aan de Breesstraat.

- q. De projectgroep heeft zich uitgesproken voor een onderzoek naar behoud en herbestemming van de voormalige **gymzaal** die op het binnenterrein tussen Aalmarkt en Breesstraat staat. Anderzijds realiseert men zich dat behoud van dit gebouwtje een flink ruimtebeslag betekent op de aan te leggen cultuurtuin, en dat het zicht op een deel van de achtergevel van de Waalse Kerk door het gebouwtje wordt weggenomen.
- r. De projectgroep heeft zich uitgesproken voor een entree van de cultuurtuin door de linker poort van de **Aalmarktschool**, in het verlengde van de te bouwen brug. Verder heeft de projectgroep in september 2002 een keuze gemaakt voor de bestemming van de kelder en de begane grond van de Aalmarktschool tot een theatercafé. Het College heeft gekozen voor een winkeltrekker in plaats van een café, en houdt twee opties open voor een entree tot de tuin, via de school of via Aalmarkt 12.
In het vastgestelde verslag van de vergadering van NAP op 1 oktober 2003 is hierover het volgende opgenomen: "Gezien de discussie stelt de voorzitter voor om bij uitzondering een stemming te houden over de kwestie van een winkel versus een café in de Aalmarktschool. Zeven aanwezigen stemmen in met de vestiging van een winkel, vijf verklaren zich tegen, terwijl er drie voor een +/- opteren." Met dit laatste wordt bedoeld dat dit punt met nadruk aan B en W in overweging wordt gegeven.
De projectgroep en B en W hebben overeenstemming over het uitgangspunt dat bouwhistorisch interessante onderdelen zo veel mogelijk worden geïntegreerd in het bouwplan.
4. De Projectgroep Nieuw Aalmarktplan accepteert het voorstel van het College van B en W, genoemd in het BenW-besluit van 26 mei jl., om in de vervolgfase van het Aalmarktproject, waarin bouwplannen worden ontworpen, te fungeren als klankbordgroep. De projectgroep is namelijk van mening dat het gezicht van de stad vooral wordt beïnvloed door de kwaliteit van die bouwplannen. Daarover wil de groep graag in staat worden gesteld te als klankbordgroep te fungeren in de richting van de gemeente.

Slotverklaring

Met verwijzing naar

- de door Werkgroep Referendum Aalmarkt en B en W ondertekende verklaring van 22 januari 2002 (bijlage);
- de afspraak tussen de Werkgroep Referendum Aalmarkt en B en W gemaakt op 22 mei 2003 (bijlage);
- de overige bijlagen, te weten de besluitenlijst van NAP d.d. 30/9'02, de verslagen van de vergaderingen van NAP d.d. 16 mei, 29 september en 1 oktober 2003, de notitie met een puntsgewijze vergelijking van het plan NAP en het ontwerp-stadsvernieuwingsplan;

gezien de in dit convenant genoemde overwegingen en bepalingen,

verklaren de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan en het College van B en W, dat voldaan is aan de overeenkomst tussen WRA en B en W d.d. 22 januari 2002.

Gedaan op 6 oktober 2003 in de raadzaal van het stadhuis van Leiden,

De Projectgroep Nieuw Aalmarktplan,
Wethouders,

College van Burgemeester en

5.2. Overleg

Het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan Aalmarkt e.o. is gelet op het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening voorgelegd aan de volgende instanties, adviesorganen en instellingen.

Het is daarnaast toegestuurd naar diverse belanghebbenden en belangengroepen ten einde ook deze in de gelegenheid te stellen op het voorontwerp te reageren. Het betreft de volgende natuurlijke en rechtspersonen.

1. Eerstaanwendend Ingenieur-Directeur van de Directie Zuid-Holland van de Dienst Gebouwen Werken en Terreinen, Postbus 11117, 2301 EC Leiden
2. Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Postbus 1001, 3700 BA Zeist
3. Monumentenraad, p/a Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Postbus 1001, 3700 BA Zeist
4. N.V. Energie- en Watervoorziening NUON, Postbus 41, 2300 AA Leiden
5. Dijkgraaf en Hoogheemraden van het Hoogheemraadschap van Rijnland, Postbus 156, 2300 AD Leiden
6. Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu Zuid-Holland, Huis te Landelaan 492, 2823 VJ Rijswijk
7. Ministerie van Economische Zaken, Regio Zuid-West Alp. F 205, Postbus 20101, 2500 EC 's-Gravenhage
8. Provinciale Planologische Commissie Zuid-Holland, Postbus 90602, 2500 LP 's-Gravenhage
9. Buurtvereniging Maredorp/de Camp, Apothekersdijk 13, 2312 DC Leiden
10. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Postbus 20901, 2500 EX 's-Gravenhage
11. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland, Postbus 2059, 2301 CB Leiden
12. Inspecteur voor de Ruimtelijke Ordening West, Postbus 1160, 2001 BD Haarlem
13. Directie van de Volkshuisvesting in de Provincie Zuid-Holland, Postbus 3254, 2280 GG Rijswijk
14. Directoraat-generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland, t.a.v. mevr. J.P. Stal-Loesberg, Postbus 556, 3000 AW Rotterdam
15. PTT Telecom Netwerk Diensten, Afdeling UTN Straalverbindingen, Postbus 9107, 7300 HR Apeldoorn
16. N.V. Nederlandse Gasunie, Postbus 19, 9700 MA Groningen
17. Vereniging Pieters- en Academiewijk - Levendaal West, Postbus 11016, 2301 EA Leiden
18. Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit, Stadsbouwhuis, Postbus 9100, 2300 PC Leiden
19. Universiteit Leiden, Postbus 9500, 2300 RA Leiden

20. Connexxion, Postbus 3, 2770 AA Boskoop
21. Winkeliersvereniging Haarlemmerstraat, t.a.v. I. Pijl – Opdam, secretaris,
Muiderkring 127, 2332 BP Leiden
22. Winkeliersvereniging Breestraat, t.a.v. dhr. T. Elderhorst, Breestraat 133, 2311 CM
Leiden
23. Centrum Management Leiden, t.a.v. drs. B.J.G. Schuttenbeld, secretaris, p/a Kamer
van Koophandel, Stationsweg 41, Postbus 2059, 2301 CB Leiden
24. Ondernemersvereniging MKB Leiden, t.a.v. R. van Leeuwen, voorzitter, Postbus
16140, 2301 GC Leiden
25. LVI, t.a.v. mr. J.G. Hinnen, secretaris, Postbus 11231, 2301 EE Leiden
26. Leidse Milieuraad, p/a Milieu Dienst West-Holland, Stadsbouwhuis, Postbus 9100,
2300 PC Leiden
27. Bomenbond Rijnland, t.a.v. D. v.d. Plas, voorzitter, p/a Groenesteeg 26, 2312 TM
Leiden
28. Fietzersbond, afdeling Leiden e.o., t.a.v. P.J. Schuur, Postbus 80, 2300 AB Leiden
29. FNV, werkgroep Verkeer en Stadsontwikkeling, t.a.v. R. Zandvliet, secretaris,
Kwekerijplein 10, 2315 SE Leiden
30. Stichting Stadsparkerplan Leiden, t.a.v. C. Verplancke, p/a Nieuwe Rijn 45-46, 2312
JG Leiden
31. Cultureel Platform Leiden, t.a.v. Mw. E. M. F. Verheggen, Meermanshof 2, 2312 XK
Leiden
32. Stichting Aalmarktgebied, Ir. R.K. Onel, P.J. Blokstraat 4, 2313 ET Leiden
33. Rijnlands Architectuur Platform, t.a.v. Hans Bik, Rijnsburgerweg 157, 2334 BN
Leiden
34. BNA Kring Rijnland, t.a.v. Ir. J. Franso, Plantage 18, 2311 JD Leiden
35. Bond Heemschut, Provinciale Commissie Zuid-Holland, t.a.v. ir. M. Tillema,
secretaris, Voldersgracht 25A, 2611 EV Delft
36. MAB B.V., t.a.v. K. Goossensen, Postbus 80538, 2508 GM 's-Gravenhage
37. Vendex Nederland B.V., t.a.v. Drs. J. Meens, Postbus 7997, 1008 AD Amsterdam
38. Fortis Investments, t.a.v. mr. R.W.M. Smeets, directeur, Postbus 2531, 3500 GM
Utrecht
39. Verenigde Bedrijven Krol B.V., t.a.v. F. Rossel, directeur, Postbus 69, 2400 AB
Alphen aan den Rijn
40. Leidse Studenten Vereniging Minerva, t.a.v. de Praeses Collegii, Breestraat 50, 2311
CS Leiden
41. Postkantoren BV, t.a.v. B. Jager, Postbus 30444, 3503 AG Utrecht
42. J.P.D.M. van Berge Henegouwen, Aalmarkt 12 – 16, 2311 EC Leiden
43. Stadsgehoorzaal, Postbus 9100, 2300 PC Leiden

44. LVC, Breestraat 66, 2311 CS Leiden
45. Vereniging Oud-Leiden, Secretaris C. Portheine – Caudri, Postbus 917, 2300 AX Leiden
46. De Kleine Ondernemers Vrouwensteeg, Breestraat en Aalmarkt, t.a.v. H. Edink, Aalmarkt 4, 2311 EC Leiden
47. ABN /AMRO, Breestraat 81, 2311 CK Leiden
48. Monumentencommissie, Stadsbouwhuis, Postbus 9100, 2300 PC Leiden

Hieronder worden de adviezen besproken van de organisaties waaraan het voorontwerp is toegezonden.

1. Eerstaanwezend Ingenieur-Directeur van de Directie Zuid-Holland Gebouwen Werken en Terreinen

Namens de Eerstaanwezend Ingenieur is verklaard, dat er geen belangen van het ministerie van Defensie bij het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan Aalmarkt e.o. zijn betrokken.

2. Rijksdienst voor de Monumentenzorg

Door de Rijksdienst worden m.b.t. het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan de volgende opmerkingen naar voren gebracht.

In de plannen is nergens verwoord op welke wijze de planvorming door het cultuurhistorisch onderzoek is beïnvloed.

Er blijven vraagtekens bestaan bij de wijze van bevoorrading van de Stadsgehoorzaal via de Aalmarkt gezien het smalle profiel van de straat.

De ingreep van een pleintje achter de Waag is relatief gezien niet zo groot. De effecten ervan, waaronder de discontinuïteit in de gevelwand van de Breestraat, zijn te overzien. Wel wordt gesteld dat de cumulatie van deze ingreep en de andere ingrepen in het gebied, behoorlijke gevolgen heeft voor het stadsbeeld. Getwijfeld wordt aan de noodzaak van de ingreep. Voorgesteld wordt ontwerpend onderzoek te verrichten, verschillende varianten mogelijk te maken in het stadsvernieuwingsplan, en de supervisor hierbij te betrekken. Bij een goede afweging als gevolg van dit proces zal de Rijksdienst het oordeel van het gemeentebestuur kunnen respecteren.

Met een nieuwe steeg tussen de Haarlemmerstraat en de Stille Rijn wordt in beginsel ingestemd. Het verlies aan historische waarden is beperkt. Een voorwaarde is wel dat de steeg wordt uitgevoerd met strakke rooilijnen en een maximale maat van 4.50 m, welke niet overeenstemt met de breedtemaat van 5,25 m, zoals opgenomen in het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan.

Het verdient aanbeveling met betrekking tot de nieuwe voetgangersbrug, die zich zal moeten manifesteren als een slanke eigentijdse toevoeging, een maximale breedtemaat in de voorschriften op te nemen.

Ten aanzien van het terrein van Rijnland kan met intensivering en verbetering van de architectuur een hogere ontwerp kwaliteit worden bereikt. De geplande parkeergarage moet in de eerste plaats bedoeld zijn voor buurtbewoners en ter reductie van het parkeren op straat. Het casco van het complex gedeelte langs de Breestraat kan vanwege de geleding en de dakvormen misschien hergebruikt worden.

Met het niet verplaatsen van V&D wordt ingestemd. Gelet op het aantal monumenten in het gebied ten westen van de Mandenmakerssteeg, moet het winkelprogramma hier zorgvuldig

worden ingepast. De consequenties van het nieuwe winkelprogramma voor de monumentale bebouwing kan pas goed worden beoordeeld als er een verder uitgewerkt plan is.

Hergebruik van de Aalmarktschool of ten minste van de voorgevel is zeer aan te bevelen. De school is geen monument, maar heeft wel een monumentale gevel die als toekomstig winkelcomplex kan dienen. De opgave om op deze plek met nieuwbouw in de historische stad een nieuwe slag te maken zal met een factor x worden vergroot. Indien uit ontwerpend onderzoek mocht blijken dat de Aalmarktschool (of delen daarvan) niet goed in het geheel is te integreren en er is een moment dat een hooggekwalificeerd gebouw is ontworpen, dat zich kan meten met het huidige gebouw, dan zal de Rijksdienst de dan te maken keuze van het gemeentebestuur respecteren.

Het is verheugend te vernemen dat het gebouw van Minerva blijft bestaan.

Vanuit het oogpunt van geleidelijke ontwikkeling en maatschappelijk draagvlak wordt geadviseerd het plan gefaseerd tot uitvoering te brengen, zodat ingrepen die ter discussie staan, uitgesteld dan wel heroverwogen kunnen worden.

Reactie van B en W

In de toelichting is alsnog ingegaan op de wijze, waarop het cultuurhistorisch onderzoek invloed heeft gehad op het uiteindelijke plan (zie paragraaf 3.5.).

In het plan is voorzien in een inpandige bevoorrading van de Stadsgehoorzaal aan de kant van de Aalmarkt. Verkeerskundig wordt dit haalbaar geacht.

In het aangepaste ontwerp is voor een andere oplossing voor de vernieuwing van het winkelgebied op de hoek Mandenmakerssteeg/Breestraat gekozen dan in het voorontwerp. Er wordt nu een plaatselijke verbreding van de Mandenmakerssteeg voorgesteld, waarbij het daar te ontwikkelen winkelerf rechtstreeks toegankelijk zal zijn vanaf de Breestraat via een overbouwing, die het effect zal moeten bewerkstellingen van een continuering van de gevelwand aan de Breestraat. De supervisor zal betrokken worden bij het door een architect te maken ontwerp voor deze te ontwikkelen locatie.

In het ontwerp-stadsvernieuwingsplan zal uitgegaan worden van een maximale breedte van de nieuwe steeg van circa 5 meter, waarbij er nu voorts een dwarssteeg, evenwijdig aan de Stille Rijn en de Haarlemmerstraat, mogelijk wordt gemaakt. Deze breedtemaat komt voor in diverse binnenstadsstegen, zoals de Kapelstraat, de Maarsmansteeg (althans aan het begin en aan het eind), de Salomonsteeg, de Scheepmakersteeg, de Herensteeg, enz.

In de planvoorschriften is in artikel 19.3 sub c opgenomen, dat de nieuwe voetgangersbrug niet breder mag worden dan 4 meter.

Het plan is voorts aangepast voor wat betreft het punt van de Aalmarktschool. Bij de herontwikkeling van deze locatie zal de huidige karakteristieke gevel aan de Aalmarkt in het bouwplan worden opgenomen.

5. Hoogheemraadschap van Rijnland

Binnen het plan is water een regelmatig terugkerend onderwerp dat een belangrijke rol vervult. Het wordt op prijs gesteld als water in het plan een eigen plek krijgt, bijvoorbeeld in een speciale waterparagraaf. Er worden een aantal voorschriften en aspecten genoemd die in deze paragraaf opgenomen zouden moeten worden en een aantal maatregelen, die getroffen kunnen worden ter verbetering van de waterkwaliteit in het gebied.

In deze waterparagraaf zouden de volgende aspecten aan de orde dienen te worden gesteld.

De Nieuwe Rijn en de Rijn zijn onderdeel van het boezemstelsel van het Hoogheemraadschap van Rijnland. De waterkwaliteit is echter matig door de aanwezigheid van te grote concentraties van bepaalde stoffen, zoals fosfaat, koper e.d. De oorzaak kan de aanvoer van vervuild boezemwater van elders zijn.

Maatregelen, die getroffen kunnen worden ter verbetering van de waterkwaliteit zijn onder andere:

Aansluiting van ongerioleerde panden op de riolering.

Toepassing van verantwoorde materiaalkeuzes bij nieuw-/verbouwactiviteiten ter voorkoming van afstroming van vervuild water. Koper, zink en lood zouden in verband daarmee voor gebruik aan de buitenkant van gebouwen als dakbedekking e.d. beter vermeden kunnen worden.

De mogelijkheid aan waterberging in het plangebied is eveneens belangrijk. In bestaand stedelijk gebied is een oppervlakte van minimaal 6 % vereist of in elk geval niet minder dan in de bestaande situatie in het plangebied aanwezig is. In het plangebied, bestaat nu 13 % van de oppervlakte aan water, zodat er ruimschoots voldoende water aanwezig is.

Het water is te beschouwen als een structuurbepalend element, waardoor het een prominente rol vervult bij de inrichting van de openbare ruimte. Rijnland staat positief tegenover ontwikkelingen, die het water meer zichtbaar maken zoals het creëren van een zogenaamd waterplein. Rijnland wil daarbij actief worden betrokken.

Rijnland verzoekt verder, hoewel de mogelijkheden in het stedelijk grachtenstelsel hiertoe beperkt zijn, een natuurvriendelijke oeverinrichting na te streven ter verbetering van de algemene waterkwaliteit.

Ook het beheer van het water wordt onder de aandacht gebracht. Zwerfvuil en diffuse lozingen door het gebruik van bestrijdingsmiddelen en bemesting bij het beheer en onderhoud van groenvoorzieningen dienen te worden tegengegaan.

Bij de verkeersonderzoeken wordt een beschouwing over het scheepvaartverkeer en de daarmee samenhangende aanlegmogelijkheden en andere voorzieningen gemist.

Bruggen en steigers worden gezien als overkluizingen, die het wateroppervlak afdekken en de lichttoetreding belemmeren. Overkluizingen zijn daarom van invloed op de ecologische waterkwaliteit. Onder bepaalde voorwaarden worden zij toegestaan. Voor drijvende objecten, zoals woonboten, pontons, e.d., gelden in principe dezelfde criteria.

Voor nieuwe bruggen en aanlegsteigers is op grond van Rijnlands Keur een vergunning vereist. Verzocht wordt dit vereiste toe te voegen aan artikel 17 van de planvoorschriften. Voor iedere brug geldt voorts de primaire bestemming water met als secundaire bestemming voetgangers-/verblijfs-/ en verkeersgebied.

Voor de bouw van de ondergrondse parkeergarage geldt ook het vereiste van een dergelijke vergunning. In een waterbestemming mag geen subbestemming 'leidingstroken' worden opgenomen.

Reactie van B en W

In de toelichting op het plan wordt aandacht geschonken aan de verschillende aspecten, die hiervoor aan de orde zijn gesteld in het kader van een waterparagraaf. Een aantal aspecten heeft echter uitsluitend te maken met beheer en valt daardoor buiten de reikwijdte van dit stadsvernieuwingsplan. Voor het overige wordt gewezen op het volgende met betrekking tot de planvoorschriften.

In de planvoorschriften is respectievelijk in artikel 18, lid 2 (bestemming water) en artikel 19, lid 3 (bestemming water/voetgangers- en verblijfsgebied) bepaald dat voor bouwactiviteiten ook een vergunning van het Hoogheemraadschap van Rijnland is vereist.

Ten behoeve van de aansluiting van het plangebied op de openbare nutsvoorzieningen dienen de daarvoor nodige leidingen het water te kruisen. Dit gebeurt veelal door middel van zinkers in de waterbodems of in enkele gevallen onder aan een brug. Om deze redenen wordt in Leidse bestemmings- en stadsvernieuwingsplannen de subbestemming 'leidingstroken' genoemd

binnen de hoofdbestemming water. Om deze praktische redenen moet dus wel met de subbestemming 'leidingstroken' rekening worden gehouden. Uiteraard zal voor de aanleg daarvan, als de Keur van toepassing is, ook toestemming worden gevraagd aan het Hoogheemraadschap. Ter verduidelijking van de bedoeling van deze beperking is vermeld, dat 'leidingstroken' slechts een secundaire bestemming betreft binnen de primaire bestemming 'water'.

Bij de bestemming 'centrale parkeergarage' is eveneens vermeld, dat ten behoeve van het realiseren van de ondergrondse garage een vergunning is vereist van het Hoogheemraadschap.

In de voorschriften is een bepaling opgenomen, waardoor er nadere eisen gesteld kunnen worden door Burgemeester en Wethouders ten aanzien van de beweegbaarheid en doorvaarthoogte van bruggen in het belang van de goede bevaarbaarheid van waterlopen. In de toelichting is voorts melding gemaakt van het gebruik van de watergangen voor het scheepvaartverkeer, zoals watertaxi's en rondvaartboten en de daarvoor beschikbare aanlegmogelijkheden in het plangebied.

7. Ministerie van Economische zaken, Regio Zuid-West

Van de kant van het Ministerie van Economische Zaken is verklaard, dat het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan op het ministerie in ontvangst is genomen. Indien het plan aanleiding geeft tot een reactie zal dat nog onder de aandacht worden gebracht of in de vergadering van de PPC aan de orde gesteld.

Een specifieke reactie van de kant dit ministerie is verder uitgebleven.

8. Provinciale Planologische Commissie

Het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan is behandeld in de vergadering van 17 januari 2002. Dit heeft aanleiding gegeven tot de volgende opmerkingen.

1. Inleiding

Geconstateerd wordt door de PPC, dat het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan is gebaseerd op artikel 31 e.v. van de Wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing.

In deze beschouwing wordt vervolgens uiteengezet, waarom voor de aanpak van de stedelijke vernieuwing in het Aalmarktgebied voor de planfiguur van het stadsvernieuwingsplan is gekozen. Het plan voor de Aalmarkt e.o. vormt de planologische en juridische basis voor het Aalmarktproject, dat ten doel heeft een de economische en culturele functies van de binnenstad te versterken.

2. Beoordeling

2.1. Algemeen

Door de PPC is destijds in haar brief van 8 mei 2000 (kenmerk 2000/2154) advies uitgebracht over het voorontwerp-stadsvernieuwingstructuurplan voor het Aalmarktgebied. Aan de bij die gelegenheid gemaakte opmerkingen is met uitzondering van een aantal punten voldoende tegemoet gekomen.

2.2. Aanpassingen in de structuur

Verzocht wordt de adviezen van de Rijksdienst van de Monumentenzorg, zoals naar voren gebracht in haar brieven van 6 november 2001 en 6 december 2001, over te nemen.

2.3. Parkeergarage

De PPC spreekt er de voorkeur voor uit, dat het Noordeinde slechts als aanvoerroute van de parkeergarage zal gaan fungeren in plaats van ook als afvoerroute. Over dit onderwerp zal meer duidelijkheid verstrekt dienen te worden.

2.4. Milieu

De PPC verzoekt gegevens over de luchtkwaliteit toe te voegen aan het plan. De resultaten van het parkeeronderzoek dienen aan de toelichting te worden toegevoegd. Dit laatste onderzoek is van belang, omdat daarin wordt gesteld, dat het vanuit milieuoptiek aanbeveling verdient eenrichtingsverkeer stadinwaarts in te stellen op het Noordeinde.

2.5. Archeologie

Het gemeentelijke beleid ten aanzien van de archeologische waarden is nog niet in de voorschriften bij het plan verankerd. In artikel 23 van het plan over de aanlegvergunning dient – naast de bescherming van bomen, monumenten en beeldbepalende elementen – ook de bescherming van het archeologische bodembezit te worden vastgelegd.

2.6. Economische uitvoerbaarheid

Uiterlijk ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan dient de financiële uitvoerbaarheid van het plan te zijn aangetoond.

3. Advies

De PPC verzoekt met de voorgaande opmerkingen bij de verdere planvorming rekening te houden. Voor het overige verklaart zij in te stemmen met het plan.

Reactie van B en W

Zoals uit bespreking van het PPC-advies blijkt, is op een aantal punten na in het algemeen voldoende tegemoetgekomen aan de eerder gemaakte opmerkingen in het kader van het stadsvernieuwingsstructuurplan.

Ad 2.2.

De adviezen van de Rijksdienst voor de monumentenzorg zijn overgenomen. Zie onder 2. van deze paragraaf.

Ad 2.3.

In opdracht van de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan is er door Groep Planning uit Brugge een verkeersrapport opgesteld ten behoeve van het plan. In dit rapport (zie 3.4.1.) wordt voorgesteld een knip te maken in de doorgaande autoverbinding vanaf het Noordeinde via het Kort Rapenburg, Prinsessekade, Turfmarkt, Molen de Valk door de Turfmarkt autovrij te maken. Hiervan wordt een belangrijke afname van het autoverkeer op het Noordeinde verwacht. Deze mogelijkheid wordt nu in het kader van het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan verder onderzocht. Dit plan zal naar verwachting in 2003 gereed komen.

Het tweerichtingsverkeer op het Noordeinde blijft dan gehandhaafd. Onder deze omstandigheden zal het Noordeinde als aan- en afvoeroute voor de geprojecteerde parkeergarage aan de Boommarkt gaan fungeren.

Ad 2.4.

Aan paragraaf 2.11 sub 5 wordt aandacht geschonken aan de luchtkwaliteit in het plangebied ten gevolge van de parkeergarage.

Ad 2.5.

Aan artikel 23, thans 24 (aanlegvergunning) van de planvoorschriften is alsnog een bepaling toegevoegd, die moet strekken ter bescherming van het archeologische bodembezit.

Ad 2.6.

Voor de economische uitvoerbaarheid wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van de toelichting. Dit hoofdstuk is uitgebreider en specifiekere dan in het voorontwerp. In het kader van de vaststelling van het stadsvernieuwingsplan zal de raad ook een besluit nemen over de financiering daarvan.

9. Buurtvereniging Marendorp

De buurtvereniging vindt het op zich een goede zaak, dat er iets met de Aalmarkt gaat gebeuren, waardoor de binnenstad een beter aanzicht zal krijgen.

Aan een aantal bezwaren van de vereniging, naar voren gebracht in de eerder planfasen, is tegemoetgekomen, namelijk het schrappen van de discotheek, de megabioscoop en de baatbelasting. Men is blij met het behoud van de muurrestanten van het Catharinagasthuis en de rode beuk.

Het economische-effectenrapport van Jones Lang Lasalle heeft de vereniging er niet van overtuigd dat de ruimtelijk-historische structuur zo aangetast moet worden, dat er panden moeten worden gesloopt om een brug en steeg te creëren om zo een doorgang te maken naar een "grote trekker" in de oude Aalmarktschool. Vooral het pand Stille Rijn 9 is het waard om behouden te blijven. Daarbij is de vereniging bevreesd, dat er in plaats van een winkeluitbreiding door het Aalmarktproject sprake zal zijn van een verschuiving van het winkelaanbod naar de Aalmarkt ten koste van de Haarlemmerstraat en Breestraat.

Met de onttrekking van de woonbestemming op de begane grond van panden aan de Stille Rijn heeft de vereniging veel moeite. De sloop van de Aalmarktschool zal op weerstand stuiten. Liever ziet de vereniging nieuwbouw in de open gaten. De komst van een parkeergarage en vrachtverkeer over de Apotheekersdijk stemt niet gelukkig en zal ten koste gaan van het beleid van de autoluwe binnenstad.

Reactie van B en W

De buurtvereniging Marendorp is vertegenwoordigd in de Projectgroep Nieuwe Aalmarktplan.

In dat kader heeft zij bijgedragen tot het aangepaste plan voor het Aalmarktgebied, dat de basis is voor het onderhavige ontwerp-stadsvernieuwingsplan.

Het plan is aangepast zodat het pand Stille Rijn 9 bewaard blijft. De nieuwe voetgangersverbinding is nu gepland ter plaatse van Stille Rijn 8, dat veel minder cultuurhistorische waarden bezit. Uitgangspunt is verder dat de gevel van de Aalmarktschool ingepast zal worden in het bouwplan voor die locatie.

Het winkelaanbod in het Aalmarktgebied zal grotendeels aanvullend zijn aan dat van de bestaande winkelstraten.

11. Kamer van Koophandel Rijnland, mede namens de LVI

Er moeten geen concessies worden gedaan aan het plan, waarmee men instemt. Met name de verbeterde looproute van de consument mag niet worden aangetast. Wel is het programma aan de magere kant en naast een kwaliteitsinhaalslag zal het verhogen van de kwantiteit van onder andere het winkelloppervlak en het aantal parkeerplaatsen nodig zijn. De Boommarktgarage is noodzakelijk voor consumenten die voor een relatief korte periode de binnenstad (doelgericht) bezoeken. Voor de dagjesmensen is het Haagwegconcept goed geschikt.

Het verminderen van de bevoorradingsfunctie van panden in de Breestraat, de plannen voor vernieuwing van de ABN-Amrolocatie, de realisering van een winkelerf achter de Waag in combinatie met de komst van de RijnGouweLijn, maakt dat de Breestraat minder hoeft te vrezen dan in een eerder plan dat deze straat de achterkant van het project wordt.

Het is zaak dit goede plan zo snel mogelijk ten uitvoer te brengen. Het is van groot belang om organisaties vanuit het bedrijfsleven nauw te betrekken bij het plan en om niet te laat te starten met een brancheringscommissie, waarin naast het vaststellen van een goede branching ook de relatie gelegd kan worden met de effecten van het Aalmarktproject voor andere delen in de Leidse binnenstad.

Reactie van B en W

Het aangepaste plan komt op dezelfde wijze tegemoet aan de opmerkingen van de Kamer van Koophandel als het voorontwerp. De Kamer was vertegenwoordigd in de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan.

14. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat (Directie Zuid-Holland)

Van de kant van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat wordt opgemerkt, dat het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan Aalmarkt e.o. geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

17. Vereniging voor Pieters- & Academiewijk en Levendaal-West

Kleinschaligheid en erkenning van het bijzondere karakter van de Leidse binnenstad moeten, zoals al eerder verwoord door de wijkvereniging, ook voor de gemeenteraad, uitgangspunt blijven. Enerzijds is zij tevreden over de versterking van de woonfunctie op de locatie van het Hoogheemraadschap. Anderzijds is er haars inziens wel sprake van een te eenzijdige versterking, waardoor alleen zeer draagkrachtigen een nieuwe woning zullen kunnen betalen.

Een winstpunt is dat er nu wel beschikt kan worden over een gedegen studie naar de historische waarde van de panden. Deze studie heeft echter nauwelijks effect gehad op de uitwerking van de plannen.

Op korte termijn wil de vereniging een onafhankelijk deskundige nog eens laten kijken naar de gekozen uitwerkingen. Zij heeft reeds twee jaar geleden een alternatief ontwikkeld voor de Aalmarktschool. Dit gebouw zou gebruikt moeten worden door winkeltjes en een grandcafé annex foyer. De hoek Aalmarkt - Vrouwensteeg en/of Stille Rijn moet krachtig ter hand worden genomen. Hier kan misschien de fameuze trekker zich vestigen of kleinschalige modewinkels uit het "hogere" segment. Als de Vrouwensteeg een centrale plaats krijgt wordt er meteen een slag naar een rondje binnenstad gemaakt, van Vrouwenkerkplein tot Vismarkt.

Er is nog te veel onduidelijkheid over de kosten die gemoeid zijn met de realisering van het Waagplein. Weegt deze ingreep wel op tegen de zware ingrepen, die nodig zijn om de verloren gegane winkeloppervlakte als gevolg van het plein elders in het Aalmarktgebied te compenseren?

Waarom een dure garage als er aan de westkant van de binnenstad al ruim parkeergelegenheid is en als er een tram door de Breestraat gaat lopen? Waarom vast blijven houden aan de nieuwe steeg en brug wat ten koste zal gaan van beeldbepalende panden?

Reactie van B en W

De wijkvereniging maakte deel uit van de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan dat aanpassingen van het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan heeft aangedragen. In dit stadsvernieuwingsplan is duidelijker aangegeven welke effecten het cultuurhistorisch rapport van Dröge heeft gehad op de planvorming. Zo zal o.a. Stille Rijn 9 worden bewaard alsmede Breestraat 66 en in principe de gevel van de Aalmarktschool.

De mede door de wijkvereniging geselecteerde supervisor is betrokken geweest bij de opzet van dit stadsvernieuwingsplan, en zal de supervisie voeren over het ontwikkelingstraject.

De Vrouwensteeg en de hoeken van de Vrouwensteeg met de Stille Rijn en de Aalmarkt zullen ontwikkeld worden conform de voorstellen van de wijkvereniging.

In het Aalmarktproject maken ongeveer 85 woningen deel uit van het bouwprogramma, nieuwe woningen en woningen in gerestaureerde panden. De gemeente voert al lang een beleid van wonen boven winkels. Particulieren wordt gestimuleerd verdiepingen boven winkels niet leeg te laten staan of slecht te benutten voor opslag of een kantoortje. Dat beleid heeft al heel wat gewilde appartementen met creatieve opgangen opgeleverd in het winkelgebied. Er is grote vraag naar dergelijke 'ultieme' stadswoningen.

De binnenstad is gebaat bij woningen. Ze zorgen voor variatie, voor het doorbreken van monotonie. Bovendien zijn centrumbewoners klanten van ondernemingen en van culturele instellingen. Die bewoners vormen een belangrijk draagvlak voor die voorzieningen. Ze zorgen verder ook voor leven in de avonden. Een uitgestorven binnenstad 's avonds voelt akelig, onveilig aan.

Kamerbewoning wordt in het plangebied zeker niet uitgesloten.

18. Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit

Nadat de ARK eerder een voorlopige discussie had gevoerd naar aanleiding van het planconcept en het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan van eind 2001, heeft men op verzoek van B en W op 3 februari 2003 geadviseerd over het aangepaste plan, dat de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan en Wytze Patijn hadden gemaakt. In het verslag van de vergadering heeft de ARK het volgende geconcludeerd.

De commissie heeft met interesse kennisgenomen van het plan en constateert dat het voorliggende plan meerdere verbeteringen kent ten opzichte van het vorige plan. Zo geeft de verkeersstudie van Groep Planning een goede aanzet voor de logistieke uitwerking van dit Nieuw Aalmarkt Plan en de relatie met de aansluitende gebieden.

Ten opzichte van het vorige plan is de commissie positief over de parkeergarage aan de Boommarkt, de manier waarop er met de monumenten is omgegaan in het plan en de toevoeging van de cultuurtuin in relatie met de Stadsgehoorzaal.

De commissie blijft moeite hebben met de toevoeging van de brug over de Rijn. Een nieuwe brug zou akkoord zijn indien de Waaghofbrug wordt verwijderd. De verwijdering van deze brug zal bovendien een versterking van het waterplein betekenen.

De relatie van de nieuwe brug met de passage en de cultuurtuin wordt gezien als kwetsbaar. Cruciaal voor de betekenis van deze brug is een blijvend openbaar karakter van de passage tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn.

De zogenaamde "strik" als ontwikkelingsmodel vindt de commissie te beperkt. Zo zal de route Vrouwenkerkplein/Vrouwensteeg/Kippenbrug (waarbij het essentieel is dat het gesloten karakter van de gevel van Minerva verbetering behoeft) een positievere bijdrage kunnen leveren in de noord-zuidverbinding.

Het belang van de routing via de nieuwe steeg en de nieuwe brug wordt dan ondergeschikt in de noord-zuidverbinding. De cultuurtuin krijgt vervolgens sterker het karakter van een aangenaam verrassende 'verborgen parel' in de binnenstad met bijzondere kwaliteiten.

Over de Rijn Gouwe lijn is in een eerder stadium reeds geadviseerd, het bezwaar dat destijds is geformuleerd blijft staan (advies d.d. 26-11-2001). De schaal van de tram in de Breestraat blijft de commissie zorgen baren.

Voor wat betreft de inrichting van de Breestraat heeft de commissie twijfels ten aanzien van het voorgestelde profiel en de bomen. In relatie met de functie en in relatie met de bovenleiding van de tram zijn de bomen op deze plek niet gewenst.

Nadere bestudering van de bevoorrading van V&D blijft noodzakelijk, dit vraagt een betere oplossing.

Op onderdelen ziet de commissie nog aanleiding voor de volgende opmerkingen en aanbevelingen:

De handhaving van de Aalmarktschool niet uitsluitend te beperken tot de voorgevel van dit monument;

Differentiatie van het Rijnlandblok (nieuwbouw) uit het Beeldkwaliteitplan wordt gewaardeerd;

Een samenhangende winkelfunctie (branche) voor de passage is gewenst;

De passage als typologie is kwetsbaar;

De groenstructuur langs de Rijn te benaderen als 'open' kades;

De verbreding van de Mandenmakerssteeg is positief, maar er is twijfel over de wijze van architectonische uitwerking van de nieuwe gevel;

Zorgvuldigheid blijft gewenst ten aanzien van de monumenten; met name indien individuele panden worden verheeld ten behoeve van nieuwe winkelfuncties;

De architectonische uitwerking in het beeldkwaliteitplan is bij de advisering als intentie beschouwd en is niet richtinggevend geweest voor de commissie.

Concluderend ziet de commissie positieve ontwikkelingen in het plan en kijkt met belangstelling uit naar de verdere uitwerking.

Reactie van B en W

De bouw van een extra voetgangersbrug over de Rijn wordt door de ARK enerzijds gekoppeld aan het verwijderen van de Waaghooftbrug, en anderzijds aan de ligging in het verlengde van een openbare verbinding naar de Haarlemmerstraat. Dat laatste wordt hier onderschreven (de nieuwe brug verliest zijn legitimiteit als de winkelpassage vanwege beheerproblemen buiten winkeltijden moet worden afgesloten), dat eerste niet. De Waaghooftbrug en de nieuwe brug liggen in het plan op voldoende afstand van elkaar om elkaar ruimtelijk niet te bijten en om geen afbreuk te doen aan de bijzondere ruimte van het waterplein. Dat waterplein heeft een grote omvang, met een fysiek scheidend effect. De Waaghooftbrug zorgt eerder voor een stedenbouwkundig gewenste geleiding dan dat die brug de ruimte hinderlijk onderbreekt. Deze brug heeft een belangrijke functie voor fietsers en voetgangers. Voetgangers genieten vanaf de brug van het mooie stadspanorama. De brug dient verder als tribune bij evenementen op het waterplein. Zonder deze brug wordt de afstand tussen de nieuwe brug en het drijvende terras bij de Hoogstraat te groot om een relatie in de beleving (een belangrijke voorwaarde voor het flaneren) tot stand te brengen. Bruggen zorgen voor de ontsluiting van de wanden rondom het waterplein en zodoende voor het tot leven brengen van die wanden, de hoofddoelstelling van het Aalmarktproject. Mits goed vormgegeven, verrijken bruggen het stadsbeeld.

De ARK bepleit het versterken van de route door de Vrouwensteeg en in het verlengde daarvan door de Camp. Daar is veel voor te zeggen. Maar de gedachte van de ARK dat daarmee het belang van de route via de nieuwe verbinding tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn ondergeschikt wordt, is niet juist. Het belang van die nieuwe route ligt aan de basis van het al of niet slagen van het nieuw te maken winkelcircuit. Zicht is daarbij een essentiële randvoorwaarde. Komend vanuit de Vrouwensteeg ontbreekt het zicht op de hele Aalmarkt en op het warehouse van V&D vanwege de buitenbocht in de Aalmarkt. Hierdoor ontstaat een psychologische barrière voor de winkelende voetganger om over te steken naar de Aalmarkt; hij zal daarom terugkeren naar de Haarlemmerstraat. Komt hij vanuit de nieuwe doorsteek halverwege de Stille Rijn bij het waterplein uit, dan zullen het zicht op en de psychologische trekkracht van de Aalmarkt en V&D sterk genoeg zijn (mits de winkelfunctie wervend genoeg is) om over te steken en het winkelcircuit te vervolgen.

Met inachtneming van hetgeen hierboven wordt gesteld, worden de opmerkingen van de ARK onderschreven, met uitzondering van die met betrekking tot het verwijderen van de Waaghooftbrug. Verder mist de ARK kennelijk nog voldoende informatie over het wezenlijke belang van de nieuwe route tussen Haarlemmerstraat en Aalmarkt voor het slagen van het Aalmarktproject, al heeft de ARK zich niet tegen die route verklaard.

22. Winkeliersvereniging Breestraat

Door de totale bevoorrading van het Aalmarktgebied via de Breestraat te laten lopen, zal door het aantal bussen, de nieuw te realiseren Rijn Gouwe Lijn en bevoorrading via het geplande pleintje de Breestraat letterlijk de achterkant worden van het project. De Breestraat wordt opgeofferd voor het succes van het plan.

De indruk bestaat dat het eventuele succes van het project uit de kas van de Breestraat moet worden betaald. Het huidige gat aan de Aalmarkt wordt verplaatst naar de Breestraat in de vorm van een plein, waarvoor winkels moeten verdwijnen. Is er onderzoek gedaan naar eventuele wind- en tochteffecten op dit plein?

De vereniging is voorstander om het aantal parkeerplaatsen te vergroten, maar niet door middel van de geplande garage aan de Boommarkt. Hierdoor zal de druk op dit deel van de binnenstad nog groter worden. Zij wijst op de mogelijkheid van een ondergrondse parkeergarage op de Lammenschansweg. Verder stelt zij voor de Waaghoofdbrug te verbreden en op de hoek Aalmarkt – Mandenmakerssteeg 300 meter winkelruimte in de steeg te creëren die vanaf de Haarlemmerstraat te zien is.

Reactie van B en W

De winkeliersvereniging maakte deel uit van de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan dat aanpassingen van het voorontwerp-stadsvernieuingsplan heeft aangedragen. Inmiddels heeft de vereniging zich voorstander getoond van de RijnGouweLijn door de Breestraat.

De bevoorradig van V&D is nu inpandig gedacht vanaf de Breestraat. Om te voorkomen dat hier een doodse onderbreking ontstaat in het winkelfront, zal een creatieve oplossing gevonden moeten worden, bijvoorbeeld in de vorm van vitrines die de vrachtwageninrit maskeren. Uitgangspunt is dat de Breestraat optimaal profiteert van het project. Het doel om de relatie tussen Haarlemmerstraat en Breestraat te versterken door de voorgestelde ingrepen, zal ten gunste komen van de winkelfunctie van de Breestraat.

23. Centrum Management Leiden

Aangedrongen wordt op spoed bij de uitvoering van het plan.

Het plan past qua maatvoering en qua inpassing in de historische omgeving goed bij Leiden. Het moet niet nog kleinschaliger worden, anders verliest het zijn waarde als structuurversterker voor de binnenstad. Met name het pleintje aan de Breestraat, de nieuwe brug over de Rijn en de verbinding met de Haarlemmerstraat zijn in dit opzicht essentieel, omdat ze de circulatie in het Leidse winkelgebied versterken.

Onderschreven wordt de noodzaak van de Boommarktgarage, als trekker van investeerders en bezoekers, en als kern van een toekomstgericht Leids stelsel van parkeervoorzieningen.

Aangedrongen wordt op het vroegtijdig ontwikkelen van een vestigingsstrategie, die het rendement van het project voor de binnenstedelijke economie en voor het Leidse ondernemerschap zo groot mogelijk moet maken.

Reactie van B en W

Het aangepaste plan komt op dezelfde wijze tegemoet aan de opmerkingen van het Centrum Management Leiden als het voorontwerp. Het CML was vertegenwoordigd in de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan.

26. De Leidse Milieuraad

De Leidse Milieuraad heeft tot haar genoegen geconstateerd dat er aandacht is gegeven aan de punten genoemd in haar advies van 5 juli 2000 wat betreft de bodemsanering, het fietsverkeer, stallingsmogelijkheden, het behouden van kleinschaligheid, het belang van het groen en het stimuleren van het wonen boven winkels. Betreurd wordt dat een parkeergarage aan de Boommarkt nog steeds noodzakelijk wordt geacht. Het hele gebied is nu al via verschillende vervoerswijzen goed bereikbaar.

27. Bomenbond Rijnland

De Bond dringt aan op behoud van alle bomen in dit gebied. Voor de monumentale beuk achter Aalmarkt 11 geldt, dat elke grote ingreep dodelijk kan zijn. Het is een rijksmonument. Ook het cultureel erfgoed verdient respect.

Reactie van B en W

De rode beuk wordt gespaard en gaat het beeld bepalen van een semi-openbare binnentuin.

30. Stichting Stadsparkerplan Leiden (SSL)

De SSL dient als partner te worden betrokken bij de ontwikkeling van het Aalmarktproject omdat zij onlosmakelijk is verbonden met elke economische ontwikkeling in de binnenstad, zich als partner voor elk economisch doel opstelt en ruim éénderde van alle, per auto reizende Leidse bezoekers vervoert. De hoge kosten van het plan zijn niet op zijn plaats. In plaats van investeren in winkels zou het beter zijn de middelen te gebruiken om te investeren in een bereikbaarheidsoffensief voor de gehele Leidse binnenstad. Hiermee wordt de economische impuls verdrievoudigd en komt de gemeente alle economische partijen tegemoet, waardoor de gewenste slapende koopkracht uit Leiden en de regio weer de binnenstad inkomt. De SSL is vóór het ontwikkelen van het Aalmarktgebied, nieuwe steeg, aanleg pleintje, maar de Boommarktgarage zou in een kleine vorm uitsluitend ter beschikking moeten komen als compensatie voor de vergunninghouders in het gebied en er moet worden aangetoond dat sloop van de Aalmarktschool onvermijdelijk is.

Reactie van B en W

De stichting was vertegenwoordigd in de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan, die de basis legde voor het stadsvernieuwingsplan. In het kader van het in voorbereiding zijnde Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan zal worden besloten over de bereikbaarheidsproblematiek van Leiden. Het rapport van Groep Planning, dat onderschreven wordt door de projectgroep, dient daarbij als richtsnoer.

De Boommarktgarage zal een aanvullende functie krijgen op het Haagwegterrein, dat wordt geëxploiteerd door de SSL. Voor de Boommarktgarage wordt gemikt op de doelgroepen bewoners, bezoekers van de Stadsgehoorzaal en de Pieterskerk, hotelgasten van hotel Nieuw Minerva, andere horecabezoekers en overige binnenstadsbezoekers. Als op termijn het aantal parkeervoorzieningen rondom het centrum op voldoende niveau zal zijn gebracht, zal het aandeel van algemene binnenstadsbezoekers in de Boommarktgarage gereduceerd worden.

Uitgangspunt is dat de voorgevel van de Aalmarktschool ingepast wordt in het bouwplan voor deze locatie.

31. Cultureel Platform Leiden

Het Cultureel Platform verwerpt het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan. Dit plan kan niet als basis dienen voor een verantwoordelijke invulling van ons fraaie stadshart, en geeft onvoldoende ruimte aan de alternatieven en bezwaren. De wijzigingen naar aanleiding van onze suggesties in de periode die hieraan voorafging zijn slechts marginaal verwerkt. Het plan is een basis voor afbraak zonder de garantie van renovatie en hoogwaardige nieuwbouw in het gebied. Ook biedt dit plan onvoldoende ruimte voor een gefaseerde uitvoering waarbij gaande het project andere inzichten helder worden.

Als het onroerend goed wordt overgedragen aan de projectontwikkelaar biedt dit onvoldoende garantie op betaalbare locaties voor kleine ondernemingen. Het gevaar is dat de winkelbestemming dan wordt benut door kantoren met baliefunctie, zoals uitzendbureaus.

De gemeente doet er geen goed aan met maar één projectontwikkelaar in zee te gaan.

De rapporten die de plannen onderbouwen lijken naar een van tevoren vastgestelde conclusie toe te schrijven. Toegezegd naar aanleiding van het rapport Goudappel Coffeng was een onderzoek naar de verkeerscirculatie van de hele binnenstad; dit is niet gebeurd. Onderzoeken naar mogelijke herbestemmingen van markante gebouwen zoals de Aalmarktschool en het Rijnlandgebouw zijn niet verricht. Evenmin is het belang van een kleine zaal voor de Stadsgehoorzaal duidelijk.

De garage zou alleen toegankelijk moeten zijn voor bewoners. Verder onderschrijft het Cultureel Platform de inspraakreactie van Stichting Stadsparkerplan Leiden (zie 30).

De bevoorrading van de Stadsgehoorzaal zou via een inpandige garage in de Breestraat (ter hoogte van nr.58) moeten plaatsvinden.

Een onderzoek naar alternatieven voor het Waagplein zou moeten worden verricht. Als compensatie van de af te breken panden moet het binnenterrein achter de Mandenmakerssteeg worden volgebouwd, wat niet past in de stedenbouwkundige geschiedenis. Nieuwe bestrating en renovatie zal de steeg allure geven. Op de plek van het geplande plein zou een winkelhal of passage moeten komen.

Voorgesteld wordt kantoren zoals uitzendbureaus te vestigen in een groot gebouw dat het gat van Van Nelle opvult, met een extra ingang aan de Mandenmakerssteeg en modewinkels op de begane grond. Eveneens kan op de plaats van het vrijkomende gebouw van ABN-AMRO een winkeltrekker worden gerealiseerd met daarboven kantoren.

De Aalmarktschool moet behouden blijven. Als bestemming wordt een foyer voor de Stadsgehoorzaal genoemd.

Het opengewerkte binnengebied kan worden uitgebreid met doorgangen door het Catharinagasthuis naar de tuinen achter de panden aan de Mandenmakerssteeg. De gymzaal kan een horecafunctie krijgen.

De geplande nieuwe steeg is te breed in verhouding tot de oorspronkelijke stedenbouwkundige architectuur van de binnenstad. Het bezwaar van het Cultureel Platform van 9 november 2000 tegen de steeg dient opnieuw te worden overwogen. Waarom niet Aalmarkt 7 in plaats van Aalmarkt 5 en 6 gebruiken als artiestenfoyer in combinatie met bevoorrading via Breestraat 58.

Reactie van B en W

In het voorliggende stadsvernieuwingsplan is beter aangegeven in welke mate tegemoet is gekomen aan de resultaten van het cultuurhistorisch onderzoek van Dröge. Onder meer worden Stille Rijn 9, Breestraat 66 en de voorgevel van de Aalmarktschool gespaard. Het aantrekken van een gerenommeerde supervisor in de persoon van Wytze Patijn moet garant staan voor hoogwaardige restauraties en nieuwbouwontwerpen, die passen in het beschermde stadsgezicht.

Breestraat 58 is qua ruimte en qua logistiek ongeschikt voor een inpandige bevoorrading van de Stadsgehoorzaal.

Voor het opwaarderen van de Mandenmakerssteeg tot een goed functionerend onderdeel van het dynamische winkelsysteem is het onvoldoende als volstaan wordt met verbetering van de bestrating en de bebouwing. Om die reden wordt voorgestaan de steeg te verbreden tot een winkelerf, met een zichtbare relatie met de Breestraat. De historische panden van de steeg zullen ingepast worden in de winkelontwikkeling. Een overkapping van een deel van het winkelerf, zoals wordt voorgestaan in het stadsvernieuwingsplan, komt tegemoet aan de wens van het Cultureel Platform.

Woonfuncties op de verdiepingen van de bebouwing in het gat van Van Nelle en op de locatie van de ABN-Amrobank passen beter in het wonen-boven-winkelbeleid dan de door het platform gevraagde kantoorbestedingen. De woonfunctie zorgt voor meer levendigheid 's avonds en bovendien voor draagvlak van de centrumvoorzieningen.

Uitgangspunt is nu dat de voorgevel van de Aalmarktschool in principe wordt ingepast in het bouwplan voor die locatie. Op de begane grond is een winkeltrekker gepland, die een belangrijke motor zal vormen voor het op gang brengen van een stroom winkelend publiek naar het waterplein bij de Aalmarkt.

Het binnenterrein zal ingericht worden als een aantrekkelijke cultuurtuin. Het voormalige gymzaaltje kan niet worden behouden, omdat er dan te weinig ruimte resteert voor de tuin. Bovendien dekt het gebouwtje de mooie achtergevel van de Waalse Kerk visueel af.

Bij het maken van een bouwplan voor de Stadsgehoorzaal zal onderzocht worden of een artiestenfoyer ondergebracht kan worden in Aalmarkt 7. Het laat zich echter aanzien dat de panden Aalmarkt 5 en 6 ook nodig zullen zijn voor inpassing van het programma van eisen van de Stadsgehoorzaal. Het gaat om kleinschalige functies, zodat de waardevolle hoofdstructuur van de panden bewaard kan blijven.

Wat betreft de opmerkingen over de breedte van de nieuwe verbinding tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn wordt verwezen naar de reactie van B en W op het advies van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg (zie onder 2.)

Het Cultureel Platform Leiden stelt dat het belang van een kleine zaal voor de Stadsgehoorzaal niet duidelijk is. Wij zullen dat toelichten.

De culturele betekenis van een kleine zaal achten wij voldoende onderbouwd. De reeds gerestaureerde, grote zaal van de Stadsgehoorzaal is niet geschikt voor alle soorten concerten. Voor sommige muzikale disciplines bestaat geen groot publiek. Jazz, wereldmuziek, contemporaine muziek, kleine klassieke ensembles en muzikale experimenten komen beter tot hun recht in de intiemere ambiance van een kleine concertzaal. Een kleine zaal is ook een broedplaats voor jong talent.

De Stadsgehoorzaal heeft naast de culturele programmering een belangrijke taak op het gebied van commerciële verhuringen: congressen, commerciële productpresentaties, CD-opnamen etc. In de huidige situatie, waarin de aanwezige zalen akoestisch niet kunnen worden gescheiden, houdt dit in dat naast een commerciële activiteit op dezelfde dag geen cultureel programma kan worden geboden. De culturele programmering is dus mede afhankelijk van de planning van de commerciële activiteiten. Met een kleine zaal bestaat deze afhankelijkheid niet meer en kan de programmering in de kleine zaal lacunes in de activiteitenladder opvangen. Het culturele imago van de Stadsgehoorzaal wordt daardoor versterkt en het Leidse publiek ziet een gevulder en evenwichtiger programma. Door een grotere diversiteit van het culturele aanbod neemt de interesse van het Leidse publiek toe. Het publiek zal daardoor eerder geneigd zijn zich op het Leidse aanbod te concentreren.

De mogelijkheid van een dubbele programmering werkt twee kanten op. De kleine zaal kan immers ook voor commerciële activiteiten worden benut als in de grote zaal een concert plaatsvindt. De flexibiliteit van inzet van ruimten voor diverse doeleinden vertaalt zich in een betere exploitatie.

32. Stichting Aalmarktgebied

De reactie concentreert zich op de bestemmingen en algemene bepalingen, de kosten van het project en de inspraakprocedure. De bestemmingen bieden geen of te weinig waarborgen voor behoud van bestaande panden met een uitzonderlijke of positieve architectuurhistorische en/of bouwhistorische kwaliteit zoals gewaarmerkt in het rapport "Cultuurhistorische verkenning Aalmarktgebied Leiden" waardoor de bestaande stedenbouwkundige en architectonische structuur ernstig zal worden aangetast. Genoemd worden de Aalmarktschool en het gebied gelegen tussen de Breestraat, Vrouwensteeg, Aalmarkt en Mandenmakerssteeg. De Stichting dringt erop aan de bestemmingen in het gebied zo vast te leggen dat behoud van de bestaande panden en de bouwhistorische en stedenbouwkundige structuur gewaarborgd blijft.

Bezwaar wordt gemaakt tegen de artikelen 27 en 28 van de algemene bepalingen. Door artikel 27 kunnen bestemmingsgrenzen van achtergevels te makkelijk worden verschoven, terwijl artikel 28 te onduidelijk is over de procedure voor de wijzigingsbevoegdheid.

Verder wordt gevraagd artikel 32 van de Wet op de stads- en dorpsvernieuwing niet van toepassing te verklaren voor het stadsvernieuwingplan omdat dit negatief kan uitwerken. Volgens de Stichting wordt nog niet volledig voldaan aan de vereisten van artikel 33, bijvoorbeeld op de punten van het uitvoeringsschema en van het scheppen van een financiële voorziening voor vergoeding van schade als gevolg van het plan.

De kosten van het plan liggen op een onaanvaardbaar hoog niveau en moeten verlaagd kunnen worden. Bijvoorbeeld door behoud van bestaande bebouwing, beperking van het

nieuwbouwvolume, en het schrappen van dure planonderdelen die geen of weinig opbrengsten zullen genereren. Verder dienen rijksbijdragen, bijvoorbeeld in het kader van het Grotestedenbeleid, te worden benut.

De Stichting wil directer betrokken worden bij de plannen, de positie van de Stichting moet sterker worden dan alleen de formele inspraak en het medeselecteren van een supervisor voor het gebied.

De nieuwe steeg gaat ten koste van de stedenbouwkundige structuur en van panden met een hoge tot positieve cultuurhistorische waarde, zoals Stille Rijn 9. Onzeker is of de steeg intensief gebruikt gaat worden. De aantrekkingskracht van de Haarlemmerstraat zal erdoor worden versterkt. Een winkeltrekker aan de Aalmarkt weegt niet op tegen de trekkracht van de Haarlemmerstraat.

De brug moet een hoge doorvaarthoogte krijgen, maar dat belemmert het gebruik van de brug voor voetgangers. De Kippenbrug ligt voldoende dichtbij de Waaghoofdbrug.

Het dienstdpad naast Stille Rijn 8 heeft een hoge cultuurhistorische waarde, maar is in het stadsvernieuwingsplan verdwenen, kennelijk vanwege de aanleg van de nieuwe steeg. Dat is in strijd met het uitgangspunt die dienstdpaden te sparen.

De Stichting ondersteunt de versterking van de winkelfunctie langs de Aalmarkt, maar niet de bebouwing van het binnenterrein. Een open binnentuin met rondom aantrekkelijke functies moet de sfeer krijgen van een stil kloosterhof en toegankelijk worden gemaakt vanaf de Aalmarkt, de Mandenmakerssteeg en de Breestraat. In de voormalige gymzaal kan horeca komen annex een foyer van de Stadsgehoorzaal.

Erkend wordt dat het plein achter de Waag een positieve bijdrage kan leveren aan de gewenste verhoging van de stedelijke kwaliteit, en mogelijk een aantrekkelijk verblijfsgebied kan opleveren. Een hoge kwaliteit van de nieuwe gebouwen, de functies daarvan en de inrichting van het plein zijn daarbij belangrijke voorwaarden. Daar staat tegenover dat een pleintje een inbreuk vormt op de stedenbouwkundige en architectonische structuur, die voor de Stichting niet aanvaardbaar is. Nader onderzoek en een architectuurprijsvraag worden bepleit. Vooralsnog moet het stadsvernieuwingsplan verschillende mogelijkheden openlaten.

De voorgestelde functies op de locatie Rijnland worden ondersteund. Er wordt onderzoek gevraagd naar hergebruik van het Rijnlandgebouw. Een parkeergarage moet alleen bestemd zijn voor de bewoners en voor het compenseren van wegvallende parkeercapaciteit in het Aalmarktgebied.

De Stichting onderschrijft de instandhouding en aansluiting op het kleinschalige karakter van het Aalmarktgebied. Ook het zoeken van aansluiting bij de schaal van de binnenstad op plekken waar herontwikkeling zal plaatsvinden, wordt van harte ondersteund. Anderzijds wordt gesteld dat dit uitgangspunt niet in de praktijk wordt gebracht, wat onaanvaardbaar is.

De Aalmarktschool moet tot gemeentelijk monument worden verklaard. Een winkeltrekker op die plaats is niet nodig om publiek naar de Aalmarkt te trekken. De aantrekkingskracht moet uitgaan van het hele gebied. Volgens de Stichting kunnen wel functies van de Stadsgehoorzaal inclusief een ingang voor vrachtwagens in de school worden gerealiseerd.

Reactie van B en W

De Stichting Aalmarktgebied was met twee personen vertegenwoordigd in de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan dat aanpassingen van het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan heeft aangedragen. Die aanpassingen zijn doorgevoerd in dit plan. Dat is onder andere het geval bij de wijzigingen met betrekking tot de nieuwe verbinding tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn (verplaatsing waardoor meer cultuurhistorische waarden gespaard kunnen worden), behoud van de voorgevel van de Aalmarktschool, het realiseren van een cultuurtuin, en het afzwakken van het open gevelbeeld aan de Breestraat ter plaatse van het winkelpleintje achter de Waag.

De Stichting Aalmarktgebied dringt er op aan artikel 32 van de Wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing uitdrukkelijk niet van toepassing te verklaren. Deze suggestie zullen wij niet overnemen, aangezien op grond van artikel 32 juist uitdrukkelijk de locaties worden aangewezen, die in aanmerking komen voor actieve stadsvernieuwing, waarom ook de Wet Voorkeursrecht Gemeenten geldt voor delen van het plangebied. Onder verbeteringen op grond van dit artikel wordt niet alleen verstaan vervanging, verbouwing en samenvoeging, maar ook restauratie van panden.

Volgens de Stichting Aalmarktgebied voldoet het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan nog niet volledig aan de vereisten van artikel 33 van de Wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing, bijvoorbeeld wat betreft het uitvoeringsschema en de financiële paragraaf. Wij hebben in het onderhavige stadsvernieuwingsplan het hoofdstuk 4, Uitvoering, uitgebreider ingevuld.

De Stichting Aalmarktgebied vindt de wijze, waarop bestemmingen in bepaalde plangedeelten zijn vastgelegd onvoldoende waarborgen bieden voor het behoud van bestaande panden.

Volgens ons wordt in het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan juist wel uitdrukkelijk aangegeven, wat de positie is van de individuele panden, welke gehandhaafd moeten blijven en geïntegreerd dienen te worden binnen de planontwikkeling en welke panden zo mogelijk geheel of gedeeltelijk gehandhaafd dienen te blijven.

De Stichting verzet zich tegen de in de artikelen 27 en 28 van het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan opgenomen algemene bepalingen met de daarin opgenomen wijzigingsbevoegdheid voor verschuiving van de achtergevelbestemmingsgrens. De wijzigingsbevoegdheid voor verschuiving van de achtergevel is gebonden aan een relatief zware procedure, waarvoor de goedkeuring van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland nodig is. Het is een gangbare bepaling in Leidse bestemmingsplannen. Het schrappen van de bepaling zou het plan onnodig star maken. In het geldende bestemmingsplan Pieterswijk is overigens in artikel 26 een vergelijkbare regeling opgenomen.

Wat betreft artikel 28 lid 2 en 3 het volgende. Deze bepalingen voorzien in anticipatiebevoegdheden om een bouwvergunning te verlenen vooruitlopend op het van kracht worden van een wijzigingsplan. Aan toepassing van deze bevoegdheid is een zware procedure verbonden. In de praktijk zal deze bevoegdheid, die doorgaans deel uitmaakt van de planvoorschriften alleen worden toegepast, als de wijziging van het bestemmingsplan niet omstreden is.

De Stichting Aalmarktgebied spreekt eerst twijfels uit, maar erkent vervolgens dat een pleintje tussen Waag en Breestraat een positieve bijdrage kan leveren aan de gewenste verhoging van de stedelijke kwaliteit ter plaatse, en mogelijk een aantrekkelijk verblijfsgebied kan opleveren. Uiteraard stellen wij net als die organisaties een zeer hoge kwaliteit van de architectuur en de pleininrichting als voorwaarde van het slagen van deze ingreep.

35. Bond Heemschut provinciale commissie Zuid-Holland

Het is nog niet duidelijk wat er terugkomt voor de in het plan genoemde te slopen panden en hoe de architectonische aanblik er uit komt te zien, mede gezien de commerciële belangen die op het spel staan. De Bond deelt de zienswijze dat functieverlies van bestaande bebouwing en onvoldoende vernieuwing daarvan achteruitgang kan betekenen, maar vindt dit geen rechtvaardiging om tot bepaalde ingrijpende veranderingen van het betrokken gebied over te gaan zonder dat is onderzocht of dit mogelijk is met een geringere aantasting van de historische bebouwing. De bezwaren richten zich op de verkeersaspecten, bebouwing Breestraat, de geplande steeg en de sloop van de Aalmarktschool.

De geplande parkeergarages met de niet in de historische omgeving passende aan-en afvoerroutes dienen uit het plan te worden geschrapt. De Bond mist daarnaast een verkeerscirculatieplan met accent op openbaar vervoer, voetgangers en rijwielverkeer.

De Bond is geen voorstander van de sloop van het, goed in de bestaande gevelwand passende, voormalige gebouw van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Verder geniet een overdekt

plein met instandhouding van de gevelwand aan de Breestraat de voorkeur boven het geplande Waagplein.

Er bestaat bezwaar tegen doorsnijding van bebouwing door een nieuwe steeg. Een aanvraag voor rijksbescherming van Stille Rijn 9a is al ingediend.

Het bezwaar tegen de sloop van de Aalmarktschool blijft gehandhaafd. Gepleit wordt voor renovatie met handhaving van het architectonisch karakter.

Vooruitlopend op het uitvoeren van bestemmingen die tot mogelijke versterking van de ondergrond leiden, dient verkennend archeologisch onderzoek te worden verricht om archeologische waarden vast te stellen, mogelijke opgravingen te doen en plaanpassingen te maken.

Een onderzoek naar mogelijkheden van kleinschalige aanpak heeft nog steeds niet plaatsgevonden en wordt dringend geadviseerd. Tot slot benadrukt de Bond de wenselijkheid van het nader definiëren van beeldkwaliteit in een beeldkwaliteitsplan (BKP) en leefbaarheid, voornamelijk de cultuurhistorische effectrapportage bij de vaststelling van bestemmingsplannen.

Reactie van B en W

De Bond Heemschut en de Vereniging Oud Leiden (zie onder 45.) vragen om een cultuurhistorische effectrapportage. Wij zijn van mening dat die niet nodig is. Er is immers een grote kennis van de cultuurhistorische waarden in het gebied dankzij het rapport Dröge. De bouwplannen die zullen worden gemaakt zullen hieraan worden getoetst. De ARK, de supervisor, adviezen van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, en de gemeentelijke kennis hieromtrent, garanderen volgens ons voldoende waarborgen voor een zorgvuldige omgang met het cultuurhistorisch erfgoed.

Hoewel sommige insprekers, zoals de Bond Heemschut, nog een lans breken voor het behoud van de gevel aan de Breestraat van het voormalige pand van het Hoogheemraadschap van Rijnland, heeft de monumentencommissie hierover negatief geadviseerd. Dröge waardeert de bouw- en architectuurhistorische waarde als indifferent. Wij sluiten ons daarbij aan. In een volgend stadium zullen we ook de discussie aangaan of het zinvol is de in 1979 gereconstrueerde gevel van Breestraat 46, waar het postkantoor zich op de begane grond bevindt, na de bouw van de ondergrondse parkeergarage opnieuw op te bouwen. Op deze plaats is nieuwbouw van het LVC geprojecteerd.

Overeenkomstig de opmerkingen van de Bond Heemschut zal bij de realisatie van het project volgens het Verdrag van Malta het archeologisch bodembezit in het gebied worden onderzocht. Zoals bekend heeft de gemeente sinds 1999 een eigen opgravingsbevoegdheid waardoor (onder meer) de gemeente eigenaar wordt van de vondsten. Wij verwachten dat dit onderzoek nieuwe informatie oplevert over het ontstaan van Leiden, omdat het Aalmarktgebied tot het oudste deel van de stad behoort. De kosten ervan zijn verwerkt in de grondexploitatie.

Mochten er belangrijke archeologische vondsten worden aangetroffen, dan dienen de gevolgen voor het plan serieus te worden onderzocht.

37. Vendex KBB Nederland B.V.

Er worden complimenten gemaakt over het Aalmarktplan. In het bijzonder met betrekking tot het realiseren van de nieuwe voetgangersverbinding tussen de Aalmarkt en de Haarlemmerstraat, het verbeteren van de winkelfunctie van de Rijnrovers en het maken van een nieuw stadsplein. Vendex overweegt hierin te participeren wanneer dat de kwaliteit van het vestigingsmilieu van het warenhuis V&D ten goede komt en als gevolg daarvan het functioneren ervan verbetert. Vooruitlopend hierop worden enkele opmerkingen geplaatst.

Vendex is ervan overtuigd dat de verwachte verkeersintensiteit op de Breestraat een barrièrewerkend effect zal hebben, waardoor het integreren van twee straatwanden een utopie zal blijken. De suggestie om in de Breestraat mogelijkheden voor bevoorrading te scheppen

acht Vendex niet realistisch. Bevoorrading is een wezenlijke voorwaarde voor het functioneren van de winkelbedrijven en dit aspect is in het project onderbelicht. Bij voorkeur moet gestreefd worden naar ondergrondse of eventueel inpandige bevoorradingsplaatsen. De oplossing van laden en lossen op de openbare ruimte van de Breestraat wordt als onuitvoerbaar van de hand gewezen.

De komst van de parkeergarage is een voorwaarde voor het slagen van het Aalmarktproject.

Er worden vraagtekens geplaatst bij de commerciële haalbaarheid van de winkelontwikkeling aan de Breestraat ter plaatse van de huidige V&D.

Het is niet juist om de huidige eigenaar/gebruiksituatie als legitimatie aan te wenden om het bouwblok V&D buiten de grondexploitatie te houden.

Handhaving van de panden Mandenmakerssteeg 7 en 13/13a wordt niet noodzakelijk geacht.

Tot slot wordt opgemerkt dat de voorschriften met betrekking tot bebouwing, bouwhoogte/kappen en het gebruik afgestemd dienen te worden op de huidige en toekomstige activiteiten van V&D.

Het standpunt van VendexKBB over het advies van de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan is verwoord in een brief aan B en W d.d. 7 februari 2003. Samengevat wordt het volgende opgemerkt.

Wil de beoogde winkelroute functioneren dan is het situeren van een winkeltrekker aan de Aalmarkt ter hoogte van de nieuwe brug en nieuwe steeg absoluut noodzakelijk.

Een overdekte en afsluitbare passage tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn wordt een vreemde, moeilijk te beheren eend in de binnenstedelijke bijt.

Het handhaven van de fietsroute dwars door het nieuw te maken winkelgebied Mandenmakerssteeg is problematisch.

Het substantieel vergroten van de parkeercapaciteit voor bezoekers is één van de belangrijkste voorwaarden om de ontwikkeling van het Aalmarktgebied succesvol te doen zijn. Beperking van het aantal bezoekersplaatsen in de Boommarktgarage is daarmee in strijd.

Het probleem van de bevoorrading van V&D is in het plan niet opgelost. Zonder acceptabele oplossing kan herontwikkeling van V&D en het gat van Van Nelle c.a. niet plaatsvinden.

MAB wordt aanbevolen als ontwikkelaar van het project vanwege de ervaring met vergelijkbare complexe binnenstedelijke vastgoedprojecten.

Reactie van B en W

In 2003 is er op verschillende tijdstippen ambtelijk en bestuurlijk overlegd met VendexKBB en Fortis. Zoals bekend, is Fortis eigenaar van het vastgoed dat door VendexKBB wordt gehuurd. Dat betreft niet alleen de panden die deel uitmaken van het warenhuis van V&D, maar ook het gat van Van Nelle aan de Aalmarkt en de panden Mandenmakerssteeg 7 en 9. De laatstgenoemde objecten worden gebruikt voor de bevoorrading van het warenhuis.

Het grondig moderniseren van het verouderde warenhuis, het ontwikkelen van kwaliteitswinkels in de panden aan de Breestraat (waaronder de Vergulden Turk) en de Mandenmakerssteeg, en het bebouwen van het gat van Van Nelle vormen essentiële onderdelen van het integrale Aalmarktproject. Ondanks deze constatering, staat de gemeente op het standpunt dat de ontwikkeling van de Fortiseigendommen qua grondexploitatie niet gemengd moet worden met die van de rest van het Aalmarktgebied. De gemeente gaat er van uit dat eigenaar Fortis en huurder VendexKBB, in samenwerking met een projectontwikkelaar als risicodragers, in staat zijn deze ontwikkeling zonder gemeentelijke bijdrage tot stand te brengen. Daar staat tegenover dat het redelijk is dat de gemeente in het Aalmarktplan optimale randvoorwaarden opneemt, waardoor de huuropbrengsten voor Fortis dusdanig zijn dat Fortis

in staat wordt gesteld een verantwoorde investering te doen. Die huuropbrengsten moeten in hoofdzaak opgebracht worden uit de te ontwikkelen panden aan de Breestraat, de panden Mandenmakersteeg 7 en 9, en de nieuwe bebouwing in het gat van Van Nelle.

Met de inhoud van de brief van VendexKBB kan worden ingestemd wat betreft de volgende punten: winkeltrekker aan Aalmarkt noodzakelijk, overdekte en afsluitbare passage tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn vreemd element en moeilijk te beheren, bezoekersparkeerplaatsen in Boommakergarage noodzakelijk, bevoorrading V&D wordt inpandig opgelost aan de Breestraat. Het door VendexKBB gesignaleerde probleem van de fietsroute door de Mandenmakerssteeg wordt door ons minder ernstig ingeschat. Het belang van die fietsroute is immers groot, terwijl een alternatief ontbreekt.

38. Fortis Vastgoed B.V.

Er is met waardering kennis genomen van het voorgestelde stadsvernieuwingsplan. Fortis denkt dat een dergelijke ingreep noodzakelijk is om de binnenstad van Leiden een forse impuls te geven. Als eigenaresse van de panden die in gebruik zijn bij V&D zal Fortis zich in principe coöperatief opstellen bij de ontwikkeling van het plan. Daar zijn de uitgangspunten aan verbonden dat de exploitatie van het V&D-complex niet in gevaar mag komen en het resultaat van de plannen een goed renderende langetermijnbelegging moet opleveren.

De geplande parkeergarage is essentieel in het plan, maar het aantal plaatsen is niet erg groot. Gepleit wordt voor uitbreiding nu het nog kan. De bevoorrading van V&D is niet goed geregeld in het plan. Er moet een ondergronds bevoorradingssysteem worden uitgewerkt.

Ten aanzien van de bouwplannen op pagina 59 en 61 van het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan wordt opgemerkt dat er vooralsnog geen sprake is van verkoop van enkele genoemde panden, dat woningen op het V&D-complex niet zonder meer worden geaccepteerd, de uiteindelijke oppervlakte van V&D nog niet vast staat, het aan drie zijden openhouden van de gevels van het complex nog instemming van de huurder moet hebben en er nog overlegd moet worden over het aantal en de ligging van de ingangen. Bij de lange verbinding van de Haarlemmerstraat naar de Breestraat en de realisatie van 3000 m² winkels aan de Breestraat worden vraagtekens gezet.

De gemeente houdt in tegenstelling tot ander bouwplannen in het gebied geen rekening met een onrendabele top. Het is een onjuiste veronderstelling dat een en ander per definitie door de markt moet worden opgelost.

Ter zake van de bouwvoorschriften op pagina 60-73 wordt verzocht de bouwhoogte en andere voorschriften af te stemmen op het huidige en het toekomstige gebruik van het V&D-complex.

Reactie B en W

Verwezen wordt naar de reactie op de inbreng van VendexKBB (zie hiervoor onder 37.)

40. Leidse Studenten Vereniging Minerva

Het verzoek van de gemeente om een deel van de begane grond van Minerva als winkel te bestemmen is onderzocht. De gevolgen voor het verenigingsleven en de bedrijfsvoering van Minerva zijn zo nadelig, dat zij niet bereid is hieraan mee te werken. Wel is zij bereid om met de gemeente te onderzoeken of door middel van een aanpassing van de gevel van de begane grondverdieping aan de zijde van de Vrouwensteeg het door de gemeente verlangde "vriendelijk zicht" kan worden bewerkstelligd.

Reactie van B en W

In het plan wordt wel uitgegaan van een mogelijkheid van het realiseren van een winkel in het sociëteitsgebouw op de hoek. Op die manier kan het probleem van de geslotenheid van het gebouw in de Vrouwensteeg en een stukje van de Breestraat worden verzacht. De mogelijkheden hiervoor zijn extern onderzocht en leken volgens dat onderzoek gunstig uit te vallen.

Wij respecteren de goed onderbouwde motivering van Minerva, maar wensen toch in overleg te treden over de mogelijkheden van een vriendelijker gezicht van de begane grond van het sociëteitsgebouw.

43. Stadsgehoorzaal en De Waag

Met betrekking tot de Stadsgehoorzaal wordt opgemerkt dat in het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan de geplande ruimte voor de keukens op de begane grond van 160 m² is weggefallen en dat Aalmarkt 4 niet is opgenomen in het plan om aan voldoende vierkante meters te komen. Als de Kippenbrug verhoogd wordt is de noodzakelijke toegang van vrachtwagens en trailers voor de bevoorrading van de Stadsgehoorzaal niet meer mogelijk.

Er dient rekening te worden gehouden met de benodigde opslagruimte en bevoorrading van de Waag.

Reactie van B en W

Het ontwerp-stadsvernieuwingsplan is voldoende flexibel opgezet om het volledige programma van eisen van de Stadsgehoorzaal te kunnen realiseren.

De Kippenbrug zal niet worden verhoogd. Eventueel is een aan- en afrijroute over de Boommarkt mogelijk.

44. LVC

Het LVC wil zo snel mogelijk naar de nieuwe plek om te starten met de voor de uitstraling benodigde, grondige vernieuwing. Uit gesprekken met het LWO heeft het LVC geconcludeerd dat er samengewerkt kan worden op personeel, programmatisch en ruimtelijk terrein. Het LVC vraagt hoe B en W denken over de recente beleidswijziging van het LWO, waarbij misschien geen of een veel kleiner stedelijk jongerencentrum wordt nagestreefd.

Uit onderzoek van een architectenbureau is gebleken dat het programma van eisen van het LVC past in de beschikbare kavel. Hierbij worden enkele voorbehouden gemaakt.

Uit datzelfde onderzoek komt een hoger bedrag voor de realisatie van de nieuwbouw naar voren dan die in het plan wordt genoemd. Hoe is het genoemde bedrag tot stand gekomen?

Reactie van B en W

Het LVC heeft zelf het initiatief genomen met het LWO (die 't Stathuys exploiteert) te overleggen over mogelijkheden van samenwerking, ook op gezamenlijk gebruik van het gebouw. Wij zijn het LVC daarvoor erkentelijk, te meer daar men ons heeft laten weten dat dit tot concrete plannen heeft geleid. Genoemd worden: samenwerking op het gebied van vrijwilligerswerk, internetactiviteiten, bevorderen toegankelijkheid LVC-activiteiten voor allochtone jongeren, afstemming programmering, ruimte voor optreden van bandjes jongeren LWO-doelgroepen en advisering jongerenwerkers LWO aan LVC over omgaan met probleemjongeren.

Het LVC heeft verder laten onderzoeken of de door de gemeente aangenomen investeringskosten reëel zijn. De gemeente gaat uit van een vierkantemeterprijs van f 3.000,- exclusief BTW en exclusief inrichtingskosten. Het LVC geeft aan dat zijn onderzoek resulteert in een vierkantemeterprijs van f 4.200,- ex. BTW en inclusief inrichting.

Wij zijn van mening dat onze aanname voor de bouwkosten realistisch is. Deze is gebaseerd op onze bouwkundige kennis bij de dienst C&E. Alle bouwkosten met uitzondering van de inrichtingskosten zijn hierin opgenomen. Dus ook extra zware isolatie in verband met nabije bewoning, een passende gevel ten behoeve van de uitstraling en een keuze voor duurzame kwalitatief goede materialen zijn hierin opgenomen.

Het LVC zal haar huidige inrichting, inclusief installaties, meenemen naar de nieuwbouwlocatie. De dan nog benodigde inrichting zal grotendeels moeten worden bekostigd uit haar reserves. Mochten die reserves niet dekkend zijn, dan zal zij zelf inspanningen moeten verrichten om deze dekkend te krijgen.

Het door ons geraamde bedrag was gebaseerd op het prijspeil van 2001.

45. Vereniging Oud-Leiden

De vereniging maakte destijds over het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan de volgende bezwaren.

Er ontbreekt een cultuurhistorische effectrapportage.

De mogelijkheden zijn niet onderzocht om de ABN-AMRO-locatie zodanig in te zetten dat de (dreigende) aantasting van monumentale locaties elders niet hoeft plaats te vinden.

Het bouwvolume in het Aalmarktgebied wordt sluipenderwijs verder vergroot (van een winkeluitbreiding met 15.000 m² naar 23.000 m²).

Het plan kent veel te ruime mogelijkheden van vrijstellingen en wijzigingen voor de projectontwikkelaar die zijn bouwvolumes wil maximaliseren ten koste van het groen en binnengebieden.

De Boommarktgarage trekt mogelijk zoveel autoverkeer aan dat de dreiging bestaat de stedenbouwkundige structuur aan te tasten.

Er wordt ten onrechte niet in het plan vermeld dat de vereniging heeft verzocht de Aalmarktschool op de lijst van gemeentelijke monumenten te plaatsen.

Aalmarkt 5 en 6 moeten hun woonfunctie en bouwkundige structuur behouden. Stille Rijn 9 moet een rijksmonument worden.

Er moet een onderzoek worden gedaan naar hergebruik van het voormalige pand van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Er is bezwaar tegen een steeg en een brug breder dan 4 meter.

Over het Waagplein worden de opmerkingen van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg gevolgd.

Reactie van B en W

De Vereniging Oud Leiden is van mening dat het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan veel te ruime mogelijkheden van vrijstellingen en wijzigingen kent. De in genoemde planvoorschriften (art.15, lid 3; 25 – 27) opgenomen vrijstellingsbepalingen maken slechts geringe afwijkingen van het stadsvernieuwingsplan mogelijk. Zij zijn in het algemeen minder vergaand dan de vrijstellingsbepalingen die standaard in bestemmingsplannen buiten het beschermd stadsgezicht worden opgenomen.

De Vereniging Oud Leiden stelt dat niet is onderzocht of er een winkeltrekker gevestigd kan worden op de locatie van de ABN-Amrobank aan de Breestraat, zodat deze in de plaats kan komen van een trekker aan de Aalmarkt.

Wij hebben ons wel degelijk gebogen over deze vraag, mede naar aanleiding van een motie die in 2000 door de raad om preadvies in onze handen is gesteld. Wij hebben die vraag bekeken met de kennis van wat dergelijke trekkers zelf als haalbaar zien. Het middelste gedeelte van de Haarlemmerstraat is als A1-locatie de meest geschikte plek voor een winkeltrekker. De Breestraat heeft commercieel beduidend minder aantrekkingskracht op winkels die zich op een groot publiek richten. Wij denken wel dat als het Aalmarktproject gerealiseerd wordt met het pleintje aan de Breestraat en met de nieuw te ontwikkelen winkels in de door V&D te verlaten panden (waaronder de Vergulden Turk), dat dan de locatie van het filiaal van de ABN-Amro in aanmerking kan komen voor een aantrekkelijke winkel van enig formaat. Die plek ligt pal tegenover het geplande Waagplein.

Om de hiervoor geschetste ontwikkelingen mogelijk te maken hebben wij in het ontwerp-stadsvernieuwingsplan het bouwblok tussen Diefsteeg, Langebrug, Pieterskerkchoorsteeg en Breestraat (waar ABN-Amro en Kooyker zijn gevestigd) binnen de plangrens getrokken.

Toch zal het nog altijd noodzakelijk zijn om een stepping stone voor het winkelend publiek te realiseren tussen Haarlemmerstraat en Breestraat om de loopstroom op gang te krijgen. Die route wordt dan gemarkeerd door de Haarlemmerstraat (C&A en omgeving), de trekker op de locatie van de Aalmarktschool, V&D, het winkelerf achter de Waag, en de Breestraat met de locaties ABN-Amro, Kooyker en Vergulden Turk c.a.

De gedachte van de vestiging van een winkeltrekker wordt ondersteund door de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan, waar de Vereniging Oud Leiden in vertegenwoordigd was.

De Vereniging Oud Leiden vergist zich waar zij stelt dat het bouwvolume sluipenderwijs wordt vergroot, namelijk van een winkeluitbreiding met 15.000 m² naar 23.000 m². Er is in werkelijkheid sprake van een verkleining van de winkeluitbreiding, namelijk van (inderdaad aanvankelijk) 15.000 m² naar nu ca. 6.000 m². Dit is het resultaat van het mede door Oud Leiden bepleitte kleinschaligheidsstreven. Overigens zal er wel ca. 24.000 m² winkelvloer worden ontwikkeld, maar daarvan is 18.000 m² dus bestaande winkelvloer.

5.3. **Inspraak**

Hieronder vindt de bespreking plaats van inspraakreacties van eigenaren, bewoners en andere gebruikers van panden in het plangebied, die gereageerd hebben in het kader van de inspraak over het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan.

1. **Stichting Diogenes Leiden**

De informatieverstrekking door de gemeente Leiden aan derden is op onzorgvuldige wijze geschied. De panden Aalmarkt 5 en 6 zijn eigendom van de Stichting Diogenes. In de informatiokrant wordt vermeld dat deze panden zullen worden omgebouwd tot ruimten ten behoeve van de Stadsgehoorzaal. Hierdoor is de indruk gewekt dat de panden al eigendom van de gemeente zijn en dat de toestemming van de wijziging van bestemming al is verkregen. De Stichting heeft wel besprekingen gevoerd met de gemeente hieromtrent, maar er is niks concreets afgesproken. De gemeente zou nog nader van zich laten horen, wat niet gebeurd is.

Reactie van B en W

Door gewenste bestemmingen aan te geven, wordt niets gesuggereerd over de eigendomssituatie. Natuurlijk zullen wij in minnelijk overleg trachten beide panden te verwerven van de Stichting Diogenes.

2. **A.W.P. Nederlof namens de heer D. Nederlof en mevrouw K. Peerenboom-Nederlof**

Het bezwaar richt zich op de nieuw te creëren steeg tussen de Stille Rijn en de Haarlemmerstraat. In het plan wordt Haarlemmerstraat 113 hierbij betrokken. Belanghebbenden van Haarlemmerstraat 113 worden ernstig geschaad in economische en emotionele zin. Het pand is al sinds 1935 in bezit van de familie. De bewuste doorsteek heeft geen enkele toegevoegde waarde ten aanzien van het te ontwikkelen gebied en de Haarlemmerstraat in het bijzonder en dient geen algemeen belang. De natuurlijke routing is: parkeergarage-V&D-Donkersteeg-Haarlemmerstraat-Vrouwensteeg-Kippenbrug-parkeergarage. Winkelpubliek zonder auto zal een soortgelijke routing volgen, echter dan niet tot de parkeergarage. Dit maakt een nieuwe steeg overbodig en het ambitieniveau is daarom laag te noemen. Een verbreding en verbetering van de Vrouwensteeg zal een verbetering geven voor het gebied. De conclusie dat de Donkersteeg en Vrouwensteeg te ver van elkaar liggen voor een goed lopend winkelgebied wordt tegengesproken. Opgemerkt wordt dat de nieuwe brug zichtvervuiling oplevert ten aanzien van het huidige stadsbeeld.

Reactie van B en W

Er bestaat inmiddels een algemene consensus over het belang van een nieuwe doorsteek tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn. Voor de argumentatie wordt verwezen naar 3.4.5. en 3.6.3.

3. M.P. van Houdt namens de bewoners van studentenhuus "Hotel Au Bord du Rhin"

Het pand aan de Aalmarkt 19/20 is een rijksmonument. Door de voorgestelde verbouwingen zoals genoemd in het plan, zal de monumentale waarde van het pand ernstig worden aangetast. Op de tekeningen van het planconcept wordt alleen invulling gegeven aan de begane grond en de eerste verdieping, niet aan de overige verdiepingen. Ten aanzien van de begane grond wordt opgemerkt dat een winkel op de begane grond niet haalbaar is zonder ingrijpende verbouwing. Het gaat slechts om enkele vierkante meters aangezien het grootste gedeelte ongelijkvloers is. Mede door het zeer kleine oppervlak is het niet mogelijk een populaire winkel- of horecagelegenheid te vestigen die ook werkelijk mensen aantrekt. Op de eerste verdieping zijn luxe appartementen gepland die geen recht doen aan het monumentale karakter van het pand. Noch op architectonische als op stedenbouwkundige wijze is onderzoek gedaan naar de mogelijkheid de gewenste bestemmingen te realiseren. Het pand is vanwege zijn uiterlijk een grote trekker voor studenten, dus een trekker in de vorm van een winkel is ongewenst. De bewoners hebben aangegeven het recht van eerste koop te willen krijgen als de gemeente het pand wil verkopen. De gemeente heeft het plan om studenten uit het Aalmarktgebied te weren. Dit is in strijd met het doel van het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan, waarin staat dat Leiden een studentenstad bij uitstek is en dat studenten grote gunstige effecten hebben op de werkgelegenheid, het onderwijs, de cultuur en voorzieningen zoals horeca. Het ontruimen van het pand heeft enkel een economisch belang en is niet goed onderbouwd. Zo gebruikt de gemeente het feit dat zij eigenaar is als argument om haar huurders het pand uit te zetten. Mocht het hier toch van komen, dan zal dit slechts kunnen onder de voorwaarde dat een volstrekt gelijkwaardig pand aan de bewoners ter beschikking zal worden gesteld welk pand op loopafstand van universiteit en studentenvereniging zal moeten zijn gelegen.

Reactie van B en W

Wij denken dat de begane grond en het souterrain van het pand Aalmarkt 19/20 zonder een ingrijpende verbouwing heel geschikt kunnen worden gemaakt voor de vestiging van een kleine winkel. Op plekken elders in de stad, zoals aan de Langebrug (bijvoorbeeld bloemenwinkel Fiori) zijn daar aardige voorbeelden van. Het is niet de bedoeling dat hier een grootschalige winkel komt. De monumentale waarden en de bijzondere structuur zullen behouden blijven.

Eveneens achten wij het mogelijk de verdiepingen te verbouwen voor één of meer appartementen. Daarbij zal zorgvuldig worden gekeken naar de monumentale waarden en hoe deze zijn in te passen in de gewenste functie. Ook hiervan bestaan in de binnenstad veel geslaagde voorbeelden.

4. R. Tjon Soei Len

De nummering van enkele panden in de Mandenmakerssteeg op de kaart ST 01020 van het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan is niet in overeenstemming met de realiteit. Dit is onduidelijk en werkt fouten in de hand. Nadere specificering van de genoemde nieuwe winkelformules is noodzakelijk om tot een inhoudelijke basis te komen. Bij uitvoering van het plan dient rekening te worden gehouden met de onlangs gepleegde investeringen in de metamorfose van de Centraal Apotheek. Opgemerkt wordt ook dat de tuin achter Breestraat 72 en Mandenmakerssteeg 11-15 van belang is voor de kwaliteit van een goed woonklimaat.

Er moet aandacht worden geschonken aan de zogenaamde Joost van Zonneveldpoort tussen het vroegere Van Nellegebouw en de schoenmaker, omdat dit functioneel gezien een belangrijke ontsluiting van een belangrijk binnengebied is.

Reactie van B en W

Wij hebben de huisnummering gecorrigeerd. Nieuwe winkelformules zijn nog niet concreet te geven. Wij zullen trachten de apotheek door minnelijk overleg te verwerven voor de realisering van het plan.

5. Dr. Jeremy D. Bangs

De heer Bangs heeft alternatieve ontwerpen, voor de Aalmarktschool en voor de hoek van de Mandenmakerssteeg en de Breestraat, gemaakt. In die ontwerpen is de Aalmarktschool ingepast in een groter gebouw met winkel-, Stadsgehoorzaal- en woonfuncties. Tussen Waag en Breestraat heeft hij een met glas overdekte passage getekend, die 's nachts kan worden afgesloten. De artdecogevel van het vroegere P&C kan dan worden behouden.

Gewezen wordt op het feit dat zijn woning en andere panden in de Mandenmakerssteeg niet leeg staan, zoals in bijlage 2 van het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan vermeld staat. Het is volgens hem niet mogelijk twee panden in deze rij te vervangen door nieuwbouw en zo een doorgang te maken naar nieuwbouw op het binnenterrein. Volgens het plan moet een monumentale boom in zijn achtertuin sneuvelen. Daar wordt bezwaar tegen gemaakt.

Reactie van B en W

De ontwerpen van de heer Bangs hebben supervisor Patijn en de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan geïnspireerd voor de nieuwe voorstellen voor de locaties van de Aalmarktschool en het winkelerf achter de Waag. Concrete bouwplannen zullen in de ontwikkelingsfase worden gemaakt.

De boom op het binnenterrein van de apotheek zal helaas moeten wijken voor de noodzakelijke winkelfuncties.

6. Ineke A.L. Stoop

Het karakter van de bewoning in de nieuwe plannen baart zorgen. Er is duidelijk ruimte gegeven aan de woonfunctie in het gebied, wat een gunstige ontwikkeling is, maar de prijs van de nieuwe woningen is zodanig dat alleen de koopkrachtige elite een huis kan kopen in het Aalmarktgebied, waardoor de heterogene, sociale structuur die er nu bestaat zal verdwijnen. Het plan roept het gevoel op dat alles vast ligt en dat er niets meer aan veranderd kan worden.

Reactie van B en W

Verwezen wordt naar onze reactie op de inbreng van de wijkvereniging Pieters- en Academiewijk. In het plangebied blijft een veelzijdige woondifferentiatie mogelijk.

7. Centrum Beeldende Kunst

Het Centrum Beeldende Kunst wijst er op, dat al vele jaren enkele maanden per jaar de Waag wordt gebruikt voor tentoonstellingen voor hedendaagse beeldende kunst, en dat daardoor de Waag in de zomermaanden openbaar toegankelijk is. Het CBK bepleit uitbreiding van die culturele functie.

Reactie van B en W

Het stadsvernieuwingsplan sluit dit niet uit.

8. Ulla Popken C.V. en Charles Vögele B.V.

De sloop van de winkelpanden aan de Breestaat 76 en 78 heeft grote gevolgen voor de hier momenteel gevestigde winkels, Ulla Popken en Vögele. Beide ondernemingen worden geconfronteerd met het verdwijnen van een verkooppunt en derhalve een bron van inkomsten. Het plan voorziet niet in een regeling aan de hand waarvan de nadelige gevolgen voor genoemde winkels worden opgelost. Er blijkt ook niet uit het plan dat er mogelijkheden zijn onderzocht die minder nadelig voor de beide winkels zijn.

Primair verzetten beide winkels zich tegen de sloop van hun winkelruimte. Ruim voordat tot sloop wordt besloten moeten er van tevoren bevredigende afspraken worden gemaakt over de wijze waarop de nadelen worden gecompenseerd, o.m. door een vervangende vergelijkbare locatie.

Reactie van B en W

Wij onderschrijven de wens van deze bedrijven dat samen met de eigenaar van de betreffende panden bevredigende afspraken gemaakt moeten worden over compensatie, voordat de uitvoering van het plan van start kan gaan.

9. Rob Doeleman

Het bezwaar richt zich tegen de geplande Boommarktgarage. Er is niet aangetoond dat er in de binnenstad een capaciteitsstekort is. Als de Boommarktgarage er niet komt en op de Haagweg komen 1500 plaatsen, betekent dit een ontlasting op het traject Noordeinde, Kort Rapenburg en de Boommarkt. Gesteld wordt dat de toename van het verkeer groter zal zijn dan door Goudappel Coffeng is berekend. Daaruit wordt geconcludeerd dat de toename van de geluidsbelasting en de emissies zoals die worden genoemd in het rapport van Goudappel Coffeng en de notitie aan de Raad van 23 maart 2001 niet kloppen. Verzocht wordt om de besluitvorming omtrent de Boommarktgarage op te schorten, totdat het beloofde onderzoek naar de geluidseffecten op de Boommarkt is verricht. Berekening van de effecten door inspreker leert dat het leefklimaat op de Boommarkt een bijzondere verslechtering ten opzichte van de huidige situatie zal opleveren. Aanvoer van motorvoertuigen via de Boommarkt en afvoer via de Apothekersdijk of vice versa is een optie waarop nog geen verhelderend antwoord is gekomen. Tot slot wordt opgemerkt dat nergens gegevens over de maximum verkeerssnelheid en snelheidsverlagende maatregelen voor de Boommarkt te vinden zijn.

Reactie van B en W

Wij wijzen erop dat bij de berekening van de toename van de verkeersintensiteiten in de rapportage van Goudappel Coffeng, is gebruikgemaakt van de Regionale Verkeers- en Milieukaart (RVMK). Met behulp van deze RVMK kunnen de verwachte intensiteiten berekend worden op basis van diverse kengetallen zoals inwoneraantallen, verwachte groei in de koopstromen, capaciteit van wegen en nog tal van andere zaken. Wij hebben geen reden te twijfelen aan de juistheid van de berekeningen.

Rob Doeleman vraagt verder naar informatie over de milieugevolgen voor de Boommarkt, in het geval de parkeergarage gerealiseerd zou worden.

Het effect op de milieukwaliteit (geluidbelasting en luchtverontreiniging) van het realiseren van een Boommarktgarage is in 1997 onderzocht door het bureau Witteveen en Bos (rapport Bouwplan parkeergarages Morssingel en Boommarkt, onderzoek naar de aspecten geluid en lucht door verkeer op de aan- en afvoerwegen, september 1997) voor wat betreft de invloed van het verkeer op de aan- en afvoerwegen en de directe omgeving (zoals de Boommarkt). Door TNO-MEP is daarnaast een onderzoek uitgevoerd naar de invloed van de parkeergarage zelf op de benzeenconcentratie in de lucht in de directe omgeving (rapport Jaargemiddelde benzeenconcentraties nabij parkeergarage Boommarkt Leiden in 2000, november 1997).

De uitgangspunten van deze laatste twee onderzoeken waren een gesloten, bovengrondse parkeergarage bestaande uit 7 lagen, met een capaciteit van 395 plaatsen, waarvan 320 voor bezoekersparkeren. De aan- en afvoer vindt plaats via de Boommarkt.

Volgens de berekeningen van Witteveen en Bos neemt de geluidbelasting op de gevels van de Boommarkt na realisatie van de parkeergarage toe met 2 dB(A) van 61 naar 63 dB(A). De geluidbelasting blijft hiermee beneden de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 70 dB(A). De toename met 2 dB(A) houdt verder in dat bij fysieke wijziging van de weg er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. In een dergelijk geval moet er een procedure bij de provincie worden gevolgd. Nu hier sinds mei 2001 een 30-km-gebied is ingesteld, is de geluidbelasting lager, en vervallen ook de procedures op grond van de Wet geluidhinder.

De luchtverontreiniging aan stikstofdioxide (NO₂) op de Boommarkt zal door het verkeer toenemen van 90 naar 91 microgram/m³ (98 percentiel). Ten tijde van het onderzoek bedroeg de grenswaarde 135 µg/m³.

Voor benzeen is de toename ten gevolge van het extra verkeer gering (minder dan 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). In de directe omgeving van de garage waar de toename het sterkst zal zijn, berekent TNO een verkeersbijdrage van 0,5 tot 1,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en een bijdrage afkomstig van de garage zelf van 0,1 tot 1,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Opgeteld bij de stadsachtergrond betekent dit dat de totale concentratie aan benzeen op de Boommarkt zal liggen tussen de 2,6 en 5,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (jaargemiddelde). Deze waarde ligt ruim onder de grenswaarde van 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

De eindconclusie uit deze onderzoeken was dan ook dat het in gebruik nemen van een parkeergarage aan de Boommarkt een toename van de milieubelasting zal veroorzaken, maar dat deze toename binnen aanvaardbare grenzen blijft.

Een kanttekening moet gemaakt worden bij de berekening van de concentratie aan stikstofdioxide (NO_2). Sinds juni 2001 is er een nieuwe grenswaarde van kracht geworden. Deze grenswaarde is anders gedefinieerd en is ook aangescherpt ten opzichte van de oude grenswaarde. Op dit moment is nog niet mogelijk deze nieuw gedefinieerde waarde te berekenen. In opdracht van het ministerie van VROM wordt door TNO aan een aanpassing van het model gewerkt. Verwacht wordt dat in de eerste maanden van 2002 het aangepaste model beschikbaar zal zijn.

Hoewel de grenswaarde voor NO_2 is aangescherpt, is het niet de verwachting dat op de Boommarkt na realisatie van een parkeergarage de grenswaarde zal worden overschreden.

Zekerheid is hierover pas te verkrijgen na doorrekening van de situatie met het nieuwe model.

Omdat er mogelijk op een aantal aspecten afgeweken gaat worden van de uitgangspunten van de eerder uitgevoerde berekeningen, is het gewenst dat voordat tot definitieve uitvoering van de bouw van een parkeergarage wordt overgegaan, op basis van de dan definitieve uitgangspunten de milieubelasting opnieuw wordt berekend. Zonodig kan dan het ontwerp nog worden aangepast als de milieubelasting onverhoopt toch te hoog blijkt uit te vallen.

De parkeergarage valt binnen de werkingsfeer van de Wet milieubeheer. De garage is echter niet vergunningplichtig, omdat een dergelijke inrichting onder een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) valt. De wijze waarop de garage wordt uitgevoerd, is bepalend voor welke AMvB van toepassing zal zijn. In een AMvB zijn de voorwaarden opgenomen waaraan de garage moet voldoen. Voor een aantal aspecten kan het bevoegd gezag zonodig nadere eisen opleggen, bijvoorbeeld met betrekking tot de uitstoot aan benzeen uit de garage zelf.

Wat betreft de milieuvoorwaarden is nog een aanvullend onderzoek verricht naar aanleiding van het verkeersrapport van Goudappel Coffeng van december 1999. De milieurapportage is in de notitie d.d. 23 maart 2001 naar de gemeenteraad gezonden. Eén van de conclusies daarvan luidt, dat de bouw van de Boommarktgarage over het geheel een negatief effect heeft op de milieukwaliteit, maar dat de toename van geluidbelasting en luchtverontreiniging binnen aanvaardbare grenzen blijft. Daarbij wordt er van uitgegaan dat het Haagwegterrein een belangrijke parkeerfunctie behoudt. De gemeenteraad heeft op 2 april 2001 besloten als uitgangspunt voor het Haagwegterrein een aantal van 1200 parkeerplaatsen te hanteren, 1000 voor bezoekers en 200 voor de daar te bouwen woningen. Bij het opstellen van het parkeerbeleidsplan en het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan zal uitgegaan worden van een voldoende doorstroming op de Haagweg en van een financieel haalbare investering en exploitatie van een garage op het Haagwegterrein.

Rob Doeleman stelt voor dat als er dan toch een Boommarktgarage moet komen, de afvoer via de Boommarkt en de aanvoer via de Apothekersdijk (of omgekeerd) plaatsvindt, waardoor er gezorgd wordt voor een evenredige verdeling van de geluidstoename over de twee straten.

Wij stellen daar het volgende tegenover. Wanneer de aanvoer over de Apothekersdijk zou gaan en de afvoer over de Boommarkt (of omgekeerd) zou een groter deel van het gebied rondom de Rijn belast worden met een toename van het verkeer. De conclusie dat het evenredig verdeeld wordt over de twee straten wordt dan ook niet gedeeld. In deze situatie zou er alleen in het gedeelte van de Boommarkt tussen de ingang van de garage en het Kort Rapenburg sprake zijn van een afname van het verkeer ten opzichte van het voorstel dat nu voorligt. Op het overige

gedeelte van de Boommarkt en de hele Apothekersdijk zou er dan sprake zijn van een toename.

10. Mark en Elly Meelker

Insprekers bewonen het pand Aalmarkt 11 en maken bezwaar tegen de volgende zaken.

- Het wijzigen van de bestemming van het rijksmonument Aalmarkt 11, waarvoor geen enkele rechtvaardiging wordt gegeven in de stukken.
- De wijziging van de rooilijn van de Stadsgehoorzaal, waardoor inbreuk wordt gemaakt op het uitzicht, de lichtinval en de privacy.
- Vervallen overpad, waardoor de achteruitgang via de Aalmarktschool verdwijnt.
- Plaats en maat van de nieuwe brug over de Aalmarkt.
- De mogelijkheid voor horeca op het binnenplein waardoor de rust en privacy worden geschaad.
- Autovrij maken van het gebied door middel van een ondergrondse parkeergarage. Ondergrondse garages zijn niet prettig en omdat de aanvoer van goederen noodzakelijk blijft, is afsluiting van de Aalmarkt een utopie.
- Voortgang van het project. De lange looptijd van het project zorgt voor veel onzekerheden en spanningen. De illegale en onhoudbare situatie van de lawaaioverlast van het LVC zal nog lang aanhouden. Nog steeds is onduidelijk of en hoelang zij er kunnen blijven wonen. Verzocht wordt in onderhandeling te treden het pand, dat nu in handen van de gemeente is, te verwerven.

Reactie van B en W

Het is de heer en mevrouw Meelker bekend dat de gemeente het pand heeft verworven ten behoeve van het realiseren van het Aalmarktproject, en dat zij dientengevolge elders een woning zullen moeten betrekken. Hoewel de uitvoering van het project enkele jaren op zich laat wachten, hebben wij er begrip voor dat zij dat niet willen afwachten. Wij zijn altijd bereid hen onze diensten aan te bieden.

11. De Brauw Blackstone Westbroek, namens Pearle

Het bezwaar richt zich tegen de aanleg van de nieuwe steeg waarvoor de panden aan de Haarlemmerstraat 107 en 109, waar Pearle gevestigd is, gesloopt moeten worden. De aanleg van de nieuwe steeg wordt niet noodzakelijk geacht voor het bereiken van de in het plan genoemde doelstellingen. Het plan is op dit punt in strijd met het motiveringsbeginsel en het evenredigheids-beginsel van de Algemene Wet Bestuursrecht. Mocht de gemeente volhouden dat de steeg op deze plek moet komen te liggen dan dient Pearle afdoende te worden gecompenseerd. Tevens heeft de gemeente een inspanningsverplichting om er voor te zorgen dat Pearle een winkel in een gelijkwaardig pand op een gelijkwaardige locatie kan exploiteren.

Reactie van B en W

Er bestaat bij de meeste partijen die nauw betrokken zijn bij de planvorming consensus over de noodzaak van het realiseren van een nieuwe voetgangersverbinding tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn om de doelstelling van het realiseren van een winkelcircuit te kunnen halen. De motivatie is in de toelichting van dit stadsvernieuwingsplan te vinden. Wij onderschrijven de wens van dit bedrijf dat samen met de eigenaar van de betreffende panden bevredigende afspraken gemaakt moeten worden over compensatie, voordat de uitvoering van het plan van start kan gaan.

12. Charles Vögele B.V.

Deze reactie is identiek aan nr. 47.

13. Waalse Hervormde Gemeente van Leiden

De Waalse Kerk zal bij een verlenging van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten bezwaar hiertegen indienen.

De Waalse Kerk wil graag de grondkwestie m.b.t. de percelen sectie G nr 1846 (gedeeltelijk) en 82

contractueel opgelost zien. De Waalse Kerk zou graag tegen de achtergevel van de kerk een uitbouw maken voor de kast met de balg van het kerkorgel.

In het planconcept staat een bebouwing tegen de oostgevel van de kerk getekend over twee lagen. Dit is niet gewenst omdat dan ramen worden geblindeerd en omdat het in strijd is met de erfdiensbaarheid. Het is overigens gecorrigeerd in het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan.

De huidige vluchtroute uit de kerk biedt uitgang tot op de Aalmarkt. Dit is in de nieuwe situatie niet meer mogelijk. Wel blijft de uitgang naar buiten hetzelfde, maar loopt dan dood op een binnenplaats. Er moet gekeken worden naar vereisten hieromtrent om de veiligheid te waarborgen.

Het raam rechts achterin de kerk ligt in de huidige situatie vrij. De Waalse Kerk wil dat graag zo houden.

De Waalse Kerk had een regeling met het Hoogheemraadschap van Rijnland, waardoor kerkbezoekers op zondagochtend gratis kunnen parkeren. In de nieuwe situatie wil de Waalse Kerk een vergelijkbare regeling.

De Waalse Kerk wil vóórdat er met bouwen wordt begonnen de bouwkundige situatie van de kerk vastleggen. Dit zou moeten worden herhaald na beëindiging van de bouwwerkzaamheden en circa 5 jaar later om te kunnen vaststellen of en welke schade er is geleden. Zij stelt de gemeente als opdrachtgever aansprakelijk voor de eventueel aangerichte schade en wil vooraf goed worden ingelicht hoe een en ander zal worden geregeld.

De heer Spaargaren van de kerk is persoonlijk benieuwd naar de staat van de muur aan de achterkant van de kerk. Deze is waarschijnlijk verloederd. Hij stelt voor monumentenzorg te zijner tijd te laten bekijken of en hoe deze muur in oude glorie hersteld kan worden.

Reactie van B en W

Wij zien geen noodzaak het voorkeursrecht voor de Waalse Kerk te bestendigen.

Wij staan positief tegenover de wens van de Waalse Kerk om tegen de achtergevel van de kerk een uitbouw te maken ten behoeve van een voorziening van het kerkorgel. Die voorziening bevindt zich nu in de kerk, op een ongelukkige plaats.

Aan het bezwaar tegen het planconcept, waarin staat dat er gebouwd zal worden tegen de oostgevel van de kerk, zijn wij al tegemoet gekomen in het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan. Zowel de oostzijde als de noordzijde van de kerk behouden vrijliggende gevels.

Een regeling voor het gebruik van de parkeergarage door kerkbezoekers zal het kerkbestuur te zijner tijd met de garage-exploitant moeten afspreken.

De gemeente zal goede afspraken maken met het kerkbestuur over het voorkomen van schade bij de bouw en over schaderegelingen.

Tenslotte worden hieronder de overige inspraakreacties behandeld.

1. Machtwacht

In de plannen is ondanks de aangedragen ideeën door Machtwacht en andere betrokken groeperingen geen sprake van de genoemde kleinschaligheid. De term “kleinschalig” is ronduit misleidend. De nieuwe “grote trekker” op de plaats van de Aalmarktschool zal een zeer dominante uitstraling krijgen aan de Aalmarkt. Op de plek van het Hoogheemraadschap alweer een groot stuk nieuwbouw. Het geplande Waagplein tast de unieke Leidse stadsstructuur aan en bevat ook nieuwbouw. Samen met de nieuwe steeg zorgt al deze nieuwbouw voor drastische veranderingen in het gebied. Als in een opgeknapt Vrouwensteeg winkeltjes worden gevestigd, kan deze steeg dezelfde verbindende rol spelen als de geplande nieuwe steeg.

Als de huidige bebouwing wordt opgeknapt, zal deze veel langer meegaan dan de onaantrekkelijk geplande nieuwbouw. Er wordt aangedrongen het Waagplein en de nieuwe steeg uit het plan te schrappen. De nieuwe brug maakt de Rijn minder goed bevaarbaar. De parkeergarage zou alleen voor bewoners bestemd moeten worden. Behalve de sloop van het Hoogheemraadschapgebouw ziet Machtwacht geen heil in sloop van andere panden. Positief ziet zij de geplande eigentijdse bebouwing in de huidige lege gaten in de gevelwand van de Aalmarkt en de Mandenmakerssteeg.

Machtwacht mist inventiviteit om het historisch aanwezig materiaal te gebruiken en stelt dat met nieuwbouw en sloop zeker geen economische impuls te verwachten is. Bovendien twijfelt men eraan dat nieuwbouw aantrekkelijk en duurzaam zal zijn.

Er moet meer parkeergelegenheid komen, maar niet op de Boommarkt. Een gemeentebrede en consistente visie op de verkeersstromen is noodzakelijk. Machtwacht twijfelt of het nieuwe looprondje ook daadwerkelijk ontstaat. Tot slot zegt Machtwacht de financiële onderbouwing onduidelijk te vinden en wil openheid over de hoge kosten van het plan.

Reactie van B en W

De bewonersgroep Machtwacht was vertegenwoordigd in de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan. In dat kader heeft men bijgedragen aan het aangepaste plan voor het Aalmarktgebied, dat de basis is voor het onderhavige ontwerp-stadsvernieuwingsplan. Wij veronderstellen dat de bezwaren tegen grootschaligheid en nieuwbouw zijn weggenomen.

2. Leidse Welzijnsorganisaties

De ruimte die in het Aalmarktproject gereserveerd is voor het uitvoeren van stedelijk jongerenwerk is vanwege een nieuwe visie (prioriteit komt te liggen op preventief jongerenwerk op wijk-stadsdeelniveau) niet noodzakelijk in het centrum. De consequentie is dat de Leidse Welzijnsorganisaties zich in de komende vijf jaar zal concentreren op jongerenwerk op stadsdeel-, buurt- en regionaal niveau met eventueel een geringe voorziening voor stedelijk jongerenwerk. Mocht deze voorziening over vijf jaar nog in een behoefte blijken te voorzien en het centrum als meest ideale plek wordt gezien, dan volstaat een bescheidener ruimte in het Aalmarktproject.

Reactie van B en W

De LWO brengt in haar schriftelijke reactie ter sprake, dat in de (concept)nota Welzijnswerk en Jongeren de aandacht gericht is op voorzieningen in de wijken. Op basis van deze nota kan, volgens de LWO, de vraag worden gesteld of er nog behoefte bestaat aan een voorziening voor jongeren op stedelijk niveau.

Het antwoord op deze vraag is, dat een voorziening op stedelijk niveau dringend gewenst blijft naast een grotere inspanning in de wijken, die met name gericht is op 13- en 14-jarigen. Voor de jongeren in de hogere leeftijdscategorieën moet een plek in de stad beschikbaar zijn. De exacte omvang en functies moeten nog worden ingevuld. Dat daarbij een goed overleg tot stand is gekomen tussen LVC en LWO om zoveel mogelijk voorzieningen gezamenlijk tot stand te brengen en van elkaars deskundigheid en mankracht te profiteren, heeft een aanzienlijke meerwaarde. Wij hebben er mede daarom het volste vertrouwen in, dat binnen het Aalmarktgebied op elkaar aansluitende voorzieningen kunnen worden gecreëerd, die voor de jongeren in een zeer brede leeftijdsopbouw een passend aanbod bieden.

3. C.M.J. Moerkens

Enthousiast over het open plein, waardoor de compacte binnenstad opener wordt, meer "ruimte" krijgt, en over het winkelaanbod zoals in het planconcept beschreven, dat goed zal zijn voor de stad.

4. Wendy Sinnema

Er zou ook naar de kant van de Apothekersdijk moeten worden gekeken en niet alleen naar de Aalmarkt. Gezien de zonnige ligging kan er aan terrassen worden gedacht. Zo hoeft het winkelend publiek niet gedwongen naar de Haarlemmerstraat en heeft het meer keuze in de te lopen route.

Om de Stille Rijn te promoten kan men de markt uitbreiden.

De huren mogen niet te hoog liggen zodat leuke, unieke winkeltjes zich kunnen vestigen en er niet alleen grote winkelketens in het gebied komen.

In het plan wordt gesproken over behoud van enkele bomen, maar houdt dat in dat er impliciet meerdere bomen gekapt gaan worden?

De nieuwe steeg met de nieuwe brug is een aardig idee, maar hoeveel bestaande panden moeten hiervoor gesloopt worden?

Een parkeergarage lokt meer auto's de binnenstad in die weinig kans hebben een plekje te vinden. Dit is onzinnig in het kader van het autoluw maken van de binnenstad. Beter is het om meer, grote en veilige parkeerplaatsen te creëren buiten de binnenstad en een creatieve manier te bedenken om mensen daar ook te krijgen.

Met betrekking tot het Rijnlandgebouw wordt de vraag gesteld of betrokken partijen, waaronder LVC, inspraak hebben gehad. Bij het plannen van horeca- en cultuurgelegenheden, moet de geluidsisolatie niet vergeten worden.

Hoewel de Aalmarktschool geen monument is, deze wel laten staan, in elk geval de voorgevel. Deze plek gebruiken voor horeca, expositieruimte, speeltheek of vrijwilligersorganisaties.

Sceptisch over de belofte dat de delen van het St. Catherinagasthuis bewaard zullen worden.

Reactie van B en W

De Apothekersdijk heeft zeker de potentie om op termijn uit te groeien tot een levendige stadsroute met terrasjes. De markt op de Stille Rijn behoort ook tot de mogelijkheden.

De voornemens met betrekking tot de bomen en het aantal af te breken panden worden gedetailleerd vermeld in hoofdstuk 3.

Wij zullen zeker ook werken aan het realiseren van parkeergelegenheid rondom het centrum. Als die op voldoende niveau zal zijn gebracht kan het aandeel binnenstadsbezoekers in de Boommarktgarage worden gereduceerd.

Het LVC is zeker betrokken bij het plan voor nieuwbouw ter plaatse van het Rijnlandgebouw. Afdoende geluidsisolatie is een essentiële eis bij dit soort voorzieningen.

Er is nu voor het uitgangspunt gekozen om de voorgevel van de Aalmarktschool grotendeels te integreren in een bouwplan.

5. Hans Erik Woldendorp

De uitgangspunten van het Aalmarktplan staan haaks op zijn ideeën om van Leiden een prettige woonstad en geen dolgedraaid consumentenpark te maken, waar niemand met uitzondering van een aantal ondernemers beter van wordt. De sloop van het Rijnlandgebouw heeft wel zijn instemming, omdat dit gebouw afbreuk doet aan het kleinschalige karakter van Leiden. Hij pleit voor meer woningen (woningtekort) en een aantal kleinschalige winkeltjes in

eigentijdse stijl. De Aalmarktschool zou moeten blijven staan en worden aangepast of verbouwd, zodat er een winkel in kan. Dat er twee panden in de Breestraat moeten verdwijnen voor een wezensvreemd element, een pleintje, is ongelooflijk. Met de parkeergarage wordt niet ingestemd omdat er zo meer auto's de binnenstad in komen. De binnenstad moet beter bereikbaar worden, bijvoorbeeld door middel van de tram, maar auto's moeten worden geweerd uit de binnenstad. Heeft Leiden überhaupt behoefte aan de genoemde kwaliteitswinkels?

Reactie van B en W

Het plan gaat uit van de toename van circa 60 woningen in het plangebied. Er zullen zeker ook kleinschalige winkels worden gerealiseerd. Er is nu voor het uitgangspunt gekozen om de voorgevel van de Aalmarktschool grotendeels te integreren in een bouwplan voor een winkel en functies voor de Stadsgehoorzaal.

Het pleintje zal door de bouw van een overkapping langs de Breestraat zich minder nadrukkelijk als een opening in de gevelwand manifesteren.

Het is voor het goed functioneren van de centrumvoorzieningen noodzakelijk dat de bereikbaarheid van de binnenstad per auto op een hoger peil wordt gebracht.

6. Anna Linmans

Zij complimenteert de gemeente met dit voortreffelijke plan en hoopt dat het plan in deze vorm doorgang zal vinden. Zij onderschrijft de behoefte aan meer kwaliteitswinkels. Weliswaar worden enkele gebouwen gesloopt, maar dit vormt een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

Zij constateert dat met het aspect van sociale veiligheid rekening is gehouden door de functiemenging in het gebied. Vanuit haar functie als adviseur en onderzoeker op het gebied van lokaal veiligheidsbeleid adviseert zij om een eis van een sociaal veilig ontwerp in het Programma van Eisen op te nemen en daarnaast een plantoetsing of een Veiligheids Effect Rapportage (VER) uit te voeren. Hiermee kan worden voorkomen dat er een sociaal onveilige situatie ontstaat in het gebied.

Reactie van B en W

Wij onderschrijven het belang van sociale veiligheid, zeker ook in de binnenstad. De menging van functies in het plan, inclusief het grote aandeel woningen, zal garant staan voor die veiligheid. De ontwerpen van de bouwplannen zullen we zeker aan dat aspect toetsen.

7. Suzanne Kursten

Ze vindt het plan er in grote lijnen goed uitzien. Komt al het verkeer straks via het Noordeinde de stad in? Het Noordeinde en de Witte Singel kunnen dat verkeer niet aan! De binnenstad wordt onbereikbaar en er zal een lange file ronkende auto's ontstaan. Het Noordeinde zou betrokken moeten worden in de planvorming. Dit zou een gezellige toegangsweg naar de stad kunnen zijn. Parkeren op de Haagweg en met busjes of te voet via het gezellige Noordeinde de stad in. Er zouden kluisjes op de Aalmarkt moeten komen waar winkelend publiek de inkopen in kan opbergen.

Reactie van B en W

De ideeën van Suzanne Kursten stroken volledig met die van de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan. De projectgroep heeft die gedachten laten onderzoeken door het bureau Groep Planning (zie hoofdstuk 3). Het doel is de intensiteit van auto's te doen afnemen. Het onderzoek wordt betrokken bij het dit jaar op te stellen Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan voor de gemeente.

Het idee van Suzanne Kursten om in het plan ergens ruimte te reserveren voor een voorziening waar mensen hun boodschappen tijdelijk kunnen opbergen, spreekt ons erg aan.

8. De heer en mevrouw A. Owel

Met de realisering van de bypass operatie "Aalmarktplan" wordt nieuw leven geblazen in het stadshart van Leiden. De realisering zal wellicht soms ergens pijn veroorzaken, maar het plan geeft zeer goede hoop dat Leiden zich na de operatie levendiger dan ooit zal kunnen presenteren. Hulde voor de initiatieven. Ook spreken beiden hun dank uit voor de heldere en keurige wijze van informeren omtrent het Aalmarktplan.

9. George W.M. Gussenhoven

Is er geen gevaar dat het bedrijfsleven zich, net als in de toch gunstig ten opzichte van de Waaghooftbrug gelegen Mandenmakerssteeg, ook niet wil vestigen in de nieuw geplande steeg? De geplande garage is onvoldoende bereikbaar; alleen via het Noordeinde. Hoe wordt de bereikbaarheid gerealiseerd?

Kleding- en schoenzaken zijn er in Leiden al in overvloed. Wat voor soort winkel gaat als "trekker" functioneren om publiek vanuit de regio naar Leiden te krijgen?

Reactie van B en W

De nieuw geplande steeg tussen Haarlemmerstraat en Stille Rijn zal ingericht worden vergelijkbaar met een Donkersteeg. Winkels zullen zich hier willen vestigen, mits het publiek er de weg doorheen vindt. Dat publiek zal er zijn weg vinden, mits er aantrekkelijke winkels aan de Aalmarkt en Stille Rijn zijn. Dat is de opzet van het project.

Over de parkeergarage en de bereikbaarheid daarvan wordt elders in dit plan al het nodige geschreven.

Concrete winkelformules kunnen nu nog niet worden genoemd. Daarvoor ligt de termijn van oplevering nog te ver weg.

10. Wim Roffel

De architectonische uitstraling van het gebied is zeer belangrijk. De nadruk lijkt nu te liggen om op een zo goedkoop mogelijke manier het winkelgebied van de stad te versterken ten koste van de historische uitstraling, waar Leiden het juist van moet hebben. Versterking van het winkelgebied wordt toegejuicht, als de architectonische kwaliteit hoog is. Als voorbeelden worden Alkmaar en Breda genoemd, die beiden hun oude karakter, veel beter dan Leiden, met een moderne winkelfunctie weten te verenigen.

Reactie van B en W

Het plan is juist gemaakt vanuit het uitgangspunt het historisch erfgoed te benutten. Deze sterke kant van Leiden zullen wij nooit verloochenen. De architectonische kwaliteit moet inderdaad hoog zijn. Met minder nemen wij geen genoegen.

11. Podium Hot House

Voor Podium Hot House is in het plan in het prachtige boekje géén plek ingeruimd. De voorziening onder het Waagplein is geschrapt. Podium Hot House zou zich hier graag vestigen, net als in de Waag zelf. In de Waag moeten muziekuitsvoeringen mogelijk worden maken. Als tweede en derde optie worden door Podium Hot House respectievelijk de tweede zaal van de Stadsgehoorzaal en het LVC genoemd. Podium Hot House formuleert hierbij wel enkele voorwaarden om als hoogwaardig, lowbudget podium te kunnen fungeren.

Reactie van B en W

Podium Hot House heeft aangegeven belangstelling te hebben voor het gebruik van de in een vorig plan opgenomen ondergrondse ruimte onder het te maken Waagplein in combinatie met de Waag. In het huidige plan is die ondergrondse ruimte, die als supermarkt was voorgesteld, niet meer opgenomen. Hot House geeft nu aan het gebruik van de kleine zaal van de Stadsgehoorzaal onder bepaalde voorwaarden als tweede optie te beschouwen, en een samenwerking met het LVC als derde optie.

In de muzieknota hebben wij gesteld dat een culturele infrastructuur met vier podia voor Leiden voldoende is: Stadsgehoorzaal, Pieterskerk, Muziekhuis 123 en LVC. Uitbreiding zou leiden tot versnippering en verspilling van overheadkosten.

12. Frank van Hage

Het plan heeft een aantal goede elementen, maar slaat desondanks de plank mis. Waarom wordt het plan gepresenteerd als onderdeel in een concurrentiestrijd met andere steden? Het is in Leiden druk genoeg. Leiden moet zich richten op het verbeteren van de positieve kwaliteiten: de historische, betrekkelijk autoluwe binnenstad, de grote rijksmusea, kleinschalige winkels en bijzondere (industrie)gebouwen.

Negatief daarentegen scoren de drukke verkeersroutes (Hooigracht en Langegracht), het ontbreken van een etalagebeleid en de teleurstellende nieuwbouw van de laatste twintig jaar.

Dit kan worden verbeterd door onder andere het autoluw maken van de bovengenoemde verkeersroutes, een goed etalagebeleid om de armoedige uitstraling van voornamelijk de Haarlemmerstraat te verbeteren en een museum voor industrieel design in te richten in een oud industrieel gebouw. Als daarnaast de Hooigracht en Kort Rapenburg aantrekkelijk worden gemaakt ontstaat er een ruim, aantrekkelijk winkelgebied waar menige stad jaloers op zou zijn.

Goede onderdelen van het plan zijn de uitbreiding van de Stadsgehoorzaal, het continueren van V&D op dezelfde plek en het geven van een aantrekkelijker functie aan de Waag. Wat dat laatste betreft wordt voorgesteld zoals een permanente vis- of kruidenmarkt voorgesteld.

Slechte onderdelen zijn de onlogische plaats van de nieuw geplande steeg, de sloop van de Aalmarktschool en de vroegere gebouwen van P&C en de bouw van de parkeergarage. De verbinding tussen Haarlemmerstraat en Breestraat zou bij de Vrouwensteeg moeten komen. De onooglijke stegen zouden moeten worden opgekocht, opgeknapt en selectief verhuurd. De Aalmarktschool moet worden gebruikt en de etalages van de vroegere P&C gebouwen moeten worden verbeterd, zodat de mooie gevels die erboven zitten tot hun recht komen. De parkeergarage trekt geautomobiliseerd publiek, dat beter bij winkels aan de snelweg hun toevlucht kan zoeken. Als er al een garage moet komen, dan ondergronds bij Molen de Valk.

Vragen en opmerkingen met betrekking tot de financiële en economische haalbaarheid van het plan spitsen zich toe op de zekerheid. Loopt de gemeente financiële risico's? Heeft het plan de economische uitwerking zoals die beoogd wordt? Willen luxere winkels zich wel in Leiden vestigen? Hoe gaat een projectontwikkelaar om met de belangen van de Leidenaar? Is de gemeente opgewassen tegen de projectontwikkelaar? Er moet voor eigentijdse en goed afgewerkte architectuur worden gekozen.

Reactie van B en W

De gemeente Leiden wil al langere tijd de ruimtelijke en architectonische kwaliteit van het historische stadsbeeld versterken. Een toegespitst reclamebeleid hoort daarbij. Daartoe is onlangs de 'Beleidsregel reclame op en aan bouwwerken' vastgesteld. Met de regels zoals die voor reclame worden geformuleerd, wordt inhoud gegeven aan de begrippen ontsiering en strijdigheid met de redelijke eisen van welstand. In de beleidsregel zijn ook handhabingsbepalingen opgenomen. De regels gelden voor de gehele binnenstad en het gebied erbuiten. De beleidsregel geldt niet alleen voor gevelreclame; ook de reclame-uitingen op terrasschotten, parasols en zonneweringen worden meegenomen.

In het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan wordt een beschrijving gegeven voor de beeldkwaliteit van het plangebied. Daarin staan aanwijzingen voor onder andere de gevelindeling, luifels en reclame. Zo nodig zullen we in overleg met de supervisor deze aanwijzingen verder verbeteren.

Een verbetering van de kwaliteit van etalages en winkelpuien is overigens van meer dan alleen regelgeving afhankelijk. Bij de uitvoering van het Aalmarktproject zal hierover nog nader gesproken moeten worden, bijvoorbeeld met de winkeliersverenigingen van de Breestraat en de Haarlemmerstraat en met het Centrum Management Leiden.

Frank van Hage doet de aardige suggestie van een permanente vis- of kruidenmarkt in de Waag.

Wij doen in het kader van dit plan nog geen concreet voorstel over een toekomstig gebruik van de Waag, die deel uitmaakt van de exploitatie van de Stadsgehoorzaal. Wel denken wij dat zonder aantasting van monumentale waarden een serre of iets dergelijks achter de Waag gebouwd kan worden, die kan dienen als aantrekkelijke noordwand van het aan te leggen winkelerf. Wij houden de drie opties van horeca, een culturele functie en een combinatie van beide voorlopig open oor de Waag. Wij zullen de mogelijkheden bestuderen met als uitgangspunt dat het gebruik van de Waag wordt geïntensiveerd.

Frank van Hage zou het liefst de Hooigracht, de Langegracht en het Kort Rapenburg autoluw maken, en er winkels willen onderbrengen, zodat een ruim aantrekkelijk winkelgebied ontstaat waar menige stad jaloers op zou zijn. Wij zijn van mening dat die straten echt noodzakelijk zijn voor de afwikkeling van het autoverkeer om de bereikbaarheid van het centrum te waarborgen. Het is zeer de vraag of winkels er zich zouden vestigen als die straten autoluw gemaakt zouden worden. Er zit een grens aan de rek van een winkelgebied. Hoe groter, hoe beter, is geen juiste veronderstelling. Er is ook een grens aan de afstand die mensen bereid zijn te lopen. Versnippering van winkelfuncties is niet goed voor de omzetten.

13. Jeroen Westerman

Er zijn maatregelen nodig in het Aalmarktgebied, maar deze moeten gezocht worden in kleinschaliger projecten. Het plan betekent een onaanvaardbare aantasting van het monumentale stadsgezicht. Met name door het verdwijnen van de Aalmarktschool. De nieuwbouwplannen zijn nog niet concreet genoeg om te beoordelen of dit past in het beschermd stadsgezicht van Leiden. De economische basis is te smal en de financiële gevolgen niet duidelijk. De verkeerssituatie die op het Kort Rapenburg zal ontstaan zal zorgen voor nog meer congestie door de aantrekkende werking van de geplande parkeergarage en de geplande tram. Het uitstekende parkeersysteem aan de westkant van de stad, het Haagwegterrein, functioneert prima. Een garage in het Aalmarktgebied, zal de leefbaarheid van dit gebied niet ten goede komen.

Reactie van B en W

Er is op aandringen van de insprekers gekozen voor het uitgangspunt om de voorgevel van de Aalmarktschool grotendeels te integreren in een bouwplan voor een winkel en functies voor de Stadsgehoorzaal.

De verkeerskwetsies komen bij verschillende insprekers terug. De verkeersfunctie van de Breestraat is op dit moment beperkt en dat zal ook in de toekomst zo blijven. Prioriteit wordt gegeven aan de fietsers en het openbaar vervoer. Bevoorrading van winkels is alleen binnen de venstertijden mogelijk, evenals het overige gemotoriseerde verkeer. Met het realiseren van de Rijn Gouwelijn zal het aantal bussen in de Breestraat drastisch afnemen. Ons streven is er zelfs op gericht om dan alle bussen uit de Breestraat te laten verdwijnen. Momenteel rijden er in de spits circa 60 bussen door de Breestraat en straks na realisatie van de Rijn Gouwelijn maximaal 24 trams. Naar onze mening zal hierdoor een sterke afname van het aantal verkeersbewegingen in de Breestraat te zien zijn.

In de verdere uitwerking van de definitieve inpassing van de Rijn Gouwelijn in de Breestraat zal rekening gehouden worden met de mogelijkheden voor bevoorradend verkeer. Daarbij zal de mogelijkheid van gestrengeld spoor meegenomen worden. Bij gestrengeld spoor maakt de tram qua ruimtebeslag in beide richtingen gebruik van dezelfde spoorbaan, waarbij elke richting wel zijn eigen spoor houdt. Een zelfde oplossing wordt voorgesteld voor de bocht bij het Kort Rapenburg en wordt ook op andere plaatsen in het land toegepast, onder meer in Amsterdam in de Leidsestraat.

In die bocht Breestraat - Kort Rapenburg zullen de rails in een zo breed mogelijke boog moeten gaan lopen, en liggen dan dicht tegen de westelijke bebouwing van het Kort Rapenburg aan. Dat heeft als bijkomend voordeel dat op het kruispunt met de Boommarkt geen conflict ontstaat met in- en uitrijdend autoverkeer. De beste plaats voor de haltes in de Breestraat, en

een afdoende oplossing voor conflicten met andere verkeersdeelnemers in de Breestraat, zullen nader worden onderzocht.

In ons commentaar over de parkeergarage hebben wij al gesteld dat volgens het onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat de verkeerscapaciteit van Noordeinde en Kort Rapenburg voldoende is om de verwachte verkeersstroom zonder congestie te verwerken.

14. H.R.G.K. Hack

Aanleg van een nieuwe steeg is niet noodzakelijk om de in het plan geformuleerde doelstellingen te bereiken. De steeg komt immers niet uit in de Breestraat. Het uitzicht vanaf de Haarlemmerstraat op de Aalmarktschool zal zeer beperkt zijn door onder andere de breedte en lengte van de steeg en de noodzakelijke doorvaarthoogte van de brug waardoor de genoemde essentiële lokkracht ontbreekt. Er is geen sprake van het creëren van nieuwe woonruimte zoals gesteld in het plan, aangezien bestaande woonruimte wordt afgebroken ten gunste van het creëren van een lege ruimte, de steeg. Derhalve wordt er bezwaar gemaakt tegen de nieuwe steeg en daarmee samenhangend de afbraak van woningen. De gemeente moet overgaan tot restauratie van monumenten in het plangebied die in haar bezit zijn. Ook de Aalmarktschool behoort hierbij. Derhalve wordt er bezwaar gemaakt tegen afbraak van dit pand. De uitwerking van de laad-en losproblematiek in het gebied is veel te summier beschreven. De genoemde garage voor de Stadsgehoorzaal is bijvoorbeeld niet terug te vinden op de plankaart van het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan en de bevoorrading van V&D via de Breestraat in samenhang met de toekomstige Rijn Gouwe Lijn is zeer onwaarschijnlijk te noemen. Met betrekking tot de geplande parkeergarage geldt dat de berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen niet goed onderbouwd is. Goede berekening leert dat er maar 100 plaatsen overblijven voor bezoekers, wat niet tot een sluitende begroting van de garage zal leiden.

Reactie van B en W

De argumenten voor het realiseren van een nieuwe voetgangersverbinding komen in dit plan ruimschoots aan bod. Voor het realiseren van een winkelcircuit wordt dit planonderdeel door menigeen als essentieel erkend.

In het plangebied is sprake van een toename van het aantal woningen met ongeveer 60.

Zoals al meerdere keren is vermeld wordt in het huidige plan uitgegaan van hergebruik van de voorgevel van de Aalmarktschool.

De bevoorradingsgarages van Stadsgehoorzaal en V&D zijn in het stadsvernieuwingsplan afdoende geregeld.

15. J.G.A.M. Arnoldus

Deze reactie is identiek aan nr. 14.

16. Stichting Arent van 's Gravesande

De Stichting maakt bezwaar tegen het voorontwerp-stadsvernieuwingsplan Aalmarkt e.o. dat in vereniging met de Wet Voorkeursrecht Gemeenten het College van Burgemeester & Wethouders de bevoegdheid geeft volslagen verandering, sloop, herbouw, nieuwbouw, van een groot en zeer belangrijk deel van de binnenstad van Leiden uit handen te geven met als reden volkomen imaginaire voordelen op economisch gebied. De Stichting geeft een aantal suggesties voor sneller, beter en aantrekkelijker vervoer en betere bereikbaarheid. Die opmerkingen hebben vooral betrekking op de RijnGouweLijn.

De macro-economische effecten van het plan zijn gebrekkig onderzocht. De gemeente probeert zich tegen resultaten van verdergaand onderzoek in te dekken door het plan een onacceptabele vaagheid en zeer grote uitgestrektheid te geven. Concluderend is de Stichting van mening dat de uitgebreide en onomkeerbare aantasting van het culturele erfgoed van alle Leidenaren, die met dit plan gepaard gaat, geenszins gecompenseerd wordt door de voordelen die een zeer kleine groep mogelijkwerijs van het plan kan hebben. Het risico van leegstand en verpaupering

is groot, kapitaalvernietiging door afbraak van P&C (Vögele) zeker, wegblijven van traditionele kopers zeer waarschijnlijk en toeloop van nieuwe klanten onwaarschijnlijk.

Reactie van B en W

De negatieve opmerkingen van de stichting zijn o.i. niet gerechtvaardigd. De gemeenteraad, adviescommissies als de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan, ARK, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, etcetera, zijn heel goed in staat om de stad te behoeden voor de rampen, waar de stichting voor waarschuwt.

17. H.E. van Dee

Algemeen bezwaar is dat het plan voor het Aalmarktgebied te geïsoleerd staat. De hele historische stad moet hierin worden meegenomen, onder andere wordt de Meelfabriek genoemd.

De steeg wordt toegejuicht, maar de brug wordt overbodig en niet fraai gevonden. Het afbreken van het voormalig Hoogheemraadschap van Rijnland is een goed plan, maar het LVC en 't Stathuys kunnen beter naar een multifunctioneel cultureel centrum in de Meelfabriek worden verplaatst. Beter kan V&D hierheen worden verplaatst. Door de bevoorrading van de Stadsgehoorzaal en het LVC en door de parkeergarage wordt het een af- en aanrijden van auto's. Dit past niet in een winkelgebied. Geen trekker op de plek van de Aalmarktschool. Tenminste zou de gevel moeten blijven staan, het postkantoor kan erachter worden gebouwd.

Het gebied tussen school, kerk en Waag is onduidelijk in het krantje beschreven.

Het plein aan de Breestraat is een goed plan, mits het een chique plaveisel krijgt, en mits de ingang van V&D hier niet wordt gevestigd. Dit veroorzaakt chaos op het plein.

De Waag mag geen horecagelegenheid worden. Restauratie van de Vergulden Turk is een aardig idee.

Reactie van B en W

Het Aalmarktplan gaat uit van een grote menging van functies, waaronder culturele en sociale. Natuurlijk zou de Meelfabriek een prachtige locatie vormen voor veel stedelijke voorzieningen, maar het bruisende stadshart moet in de eerste plaats een podium blijven voor culturele uitingen.

Verplaatsing van V&D naar de locatie van het voormalige Hoogheemraadschap van Rijnland, zou tot gevolg hebben dat het aantal bezoekers van dit warenhuis drastisch zou afnemen. Het warenhuis zou namelijk te ver van de stroom winkelend publiek af komen te liggen. Ombuiging van die stroom is minder makkelijk dan wellicht wordt gedacht.

De gevel van de Aalmarktschool zal zoveel mogelijk worden geïntegreerd in het bouwplan voor die locatie.

18. Drs. C.D. Witteveld

Het bezwaar richt zich ten eerste tegen de ruimtelijk-economische analyse en de conclusie die daaruit voortvloeit ten aanzien van de stedenbouwkundige invulling. Ten tweede tegen de schaalgrootte van een aantal individuele ingrepen die een direct gevolg zijn van de door de gemeente gekozen stedenbouwkundige opzet. Het accent in de historische kern moet liggen op kwaliteitsverhoging en verbreding van het aanbod van kleine winkels en niet op de grote winkelketens. Hij pleit voor waardering van individueel herkenbare panden, kleinschalige invullingen en herinrichting van grotere objecten.

De herkenbaarheid van een winkelgebied, zoals van de Haarlemmerstraat en de Breestraat, is een volgend uitgangspunt voor een winkelgebied. Die verschillende karakters moeten niet worden vermengd. Slechts een klein deel van het publiek bezoekt beide verschillende gebieden. Er is eerder sprake van een verdergaand onderscheid in koperspubliek. Daarom is de versterking van de (economische) structuur niet gebaat bij het plan zoals dat er nu ligt. Er wordt een planontwikkeling geschetst door de heer Witteveld waarbij zoveel mogelijk

aangesloten wordt bij de historische, stedenbouwkundige invulling en waarbij geen nieuwe steeg en brug nodig zijn en de bebouwing van de Breestraat gehandhaafd blijft. Er zouden aan de Aalmarkt en Stille Rijn in het geheel geen winkels, maar alleen woningen gerealiseerd moeten worden. Het LVC zou beter passen aan de Lammermarkt. Tot slot wordt er opgemerkt dat de financiële risico's kunnen worden beperkt door het project in deelprojecten te verdelen met verschillende projectontwikkelaars.

Reactie van B en W

Het is niet de bedoeling om de verschillende karakters van de Haarlemmerstraat en de Breestraat met elkaar te vermengen, maar wel om die met elkaar te verbinden. De binnenstad is het meest boeiend als men verschillende sferen passeert. Hoe fijnmaziger het web van openbare routes, hoe aantrekkelijker het gebied, en hoe langer het verblijf van de bezoekers. Een kleinschalige aanpak wordt zeker nagestreefd.

19. R.J.J. Meerman

Het bezwaar richt zich tegen de voorgenomen afbraak van de Aalmarktschool, de nieuwe steeg, het Waagplein en de parkeergarage aan de Boommarkt. Het plan is strijdig met het geldende bestemmingsplan, het beschermd stadsgezicht, de noodzaak veel winkelruimte toe te voegen en met de wens het gebied autoluw te maken. Daarnaast is het ook moeilijk te combineren met het stimuleren van pleziervaart. Concluderend wordt opgemerkt dat alleen de Rijksdienst voor de Monumentenzorg kan beoordelen wat voor sloop of hergebruik in aanmerking moet komen.

In het planconcept wordt ten onrechte gesteld dat de Aalmarktschool 5 meter diep is. Dat moet 10 meter zijn. Het winkelend publiek op de Haarlemmerstraat en op de Breestraat zal altijd verschillen. Voor de steeg mogen geen 16^e-eeuwse panden worden afgebroken. Op de verdieping van de Aalmarktschool zouden woningen moeten komen, o.a. vanwege de sociale controle. Niet alleen muurdelen van het Catharinagasthuis maar ook houtconstructies moeten goed worden gerestaureerd. Het LVC zou naar de Marktsteeg moeten verhuizen. Het Waagplein zal als een gat en niet als een plein tonen.

Reactie van B en W

Inspreker R. Meerman schrijft dat in het planconcept ten onrechte vermeld wordt dat de school 5 meter diep is, terwijl de diepte in feite 10 meter bedraagt. Hij heeft gelijk. Dat doet overigens niets af aan het feit dat de structuur van het gebouw, met een lengte van 35 meter ten opzichte van de breedte van 10 meter, een lastig gegeven is voor hergebruik van bijvoorbeeld een winkel.

Er zullen geen 16^e-eeuwse panden worden afgebroken. De gevel van de Aalmarktschool zal geïntegreerd worden in het bouwplan voor een winkel met o.a. een zaal voor de Stadsgehoorzaal daarboven.

20. T. Koppenaal

Het plan is strijdig met de taak van de gemeente om het beschermd stadsgezicht in ere te houden. Er is weinig vertrouwen in de aanpak van de gemeente. Grootschalige aanpak maakt Leiden niet mooier en interessanter.

Reactie van B en W

Er is geen sprake van een grootschalige aanpak.

21. Anton van Geyt

Aalmarktschool: Afbraak is onnodig, omdat het gebouw waarschijnlijk zeer goed als winkel gebruikt kan worden en de bevoorrading van de Stadsgehoorzaal via de Breestraat kan.

Mandenmakersblok: Het volbouwen van het binnengebied is een gemiste kans. De panden aan de Mandenmakerssteeg moeten niet, zoals nu in het plan wordt voorgesteld, gebruikt worden als schaamlap.

Nieuwe monumenten: Doordat er geen goede ontwerpers zijn ingeschakeld bij het haalbaarheidsonderzoek, worden er gouden kansen gemist. Men zou geen genoegen moeten nemen met de nu voorgestelde middenmaat.

Breestraat en Waagplaats: Het afbreken van de panden aan de Breestraat en het maken van de Waagplaats moet heroverwogen worden. Er is nog geen eerlijk en talentvol ontwerpend onderzoek gedaan.

Economische gevolgen: De opbrengst per m² zal te lijden hebben door uitvoer van het voorliggende planconcept. Zelfs niets doen is gunstiger. Dus een plan dat de aantrekkelijkheid van het gebied verhoogt zonder kost wat kost minstens 5000 m² winkeloppervlak toe te voegen, heeft de voorkeur.

Architectuur van winkelpuien: Er is veel te weinig aandacht besteed aan de architectonische voorwaarden voor winkelpuien.

Parkeergarage: Deze is strikt genomen niet nodig. Maar als er extra parkeerplaatsen moeten komen om politieke redenen, dan moeten eerst de verschillende mogelijke plaatsen voor zo'n garage worden onderzocht.

Het is goed dat het Aalmarktgebied wordt opgeknapt, maar de manier waarop is in strijd met de belangen van zowel de historische binnenstad als het winkelbedrijf. Alles wijst erop dat in de aanpak tot nu toe het vermeende economische voordeel de andere belangen heeft ondergesneeuwd.

Reactie van B en W

De gevel van de Aalmarktschool kan inderdaad hergebruikt worden ten behoeve van nieuwe functies achter die gevel: een winkel en voorzieningen van de Stadsgehoorzaal.

De panden in de Mandenmakerssteeg zullen voor winkelfuncties geschikt worden gemaakt op de manier die Anton van Geyt in een vergadering van de Projectgroep Nieuw Aalmarktplan heeft voorgesteld, namelijk door samenvoegingen en achteraanbouwen.

Het inschakelen van supervisor Wytze Patijn bij het project heeft wel de instemming van Van Geyt gekregen.

Het stadsvernieuwingsplan maakt het mogelijk dat architecten enige vrijheid hebben bij de uitwerking. In het bouwplanstadium kan de beoordeling van het effect op het stadsbeeld pas echt plaatsvinden.

In de bouwplanfase komt zeker ook de architectonische kwaliteit van de winkelpuien hoog op de agenda.

22. P. Hoogeveen

De monumentale en beschermde panden dienen behouden te blijven. Geen parkeergarage in een autoluwe binnenstad. Verder worden alle acties en bezwaren van de overige insprekers gesteund.

23. J. Locher – Steinz

Zij is blij dat Minerva behouden wordt. Dat de Aalmarktschool en het pand van Drexhage niet behouden kunnen blijven volgens het plan is bedroevend. Het plan gaat te veel uit van vermeende, economische successen op de korte termijn. De stad is niet gebaat bij sloop van monumentale panden zonder te weten wat er voor in de plaats komt. Helaas wordt de garage zonder onderzoek te hebben gedaan naar alternatieven gehandhaafd in het plan.

Reactie van B en W

Wij hebben ingestemd met behoud van de voorgevel van de Aalmarktschool als uitgangspunt voor het bouwplan voor deze locatie.

24. L.J. van Soest

De Aalmarktschool geeft het gebied meerwaarde, past hier prima en mag niet verloren gaan vanwege economische belangen.

Reactie van B en W

Wij hebben ingestemd met behoud van de voorgevel van de Aalmarktschool als uitgangspunt voor het bouwplan voor deze locatie.

25. E.J. Verhoef

Een opknapbeurt van het Aalmarktgebied mag niet ten koste gaan van afbraak van goede panden aan de Haarlemmerstraat en Stille Rijn. De extra brug is te veel van het goede. Wie heeft belangstelling voor de genoemde “trekker”? De beeldbepalende Aalmarktschool moet behouden blijven en de parkeergarage is in strijd met het beleid van een autoluwe binnenstad. Er mag geen vrachtverkeer over de Apothekersdijk gaan rijden. De huizen uit 1600 op de Apothekersdijk kunnen de enkele zware vrachtwagens die er nu af en toe al niet aan.

Reactie van B en W

De Apothekersdijk en de Boommarkt maken sinds mei 2001 al deel uit van een 30km- zone. Wij hebben niet de indruk dat er op deze wegen te hard gereden wordt.

Wij hebben ingestemd met behoud van de voorgevel van de Aalmarktschool als uitgangspunt voor het bouwplan voor deze locatie.

26. Ir. J.R. Lambrechtsen

Er is geen sprake van een probleem met betrekking tot de “dooie boel op de Aalmarkt”, het bruist immers in de omgeving. Alleen zou de middenstand graag dat bruisen in nog meer omzet en vierkante meters verkoopoppervlakte vertaald willen zien. Er bestaan al drie kortsluitingen tussen Haarlemmerstraat en Breestraat. De nieuwe steeg vergt sloop van talloze panden. De extra brug komt niet uit op de Breestraat. De kwaliteit van de Leidse binnenstad wordt geholpen door Leids te blijven, fasegewijs een samenhangend proces van renoveren en aanpassingen van panden en van de openbare ruimte te realiseren en aan de bereikbaarheid te blijven werken. Een vergroting van de winkelfunctie, met nieuwe bevoorradingsroutes en een parkeergarage passen niet in de autoluwe binnenstad. De volgende zaken worden in overweging gegeven.

Afzien van sloopplannen gericht op een nieuwe doorsteek.

Serieus werk maken van een gefaseerd ontwikkelingsplan gericht op renovatie, restauratie, opvullen van gaten, aanpassen van de gebouwde omgeving, werving van kleinschalige functies en activiteiten.

De markt vergroten, waardoor het oppervlak van de binnenstad waar het “bruist” op zaterdag wordt vergroot.

Geen externe projectontwikkelaars toelaten vanwege de strijdige belangen met het beschermd stadsgezicht.

De bestaande stegen goed onderhouden.

Eerdere belangrijke projecten voltooien.

Reactie van B en W

De nieuwe doorsteek moet gezien worden als een waardevolle toevoeging van openbare ruimte in de binnenstad, die de waardering van de bezoeker voor het stadsbeeld juist doet toenemen.

Het project gaat uit van restauratie en het opvullen van gaten, enz.

Vergroting van het marktgebied langs de Rijn wordt toegejuicht.

De risicodragende marktpartij zal de plannen realiseren onder regie van de gemeente.

Bestaande stegen behouden een belangrijke functie.

27. Frank Elkhuizen

Er wordt ongerustheid uitgesproken over de kwaliteit van de architectuur in Leiden, met name gericht op de nieuwbouw gepland op de plek van de Aalmarktschool. Voorgesteld wordt om de gevel van de Aalmarktschool te laten staan en er een etage met een hedendaagse gevelpui bovenop te zetten, waardoor de verbinding met het rechter buurgebouw weer hersteld wordt. Het Van Nellegebouw terugbrengen op de oude plek aan de Aalmarkt zorgt voor het terugbrengen van toparchitectuur.

Reactie van B en W

Het idee van toevoeging van een modern bouwvolume op de Aalmarktschool nemen we over. Het terugbouwen van het Van Nellegebouw gaat ons te ver. Nieuwe hoogwaardige architectuur kan hier een kans krijgen.

28. Han Gerritsen

Er wordt bezwaar gemaakt tegen de sloop van de Aalmarktschool, het slopen van historische en monumentale panden aan de Aalmarkt, Stille Rijn en Mandenmakerssteeg, de parkeergarage, het pleintje aan de Breestraat en het onduidelijke financiële plaatje van het project. De indruk wordt gewekt dat economische belangen overheersen. Van de historische waarde in het gebied blijft weinig over. De verkeersproblematiek in Leiden zal toenemen door de geplande garage, en het pleintje aan de Breestraat zal door de drukte meer ergernis dan plezier opleveren.

Reactie van B en W

Behoud van de voorgevel van de Aalmarktschool is het uitgangspunt voor het bouwplan voor deze locatie. Ook overigens wordt het behoud van cultuurhistorische waarden vooropgesteld.

29. Dr. F.R. Hoekstra en Mr.drs. A.Hoekstra - Wagemans

Er wordt bezwaar gemaakt tegen de plannen, voor zover deze inhouden dat daarvoor historische panden moeten wijken. Historische gebouwen dienen behouden te blijven en niet op kortzichtige wijze voorgoed verloren te gaan.

Reactie van B en W

In hoofdstuk 3 wordt verantwoording afgelegd van de panden die afgebroken worden voor de uitvoering van het plan. Cultuurhistorische waarden worden zo veel mogelijk ontzien.

30. Prof. Dr. E.L. Noach

Namens oud-leerlingen van de Aalmarktschool in de periode 1927-1933 wordt in overweging gegeven bij sloop van de Aalmarktschool ter herinnering een plaquette aan te brengen.

31. Liesbeth Kap

Het planonderdeel van het Rijnlandblok is een goede oplossing, mits gekozen wordt voor klassieke woningen. De steeg is een leuke optie, maar probeer het eerst zonder steeg, dan hoeven er geen panden te worden afgebroken. Maak de nieuwe brug, maak winkels aan de Aalmarkt en de Stille Rijn, zodat er een winkelroute ontstaat. De gevel van de school moet behouden worden; er kunnen winkleetalages in worden gemaakt. Het is jammer maar als het moet, sloop dan de Vögelepanden. Dit idee is het meest 'winstgevend'. De ruimte die ermee wordt gecreëerd, met aantrekkelijke panden in die steeg voor ondernemers, en het herstel van de Vergulden Turk, spreken wel aan. Dit zal een effectieve manier zijn om de doorgang van de Breestraat naar de Aalmarkt te bevorderen.

De kracht van Leiden is de historische binnenstad, dus houd die intact. Overigens moet zij toegeven dat het plan goed in elkaar zit en veel nieuw te gebruiken ruimte wordt gecreëerd. Jammer dat studentenhuizen de dupe worden.

Reactie van B en W

Behoud van de voorgevel van de Aalmarktschool is het uitgangspunt voor het bouwplan voor deze locatie. Er kunnen inderdaad winketalages in worden gemaakt.

32. Sleepdienst en Handelonderneming Groenen, P. Groenen

De Sleepdienst heeft ernstige bedenkingen met betrekking tot de komst van een extra brug en stelt dat deze brug nautisch-technisch gezien onverantwoord is. Met name verwacht men problemen bij het verslepen van dekschuiten. Zo'n sleep heeft een lengte van 30 of 50 meter.

Reactie van B en W

Wij zijn van mening dat de brug geen belemmering hoeft te zijn voor het verslepen van de dekschuiten. Bovendien is een vaarroute via Herengracht en Oude Vest mogelijk.

33. Dr. J.A. Poulis en M.Groot

Het slopen van de gevel van de Aalmarktschool doet een onomkeerbare afbraak aan het historisch karakter van de stad. Het is beter om dit karakter te verhogen door auto's uit het centrum te bannen en grachten te heropenen. Een parkeergarage zal het verkeer juist doen toenemen, wat in strijd is met het beleid van autoluwe binnenstad.

Er is financieel onvoldoende rekening gehouden met tegenslagen.

Reactie van B en W

Behoud van de voorgevel van de Aalmarktschool is als uitgangspunt voor het bouwplan voor deze locatie gekozen.

34. Cultureel Centrum De X

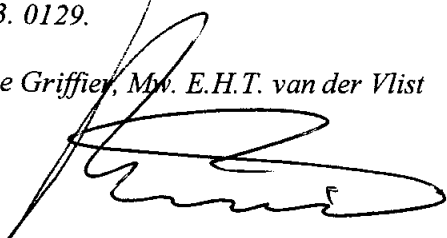
Het Cultureel Centrum De X heeft in zijn inspraakreactie geponeerd dat als om welke redenen dan ook het Volkshuis verlaten moet worden, dat dan een eigen ruimte in het Rijnlandblok wordt geambieerd.

Reactie van B en W

Wij zijn van mening dat er binnen het Rijnlandblok geen ruimte geboden kan worden aan De X. Het Muziekhuis M123 kan daarentegen wel die ruimte bieden.

Vastgesteld bij het besluit van de raad van de gemeente Leiden d.d. 28 oktober 2003, nr. 03. 0129.

De Griffier, Mw. E.H.T. van der Vlist



De Voorzitter, dr. H.J.J. Lenferink

