

## Tussen de gevels

HANDBOEK INRICHTING OPENBARE RUIMTE  
Haarlem Binnenstad



## Deel 1: Visie

December 2007

## INHOUDSOPGAVE DEEL I: VISIE

	Pag:
<b>1: Inleiding</b>	3
1.1 Aanleiding en doel	3
1.2 Opzet en leeswijzer	3
1.3 Status / reikwijdte	4
1.4 Doelgroep	5
1.5 Looptijd en actualisering	5
<b>2: Visie</b>	6
2.1 Uitgangspunten	6
2.2 Historische structuur	6
2.3 Functionele structuur	10
2.4 Beheer	13
<b>3: Keuzes</b>	14
3.1. Kernkwaliteiten	14
3.2. Vloer	14
3.3. Maatvoering en Ruimte	20
3.4. Groen	21
3.5. Straatmeubilair	22
<b>Colofon</b>	25

## HOOFDSTUK 1: INLEIDING

### 1.1. Aanleiding en Doel

Het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) beschrijft de keuzes voor de inrichting van de straten, pleinen en parken (de openbare ruimte) in de binnenstad.

De inrichting van de openbare ruimte vindt doorgaans projectgewijs per straat of plein plaats. Plaatselijke overwegingen staan dan meestal aan de basis van de inrichtingskeuzes. Het ontbreekt daarbij tot op heden aan een overkoepelende visie en een afweging op het niveau van de hele binnenstad. Het gevolg is dat vergelijkbare gebiedsdelen verschillende oplossingen en dus inrichting krijgen. Daardoor komt de kwaliteit van de openbare ruimte onder druk en ontstaat een onsamenhangend beeld. De samenhang in de aanpak en inrichting van de openbare ruimte moet worden vergroot.

Daarom is er behoefte aan een beter te bewaken kwaliteit van de openbare ruimte, gebaseerd op een overkoepelende visie die is uitgewerkt in inrichtingskeuzes.

Doel van het Handboek is te komen tot deze kaderstellende en samenhangende visie op de openbare ruimte, die bovendien is uitgewerkt in concrete voorschriften voor de inrichting van de openbare ruimte van de binnenstad, gericht op een beheerbaar en uitvoerbaar straatbeeld van goede ruimtelijke kwaliteit.



Afb. 1.1.1. Historisch waardevolle openbare ruimte: Oude Groenmarkt

In september 2006 heeft de gemeenteraad van Haarlem het Beleidskader Openbare Ruimte vastgesteld waarin het opstellen van handboeken voor de inrichting van de openbare ruimte is opgenomen. Vervolgens heeft de raad in december 2006 bij de vaststelling van het plan van aanpak “extra onderhoudsbudget” expliciet besloten dat de verschillende kenmerkende gebiedsdelen van Haarlem elk een eigen handboek krijgen. Deze handboeken geven een kader voor een noodzakelijke kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte. Ze zijn mede bepalend zijn voor het efficiënt en toekomstgericht kunnen besteden van onderhoudsgelden en het op termijn wegwerken van onderhoudsachterstanden. Dit voorliggende handboek geeft een eerste uitvoering van dit Raadsbesluit.

### 1.2. Opzet en leeswijzer

De keuzes in het Handboek zijn allereerst gebaseerd op een visie op de openbare ruimte en vervolgens uitgewerkt in concrete richtlijnen en voorschriften voor de openbare ruimte. Het HIOR bestaat daarom uit twee delen: het visiedeel en het richtlijndeel.

In het **Visiedeel** wordt het handboek ingeleid en de visie op de kwaliteit van de openbare ruimte beschreven en uitgewerkt.

Allereerst wordt in de inleiding de status, reikwijdte en doelgroep van het Handboek besproken. Vervolgens wordt beschreven hoe en door wie het Handboek actueel gehouden wordt. In hoofdstuk 2 wordt de visie op de openbare ruimte in de historische binnenstad verwoord. Aan de hand van historisch-morfologische analyses worden de verschillende typen openbare ruimten in stedenbouwkundige zin gecategoriseerd. Hieruit volgt een structuurindeling van de openbare ruimte van de binnenstad. Vervolgens wordt op basis hiervan een viertal uitgangspunten benoemd die gelden voor de inrichting van de openbare ruimte.

In hoofdstuk 3 zijn de uitgangspunten nader uitgewerkt in keuzes. In paragraaf ‘Vloer’ wordt het gewenste bestratingmateriaal uiteengezet. Door middel van een vloerkaart wordt beschreven waar welk bestratingmateriaal toegepast dient te worden. Vervolgens worden de ambities t.a.v. het groen toegelicht. Tot slot is de visie omtrent straatmeubilair opgenomen.

In het **Richtlijndeel** wordt de visie uitgewerkt in concrete richtlijnen voor de inrichting. Voor de wegingdijning staan die in deel A. in de vorm van

profieltekeningen. In deel B. zijn de richtlijnen opgenomen voor standaard-details zoals hoekoplossingen en snelheidsremmers. In deel C. wordt vervolgens stilgestaan bij de richtlijnen voor groen. Deel D. tot slot staat stil bij de objecten in de openbare ruimte: het straatmeubilair. Alfabetisch worden de toe te passen objecten in categorieën onderverdeeld en beschreven en zijn richtlijnen voor plaatsing en beheer opgesteld.

### 1.3. Status en reikwijdte

De inrichting van de openbare ruimte wordt voor de ontwerper, de beheerder, de bewoner, de insprekende belanghebbende en de bestuurder, zowel op hoofdlijnen als in principedetails vastgelegd in het Handboek. Hiervan kan niet vrijblijvend worden afgeweken: elke eventuele afwijking zal – gemotiveerd – aan het bestuur ter goedkeuring moeten worden voorgelegd en worden voorzien van een advies van de werkgroep HIOR<sup>1</sup>

De reikwijdte van het Handboek is de gehele openbare ruimte in de binnenstad, op het gebied van profielindeling, detaillering, verharding, groen en straatmeubilair. Uitzondering vormen de “Bijzondere plekken”. Dat zijn in het Handboek aangewezen gebieden die als afzonderlijke ontwerp-opgave kunnen worden benaderd. Voor de inrichting van bijzondere plekken worden in het Handboek wel algemene uitgangspunten meegegeven, maar is een verdere inventarisatie van de specifieke omstandigheden nodig en houdt de ontwerper speelruimte om de inrichting op deze situatie toe te spitsen. Grofweg kan worden gesteld dat het Handboek voor ca. 80% van de openbare ruimte in de binnenstad volledig van toepassing is, en voor de overige 20% op onderdelen voorschriften meegeeft.

#### Gebiedsbegrenzing

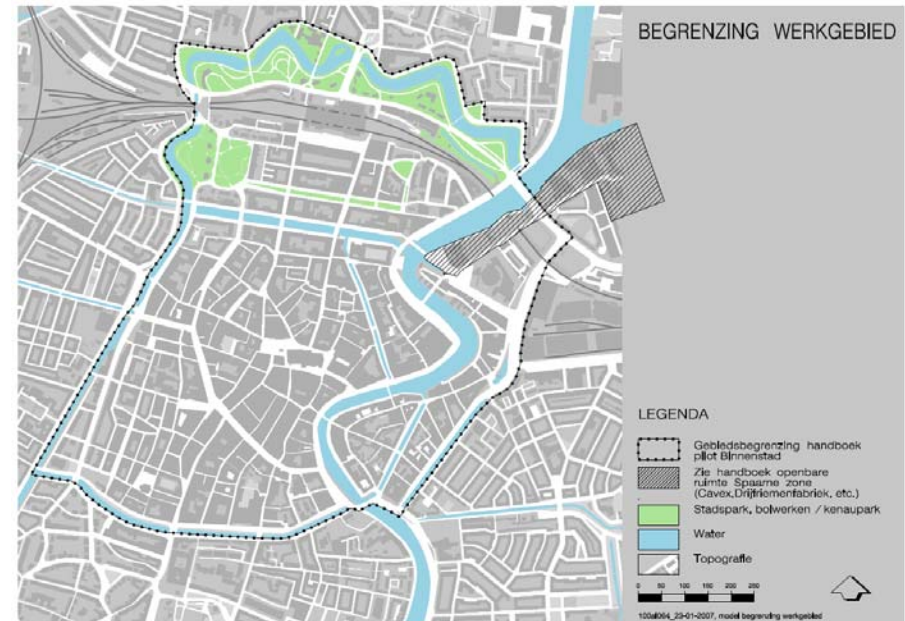
Het HIOR voor de Binnenstad van Haarlem heeft betrekking op de gehele binnenstad, begrensd door de buitenzijde van de singels van de historische stad. (Kloppersingel, Schotersingel, Kinderhuissingel, Raamsingel en Herensingel). Het beslaat daarmee een groter gebied dan hetgeen soms tot het “Centrum” wordt gerekend. Ook de Burgwal maakt er bijvoorbeeld deel van uit. Op bijgaande kaart is de gebiedsbegrenzing aangegeven.

<sup>1</sup> Werkgroep HIOR is een integrale werkgroep, bestaande uit ontwerpers, beheerders en uitvoerders van de openbare ruimte, al dan niet ondersteund door extern deskundigen.

#### Relatie met bestaand en overig beleid

Waar mogelijk is bestaand beleid overgenomen in het handboek. Daar waar tegenstrijdigheden of hiaten zijn geconstateerd met of tussen bestaand facetbeleid, geeft het handboek oplossingen die de integrale kwaliteit van de openbare ruimte ten goede komen.

Consequenties van de keuzes in het handboek voor het overige beleid (zoals bijvoorbeeld, handhaving, parkeerbeheer en de toekomst van de werf) worden in beeld gebracht, overigens zonder te willen pretenderen dit beleid opnieuw vorm te geven of vast te stellen.



Kaart 1.3.1.: Gebiedsbegrenzing HIOR Haarlem Binnenstad

#### 1.4. Doelgroep

Het handboek is samengesteld op initiatief van de gemeentelijke afdeling die verantwoordelijk is voor het beheer van de openbare ruimte. Het is bedoeld als integrale handleiding voor inrichting en ontwerp, maar heeft ook consequenties voor uitvoering, onderhoud en gebruik van de openbare ruimte. Het handboek is daarom relevant voor verschillende partijen:

- Het gemeentebestuur: keuzes op hoofdlijnen voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte om op termijn het wensbeeld te realiseren.;
- De ambtelijk betrokkenen, zowel intern (ontwerpers, technische werkvoorbereiders, opdrachtgevers en projectleiders, uitvoerders, beheerders en handhavers), als 'extern' ambtelijk deskundigen (kabel- en leidingbedrijven, vervoerbedrijven, nood- en hulpdiensten e.d.);
- Het maatschappelijk veld (burgers, ondernemers, belanghebbenden): elke bewoner, bezoeker en ondernemer is gebruiker van de openbare ruimte en krijgt daarom te maken met de keuzes die in dit handboek zijn gemaakt. Dat geldt ook voor de kwetsbaren onder deze groepen, zoals gehandicapten en ouderen.

Het Handboek moet dan ook toegankelijk zijn voor al deze betrokkenen.

worden verzameld door de Werkgroep HIOR. Jaarlijks worden deze - na afweging door deze interne werkgroep - aan B&W ter vaststelling voorgelegd. Na vaststelling worden de wijzigingen en uitbreidingen verwerkt en richting alle gebruikers van het Handboek verspreid.

#### 1.5. Looptijd en actualisering

Aangezien de vervanging en vernieuwing van de openbare ruimte een zaak van lange adem is, zet het Handboek een toekomstig wensbeeld voor de inrichting neer, waar met iedere herprofilering of wegverbetering steeds verder naar toe wordt gewerkt. De snelheid van realisatie is afhankelijk van de meerjarenprogrammering en bestuurlijke afwegingen rond de gemeentebegroting. Het Handboek doet daarover geen uitspraken. Het visiedeel van het Handboek kent daarom een verre planhorizon van zeker 15 tot 20 jaar.

Om veroudering van het Richtlijndeel van het Handboek te voorkomen, zullen nieuwe (technische) inzichten en ontwikkelingen, maar ook nieuwe wensen en ervaringen in de praktijk, met een periodieke actualisering moeten worden verwerkt. Het Richtlijndeel is in dat opzicht dus een groeidocument. Voorstellen tot uitbreidingen, wijzigingen en actualisering

## HOOFDSTUK 2: VISIE

De binnenstad is het visitekaartje van Haarlem, wordt heel druk bezocht en maakt onderdeel uit van het beschermd stadsgezicht. Een hoger kwaliteitsniveau voor inrichting en beheer van de openbare ruimte is hier een passende investering in de toekomst.

De Visie is daarom gericht op het behoud en waar nodig verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en een betere aansluiting van deze ruimte op de stedenbouwkundige kwaliteiten van de stad.

Allereerst worden een viertal uitgangspunten benoemd die wenselijk zijn voor een openbare ruimte van goede kwaliteit.

Vervolgens worden aan de hand van analyses van de historie, vorm en functie van de stad de verschillende typen openbare ruimten gecategoriseerd. Daarbij wordt gebruik gemaakt van verschillende kaarten. Hieruit volgt tot slot een gewenste structuurindeling van de openbare ruimte in de binnenstad. Ook deze gewenste structuurindeling is uitgewerkt in kaarten.

### 2.1. Uitgangspunten

Voor een openbare ruimte van goede kwaliteit geldt volgens het Beleidskader Openbare Ruimte in Haarlem een viertal uitgangspunten voor ontwerp, uitvoering en beheer:

- Ingetogen inrichting

De inrichting van de openbare ruimte dient afgestemd te worden op het karakter van het gebied. Een eenvoudige, ingetogen inrichting van de openbare ruimte met toepassing van duurzame elementen is in de binnenstad op zijn plaats. Daardoor wordt de historische ambiance niet alleen gerespecteerd maar krijgt zij weer de aandacht die zij verdient.

- Weloverwogen plaatsing

Door terughoudend en afgewogen om te gaan met het plaatsen van objecten in de openbare ruimte, zal de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad verbeteren en uiteindelijk beter te beheren zijn, op meer manieren te gebruiken zijn en leefbaarder worden.

- Eenheid, samenhang en continuïteit

Met op zichzelf staande ontwerpen en een veelheid aan materialen en objecten, verliest het totaalbeeld aan herkenbaarheid. Het beeld kan zelfs chaotisch overkomen. Door te kiezen voor een beperkt aantal goed te beheren standaardprofielen, -materialen en -objecten, gaat de binnenstad zich meer als een samenhangend geheel presenteren.

- Drie-eenheid ontwerp, uitvoering en beheer.

Indien een goed ontwerp niet deskundig wordt uitgevoerd of niet te beheren valt, dan leidt dat al snel tot gebrekkige detaillering en bij het intensieve gebruik van de openbare ruimte in de binnenstad tot verloederding. Een echt goed ontwerp is dus goed uit te voeren en goed te beheren.



Foto. 2.1.1. Zijlstraat: ingetogen inrichting

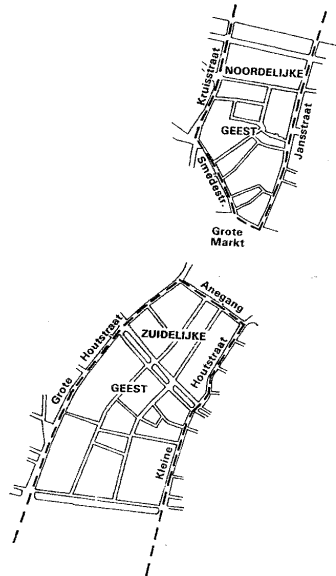
### 2.2. Historische Structuur

Haarlem kent een waardevolle, historische binnenstad, die in 1990 is aangewezen als beschermd stadsgezicht. Die bescherming geldt niet alleen voor de bebouwing, maar ook voor het geheel van stadsbeeld en stedenbouwkundige structuur, dus ook voor de openbare ruimte.

De binnenstad zoals we die nu kennen is in de loop der eeuwen gegroeid maar met name de middeleeuwse stadskern, de 17<sup>de</sup> eeuwse uitbreiding en later de 19<sup>de</sup> eeuwse uitbreidingen zijn nog duidelijk afleesbaar in het historisch patroon van straten, stegen, grachten, lanen en singels.



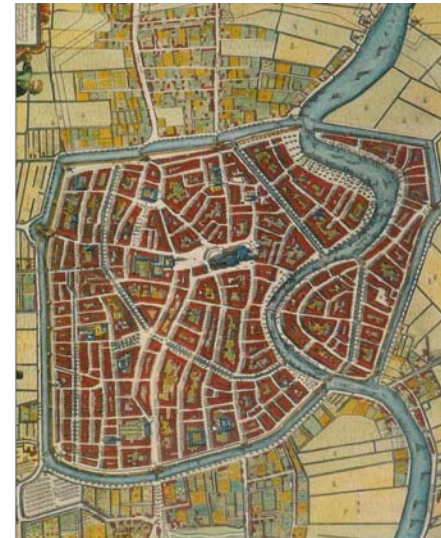
Zeer bepalend voor de ontwikkeling en de ruimtelijke structuur van Haarlem is het ontstaan van de stad op een strandwal, strategisch gelegen vlak bij het Spaarne. De typische Noord-Zuid oriëntatie van stad is te danken aan de route over deze strandwal, de zogenaamde 'heerweg', in zowel noordelijke als zuidelijke richting buiten de stad doorlopend. Binnen de stad ontstond een wegenpatroon rond de noordelijke Geest (de Kruisstraat, Smedestraat en Jansstraat) en de zuidelijke Geest (de Kleine en Grote Houtstraat en de Anegang). Het middelpunt waar alle hoofdstraten op uitkwamen was de Grote Markt, destijds 't Sant geheten.



Figuur 2.2.1. Nog steeds herkenbare vroegmiddeleeuwse wegenpatroon

In het begin van de 14<sup>de</sup> eeuw nam de bevolking snel toe waardoor de stad sterk verdichtte. Veel van dit fijnmazige middeleeuwse stratenpatroon is in stand gebleven. Haarlem kent voor een stad van deze omvang nog heel veel van deze smalle straten en stegen. De eerste stadsuitbreiding vond plaats in de 14<sup>de</sup> eeuw: Bakenes en enige decennia later de Burgwalbuurt.

Vanaf het einde van de 16<sup>de</sup> eeuw nam het aantal inwoners van Haarlem fors toe en raakte stad vol. Verder verdichten ging niet meer en alleen een stadsuitbreiding kon soelaas bieden.



Kaart 2.2.2. Haarlem, 1657

Vanaf 1642 werden plannen voorbereid voor uitbreiding van de stad aan de Noordzijde. De Nieuwstad zoals deze uitbreiding werd genoemd was losjes gebaseerd op een plan van Salomon de Bray die een cirkelvormige ideaalstad voor ogen had met de st. Bavo als centraal middelpunt. Vanwege een periode van neergang en economische recessie kwam de daadwerkelijke invulling van deze uitbreiding pas grotendeels in de 19<sup>de</sup> eeuw op gang. Het teruglopen van het aantal inwoners van de stad vanaf het einde van de 16<sup>de</sup> eeuw leidde tot afname van de bebouwingsdichtheid. Hierbij verdwenen soms hele bouwblokken en plaatselijk zelfs stratenpatronen.

Een belangrijke ruimtelijke ontwikkeling in de stad was de aanleg van de spoorlijn in 1839. Maar pas in de tweede helft van de 19<sup>de</sup> eeuw vond in Haarlem, zoals in veel steden weer een sterke economische ontwikkeling plaats. Dit vond zijn weerslag in een geleidelijke verdichting van de oude

stad, de intensivering van de voorstedelijke bebouwing langs de oude verbindingswegen en zeer kenmerkend voor Haarlem, de villaparkontwikkeling. Ook het dempen van enkele grachten wijzigde het aanzicht van de stad. Met grote voortvarendheid werd er gebouwd en werd de stad verder uitgebreid, zowel voor de beter gesitueerden als voor arbeiders. Verder werd er in deze periode voor het eerst serieus gekeken naar de openbare ruimte en werd er aandacht besteed aan groenvoorzieningen, bankjes, lantaarnpalen, kiosken, bruggen etc. Tenslotte heeft de 20<sup>ste</sup> eeuw ook zijn sporen nagelaten in de binnenstad. De belangrijkste wijzigingen betreffen de ingrepen ten behoeve van het verkeer en de transformatie van de stationsomgeving.

Bij de vele veranderingen in gebruik en vormgeving sinds het ontstaan van de stad is de ruimtelijke structuur in de binnenstad van voor 1760 zeer stabiel gebleven. In de noordelijke stadsuitleg is binnen een ouder stratenpatroon de 19<sup>de</sup> eeuwse ontwikkeling bepalend voor de huidige ruimtelijke opbouw. Het stratenpatroon is voor een groot deel van de binnenstad sinds het eind van de 17<sup>de</sup> eeuw en voor de noordelijke uitleg sinds het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw nauwelijks gewijzigd. En hoewel het bebouwingsbeeld in de binnenstad zeer afwisselend is heeft het zich ontwikkeld binnen de oorspronkelijke bebouwingsschaal.

Dit rechtvaardigt het uitgangspunt om de openbare ruimte in het weefsel van straten, stegen en grachten voor de gehele binnenstad als een waardevolle eenheid te beschouwen. Daarnaast geven de inrichting, functie en maatvoering aanleiding tot een nadere categorisering in typen openbare ruimten. Per categorie volgt hier een beschrijving.

### **Straten, stegen en grachten**

Veel smalle straten en stegen, maar ook delen van de grachten, kennen ook nu nog een inrichting met authentieke bestratingsmaterialen, veelal (gebakken) klinkers, in diverse kleine formaten en met fijn uitgewerkte details. Ze zijn toegespitst op de geringe breedtemaat van de profielen. Ze verraden de historische totstandkoming van de stad.

De inrichtingsvoorstellen kunnen voortborduren op deze aanwezige kwaliteiten.



Foto 2.2.3. Gortestraat

### **Lanen**

De relatief brede lanen vormen de uitzondering op het dichte weefsel. Lanen zijn ruim opgezette straten begeleid door twee of meer bomenrijen en soms voorzien van een groene (midden)berm. De meeste lanen in de binnenstad zijn ontstaan door het dempen van grachten en de aanleg van de groenstructuur van Zocher. De overige lanen bevinden zich aan de randen van de binnenstad en zijn onderdeel van de eerste 19<sup>de</sup> eeuwse uitbreidingen zoals het Statenbolwerk en Prinsenbolwerk en de Wilhelminastraat. De binnenstad van Haarlem kent uit de periode vanaf de 19<sup>de</sup> eeuw geen echte verkeersdoorbraken zoals een aantal andere oude grote steden die wel kennen.

De schaal, de oorsprong en de functie van de lanen kennen een inrichting van een iets andere schaal en materialisering in de openbare ruimte, zoals gebakken klinkers met grotere maatvoering.

### **Singels ("Vesten") en Spaarne oever**

De singels of "vesten" grenzen aan het brede water dat rondom de binnenstad loopt. Kampervest, Gasthuisvest en Kinderhuisvest zijn hier voorbeelden van. Aan de waterkant bevindt zich meestal een groene oever en een begeleidende bomenrij. Deze Singels vormen de derde categorie van openbare ruimten in de binnenstad. Oorspronkelijk hebben zij als verdedigingslinie van de stad gefungeerd.

Dwars door de binnenstad slingert rivier het Spaarne. Langs het Spaarne liggen juist geen groene oevers, maar kades. De historische functie - als



stapel- en overslagplaats en opstapplaats van de verbindingen over het water in plaats van verdedigingslinie - is dan ook geheel anders. Zowel de Singels als het Spaarne kennen ruimte aan de oevers die aanleiding geeft tot verbijzondering. Gezien het verschil in de oorspronkelijke functie (verdedigingslinies versus kades), is wel een verschil in uitwerking aan de orde. Meer dan tot nu toe het geval is zou het Spaarne weer een essentieel onderdeel van de stad moeten worden. Niet alleen door een inrichting afgestemd op de verkeersstromen, maar juist ook om de grote attractiviteit van dit waardevolle gebied binnen het centrum te benutten en te versterken.



Foto 2.2.4. Laan: Parklaan

### Pleinen en plekken

De pleinen in de Haarlemse binnenstad zijn net als in andere oude Nederlandse steden ooit ontstaan uit nuchtere overwegingen, zoals het houden van markten. De historische pleinen zijn gevormd en omsloten door bebouwingswanden. Deze geslotenheid draagt veel bij aan de harmonische werking van het geheel. Zo'n open ruimte in de kern van de stad is de Grote Markt, letterlijk het centrum van de stad. Verder zijn er nog wat kleinere pleinen in de binnenstad, waarvan de Botermarkt en de Groenmarkten de belangrijkste zijn. Plekken zijn ruimten die niet aan alle kanten omsloten zijn door wanden maar die wel een speciale functie kennen, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van een bijzonder gebouw (zoals het Verwulft). Deze plekken dienen op dezelfde manier behandeld te worden als de pleinen.

De drukbelaste pleinen vragen om een totaalontwerp voor de inrichting, waarbij specifieke inrichtingsmiddelen of rangschikking van deze middelen het eigen karakter accentueren. De pleinen en plekken zijn dus een bijzondere ontwerpogave.

### Parken, hofjes, binnentuinen en bomen

In de middeleeuwse stad was openbaar groen schaars. Er werd gewoekerd met de ruimte binnen de stadsmuur, waardoor de straten en stegen smal werden en er los van enkele solitaire bomen weinig ruimte op straat overbleef voor groen. De openbare ruimte is daardoor overwegend "stenig" van karakter. De binnentuinen en hofjes vormen daarentegen van oudsher al groene oases in de stad. Het zijn groene, veelal geometrisch ingerichte plekken met gazons, hagen en bloemrijke beplantingen als bloemheesters, rozen en perkplanten. Opvallend zijn ook de bijzondere boomsoorten en vele grote monumentale bomen.

Op de ruimere grachten en lanen vonden bomenrijen een plek, net als solitaire grote bomen op de pleinen.

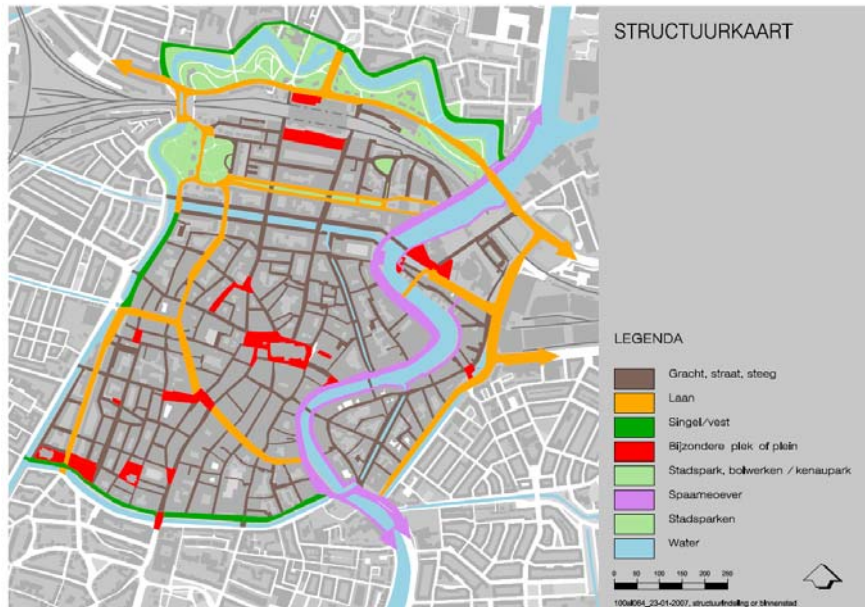
In de 19<sup>de</sup> eeuw heeft Zocher voor de Nieuwstad een "groene rondwandeling" ontworpen die nog steeds een belangrijk onderdeel van de binnenstad uitmaakt. De voormalige vestingwerken (of Bolwerken) werden omgevormd tot een park in de "Engelse landschapsstijl". Het Kenaupark, de Parklaan en het Ripperdapark werden verder ontwikkeld om een ruimer, groener en aantrekkelijker woongebied te realiseren in de Nieuwstad. Ze zijn opgezet voor ontspanning, groenbeleving, recreatie en verfraaiing van de binnenstad en vervullen deze rol nog steeds.



Foto 2.2.5. Proveniershofje

Het stenige karakter van de middeleeuwse straten is een authentiek kenmerk. Dat geldt ook voor de solitaire bomen op strategische plekken en de verborgen groene oases in hofjes en binnentuinen.

In de bredere profielen van lanen, grachten, singels en in diverse woonstraten van de Nieuwstad zijn de bomenrijen juist kenmerkend. In de noordelijke binnenstad zijn de ingrepen van Zocher uiteraard uitgangspunt.



Kaart 2.2.6.: Structuurindeling openbare ruimte Binnenstad

### 2.3. Functionele structuur

#### Binnenstad als geheel

Het centrum van Haarlem is een publieksaantrekkelijk en toeristisch zeer attractief gebied. Dat komt door de ligging, de historie, de vele winkels, horeca en cultuurvoorzieningen, maar niet in de laatste plaats ook door de kwaliteit van de stedenbouw en de openbare ruimte. Deze kwaliteit geeft vaak de doorslag om juist Haarlem te bezoeken.

De binnenstad kent daardoor een sterke menging van functies als wonen, winkels, horeca, kantoren en verkeer. Dat komt in de verschillende straten en pleinen van de binnenstad tot uiting.

Qua verkeer heeft de binnenstad primair een wandel-, slenter- en verblijfsfunctie voor voetgangers (waaronder gehandicapten en ouderen), en een functie voor bezoekend en bezorgend fiets- en autoverkeer. Door en langs het centrum lopen bovendien een aantal verkeersroutes, zoals gebiedsontsluitingswegen, bus- en fietsroutes. Aan deze routes worden nadere functionele eisen gesteld in de vorm van ligging, materiaalgebruik en ruimtetoedeling.

Tot slot heeft de openbare ruimte van de binnenstad op veel plekken ook een belangrijke groenfunctie.

De geschetste functionele structuur van de binnenstad als geheel wordt verder per categorie nader beschreven.

#### Functie straten, stegen en grachten

De straten, stegen en grachten hebben zowel een verblijfs- als verbindingfunctie (voor voetgangers, fietsers, auto's). Een deel ervan is autovrij gebied, gevormd door de kernwinkelstraten en een aantal andere winkelstraten - al dan niet in combinatie met horeca - zoals de Zijlstraat en Koningsstraat. De overige straten zijn wel toegankelijk voor (bestemmings) autoverkeer en parkeren. Om de toch al beperkte ruimte voor voetgangers te garanderen zijn deze straten vaak toegerust met allerlei anti-parkeerpalen, wat het beeld helaas niet ten goede komt.

In deze ruimten is het belangrijk dat een goede afweging tussen de verschillende verkeerssoorten wordt gemaakt. Bovendien moeten inrichtingsprincipes consequent worden toegepast. Dat betekent zoveel mogelijk eenheid in de profielen, de bestrating en het meubilair en vanwege de maximale ruimtelijkheid zo min mogelijk hoogteverschillen in de profielen.

#### Functie pleinen en plekken

Tot 15 jaar terug was de Nederlandse plein-traditie vooral beperkt tot een functioneel gebruik van de ruimte als markt of parkeerruimte. Ondanks dat de marktfunctie nog steeds dominant aanwezig is, worden de Nederlandse pleinen daarnaast ook steeds meer gezien als aangename verblijfsruimtes waarop steeds vaker terrassen ontstaan.

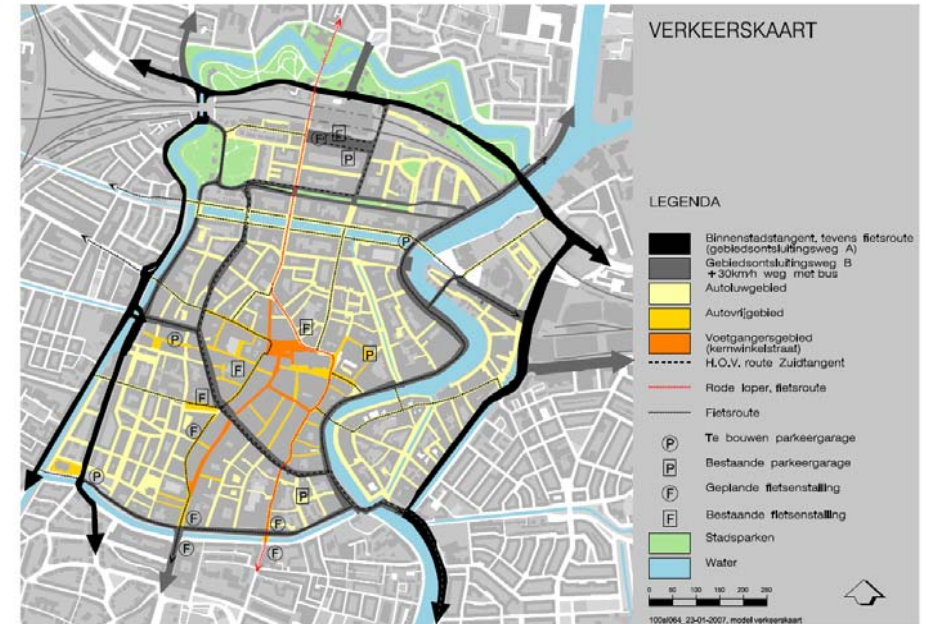
### Functie lanen, singels en Spaarne-oever

De lanen kennen net als de straten een gemengde functie, maar hebben door hun formaat een belangrijker verkeersfunctie voor zowel het hoofdnet auto, openbaar vervoer als voor fietsers en voetgangers.

De lanen vormen de belangrijkste routes voor bestemmingsverkeer in de binnenstad. Zij maken samen met de singels en de Spaarne-oever onderdeel uit van de gebiedsontsluitingswegen<sup>2</sup>. De Gedempte Oude Gracht en een deel van de Parklaan vormen de hoofdaders voor het openbaar vervoer in de binnenstad, waarover ondermeer de Zuidtangente rijdt. De Wilhelminastraat en het Prinsen- en Statenbolwerk zijn onderdeel van de tangenten voor het autoverkeer, waarover wijkoverstijgend verkeer rijdt.

Door de ligging en de schaal van de singels hebben ook deze thans een belangrijke functie als gebiedsontsluitingsweg voor autoverkeer. Bovendien maken zij deel uit van het hoofdfietsnetwerk. (Herensingel, Kampersingel, etc).

De herkenbaarheid van de lanen en singels kan door eenduidige verlichting, materiaalgebruik, profilering, bewegwijzering en dergelijke worden vergroot. Tegelijkertijd kunnen ook de karakterverschillen tussen verschillende lanen meer geaccentueerd worden, zoals de Gedempte Oude Gracht (doorsnijding van historische binnenstad, functiemenging) of Wilhelminastraat (tangente, 19<sup>de</sup> eeuwse uitbreiding).



Kaart 2.3.1.: Functionele structuur: verkeerskaart

### Functie groen

Groen is van oudsher belangrijk voor natuurbeleving, ontspanning, recreatie en spelen. Het groen verfraait en veraangenaamt het versteende karakter en brengt rustgebieden met vogelgeluiden tot in het hart van de stad. Het legt groene verbindingen met andere gebieden buiten de stad, geleedt de stad en verbetert het microklimaat door zuurstofvoorziening, stofvastlegging en geluidsdemping of verstrooiing. Het groen geeft al met al een positieve impuls aan de attractiviteit en het woon- en leefklimaat van de Haarlemse binnenstad. Verschillende onderdelen van het groen dragen daar in de binnenstad aan bij.

<sup>2</sup> Haarlems Verkeers en Vervoers Plan (HVVP)





Foto 2.3.2.: Groene rondwandeling, Kenaupark

### Stadspark Bolwerken/Kenaupark

Zowel het stadspark Bolwerken als het Kenaupark zijn hoogtepunten in het stedelijk groen. Ze zijn cultuurhistorisch en toeristisch gezien zeer waardevol en hebben deels zelfs een monumentenstatus. Essentieel in het park is het romantische sfeerbeeld, de ruimtelijke afwisseling en inrichting met open gazons, omkaderd door meer of minder gesloten groene randen met (monumentale) solitaire bomen of boomgroepen van verschillende soort, en fraaie zichtlijnen over het water en tussen de heuvels.

### Hoofdbomenstructuur

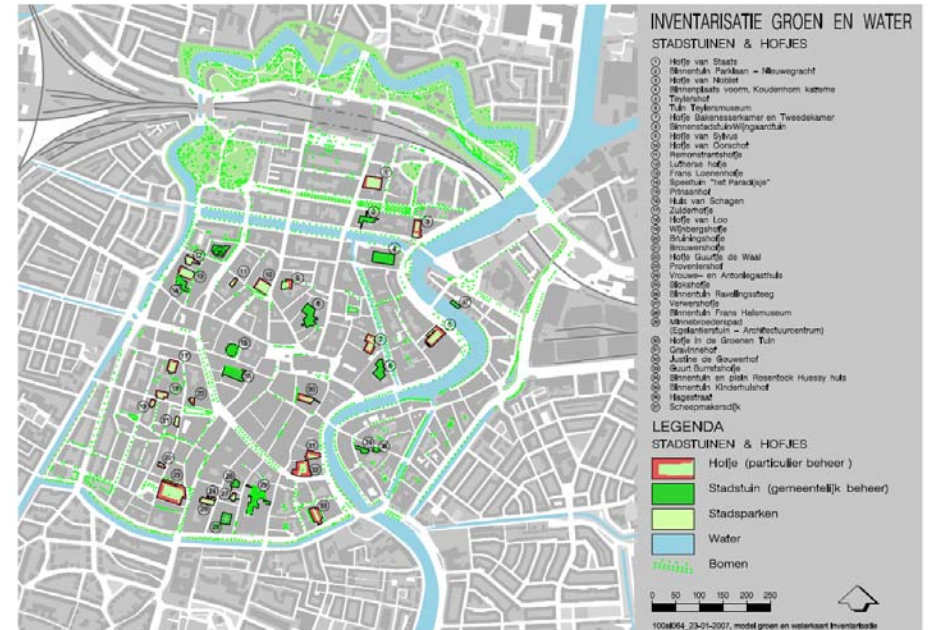
De begeleidende bomenrijen langs watergangen en lanen hebben een geleidende rol, leggen groenrecreatieve verbindingen met het buitengebied en ondersteunen het karakter en de herkenbaarheid van de brede profielen en ontsluitingsroutes.

Ze bestaan in hoofdzaak uit linden of andere statige bomen van de eerste grootte (>20 m in volwasstadium). Hoe groter en ouder de bomen worden, hoe sfeerbepalender en belangrijker ze worden. Ondanks hun belangrijke functie is de kwaliteit van deze bomen veelal matig door met name de slechte ondergrondse omstandigheden.

### Wijkgroen

De bomenrijen langs de bredere wegen in de Nieuwstad en de solitaire bomen en/of boomgroepen in de andere delen versterken het karakter van de verschillende gebieden en verfriaaien het beeld.

De groenpleinen, hofjes en binnentuinen zijn de verborgen groenparels van het centrum. Het zijn aantrekkelijke oases voor flora, fauna en mensen binnen een sterk verdicht stedelijk gebied.



Kaart 2.3.3.: Inventarisatie water- en groenstructuur

## 2.4. Beheer

Om de karakteristiek en kwaliteiten van het centrum goed te kunnen behartigen is zowel de inrichting als het onderhoud van het van het centrum op "richtlijnniveau verzorgd" (R+) gesteld. Dit is net een stapje hoger dan het "standaard niveau" dat voor de meeste andere delen van de stad is vastgesteld.

De intentie is het achterstallig onderhoud (zowel wat betreft dagelijks als groot onderhoud) in het centrum weg te werken en vervolgens op normniveau te houden

Rekening houdend met de onderhoudbaarheid, de hogere gebruiksintensiteit en het hogere kwaliteitsniveau wordt de openbare ruimte in het centrum dan met de volgende inspanningen onderhouden:

- zeer intensief: verharding, groen, straatmeubilair, verlichting en speelvoorzieningen
- standaard: civiele kunstwerken en water

Het totaalbeeld en de technische kwaliteit zijn hierbij als goed te kwalificeren. Er mag nauwelijks tot geen sprake van achterstallig onderhoud zijn en er zijn geen fysiek onveilige verharding, beplanting, meubilair of andere voorzieningen meer te vinden. De technische levensduur loopt op schema en de binnenstad is schoon, heel en veilig.

Deze beheeruitgangspunten zijn bepalend voor de ontwerpkeuzes.

Tot slot: goed beheer houdt rekening met de in het ontwerp gemaakte keuzes. Straatprofielen en materiaalkeuzes voor verharding en objecten mogen in de beheerfase niet "verrommelen" door verkeerde onderhoudsmaatregelen, zoals het vervangen en repareren met afwijkende materialen. Kortom: ontwerpbewust beheren!



## HOOFDSTUK 3: KEUZES

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten en analyse uit het vorige hoofdstuk uitgewerkt in keuzes. Allereerst wordt kort ingegaan op de te behouden en te versterken kernkwaliteiten van de openbare ruimte in de binnenstad van Haarlem.

Naar aanleiding daarvan en van de besproken ruimtelijke en functionele structuur wordt in de paragraaf 'Vloer' het gewenste bestratingsmateriaal beschreven. Door middel van de "vloerkaart" wordt vastgelegd waar welk bestratingsmateriaal toegepast dient te worden. In de paragraaf "Maatvoering en ruimte" wordt ingegaan op de keuzes en prioriteiten ten aanzien van het verdelen van de beschikbare ruimte in de straatprofielen. Vervolgens worden in de paragraaf "Groen" de ambities voor het groen toegelicht. Tot slot wordt in de paragraaf "erna" ingegaan op de keuzes en ambities ten aanzien van het straatmeubilair.

### 3.1. Kernkwaliteiten

Hoewel er in de openbare ruimte nog heel wat te verbeteren valt, kent de binnenstad van Haarlem ook vele uitdrukkelijk te koesteren kernkwaliteiten. Alle verdere keuzes en uitwerkingen zijn gericht op het behoud en versterken van deze kernkwaliteiten:

- Haarlem kent een gaaf, historisch gegroeid patroon van lanen, grachten, straten en stegen. Er is weinig door doorbraken en vernieuwingen beschadigd. Wel is het patroon soms minder goed zichtbaar geworden, zoals het centrale H-vormige geestdorpensysteem.
- In Haarlem liggen – zeker in verhouding met andere grote steden – nog heel veel authentieke bestratingsmaterialen, vooral klinkers, maar ook natuurstenen banden. In dat opzicht heeft het ook zo zijn voordelen dat in de afgelopen decennia weinig is vernieuwd.
- Er zijn in Haarlem veel authentieke straatprofielen: met name de stegen en smalle straten kennen een profielindeling met kenmerkende molgoten die (nog) niet is aangetast door verkeerde ingrepen, niet passende snelheidsremmers of andere functionele of modegevoelige ingrepen.

- De maatvoering en materialisering van de openbare ruimte is op de meeste plekken in harmonie met de stedenbouw en architectuur.
- De groenstructuur van de binnenstad is ijzersterk: prachtige parken aan de noordzijde, verborgen parels van hofjes en binnentuinen in het zuidelijk deel, fraaie gevelbeplanting door initiatieven van bewoners.

Deze kernkwaliteiten zijn soms wel verborgen en moeten weer veel meer zichtbaar gemaakt worden. Met name achterstallig onderhoud, de wildgroei aan straatmeubilair, de soms gebrekkige detaillering en de kwaliteitsarme inrichting van bepaalde hoofdstraten, verdoezelen de onmiskenbaar aanwezige potentiële kwaliteit van de openbare ruimte.



Foto 3.1.1.: Kernkwaliteiten: Warmoesstraat

### 3.2. Vloer

Bij de inrichting van de openbare ruimte speelt de materiaalkeuze van de bestrating, de vloer, een belangrijke rol. Om de uitgangspunten ten aanzien van de openbare ruimte te realiseren is de inzet om een groot deel van de binnenstad op samenhangende wijze te bestraten. Op de pleinen en bijzondere plekken zijn afwijkingen of combinaties met andere materialen mogelijk, mits passend bij het authentieke historische bestratingsmateriaal en passend in de overige uitgangspunten van het Handboek.

Bij de keuze van het bestratingsmateriaal en het profiel voor een bepaalde plek moet men met de volgende aspecten rekening houden: de schaal, de

maat, de functie en de materiaaleigenschappen (kleur en textuur). Dit alles moet worden gecombineerd in een goede materiaalkeuze.

De schaal en maat van de profielen bepalen voor een belangrijk deel de fijnmazigheid van de bestrating. Zo vraagt de middeleeuwse en 17<sup>de</sup> eeuwse stedenbouwkundige structuur van straten, stegen en grachten om een fijnmazig materiaal. De lanen, singels en Spaarne oever hebben een grotere schaal en daarom kan hier gebruik worden gemaakt van een groter steenformaat.

De functie, bepaald door het gebruik van de openbare ruimte, stelt belangrijke technische voorwaarden aan het toe te passen materiaal. Hoge intensiteiten autoverkeer bijvoorbeeld, al dan niet in combinatie met zwaar (bus)verkeer, zorgen op klinkerbestrating soms voor te hoge geluidsniveaus of slijtage. Bovendien zijn plaatselijke reparaties in klinkerbestrating moeilijker vlak te herstellen dan in asfalt. Om die reden kan het nodig zijn om plaatselijk voor de rijbaan een stabielere materiaal als asfalt toe te passen of stringente voorschriften te stellen aan de fundering en reparatie van de klinkerbestrating.



Foto 3.2.1.: Voorbeeld gebrekkige detaillering: Rivierischmarkt

Belangrijk onderwerp bij de vloer is en blijft de detaillering: aansluitingen en hoekoplossingen moeten kwalitatief goed worden opgelost. Daarvoor is de uitwerking van standaard-details en een goede uitvoering nodig. Bovendien

moeten materiaalkeuzes voor de vloer meer uniformiteit teweeg brengen. Dan zijn lastige materiaalscheidingen of aansluitingen minder aan de orde.

### Materiaalkeuze Vloer

#### *Gebakken klinkers*

Haarlem is een klinkerstad. Op heel veel plekken liggen nog authentieke klinkers, vooral in de straten en stegen, maar zelfs op het centrale plein, de Grote Markt. Zij vormen de drager van de historische sfeer die de openbare ruimte nog steeds uitstraalt. Het authentieke van de klinkers zit in de kleur, de vorm, het formaat en zelfs in de slijtage:

- Qua kleur variëren de klinkers van donkerblauw ("mangaan"), via donkerbruin, donkerrood tot geel; kenmerkend is dat de klinkers qua kleur gemêleerd zijn ingestraat<sup>3</sup>;
- De langwerpige vorm van de klinkers varieert per steen. Door de toenmalig handmatige fabricage zijn de nodige maatafwijkingen te vinden. Het maakt de straat als geheel minder strak, maar dit past bij een oude stad;
- Er zijn veel, relatief kleine en historische formaten van klinkers te vinden, zoals het IJssel-, Drielingen-, Dik- en Waalformaat;
- De oude klinkers liggen er al decennia lang en zijn al die tijd onderhevig geweest aan slijtage door het weer en het verkeer. Omdat het oude, hardgebakken klinkers betreft, zijn ze daardoor juist mooier (glimmender) geworden.

Dit alles zorgt ervoor dat de oude klinkers goed harmoniëren met de monumentale gebouwen, de stedenbouwkundige opzet en beschermde status van het centrum.

De historische authentieke klinkers worden helaas niet meer gemaakt en zijn inmiddels veel geld waard. Door schade, breuk of verlies samen met het feit dat het opkopen van extra oude klinkers bijna onbetaalbaar is geworden, is vervanging door nieuwe klinkers soms noodzakelijk. Nieuwe klinkers zijn echter vormvaster, meer monotoon van kleur en minder hard gebakken.

<sup>3</sup> Deze mêlering in kleur is te verklaren uit de oude manier van winnen van klei (kleisamenstelling varieerde sterk per partij) en bakken van de stenen (meer naar het midden van de oven werden de stenen heter en daardoor blauwer). Dergelijke variaties zijn echter niet meer leverbaar in de moderne grootschalige geautomatiseerde fabricageprocessen.

Uitgangspunt is om bij aanpassingen en vernieuwingen in de openbare ruimte voort te borduren op de aanwezige kwaliteit van de klinkerbestrating. Bij de keuze voor nieuwe klinkers kan dan gekozen worden voor de toepassing van een passend, relatief klein formaat Hollandse gebakken klinkers in de stegen en straten. Belangrijk is de nog aanwezige, authentieke gebakken klinkers zoveel mogelijk te behouden en opnieuw te gebruiken. Zie daarvoor de kaart met te behouden bestrating. Een goede en praktische oplossing bij schaarste is het per straatdeel gemengd toepassen van authentieke en nieuwe klinkers in het profiel, bijvoorbeeld oude klinkers in de trottoirs en nieuwe klinkers in de rijweg.

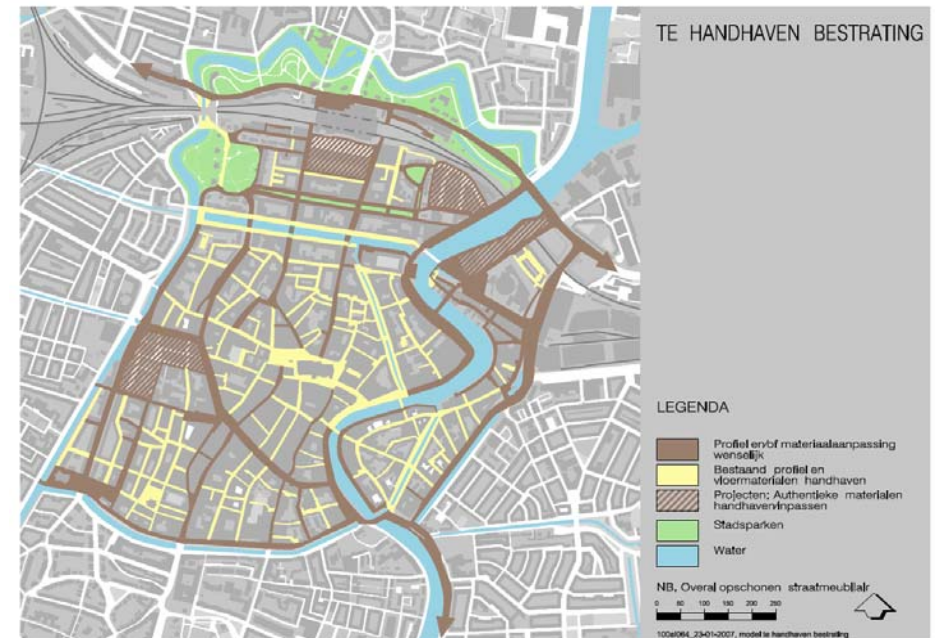
Gebakken klinkers – het liefst hergebruikt authentiek – zijn daarmee het passende bestratingsmateriaal voor de straten en stegen, maar ook voor de singels en lanen. Aangezien het voetgangersgebied in de binnenstad als één samenhangend netwerk moet worden gezien is de keuze de trottoirs van de lanen, singels en Spaarne-oever ook consequent in gebakken klinkers uit te voeren. Om aan te sluiten op de grotere schaal van deze straatcategorieën kan daar gekozen worden voor een groter klinkerformaat.



Foto 3.2.2.: Voorbeeld passende authentieke klinkers: Ripperdastraat



Foto 3.2.3.: Voorbeeld niet passende nieuwe klinkers: Amsterdam Zuidoost



Kaart 3.2.4.: Te handhaven bestrating



Voor belangrijke fietsroutes en –paden in de binnenstad kan het wenselijk zijn uit oogpunt van fietscomfort te kiezen voor aangepaste klinkers, die strakker te bestraten zijn en een vlakker en dus comfortabeler straatoppervlak mogelijk maken. Deze moderne “strengpersklinkers”<sup>4</sup> kennen echter een minder authentieke uitstraling dan andere nieuwe klinkers. Terughoudende toepassing op slechts enkele routes is daarom het devies.



Foto 3.2.5.: Voorbeeld fietspad in strengpersklinkers, Groningen

#### *Trottoirbanden*

De binnenstad van Haarlem kent relatief weinig trottoirbanden. In de smalle straten en stegen is meestal sprake van molgoten zonder banden. In de straten waar trottoirbanden wel voorkomen, wordt een smalle band toegepast. De trottoirbanden op brede doorgaande lanen en in het kernwinkelgebied worden uitgevoerd in bredere elementen. Op historisch waardevolle plekken moet zowel de smalle als brede band uitgevoerd worden in hardsteen. Op andere plekken is dat ook wenselijk, maar kan eventueel worden teruggevallen op antracietkleurige “natuursteenlook” betonbanden. Authentieke natuursteenbanden of granieten banden moeten uiteraard worden hergebruikt.

#### *Asfalt*

De toepassing van asfalt is vooral ingegeven door de verkeersfunctie. Asfalt is comfortabel, vlak en stevig voor het verkeer, daardoor veroorzaakt het verkeer minder geluid en trillingen. Daartegenover staat dat het een materiaal is dat al gauw een harde en weinig historische uitstraling heeft en daardoor niet past in het wenselijke beeld van de openbare ruimte, zeker binnen het beschermd stadsgezicht. Afgewogen toegepast is het materiaal echter acceptabel. Asfalt dient daarom alleen te worden toegepast op de drukke rijwegen (m.n. de tangenten) in en rond de binnenstad. Door het gebruik van dit materiaal te koppelen aan deze functionele structuren zorgt het voor een herkenbare afwikkeling van het autoverkeer met zo min mogelijk geluidsoverlast. Voor belangrijke fietsroutes kan aldaar ook worden gekozen voor asfalt.

Het toe te passen asfalt dient er om reden van herkenbaarheid en eerlijkheid ook als asfalt uit te zien. Structuurtoevoegingen (zoals “streetprints”) zijn ongewenst. Asfalt is in principe gewoon zwart. Als een vrijliggend fietspad onderdeel is van een trottoirzone in klinkers, is een bijpassende kleurtoevoeging (rood) aan het asfalt wel wenselijk.

#### *Betontegels en betonstenen*

In een fors aantal straten in de binnenstad liggen momenteel trottoirs van betontegels<sup>5</sup>. Dit materiaal is niet authentiek voor de binnenstad van Haarlem en vanwege zijn grove formaat, relatief moderne en harde uitstraling niet passend als keuze voor de binnenstad. Omdat de trottoirzone van de binnenstad kan worden gezien als één samenhangend netwerk is de keuze het bruinrode tapijt van gebakken klinkers in de binnenstad structureel door te zetten naar alle trottoirs.

De Haarlemse binnenstad kent weinig betonstraatstenen, behoudens enkele uitzonderingen, zoals delen van de verouderde sierbestrating in enkele winkelstraten. Betonstraatstenen hebben de afgelopen decennia bewezen weinig duurzaam te zijn. Ze verweren en verkleuren relatief snel en hebben geen restwaarde.

De keuze is in de toekomst betonstraatstenen in het geheel niet meer toe te passen in de binnenstad. Het is een materiaal dat niet bij de historische

<sup>4</sup> Strengpersklinkers kennen weinig maatverschillen en op de hoeken geen afschuining (“vellingkant”), daardoor zijn ze veel strakker en vlakker tegen elkaar aan te straten.

<sup>5</sup> Betontegels in het formaat 30x30 cm zijn een “uitvinding” voor het plan Zuid van Berlage, in de twintiger jaren van de vorige eeuw.

binnenstad past. Bovendien is er in de vorm van (gebakken) klinkers een alternatief dat mooier, duurzamer en passender is.

#### *Bijzonder materiaal*

Specifieke gebruikseisen en specifieke ruimtelijke voorwaarden vragen om bijzonder materiaal en/of klinkers gelegd in een eigen patroon. Zo hebben de pleinen en plekken in de stad hun eigen sfeer, karakter en gebruik. Delen van de Spaarne-oeveren kennen nog authentieke bestrating in kinderhoofdjes (granietkeien) terwijl de Grote Markt is bestraat met historische waalformaat klinkers, halfsteens gelegd in een blokpatroon. Uitgangspunt is behoud en versterking van deze hoogwaardige kwaliteit, geënt op de specifieke plek en het gebruik van de plek.



Foto 3.2.6.: Bijzonder materiaal: granietkeien Spaarne

#### **Vloerkaart**

Voor de Haarlemse binnenstad is het gekozen bestratingsmateriaal per categorie van de openbare ruimte uitgewerkt. Deze uitwerking is ook weergegeven in de "vloerkaart". Hier is de uitwerking in hoofdlijnen weergegeven. In het richtlijndeel van het Handboek vindt door middel van profieltekeningen nadere uitwerking plaats.

#### *Kleur van de bestrating:*

- Basiskleur bestrating in elementen is 'terra nova' (bruinrood). Deze kleur is in kernwinkelstraten genuanceerd toe te passen in combinatie met andere steenkleuren.
- In smalle(re) straatprofielen zonder band is het toegestaan de bestaande gootlijn uit te voeren in gele klinkers;
- Asphalt bestrating: zwart; uitzondering: als vrijliggend fietspad is omringd door klinkerbestrating dan wordt rood asphalt toegepast.
- Markeringsverf of Thermoplast alleen toepassen op asphalt. Bij overige noodzakelijke markeringen dienen markeringsstenen te worden toegepast. Het markeren van trottoirbanden (met bijvoorbeeld gele verf) en het gebruiken van markeringsverf op klinkerbestrating dient te worden vermeden. Uitzondering: geleide- en attentiemarkering voor slechtzienden: hiervoor is ook op klinkerbestrating Thermoplast een geëigend middel.

#### *Straten, stegen, en grachten*

Materiaal: gebakken klinkers, indien mogelijk authentiek, of indien noodzakelijk nieuw (waalformaat en dikformaat)

- Autovrij gebied: (voetgangersgebied, geen autoverkeer buiten venstertijden, wel soms fietsverkeer): trottoirzone middels klinkers in halfsteensverband, rijzone in klinkers in keperverband.
- Autoluw gebied (verblijfsgebied, gehele dag alle verkeerssoorten): trottoirzone met klinkers in halfsteensverband, rijzone in klinkers keperverband. Normale trottoirband tussen rijzone en trottoir (bij voldoende straatbreedte).
- Voetgangersgebied (alleen voetgangers): in principe drie- of vijfdeling van het profiel, erfzone langs de gevels uitvoeren met halfsteens waalformaat klinkers. Loopzone in waalformaat of dikformaat klinkers. Bij kernwinkelstraten de loopzone in lingeformaat klinkers uitvoeren.

#### *Lanen*

- Tangenten (Gebieds Ontsluitings Weg- A, GOW-A): Rijweg in zwart asphalt, trottoirs in gebakken klinkers van een groot formaat (dikformaat of Linge-formaat) in halfsteensverband. Fietspad in strengpersklinkers of rood asphalt.
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW-B): trottoirs in gebakken klinkers, halfsteensverband van een groter formaat (dikformaat of Linge-formaat), rijweg in gebakken klinkers, keperverband keiformaat, bij



uitzondering asfalt. Eventueel fietspad in halfsteens gelegde klinkers of strengpersklinkers.

- Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)- as (Gedempte Oude Gracht en Parklaan): busbaan asfalt, trottoirs in gebakken klinkers van een groot formaat (dikformaat of Linge-formaat). Fietspad in bij historisch gebied passend materiaal (vanwege ligging midden in centrum en doorsnijding en aansluiting van allerlei historische straten).

#### *Singels en Spaarne oever*

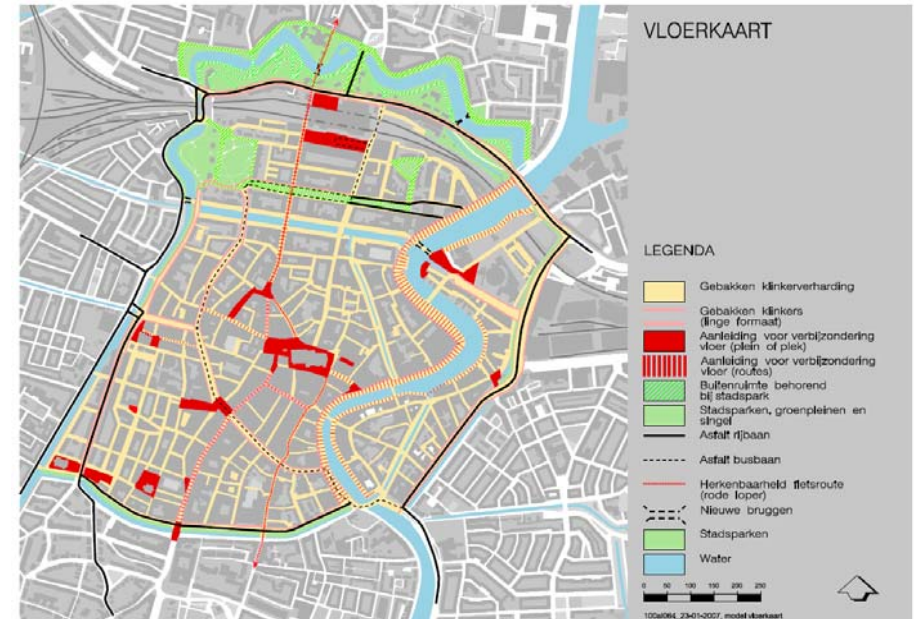
- Singels: trottoirs in gebakken klinkers van een groot formaat (dikformaat of Linge-formaat, halfsteensverband), rijweg in gebakken klinkers keiformaat, keperverband. Bij zware verkeersfunctie rijweg in asfalt;
- Spaarne: trottoirs gevelzone in gebakken klinkers van een groot formaat (dikformaat of Linge-formaat), rijweg in gebakken klinkers keiformaat (bij zware verkeersfunctie asfalt); kade in (oorspronkelijke) granietkeien of grote gebakken klinkers (Lingeformaat).

#### *Pleinen en plekken*

Voor deze plekken kan een apart ontwerp worden gemaakt. Materiaal voor verharding: klinkers, of combinatie natuursteen-klinkers. Materiaal voor groen: halfverharding, gras etc.

#### *Schampstroken, middengeleiders e.d.*

Ter wille van een visueel rustig beeld van de straat worden schampstroken, middengeleiders, bushavens etc. uitgevoerd in klinkers, die passen bij de gebruikte klinkers in het straatwerk van de omringende trottoirs.



Kaart 3.2.7.: "Vloerkaart" met keuzes bestratingsmateriaal

### 3.3. Maatvoering en Ruimte

De ruimte in de meeste straten is schaars, zeker in de smalle straatjes van de historische binnenstad. Bij het toedelen van ruimte aan verschillende functies, zoals verblijf, autoverkeer, parkeren en fietsverkeer moeten dus telkens afwegingen en keuzes worden gemaakt. In de toch al schaarse ruimte moeten ook groen, spelen en straatmeubilair worden ingepast.

Om de schaarse ruimte zoveel mogelijk te benutten, maar ook om zoveel mogelijk ruimtelijke kwaliteit in de openbare ruimte te creëren, is het zaak weloverwogen afwegingen te maken tussen verschillende verkeersclaims en ingetogen om te gaan met het plaatsen van objecten (groen en meubilair). Doel is om in te zetten op het zoveel mogelijk integraal en flexibel gebruik van de ruimte.

#### Dwarsprofiel

Qua verkeersfuncties die in een straat kunnen worden ingepast, geldt allereerst dat de situatie verkeersveilig moet zijn. Is de ruimte echt schaars (zoals in smalle stegen), dan kan alleen voetgangersverkeer worden ingepast. Bij meer ruimte is plaats voor ander verkeersgebruik. Bij het bepalen van een dwarsprofiel van een straat (dus in de breedte van de straat) wordt achtereenvolgens ruimte toebedeeld aan:

- Voetgangers, waarbij minimaal 1,5 m breedte aan vrije loopruimte beschikbaar moet zijn (bij bredere profielen meer);
- Fietsers;
- Autoverkeer;
- Parkeren, groen, spelen en straatmeubilair;

In het richtlijnedeel van het Handboek zal de toedeling van de ruimte aan verschillende (verkeers)functies per straatbreedte worden vastgelegd.

#### Lengteprofiel

Ook in de lengte van een straat zijn afwegingen over de ruimteverdeling te maken. Bijvoorbeeld: hoeveel ruimte wordt ingepast voor parkeren en hoeveel voor groen? Waar wordt het straatmeubilair ingepast en waar kan het afval worden aangeboden? Dit zijn afwegingen in het lengteprofiel van een straat.

Belangrijk bij afwegingen in het lengteprofiel is het streven naar continuïteit: vanwege de ruimtelijke kwaliteit en de herkenbaarheid dient een

straatprofiel niet telkens te verspringen, maar voor zover het oog reikt continu te blijven. Dat wil zeggen dat gekeken in de zichtas van de straat:

- Het dwarsprofiel constant blijft, dus de plaats van trottoirbanden, hakwerk, bomerij etc. hetzelfde blijft;
- Eventueel parkeren consequent op dezelfde plaats blijft, bijvoorbeeld langsparkeren aan de linkerzijde van de straat;
- Bomen, straatmeubilair en andere objecten in één lijn worden neergezet;
- Consequent voor één detaillering van het dwarsprofiel wordt gekozen, bijvoorbeeld wel of geen trottoirband.

#### Hoogteprofiel

Hoogteverschillen in een straat zijn soms nodig uit oogpunt van verkeerseisen, maar verkleinen de visuele ruimte. Omdat de meeste straatprofielen krap zijn, is het zaak de ruimte visueel zo min mogelijk op te delen. De straatprofielen dienen daarom zo min mogelijk hoogteverschillen te kennen. In de smalle straten en stegen is het toepassen van banden daarom niet aan de orde. Molgoten als scheiding tussen trottoir en rijweg zijn dan een heel passend, Haarlems middel. Bij bredere straten zijn trottoirbanden wel aan de orde. Voorkomen moet dan worden dat het profiel te vaak in hoogte verspringt, bijvoorbeeld bij vrijliggende fietspaden. Daarmee zou de ruimte teveel worden opgedeeld.

Hoogteverschillen ten behoeve van het remmen van de snelheid van autoverkeer (drempels, paddestoelen, verhoogde kruisingsvlakken) komen in Haarlem gelukkig weinig voor. Ze staan op gespannen voet met de visuele kwaliteit en authenticiteit van de openbare ruimte. In veel gevallen zijn ze ook niet nodig omdat de krapte van de straatprofielen vanzelf een voldoende snelheidsremmend effect heeft. Als het echt niet anders kan, mogen drempels worden toegepast. Drempels moeten dan worden uitgevoerd in het materiaal en het bestratingsverband van de omringende bestrating. Versmallingen en asverspringingen zijn niet aan de orde vanwege het verstoren van de zichtas in de lengte van de straat. Verhoogde kruisingsvlakken zijn ongewenst vanwege de te dominante aanwezigheid en de visuele opdeling van de straat in losse straatsegmenten die daarvan het gevolg is.

### Uitzonderingen

Bij straten met een speciale functie, zoals een kernwinkelstraat, gelden andere, op de functie toegesneden afwegingen. Voor gebiedsontsluitingswegen is in het HVVP reeds een aantal afwegingen gemaakt. Uitzonderingen zijn ook de bijzondere plekken, zoals pleinen. Tot slot wordt ook voor de historische authentieke straatprofielen (bv, Warmoesstraat, Groot Heiligland) een uitzondering gemaakt. Deze laatste categorie dient waar mogelijk ook qua profielindeling onaangetast te blijven.



Foto 3.3.1.: Hoogteprofiel: snelheidsremmer "paddestoel": niet meer toepassen

### 3.4. Groen

Het beeld, de functie en de verschijningsvorm van het groen in de Haarlemse binnenstad is in hoofdzaak door de historie bepaald. Handhaving en waar mogelijk verbetering of versterking van de bestaande groenstructuur zijn daarom van essentieel belang. Dit is op onderdelen uitgewerkt.

#### Stadspark Bolwerken/Kenaupark en de "rondwandeling"

De essentie en gewenste verschijningsvorm van het stadspark en de "rondwandeling" zijn vastgelegd in de visie en het ontwerp voor stadspark Bolwerken/Kenaupark. Er dient verdere aandacht geschonken te worden

aan het verbeteren van het groenprofiel van de Parklaan, de gewenste 'groenrecreatieve' verbinding onder het spoor ter hoogte van het Ripperdapark en de afstemming van de ontwikkelingsgebieden van "de sleutel" en de "karpersloot" op de gewenste parkfunctie.

#### Hoofdbomenstructuur

De hoofdbomenstructuur van het centrum bestaat uit bomen van de 1<sup>e</sup> grootte in een enkele of een dubbele rij. Er moet zowel ondergronds als bovengronds voldoende en geschikte ruimte beschikbaar zijn voor een uitgroeïende boom. Vanwege het grote belang en de beeldvorming van deze bomen moet zonodig zelfs de boven- en ondergrondse indeling worden aangepast.

De afstand van de stam tot de gevels moet daarvoor minimaal 4 meter bedragen, de afstand tot de rijweg minimaal 2 meter. Ondergronds moet de plaats voor bomen afgestemd worden op de ligging van de riolering en kabels en leidingen. Er moet voldoende bomenzand beschikbaar zijn. Soms zijn ondergrondse boombakken in de juiste grootte nodig. Essentieel bij de soortkeuze is de geschiktheid voor de stedelijke omgeving. De bomen moeten bestand zijn tegen een grote verkeersbelasting, opkronen, strooizout, uitwerpselen en een hoge gebruiksdruk. Geschikte en passende soorten in de binnenstad zijn lindebomen en in mindere mate ook soorten als iep, suikeresdoorn of plataan.



Foto 3.4.1.: Groenstructuur oude stad: boombeplanting Botermarkt

### Groenbeeld oude stad

Het openbare wijkgroen in de oude stad bestaat uit strategisch geplaatste bomen en boomgroepen in de voor het overige overwegend stenige smalle straatjes en pleinen. Voorbeelden zijn de lei-linden op het Klein Heiligland, de pleinbomen op de Oude Groenmarkt, de gekandelaberde platanen op de Botermarkt en een enkele solitaire boom op een straathoek of een andere straatverbreding. De keuze is dit overwegend stenige straatbeeld en karakter te handhaven. Daar waar wel een boom wordt geplant moet er voldoende bovengrondse en geschikte ondergrondse ruimte beschikbaar zijn. Ook particuliere geveltuinen zijn fraaie groene toevoegingen aan de smalle straten en stegen, mits goed onderhouden en niet te overdadig aanwezig.

De hofjes en binnentuinen – elk met een eigen identiteit - moeten behouden en zo mogelijk versterkt worden. Hoewel veelal in particulier bezit, zijn veel hofjes overdag wel openbaar toegankelijk en daarmee mede bepalend voor het groenbeeld van de stad.

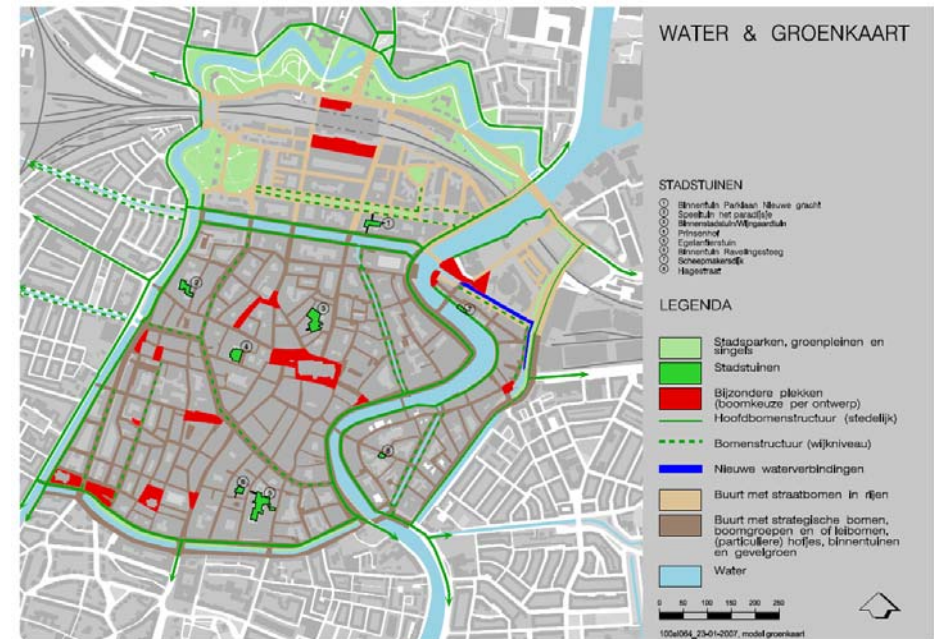


Foto 3.4.2.: Voorbeeld groenstructuur oude stad: gevelgroen

### Groenbeeld Nieuwstad

Particuliere voortuinen en bomenrijen langs erftoegangswegen vormen het groene kenmerk in woonstraten van de Nieuwstad. Ook hier zijn intensief gebruikte multifunctionele wegen zonder groen te vinden. Die bieden nauwelijks tot geen mogelijkheden of ruimte voor groen. Handhaving van het beeld met enerzijds straten met bomenrijen en anderzijds straten zonder bomen (wegens gebrek aan ruimte) is op zijn plaats. Daar waar

bomenrijen bovengronds wel mogelijk zijn, worden met name bomen van de 2<sup>o</sup> grootte (zoals sierperen) geplant.



Kaart 3.4.3.: Keuze Groenstructuur en waterstructuur

### 3.5. Straatmeubilair

De huidige situatie van de toegepaste objecten in het centrum van Haarlem doet op een aantal plekken afbreuk aan de uitstraling die dit historisch waardevolle gebied kan hebben. De afgelopen decennia is de openbare ruimte in de binnenstad van Haarlem ingevuld met teveel verschillende typen objecten die ook lang niet altijd op elkaar zijn afgestemd. Het gevolg is dat er in de openbare ruimte veel en verschillend straatmeubilair voorkomt. Dit kost veel (schaarse) ruimte, veroorzaakt een rommelig beeld en zorgt bovendien voor hoge onderhoudskosten.



Karakteristiek of historisch straatmeubilair is grotendeels verdwenen en moet waar nog aanwezig juist behouden blijven. Anderzijds moet meubilair dat onvoldoende allure heeft, of niet aan de richtlijnen en eisen voldoet, uit het straatbeeld verdwijnen.

Er is daarom behoefte aan uniforme regels voor straatmeubilair en een actueel en duidelijk overzicht van het toe te passen straatmeubilair. Dit levert de volgende keuzes voor straatmeubilair op:

#### **Ingetogen inrichting:**

Straatmeubilair is functioneel en moet niet worden gebruikt om een straat op te fleuren. Het basisstraatmeubilair heeft daarom zoveel mogelijk een neutrale uitstraling of kleur en een ingetogen vormgeving. Er moet zoveel mogelijk de "eigen" materiaalkleur worden toegepast. Dit wil zeggen dat hout houtkleurig blijft en metaal metaalkleurig of gecoat met een standaard kleur. Op deze manier wordt het straatmeubilair minder tijdsgebonden en sluit het zowel in de historische als de modernere gebieden goed aan op de omgeving.

#### **Weloverwogen plaatsing:**

Het straatmeubilair moet een onderdeel zijn van de totale openbare ruimte. Het moet zodanig geplaatst zijn dat het lijkt alsof het altijd al een deel van de ruimte heeft uitgemaakt. Straatmeubilair moet alleen in de openbare ruimte worden neergezet, als het daar ook daadwerkelijk een functie kan vervullen.

Ook de plaatsing van de objecten in het profiel (de situering) is belangrijk. Daarbij is het van belang zichtlijnen en looplijnen zo min mogelijk te blokkeren. Dat betekent het zoveel mogelijk plaatsen van objecten in één lijn met elkaar en met bomen óf geclusterde plaatsing. Combineren van mastgebruik en plaatsing op, of aan gevels verdient de voorkeur.

Speciale aandacht verdient het foutparkeren. In het verleden is steeds meer straatmeubilair in het straatbeeld verschenen om foutparkeren fysiek tegen te gaan (paaltjes, banden, ruggen etc.). De keuze is in plaats hiervan in te zetten op een helder straatbeeld, heldere regels en goede handhaving.



Foto 3.5.1.: Authentieke hardstenen palen; Spaarne.



Foto 3.5.2.: Aanvaardbaar alternatief: betonnen Alphenpaal.

#### **Eenheid, samenhang, continuïteit:**

Straatmeubilair moet bijdragen aan een aangename en verzorgde inrichting van de buitenruimte in de stad. De toepassing van straatmeubilair moet ertoe bijdragen, dat niet achter elke straathoek een nieuwe wereld wordt aangetroffen. Het assortiment moet sterk worden verminderd en goed aansluiten op stedenbouw en omgeving. Het weinige nog aanwezige historisch waardevolle meubilair moet worden behouden.



**Afstemming ontwerp, uitvoering en beheer:**

Allereerst vraagt dit om het terugdringen van het assortiment. Een groot assortiment is namelijk niet op voorraad te houden en daardoor niet goed te beheren. Ook belangrijk zijn eisen aan de objecten zelf. De volgende eisen voor straatmeubilair zijn van toepassing:

- Straalt kwaliteit uit
- Functioneel
- Passend bij overig meubilair
- Makkelijk te onderhouden
- Vandalismebestendig of niet vandalisme-uitnodigend
- Weersbestendig
- Niet aandacht-vragend



Foto 3.5.3.: Haarlemse gaslantaarn; Bakenessergracht.

**Uitwerking: familie straatmeubilair**

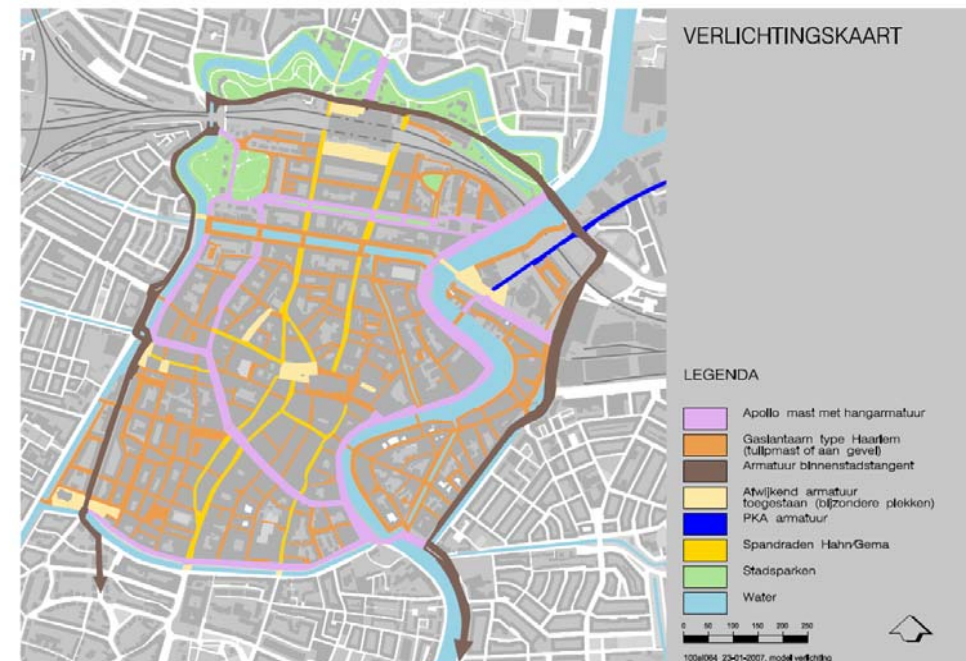
Een zeer effectieve manier om invulling te geven aan de doelstellingen ten aanzien van straatmeubilair, is het streven naar een “familie” van straatmeubilair. Deze familie stelt een aantal eisen aan vormgeving, materiaal en kleur. Daarmee wordt bereikt dat het straatmeubilair beter bij het straatbeeld en bij elkaar past en bovendien eenvoudiger is te onderhouden. De keuze voor de familie straatmeubilair in de binnenstad is:

- Vorm: eenvoudige, niet overheersende, klassieke vormgeving;
- Materiaal en kleur: staal (RAL 7016 of RVS), natuursteen (hardsteenkleur) of beton (hardsteenkleur en –look), terughoudend ook hout (hardhout alleen gecertificeerd) (ongeverfd, evt. gelakt).

Deze familievoorschriften worden in het Richtlijndeel nader uitgewerkt.

**Uitwerking: verlichting**

Speciale aandacht verdient de openbare verlichting. Als het meest opvallende en sfeerbepalende straatmeubilair dient hier met extra zorg mee om te worden gegaan. Inzet is te komen tot een grotere uniformiteit, met een keuze voor modellen die goed passen bij de historische ambiance van de binnenstad. Sinds enige tijd zijn replica's van oorspronkelijke masten en armaturen leverbaar, die betaalbaar en functioneel zijn, en (licht)technisch aan de eisen voldoen. Keuze is daarom voor de binnenstad in te zetten op het model gaslantaarn voor de straten en grachten en de hogere authentieke gebogen mast voor de bredere profielen.



Kaart 3.5.4.: Keuze verlichting.

## Colofon



December 2007

Werkgroep HIOR gemeente Haarlem:

Josselin Bakker, sector Stadsbeheer, afdeling BOR: beleid en coördinatie,  
Cor Philippo, sector Stadsbeheer, afdeling BOR, techniek en uitvoering,  
Eddy Roosen, sector Stadsbeheer, Ingenieursbureau, techniek,  
Johan Sulman / Jonathan de Vries, sector Stadsbeheer, afdeling Verkeer & vervoer, verkeer,  
Maartje Taverne, sector Stedelijke ontwikkeling, afdeling V&T, (architectuur)geschiedenis,  
Ronnie Zijp, sector Stedelijke ontwikkeling, afdeling beleid, stedenbouw en ontwerp,  
Geertjan Cronenberg, Cronenberg Advies BV, begeleiding en advies.

## **Tussen de gevels**

**HANDBOEK INRICHTING OPENBARE RUIMTE  
Haarlem Binnenstad**

# **Deel 2: Richtlijnen**

**December 2007**

**HANDBOEK INRICHTING OPENBARE RUIMTE**  
**Haarlem Binnenstad**

**INHOUDSOPGAVE DEEL 2: RICHTLIJNEN**

**A: Profielen**

- A.1. Inleiding, keuzeboom
- A.2. Vloerkaart
- A.3. Profieltypenkaart
- A.4. Te handhaven bestrating
- A.5. Profielwiggen
- A.6. Verbijzondering fietsroutes
- A.7. Verbijzondering t.b.v. attractiviteit
- A.8. Profieltekeningen
  - A. Grachtenprofiel
  - B. Autoluwe straat > 10,50 m
  - C. Parkeervrije straat > 10,50 m
  - D. Straat 7,70 – 10,50 m
  - E. Straat 4,55 – 7,70 m
  - F. Straat / steeg < 4,55 m
  - G. Kernwinkelstraat
- Principeprofielen:
  - H. Gedempte Oudegracht-Nassaulaan
  - I. Kinderhuisvest
  - J. Kruisstraat-weg
  - K. Parklaan
  - L. Raam/Kamper/Gasthuisvest
  - J. Spaarne
  - K. Wilhelminastraat

**B: Detailleringen**

- B.1. Inleiding
- B.2. Detailtekeningen
  - B.2.1. Opbouw open verharding
  - B.2.2. Opbouw verharding fietspad
  - B.2.3. Molgoot straten
  - B.2.4. Molgoot stegen
  - B.2.5. Kantopsluiting met molgoot
  - B.2.6. Bestrating rondom boomkrans
  - B.2.7. Oplossing hakwerk
  - B.2.8. Gestrate verkeersdrempel
  - B.2.9. Instoeping / bestrating langs gevel
  - B.2.10. Bestrating rond putdeksels
  - B.2.11. Boomspiegel in profiel
  - B.2.12. Doorgetrokken trottoir
  - B.2.13. Inritconstructie
  - B.2.14. Kantopsluiting en molgoten doorsneden 1
  - B.2.15. Kantopsluiting en molgoten doorsneden 2

**C: Groen**

- C.1. Inleiding
- C.2. etc. Richtlijnen groen



## **D: Objecten straatmeubilair**

- D.0.1 Inleiding
- D.0.2 Verlichtingskaart
- Objectenboek:
  - D.1. Afmeervoorzieningen
    - D.1.1. Bolders en Haalkommen
    - D.1.2. Afmeerringen
    - D.1.3. Drenkelingvoorzieningen
  - D.2. Afvalinzameling
    - D.2.1. Afvalbakken
  - D.3. Bestrating
    - D.3.1. Klinkers
    - D.3.2. Natuursteen en asfalt
    - D.3.3. Bijzondere bestrating
    - D.3.4. Trottoirbanden
  - D.4. Bewegwijzering
    - D.4.1. Bewegwijzering voetganger, auto en fiets
    - D.4.2. Straatnaamborden
  - D.5. Gebiedsafscherming
    - D.5.1. Antiparkeerpalen
    - D.5.2. Bedienbare antiparkeerpalen
    - D.5.3. Hekwerken
  - D.6. Groen
    - D.6.1. Bloembakken
    - D.6.2. Boomroosters
    - D.6.3. Boombescherming
  - D.7. Kunst
    - D.7.1. Kunstobjecten
  - D.8. Nutsvoorzieningen

- D.8.1. Nutsvoorzieningen (voorbeeld)
- D.9. Openbaar Vervoer
  - D.9.1. Bushaltes
  - D.9.2. Halteborden
- D.10. Openbare toiletten
  - D.10.1. Urinoirs
- D.11. Parkeervoorzieningen
  - D.11.1. Fietsenrekken
  - D.11.2. Parkeerautomaten
- D.12. Reclame
  - D.12.1. Buitenreclame
- D.13. Speelvoorzieningen
  - D.13.1. Speelobjecten
- D.14. Standplaatsen
  - D.14.1. Ambulante handel en kiosken
- D.15. Terrassen
  - D.15.1. Terrassen
- D.16. Verkeersmiddelen
  - D.16.1. Verkeersborden
- D.17. Verlichting
  - D.17.1. Grachtlantaarns
  - D.17.2. Spandraadarmaturen
  - D.17.3. Diverse verlichting
- D.18. Watelementen
  - D.18.1. Watelementen
- D.19. Winkeluitstallingen
  - D.19.1. Winkeluitstallingen
- D.20. Zitbanken
  - D.20.1. Zitbanken

## A. PROFIELEN

### A.1. Inleiding

In dit hoofdstuk staan de toe te passen straatprofielen voor de binnenstad van Haarlem. Als voor een bepaalde plek in de binnenstad moet worden bepaald hoe de straatinrichting moet zijn, volgt u de volgende werkwijze:

1. Allereerst leest u op de "Vloerkaart" (A.2.) af welk bestratingsmateriaal voor de betreffende straat of plek is voorgeschreven; In toelichting A.2.1. kunt u naslaan welke aanvullende afweging ten aanzien van verkeer heeft plaatsgevonden.
2. Vervolgens leest u op de kaart "Profieltypen" (A.3.) af in welke breedtecategorie de betreffende straat valt;
3. Vervolgens checkt u op de kaart "Te handhaven Bestrating" en de bijbehorende keuzeboom (A.4.) of de bestrating en / of het profiel in de straat authentiek is en moet worden gehandhaafd, of dat nieuwe bestrating moet worden aangebracht.
4. Vervolgens kunt u met de "Profielwiggen" (A.5.) bepalen welke ruimte in het aanwezige dwarsprofiel aan welke functies moet worden toegedeeld en of er sprake is van een een- dan wel tweerichtingsstraat. Daarvoor checkt u eerst op de "wiggenkaart" of voor de betrokken straat de wiggen van toepassing zijn.
5. Daarna checkt u op de kaart "Verbijzondering fietsroutes" (A.6.) of speciale bestrating ten behoeve van een fietsroute aan de orde is;
6. Daarna checkt u op de kaart "Verbijzondering voetgangersroutes (A.7.) of aanpassingen ten behoeve van een voetgangersroute aan de orde is;
7. Na het doorlopen van de stappen 1 t/m 6 weet u welke "Profieltekening" (A.8.A. t/m A.8.G) u moet hanteren. Op de tekeningen, met bijbehorende legenda kunt u o.a. aflezen:
  - Bestratingsmateriaal;
  - Formaat stenen en bestratingsverband;
  - Trottoirbanden, afwatering en goten;
  - Principe-indeling en Hoogteprofiel;
  - Principeplaatsing van groen en straatmeubilair

## **A.2. Vloerkaart**

Op deze kaart kunt u aflezen in welke bestrating op rijbaan en trottoirs moet worden toegepast.

### A.2.1. Afweging verkeersaspecten in de vloerkaart

Qua verkeer heeft de binnenstad primair een wandel-, slenter- en verblijfsfunctie voor voetgangers, en een functie voor bezoekend en bezorgend fiets- en autoverkeer. Door en langs het centrum lopen bovendien een aantal verkeersroutes, zoals gebiedsontsluitingswegen, bus- en fietsroutes. Aan deze routes worden nadere functionele eisen gesteld in de vorm van ligging, materiaalgebruik en ruimtetoedeling. Voor een deel vallen deze verkeersroutes samen met de historische structuur van het centrum. Zo worden de Wilhelminastraat en het Statenbolwerk als tangenten gebruikt door wijkoverstijgend verkeer. Dit gebruik is in overeenstemming met de functie en uitstraling van die lanen. De huidige inrichting is hier voor wat betreft materiaalgebruik en profiel op afgestemd. Er zijn echter ook een aantal verkeersroutes die op het snijvlak liggen tussen een keuze voor vormgeving naar functie en een keuze voor vormgeving naar gewenst beeld. De eisen die door de verkeersfunctie worden gesteld aan de openbare ruimte komen daar niet (geheel) overeen met de vanuit beeldkwaliteit gewenste toe te passen materiaal. Dit geldt voor een aantal busroutes en delen van het hoofdfietsnetwerk.

#### *Busroutes*

Voor een busroute is het van belang om voldoende ruimte te reserveren in het dwarsprofiel voor het busgebruik en ook om asfaltverharding toe te passen. Aangezien busroutes samenvallen met de lanen en singels is de benodigde ruimte over het algemeen geen probleem. In het kader van comfort, trillingen en geluidhinder is het noodzakelijk dat op busroutes asfalt wordt toegepast. Ook in het kader van onderhoud (met name voor bochten in een busroute) is asfalt gewenst. Klinkerverharding is daarbij na beschadiging niet zo goed te herstellen als asfalt.

Indien voor een bepaalde busroute de afweging wordt gemaakt om klinkers toe te passen zal er grondig aandacht moeten worden besteed aan de gevolgen van een klinkerverharding. Zo zal er, in het kader van de Wet Geluidhinder, een onderzoek moeten worden gedaan naar de te verwachten geluidhinder die kan optreden als er klinkers worden toegepast. De gemeente ontvangt van aanwonenden langs de busroutes

steeds meer klachten over hinder (geluid en trillingen). De grote aantallen bussen geven blijkbaar veel hinder.

Bij de aanleg van een klinkerverharding zal er een goede fundering moeten worden toegepast die extra versterkt is en een stevige ligging behoudt. Klinkerverharding blijft echter kwetsbaar zeker naar de toekomst toe, wanneer regelmatig herstel zal plaatsvinden. Klinkers zijn een materiaal in elementen en asfalt is een samenhangend materiaal, waardoor klinkers altijd meer geluid zullen produceren.

De wegen die veel gebruikt worden door busverkeer zijn: Turfmarkt, GOG, Nassaulaan, Parklaan (deze vormen de HOV-as door het centrum) Jansweg, Wilhelminastraat, Zijlvest, Kinderhuisvest en Kenaupark.

#### *Hoofdfietsnetwerk*

Het hoofdfietsnetwerk is een fijn weefsel van snelle en directe verbindingen dat grotendeels samenvalt met de tangenten en busroutes. Een aantal straten van o.a. het voetgangersgebied en andere delen van het centrum maken ook onderdeel uit van het hoofdfietsnetwerk. Met het fietsnetwerk wordt de fietser snelle, korte en directe verbindingen geboden. Ook het fietsnetwerk stelt eisen aan de toegepaste (verhardings)materialen en beschikbare ruimte. In verband met comfort is een voldoende stroeve, bij voorkeur gesloten verharding noodzakelijk. Indien voor een deel van het fietsnetwerk de afweging wordt gemaakt elementverharding toe te passen dan is een strengpersklinker het aangewezen materiaal. Deze klinkers zijn strak tegen elkaar aan te straten zodat trillingen minimaal zijn. In Groningen zijn ervaringen opgedaan met toepassing van strengpersklinkers op fietsroutes. Hier wordt een zorgvuldige fundering en aanleg toegepast. Overigens zijn er in de afgelopen jaren nieuwe vormen van de strengpersklinker op de markt gekomen, die een minder strakke uitstraling hebben en niet glad worden bij nat weer. Het nadeel van klinkers blijft dat er eerder kans is op kuilen. Om dit soort problemen te voorkomen zullen fietsroutes op een fundering aangelegd moeten worden. Dit geldt natuurlijk ook voor fietspaden met een asfaltverharding.



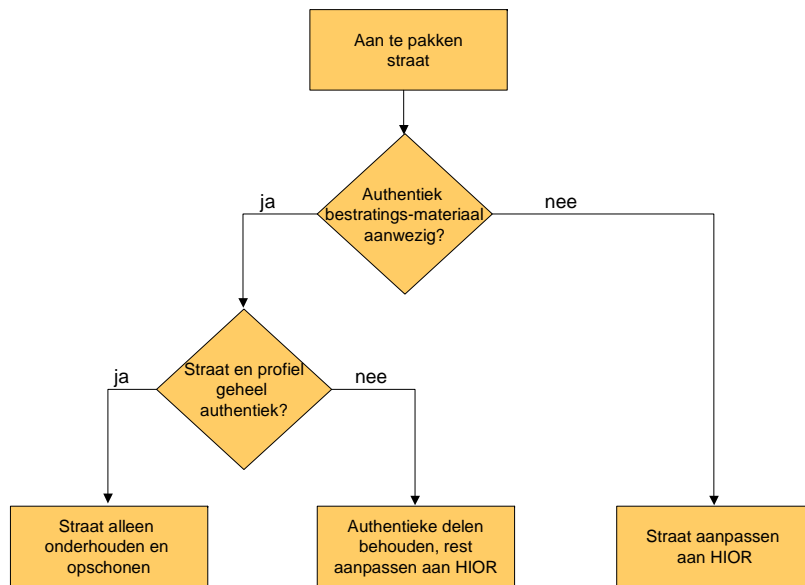
### **A.3. Profieltypen**

Op deze kaart kunt u aflezen in welke breedtecategorie een straat valt en welke profieltekening dus kan worden toegepast.

#### A.4. Te handhaven bestrating

Op de kaart “Te handhaven Bestrating” kunt u op hoofdlijnen checken of de bestrating in de straat authentiek is en moet worden gehandhaafd. Daarna kunt u door een inventarisatie ter plekke bepalen of en zo ja welke onderdelen van een straat moeten worden behouden. Zowel de bestrating als het profiel van een straat kunnen (op onderdelen) authentiek zijn. Altijd - dus ook in verder authentieke straten - is sprake van het opschonen van de straat m.b.t. het overbodig en verouderd straatmeubilair. Alleen voor het (schaarse) authentieke straatmeubilair gelden dezelfde regels als voor authentieke bestrating.

Bij de afweging dient de volgende “keuzeboom” te worden gehanteerd:



Figuur A.4.1.: Keuzeboom: te handhaven bestrating en profielen

Let op: ook als een straat (deels) van nieuwe bestrating wordt voorzien, mogen de vrijkomende, nog bruikbare authentieke klinkers of de natuurstenen banden nooit worden weggegooid, weggegeven of verkocht. De bestrating dient dan te worden opgeslagen totdat hergebruik op een andere locatie mogelijk is. Voor minder goed herbruikbare klinkers is dan altijd nog een tweede leven in bijvoorbeeld een parkeerstrook mogelijk.

## **A.5. Profielwiggen.**

### Principe

Een straat kan smal of breed zijn. Afhankelijk van de beschikbare breedte kunnen er meer of minder functies worden ingepast. Met de profielwiggen is dat vastgelegd. De profielwiggen geven voor elke straatbreedte aan hoe de beschikbare ruimte in het dwarsprofiel van een straat moet worden toegedeeld naar de verschillende (verkeers)functies.

Het dwarsprofiel wordt bepaald door de ruimte tussen de gevels of perceelgrenzen. De gehanteerde maten zijn gebaseerd op landelijke verkeersregelgeving en het streven naar een verkeersveilige situatie. De wiggen zijn niet voor iedere ruimte in de binnenstad toepasbaar, bijvoorbeeld niet op de gebiedsontsluitingswegen, pleinen, kernwinkelstraten of historisch authentieke profielen. Op kaart A3 staat aangegeven welke wig bij welke straten of plekken toegepast dient te worden.

### Toepassing

Als een straat wordt opgebroken en opnieuw wordt ingericht, dan wordt voor het bepalen van het nieuwe profiel de profielwig toegepast. Als de beschikbare ruimte tussen de gevels of perceelgrenzen bekend is kan in de profielwig worden afgelezen welk profiel gerealiseerd dient te worden. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat in tegenstelling tot de oorspronkelijke inrichting in een straat géén parkeervakken meer terug kunnen komen. Dit is alleen mogelijk als het binnen de parkeerbalans past. Dit zal per (her)inrichting beoordeeld moeten worden en maakt geen onderdeel van dit handboek uit. Het uiteindelijke profiel dient altijd afgestemd te worden met de opdrachtgever voor het verkeersontwerp.

Voorts dient altijd voldoende ruimte voor de voetganger te worden ingepast. Bij het claimen van de noodzakelijke ruimte voor bijvoorbeeld de bus, auto of fiets moet worden voorkomen dat de ruimte voor de voetganger in het gedrang komt. Of er wordt een keuze gemaakt voor gemengd gebruik (zoals een steeg), of er wordt gekozen voor een acceptabele, obstakelvrije voetgangersruimte.

### Uitwerking

Bij een beschikbare breedte tot 4.55 meter is er sprake van een "steeg". Er wordt dan geen vakindeling toegepast en de molgoot ligt in de as van de steeg. Op zich is hier geen doorgaand autoverkeer toegestaan, alleen

bestemmingsverkeer voor aanwonenden. Het is dan mogelijk dat in de steeg tweerichtingverkeer is toegestaan mits de steeg een beperkte lengte heeft.

Vanaf een breedte van 4.55 meter is er sprake van een "straat" en kan, bij eenrichtingverkeer, de profielwig worden toegepast. Het eenrichtingverkeer geldt alleen voor autoverkeer, in principe is fietsverkeer (in 30 km/uur gebieden) altijd in twee richtingen toegestaan.

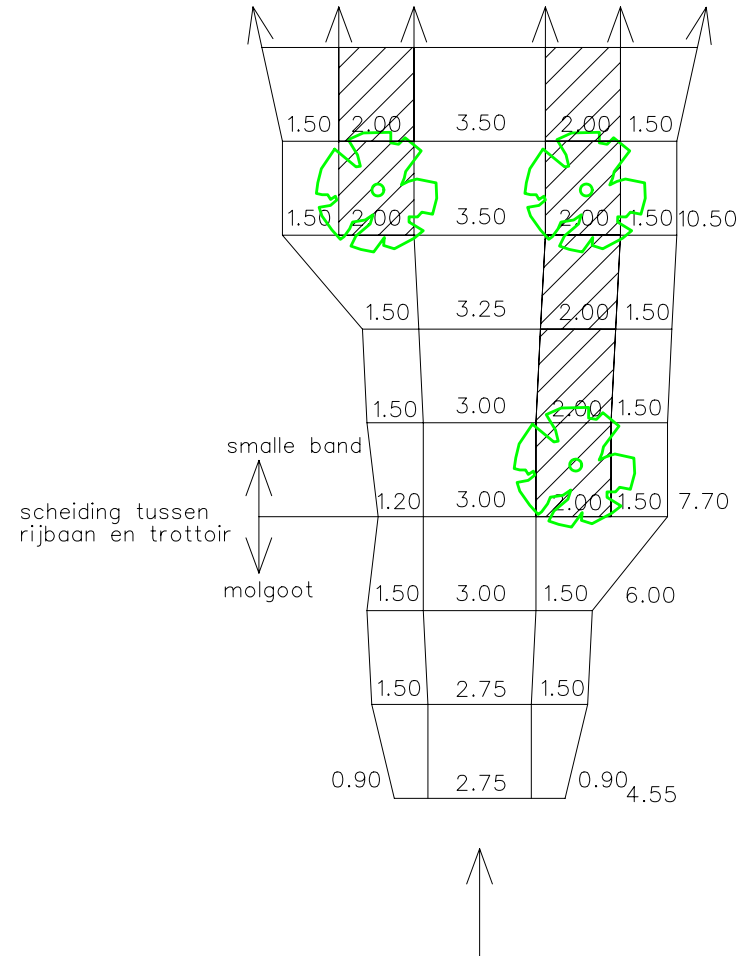
Uitzonderingen hierop zijn smalle eenrichtingstraten met slecht zicht en weinig uitwijkmogelijkheden. In dat geval geldt ook voor fietsers eenrichtingverkeer.

Vanaf een breedte van 6.90 meter kan de profielwig voor tweerichtingverkeer worden toegepast. Bij toename van de beschikbare ruimte worden eerst de trottoirs verbreed tot 1,50 m. Vanaf dan kan de rijbaan verbreed worden. De rijbaan kan dan verbreed worden tot de maximale maat die in de wig staat aangegeven. Hierna komt de extra beschikbare ruimte weer ten goede aan het trottoir. Uiteindelijk komt er voldoende ruimte om parkeervakken te realiseren. Zodra er parkeervakken worden toegepast moet het straatmeubilair en de bomen in die strook worden geplaatst.

Indien er aan één zijde sprake is van een park of gracht dan geldt voor die zijde van het profiel maatwerk.

Profiel voor eenrichtingverkeer.

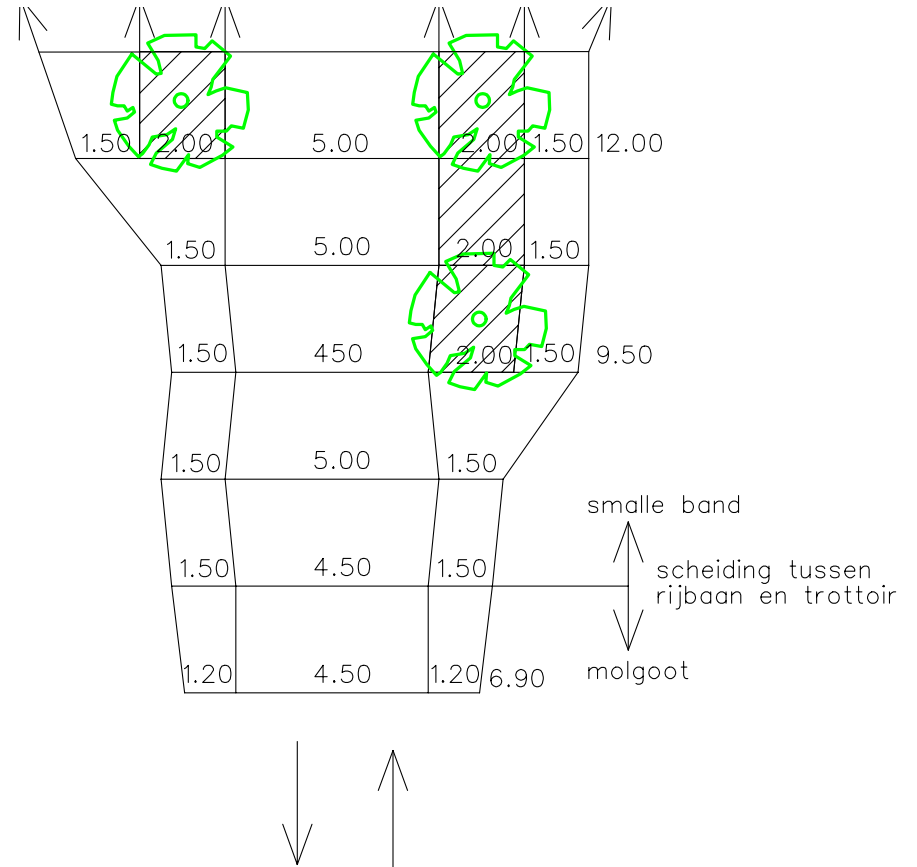
Dit profiel kan vanaf een breedte van 4.55 meter worden toegepast. De indeling bestaat dan uit een trottoir van 90 cm aan weerszijden van een rijbaan van 2.75 meter. De scheiding wordt aangegeven met een molgoot die onderdeel uitmaakt van de rijbaan. Zodra de beschikbare ruimte toeneemt wordt een breder trottoir toegepast tot een maat van 1.50 meter. Vanaf een breedte van 7.70 meter kan dit profiel worden toegepast. Vanaf een breedte van 7.70 meter kunnen parkeervakken worden ingepast. Tussen rijbaan en trottoir wordt een smalle band toegepast. Naast de band ligt een molgoot, als onderdeel van de rijbaan. Overigens dient bij grote voetgangersstromen het trottoir breder te zijn dan 1,50 meter (af te wegen maatwerk), waardoor de benodigde breedtematen van het totale profiel navenant toenemen.





Profiel voor tweerichtingverkeer.

Dit profiel kan vanaf een breedte van 6.90 meter worden toegepast. De indeling bestaat dan uit een trottoir van 1.20 meter aan weerszijde van een rijbaan van 4.50 meter. De scheiding wordt aangegeven door een molgoot die onderdeel uitmaakt van de rijbaan. Zodra de beschikbare ruimte toeneemt wordt een breder trottoir toegepast tot een maat van 1.50 meter. Vanaf deze maat wordt als scheiding tussen de trottoirs en de rijbaan een smalle band toegepast. Naast de band ligt een molgoot, als onderdeel van de rijbaan. Vanaf een breedte van 9.50 meter kunnen parkeervakken worden toegepast. Overigens dient bij grote voetgangersstromen het trottoir breder te zijn dan 1,50 meter (af te wegen maatwerk), waardoor de benodigde breedtematen van het totale profiel navenant toenemen.



## **A.6. Verbijzondering fietsroutes**

Op kaart A6. "Verbijzondering Fietsroutes" kunt u aflezen op welke plekken het is toegestaan ten behoeve van het fietscomfort op fietspaden of rijwegen af te wijken van de standaard bestrating en te kiezen voor asfalt of strengpersklinkers.

## **A.7. Verbijzondering t.b.v. Attractiviteit**

Enkele plaatsen in de binnenstad verdienen extra aandacht voor de beeldkwaliteit van de openbare ruimte. Er worden daar hogere eisen gesteld aan de authenticiteit en attractiviteit van de inrichting. Dit vanwege het historisch belang van de plek en het grote aantal passanten of bezoekers. Op kaart A7 "Verbijzondering t.b.v. Attractiviteit" kunt u lezen waar en op welke routes bijzondere nadruk wordt gelegd op versterking van de beeldkwaliteit en het authentieke karakter van het profiel en / of de route. Verkeersfuncties in die straten hebben vanwege rijcomfort of het herkenbaar maken van de doorgaande functies in het verleden geleid tot het (gaan) toepassen van grootschalige verhardingsmaterialen. Vanwege het belang voor attractiviteit is echter juist op die straten een kleinschalige vloer van gebakken elementen van wezenlijk belang.

## **A.8. Profieltekeningen**

In dit hoofdstuk vindt u de profieltekeningen van de standaard toe te passen profielen in de openbare ruimte.



## **B. DETAILLERINGEN**

### **B.1. Inleiding**

In dit hoofdstuk vindt u de belangrijkste standaard details voor inrichting van de openbare ruimte. Deze zijn van toepassing voor alle werkzaamheden in de openbare ruimte (dus ook onderhoud), met uitzondering van de bijzondere plekken.

## **C. GROEN**

### **C.1. Inleiding**

Het beleid van de gemeente Haarlem en de toepassing van groen is vastgelegd in het groenstructuurplan en het Algemene programma van eisen. In het centrum kan gewerkt worden volgens de hier opgenomen groenkaart en richtlijnen.

## C.2. Richtlijnen inpassing en ontwikkeling groen

### Bomenbeleid Algemeen

Behoud en handhaven van gezonde bestaande boombeplanting (met toekomstperspectief) staat voorop. Kappen mag alleen als daarvoor een onoverkomelijke reden toe is, zoals:

- Slechte kwaliteit van de boom in combinatie met noodzakelijke weg- of rioleringswerkzaamheden;
- Ziekte van de boom en gevaar voor omvallen.

Het verwijderen van bomen in andere (bouw)projecten of ten gevolge van andere beleidskeuzes kan alleen na bestuurlijke besluitvorming, waarbij het bestuur expliciet de consequentie is voorgelegd dat dit ten koste van een of meerdere bomen gaat.

### Stadspark Bolwerken/Kenaupark en de "rondwandeling"

In een beheerplan voor het stadspark wordt het beheer en onderhoud in het stadspark voor de aankomende decennia vastgelegd. Hierin staat ook de ontwikkelingsvisie met richtlijnen voor herstel, aanpassingen en verdere wenselijke uitbouw van het park en de rondwandeling via de Parklaan en het Ripperdapark beschreven.

### Hoofdbomenstructuur op stedelijk en wijkniveau

Doorgaande bomenrijen geplant in een ritme in dezelfde lijn geven het meest optimale groenbeeld. Bij nieuwe ontwerpen moeten eerst de bomen worden ingepast, waarna vervolgens de noodzakelijke parkeerhavens, laad- en loshavens, straatmeubilair en verlichtingsarmaturen kunnen worden ingevoegd. De ligging van kabels en leidingen wordt afgestemd op de groeiplaats van de bomen.

Toepassing van de Treebox HP zorgt dat er een ondergrondse gezonde boomwortelontwikkeling mogelijk is in combinatie met een verdicht verhardingsoppervlak en een hoge verkeersbelasting (tot klasse 60). Een gezonde hoofdbomenstructuur langs hoofdwegen is daarmee bereikbaar in en rond het centrum.

Nadere voorschriften specifiek voor de hoofdbomenstructuur:

- bomen van de 1<sup>ste</sup> grootte, bv linden of eventueel iepen, platanen en suikeresdoorn;
- zo mogelijk planten in open grond zoals de groensingels;
- minimaal 4 meter uit de gevels en 2 meter uit de rijweg plaatsen;
- hart op hart afstand van de bomen in de rij tussen 11 en 20 meter

- in verharde omgeving planten in een voldoende ruime Treebox HP met minimaal 16 tot 20 m<sup>3</sup> bomengrond;
- een boomspiegel van 150x150 cm of 200x200 cm binnen een verhoogde boomkrans (zo mogelijk zonder boombeschermers als hitme's);
- een goede luchtdoorlatende afdeklaag voor de boomspiegel moet nog worden bepaald;
- minimale plantmaat van de boom is 25-30 cm stamomtrek, indien mogelijk groter.

### Bomen in buurten: woonstraten, pleinen en hoven

Bomen worden solitair, in groepen en/of rijen geplaatst al naar gelang de omgeving en omstandigheden dit toelaten.

Nadere voorschriften bomen in hofjes, binnentuinen en/of groenpleinen:

- grootte afstemmen op beeld en schaal van het groengebied;
- indien nodig grondverbetering (bemesting en beluchting) toepassen;
- "bijzondere" (afwijkende) boomsoorten hebben de voorkeur, danwel bomen met een historisch karakter als iepen, beuken, linden, eiken, kastanjes;
- zo mogelijk zonder boombescherming of korven plaatsen.

Nadere voorschriften bomen; solitair, in groepen of rijen langs straten:

- bomen van de 2<sup>de</sup> tot 3<sup>de</sup> grootte, bv leilinden, lei-iepen en (dak)platanen als solitair of groep of een rij sierperen in de nieuwstad
- Aanbrengen van bomenzand (6 tot 12 m<sup>3</sup>) en beluchting- of watergeefdrains;
- Minimaal 1 meter uit kabels en leidingen plaatsen;
- Minimaal 1 meter uit de rand van de rijweg plaatsen en 2 meter uit de gevel (1 meter bij leibomen);

### Groenpleinen, hofjes en binnentuinen

Voor een groenplek moet een eigen kenmerkend ontwerp (met beheerplan) worden opgesteld dat past binnen het karakter van de middeleeuwse stad maar voldoet aan de huidige functies met betrekking tot cultuur, natuurbeleving, ontmoeting en verblijf in "een groen rustpunt" in de versteende omgeving.

Essentieel voor de inrichting van hofjes en binnentuinen is het groenbeeld met:

- Gazons, hagen en bloemrijke beplanting als bloemheesters, rozen en perkplanten;
- Solitaire bomen en/of boomgroepen van diverse soorten (liefst bijzonder en monumentaal). Vooral de kijkfunctie is essentieel, maar kan voorzichtig en naar wens worden aangevuld met een andere functie.

De groenpleinen liggen meer aan de openbare weg, en zijn daarmee veel meer openbaar van karakter. Het beeld bestaat met name uit gras en bomen, maar kan worden aangevuld met hagen en sterke bloemheesters.

### Geveltuinen (bewonersinitiatief)

Geveltuinen zijn een particulier initiatief, die het straatbeeld op kleinschalige wijze verlevendigen.

Mits goed onderhouden en beperkt van omvang (tot maximaal 30 centimeter uit de gevel) zodat het overige verkeer niet belemmerd wordt kan dit worden toegestaan langs voorgevels in de versteende smalle woonstraten. Hiervoor is een participatiebeleid opgesteld.

De bestaande vloer moet worden gehandhaafd, waardoor dit gevelgroen bij voorkeur in potten en bloembakken kan worden gerealiseerd.



### Bloemschalen of geraniumpiramiden

Bloemschalen of geraniumpiramiden mogen alleen ter verfraaiing van de openbare ruimte worden toegepast. Oneigenlijk gebruik, als anti-parkeermiddel of fietssluis is niet toegestaan.

### Spelen

In 2001 is het Speelruimteplan Haarlem vastgesteld. Hiermee is inzicht verkregen in de speelwaarde van de speelvoorzieningen. Tegelijkertijd is de spreiding van de bestaande voorzieningen in kaart gebracht in relatie tot de bevolkingsopbouw (leeftijd 0-18 jaar) en is het verband gelegd met de overige speelvoorzieningen op onder andere de terreinen van basisscholen en speeltuinen. Hoofdpunten uit het plan zijn:

Kinderen en jongeren hebben een directe stem bij het plannen en inrichten van speelruimte in de woon- en leefomgeving;

De kwaliteit wordt verbeterd door het opheffen van onveilige situaties en het verhogen van de speelwaarde van de inrichting;

Een goede spreiding van speelvoorzieningen, zowel op buurt-, wijk- als stadsdeelniveau is gewenst;

In gebieden waar het bestaande aanbod onvoldoende aansluit bij de leeftijdsopbouw zal het aantal formele speelvoorzieningen (tijdelijk) worden veranderd in informele speelvoorzieningen;

De leeftijdsopbouw van kinderen en jongeren, de stedenbouwkundige opzet van wijken en de huidige inrichting van de openbare ruimte zijn bepalend voor het gewenste c.q. te realiseren speelaanbod;

Voor het realiseren van een net van routes en speelplekken, die door kinderen zelfstandig kunnen worden gebruikt, is samenhang nodig tussen de speelvoorzieningen in de openbare ruimte, in speeltuinen en op pleinen van scholen.

## D. OBJECTEN

### D.0.1. Inleiding

In dit hoofdstuk staan de richtlijnen voor het plaatsen van objecten in de openbare ruimte, evenals het basispakket van toe te passen straatmeubilair.

De richtlijnen gaan in op de te stellen eisen aan objecten zelf en op de toepassings-eisen.

Het basispakket beschrijft de geschikte vormen en typen van straatmeubilair (paaltjes, verlichting, banken, prullenbakken etc)<sup>1</sup>.

Het basispakket van straatmeubilair voldoet in zeker 80 % van de gevallen. In het geval van "bijzondere plekken" (zie de inleiding van het HIOR) kan hiervan gemotiveerd worden afgeweken, voor zover wordt voldaan aan de richtlijnen voor objecten.

### Aanleiding en doel

De huidige situatie van de toegepaste objecten in het centrum van Haarlem doet op een aantal plekken afbreuk aan de uitstraling die dit historisch waardevolle gebied kan hebben. De afgelopen decennia is de openbare ruimte in de binnenstad van Haarlem ingevuld met verschillende typen objecten die ook lang niet altijd op elkaar zijn afgestemd. Het gevolg is dat er in de openbare ruimte veel en verschillend straatmeubilair voorkomt. Dit kost veel (schaarse) ruimte, veroorzaakt een rommelig beeld en zorgt bovendien voor hoge onderhoudskosten.

Karakteristiek of historisch straatmeubilair is grotendeels verdwenen en moet waar mogelijk juist behouden blijven. Anderzijds moet meubilair dat onvoldoende allure heeft of niet aan de richtlijnen en eisen voldoet uit het straatbeeld worden verwijderd.

Een heldere en eenduidige inrichting zal de herkenbaarheid van specifieke plekken en routes versterken en daarmee de identiteit van de stad. Er is daarom behoefte is aan uniforme regels voor straatmeubilair en een actueel en duidelijk overzicht van het toe te passen straatmeubilair.

Het straatmeubilair moet een onderdeel zijn van de totale openbare ruimte. Het moet zodanig geplaatst zijn dat het lijkt alsof het altijd al een deel van

---

<sup>1</sup> Straatmeubilair wordt gedefinieerd als: "alle in principe onroerende goederen in de openbare buitenruimte van de bebouwde omgeving, die dienstbaar zijn aan de gebruikers en tot doel hebben een goed leefklimaat te bevorderen" definitie uit "Het staat op straat" VNG uitgeverij, april 1990

de ruimte heeft uitgemaakt. Straatmeubilair moet alleen in de openbare ruimte worden neergezet, als het daar ook daadwerkelijk een functie kan vervullen. Straatmeubilair is functioneel en moet niet worden gebruikt om een straat op te fleuren. Het basisstraatmeubilair heeft daarom zoveel mogelijk een neutrale uitstraling of kleur en een ingetogen vormgeving. Er moet zoveel mogelijk de "eigen" materiaalkleur worden toegepast. Dit wil zeggen dat hout houtkleurig blijft en metaal metaalkleurig of gecoat met een standaard kleur. Op deze manier wordt het straatmeubilair minder tijdsgebonden en sluit het zowel in de historische als de modernere gebieden goed aan op de omgeving.

Dit levert de volgende vertaling van het streven in de Visie op:

- Ingetogen inrichting: functionele, tijdloze, neutrale vormgeving;
- Weloverwogen plaatsing: terugdringen hoeveelheid, goed plaatsen;
- Eenheid, samenhang, continuïteit: assortiment verminderen, aansluiten op stedenbouw en omgeving, behoud historisch waardevol meubilair.
- Afstemming ontwerp, uitvoering en beheer: assortiment verkleinen, eisen stellen aan de objecten zelf, procedurele afspraken;

In de hierna volgende paragrafen is de vertaling verder uitgewerkt.

### Ingetogen inrichting

Het ontwerp van het straatmeubilair dient van hoge kwaliteit te zijn. Dat houdt in: grote mate van uniformering over de binnenstad, goed te onderhouden, ingetogen ontwerp, met een hoge duurzaamheid van het materiaal. Met een ingetogen ontwerp wordt bedoeld terughoudend en trendonvoelig in kleur, materiaal en vormgeving. Daarnaast geldt dat straatmeubilair in de binnenstad ook de historische ambiance bepaalt of versterkt. Straatmeubilair met een stadswaapen van Haarlem kan bijdragen aan een verdere versterking van de identiteit van de stad (nog te ontwikkelen).

Tevens is het van belang dat het straatmeubilair op elkaar is afgestemd en past bij de bestrating. Om dat te bereiken gelden voor de binnenstad een aantal "kleur- en materiaal-families".

#### *Familie antraciet en zwart gecoate objecten*

Metalen meubilair zoals lichtmasten, fietsenrekken en afvalbakken worden in de binnenstad standaard gecoat uitgevoerd in de kleur antraciet (RAL 7016). Dit geeft een rustige aanblik en past bij het bescherm stadsgezicht. Voor een aantal toepassingen, zoals hekwerken, wordt de kleur zwart

(RAL 9005) voorgeschreven. Dit geldt voor objecten die zo min mogelijk storend mogen opvallen.

#### *Familie nautische objecten van metaal*

Nautische objecten en –meubilair van metaal (bruggen, brugleuningen etc.) vormen een eigen familie. De kleur voor authentieke objecten is bruinrood; De kleur voor moderne objecten is RAL 7016.

#### *Familie Roestvast staal*

Thermisch verzinkt staal dient te worden gecoat zoals hierboven beschreven. Objecten met een betrekkelijk klein oppervlak en veel slijtage, zoals nietjes (type fietsenrek) of lasborders worden bij voorkeur uitgevoerd in roestvast staal (zonder coating). Voordeel is dat deze objecten lang onbeschadigd blijven. Het is daarmee een duurzaam product. Aangezien straatmeubilair van roestvast staal redelijk opvallend is, dient het terughoudend te worden toegepast.

#### *Familie blank hardhout*

Objecten of delen van objecten die van hout moeten zijn, zoals het zitvlak van banken, dienen te worden uitgevoerd in FCS-gekeurd hardhout in de oorspronkelijke houtkleur. De warme uitstraling van hout hoort thuis in de binnenstad, in de eigen materiaalkleur. Eventuele bescherming dient daarom altijd met een transparante lak, olie of beits te gebeuren.

#### *Familie natuursteen en antraciet / zwart beton*

Bij voorkeur worden stenen objecten zoals paaltjes of trottoirbanden uitgevoerd in donkergrijze natuursteen (hardsteen). Dit past verreweg het beste in de historische binnenstad, waar immers ook veel gevels natuurstenen accenten kennen. Uit kostenoverwegingen kan op de minder kwetsbare plekken worden uitgeweken naar antracietkleurige “natuursteenlook” betonproducten. Zie ook in het hoofdstuk “bestrating”.

#### *Familie gemêleerde gebakken klinkers*

Gebakken klinkers voor de bestrating vormen een eigen familie. De toe te passen kleuren zijn historisch bepaalde natuurtinten. Voor trottoirs en rijwegen is de hoofdkleur terra nova (roodbruin), toe te passen in een rood-bonte mix (donkerrood, rood, bruinrood in gelijke verhoudingen), te mengen met 5% donkerblauwe mangaanklinkers (terra anthra). Voor terughoudend toe te passen accenten wordt een gele klinker (terra oca) voorgeschreven, bijvoorbeeld voor molgoten in smalle straten.

Daarnaast wordt deze kleur gemêleerd voorgeschreven in de rabatstrook van de kernwinkelstraten.

Plaatselijk kan worden afgeweken van de voorgeschreven percentages van de materiaalmix, indien zo een betere aansluiting op omringende authentieke bestrating wordt verkregen.

#### **Weloverwogen plaatsing**

In een openbare ruimte van hoge kwaliteit staan geen overbodige objecten. Telkens als de plaatsing van een bepaald object wordt overwogen, moet de vraag worden gesteld of het object op die plek wel nodig is.

Ook de plaatsing van de objecten in het profiel (de situering) is belangrijk. Daarbij is het van belang zichtlijnen en looplijnen zo min mogelijk te blokkeren. Dat betekent het zoveel mogelijk plaatsen van objecten in één lijn met elkaar en met bomen of geclusterde plaatsing. Combineren van mastgebruik en plaatsing op of aan gevels verdient de voorkeur.

Plaatsing in schampstroken en op middengeleiders moet tot een minimum worden beperkt.

#### Richtlijnen plaatsing:

- Alleen daar waar nieuw straatmeubilair naar verwachting een functie zal vervullen kan plaatsing ervan worden overwogen.
- Plaatsing van opgaand straatmeubilair zoals verlichting, afvalbakken, fietsenrekken zoveel mogelijk plaatsen in één lijn met elkaar, samen bijvoorbeeld met doorgaande bomenrij of strak langs de gevel. Alternatief is het geclusterd plaatsen van opgaande objecten (bijvoorbeeld afvalbak samen met fietsenrekken) in een slimme strook.
- Combineren van mastgebruik (verkeersborden), en plaatsing op of aan gevels (verkeersborden, verlichting) verdient de voorkeur.
- Plaatsing in schampstroken en op middengeleiders moet tot een minimum worden beperkt (alleen als dit i.v.m. (verkeers)veiligheid noodzakelijk of wettelijk verplicht is) i.v.m. dichtzetten van zichtlijnen en onrustig ruimtelijk beeld.
- Algemene richtlijn is dat anti-parkeermiddelen niet meer worden geplaatst, tenzij strikt noodzakelijk.
- Indien toch tot plaatsing van anti-parkeermiddelen moet worden overgegaan: dan alleen modellen gebruiken uit het objectenboek. Hierbij mag slechts één type anti-parkeerobject per straat of typerend gebiedsdeel worden gebruikt.

### **Aansluiten bij omringend stedenbouwkundig kader**

Straatmeubilair moet bijdragen aan een aangename en verzorgde inrichting van de buitenruimte in de stad. De toepassing van straatmeubilair moet ertoe bijdragen, dat niet achter elke straathoek een nieuwe wereld wordt aangetroffen. Het straatmeubilair moet aansluiten bij het omringend stedenbouwkundig kader.

Richtlijnen:

- Toepassen van straatmeubilair uit basispakket. Geen toepassing van afwijkend straatmeubilair op basis van persoonlijke voorkeuren of kostenbesparing.
- Kleur, materiaal, textuur en vorm van het meubilair: zie onder “ingetogen inrichting”.
- Voor bijzondere plekken (zie vloerkaart) bestaat eventueel de mogelijkheid om ander straatmeubilair te kiezen. Hierbij dient aansluiting te worden gezocht bij de sfeer van de plek en de omgeving. Voorwaarde is dat het straatmeubilair past in de visie van het Handboek. Toepassing van afwijkende objecten dient alleen te geschieden na goedkeuring van de Werkgroep Handboek Inrichting Openbare Ruimte

### **Afstemming Ontwerp, uitvoering en beheer**

Allereerst vraagt dit om het terugdringen van het assortiment. Een groot assortiment is namelijk niet op voorraad te houden en daardoor niet goed te beheren. Ook belangrijk zijn eisen aan de objecten zelf. De volgende eisen voor straatmeubilair zijn van toepassing:

- Straalt kwaliteit uit, terughoudend niet opvallend vormgegeven
- Functioneel
- Passend bij overig meubilair
- Makkelijk te onderhouden
- Vandalismebestendig / of niet vandalisme-uitnodigend
- Weersbestendig
- Betaalbaar (prijs/kwaliteitverhouding)

Telkens als er nieuwe objecten worden voorgesteld zullen deze worden getoetst aan de algemene eisen voor objecten.

Daarnaast vraagt de afstemming van ontwerp, uitvoering en beheer om goede procedurele afspraken:

Procedure bij planvorming:

- Bij herinrichting of herstratingswerkzaamheden dient de kaart ‘ingrepen op maaiveld’ te worden geraadpleegd om zien of de straat opgeschoond kan worden van antiparkeermiddelen en ander overbodig straatmeubilair.
- Het straatmeubilair in eerste instantie plaatsen vanuit een totaalontwerp. Het totaalontwerp dient in de voorlopig ontwerpfasen te worden geleverd door een integrale ontwerper buitenruimte (stedenbouwkundige en/of landschapsarchitect) en te worden afgestemd met uitvoerenden en beheerders.
- Het nadien plaatsen van straatmeubilair dat niet tot een totaalontwerp behoort dient altijd in overleg met de ontwerper buitenruimte en de beheerder van het straatmeubilair te gebeuren.

### **Leeswijzer basispakket Straatmeubilair**

Het basispakket Straatmeubilair is alfabetisch gerangschikt.

Elk object is terug te vinden op één pagina waarin de gegevens duidelijk zijn terug te vinden. Per objectensoort zijn de volgende gegevens opgenomen:

- Afbeelding
- Omschrijving van het model
- Beleid (wanneer wordt het object toegepast?)
- Plaatsingscriteria (hoe dient het object te worden geplaatst?)
- Status:
  - o A: object wordt nu en in de toekomst toegepast
  - o B: object leent zich voor verbetering (mag tijdelijk gehandhaafd blijven, maar moet op termijn vervangen worden door object met A-status)
- Functie-eisen
- Onderhoud en Reparatie (wie is er verantwoordelijk voor?)

Voor openbare verlichting moet ook de “Verlichtingskaart” worden geraadpleegd. In die kaart is af te lezen welke armaturen en masten waar worden voorgeschreven (zie D.2.).

### **D.0.2. Verlichtingskaart**

Op de verlichtingskaart kunt u aflezen op welke plekken in de binnenstad welke soort openbare verlichting (armaturen en masten) is voorgeschreven.



## D.1. Objectenboek

## Colofon



December 2007

Werkgroep HIOR gemeente Haarlem:

Josselin Bakker, sector Stadsbeheer, afdeling BOR: beleid en coördinatie,

Cor Philippo, sector Stadsbeheer, afdeling BOR, techniek en uitvoering,

Eddy Roosen, sector Stadsbeheer, Ingenieursbureau, techniek,

Johan Sulman / Jonathan de Vries, sector Stadsbeheer, afdeling Verkeer & vervoer, verkeer,

Maartje Taverne, sector Stedelijke ontwikkeling, afdeling V&T, (architectuur)geschiedenis,

Ronnie Zijp, sector Stedelijke ontwikkeling, afdeling beleid, stedenbouw en ontwerp,

Geertjan Cronenberg, Cronenberg Advies BV, begeleiding en advies.