



Onderwerp Vaststellen bestemmingsplan Spaarndamseweg 13	
Nummer	BBV 2023/1109430
Portefeuillehouder	Roduner, F.J.
Programma/beleidsveld	4.1 Duurzame stedelijke ontwikkeling
Afdeling	OMB
Auteur	Frusch, R / Buisman, S.
Telefoonnummer	023-5112939
Email	rfrusch@haarlem.nl
Kernboodschap	De locatie van het voormalige 50KV-station aan de Spaarndamseweg 13 wordt herontwikkeld. Er wordt voorzien in de bouw van maximaal 150 kleine huurappartementen voor jongeren van 18 tot 28 jaar. Minimaal 80% van de woningen valt in de sociale huursector en minimaal 10% in de middeldure huursector. Op de begane grond is 205 m2 b.v.o. voor daghoreca (horeca-1) gereserveerd. Ten behoeve van deze herontwikkeling is een stedenbouwkundig plan vastgesteld, dat is uitgewerkt in een bestemmingsplan. Het vaststellen van een bestemmingsplan is een bevoegdheid van de gemeenteraad ingevolge artikel 3.1. van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het besluit omtrent het vaststellen van een exploitatieplan is een bevoegdheid van de gemeenteraad ingevolge artikel 6.12 van de Wro.
Behandelveorstel voor commissie	De commissie Ontwikkeling wordt verzocht advies te geven aan de raad over het voorstel van het college in paragraaf 2 en over de wijze van agendering van het raadsstuk in de raadsvergadering.
Relevante eerdere besluiten	• Ontwikkelvisie Spaarndamseweg, vastgesteld in de raad van 30 januari 2020 (2020/836480) • Startnotitie Spaarndamseweg 13 (50kV-station), vastgesteld in de raad van 23 april 2020 (2020/262282) • Collegebesluit voorlopig ontwerp stedenbouwkundig plan Spaarndamseweg 13, besproken in de commissie ontwikkeling van 1 april 2021 (2021/141244) • Collegebesluit definitief ontwerp stedenbouwkundig plan Spaarndamseweg 13 (2021/475603); • Collegebesluit vaststellen anterieure overeenkomst (2021/594199).

Besluit College d.d. 29 augustus 2023	1. het college stelt het voorstel aan de raad vast. 2. Het college besluit voorts voor de woningen hogere grenswaarden Wet geluidhinder vast te stellen voor de geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaaï conform bijlage 4. de secretaris, de burgemeester,
Besluit Raad d.d. 28 SEP 2023	De raad der gemeente Haarlem, Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders, Besluit: 1. Het bestemmingsplan Spaarndamseweg 13 gewijzigd vast te stellen (identificatienr. NL.IMRO.0392. BP9120018--va01); 2. Geen exploitatieplan vast te stellen. de griffier, de voorzitter,

1. Inleiding

Initiatiefnemer 18-28 V B.V. is voornemens het leegstaande 50kV-station aan de Spaarndamseweg 13 te slopen en te vervangen door nieuwbouw. Het bouwplan bestaat uit maximaal 150 kleine huurappartementen voor jongeren in de leeftijdscategorie 18-28 jaar waarvan circa 80% sociale huur, circa 20% middeldure huur, horeca en collectieve ruimten. Daarnaast wordt de openbare ruimte opnieuw ingericht. Op 26 oktober 2021 stelde het college van B&W het stedenbouwkundig plan vast. Het plan maakt onderdeel uit van de ontwikkelzone Spaarndamseweg en sluit aan bij de ambitie van het coalitieakkoord 2022-2026 om 10.000 woningen toe te voegen voor 2030.



Impressie beoogde ontwikkeling



Het vastgestelde stedenbouwkundige plan is uitgewerkt in voorliggend bestemmingsplan.

Procesverloop

Het ontwerpbestemmingsplan heeft gelijktijdig met het ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder vanaf van 1 februari tot en met 14 maart 2023 ter inzage gelegen. In die periode heeft iedereen de gelegenheid gekregen zienswijzen in te dienen. Op 22 februari 2023 is een informatieavond gehouden. Er zijn 73 zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan ingediend. Tegen het ontwerpbesluit hogere grenswaarden zijn geen zienswijzen ingediend. De zienswijzen hebben tot een verbeterde motivering geleid van het bestemmingsplan (zie bijlage c). Het bestemmingsplan is nu gereed voor vaststelling door de gemeenteraad. Het vaststellen van het besluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder is een bevoegdheid van het college.

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. Het bestemmingsplan Spaarndamseweg 13 *gewijzigd* vast te stellen (identificatienr. NL.IMRO.0392. BP9120018-va01);
2. Geen exploitatieplan vast te stellen.

3. Beoogd resultaat

Het bestemmingsplan biedt in samenhang met het besluit hogere waarden geluidshinder een actueel juridisch-planologisch kader voor de gewenste herontwikkeling.

4. Argumenten

1. De besluiten sluiten aan op de programmabegroting.

De besluiten dragen bij aan programma 4.1 'Wonen en woningbouw' en de daaronder geformuleerde doelen 'Meer woningen' en 'Een betere woningvoorraad'. Het bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van een in onbruik geraakt gebouw mogelijk tot maximaal 150 starterswoningen voor jongeren tussen de 18 en 28 jaar. Het draagt tevens bij aan een verbetering van de leefbaarheid en het toevoegen van extra bomen, passend bij de ambities zoals deze geformuleerd zijn in het coalitieakkoord 2022-2026. De ontwikkeling wordt op onderdelen nader toegelicht.

2. De ontwikkeling is in lijn met het vastgestelde stedenbouwkundige plan

De uitwerking van het stedenbouwkundige plan, dat de nieuwbouw mogelijk maakt, is gebaseerd op het ontwerp stedenbouwkundige plan, zoals vastgesteld door het college (2021/475603). Het sluit aan bij de door de raad vastgestelde Ontwikkelvisie Spaarndamseweg (2020/836480) en Startnotitie Spaarndamseweg 13 (2020/262282). Met aandacht voor sociale woningbouw, economie, duurzaamheid, wonen en groen geeft het besluit uitvoering aan het Coalitieakkoord.

3. *Het bestemmingsplan voldoet aan het parkeerbeleid*

Op grond van het Wijzigingsbesluit Nota Parkeernormen wordt voor deze planontwikkeling nog uitgegaan van de beleidsregels parkeernormen 2015. Op basis van deze parkeernormen bedraagt de maatgevende parkeervraag bij een maximale gebruikmaking van de mogelijkheden van het bestemmingsplan 125 parkeerplaatsen. In de gemeentelijke beleidsregels is aangegeven dat een omgevingsvergunning in afwijking van de parkeernormen kan worden verleend indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

De beoogde ontwikkeling voorziet in woningbouw voor een specifieke (jongeren)doelgroep, die minder autobezit kent waardoor er sprake is van een lagere parkeerbehoefte. Er is een mobiliteitsplan (zie bijlage 7 toelichting) opgesteld waarin de parkeervraag berekend is op basis van het te verwachten autobezit van de doelgroep van de beoogde ontwikkeling, rekening houdend met de ligging in een zeer stedelijke gemeente. Hieruit volgt dat de parkeervraag van de beoogde bewoners naar verwachting (afgerond) 45 parkeerplaatsen bedraagt. Daarnaast worden tevens deelauto's ingezet voor de beoogde ontwikkeling. Door de inzet van vijf deelauto's kunnen 22 bewoners-parkeerplaatsen worden vervangen. Deze 5 deelauto's zijn middels een voorwaardelijke verplichting geborgd in de regels van het bestemmingsplan (zie artikel 12.1.1.). Aanvullend is in dit artikel geborgd dat toekomstige bewoners/ gebruikers niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning en bezoekersregeling in de openbare ruimte. Ontwikkelaar zal toekomstige bewoners/ gebruikers hierover actief informeren.

Voor bezoekersparkeren is in dit geval de behoefte 15 parkeerplaatsen. Uit het onderzoek volgt dat bij volledig medegebruik (bij medegebruik kunnen parkeerders van de verschillende categorieën gebruik maken van de beschikbare parkeerplaatsen, maar waarbij de deelauto's een gereserveerde parkeerplaats hebben) de parkeerbehoefte bij een maximale invulling van het project met 150 woningen + de daghoreca 38 parkeerplaatsen is. In het plan zijn 36 parkeerplaatsen opgenomen en dit betekent dat het tekort aan parkeerplaatsen twee bedraagt voor de zaterdagavond en een voor de werkdagavond. Verrichtte tellingen hebben uitgewezen dat binnen 300 meter loopafstand rond de locatie de nodige parkeerplaatsen onbezet zijn:

- 80/84 pp tijdens werkdagnacht en bij een parkeerdruk van 85% 6 tot 10 pp.
- 76 pp tijdens zaterdagavond bij een parkeerdruk van 85% 2 pp.

Effectief is de restcapaciteit op een werknacht 6 tot 10 en 2 pp op zaterdagnacht en dat is voldoende om het tekort van plan op te vangen in de openbare ruimte binnen de parkeerdruk van 85%.

Voor de beoogde ontwikkeling wordt ook voorzien in 176 inpandige fietsparkeerplaatsen. Hiermee wordt voldaan aan de van toepassing zijnde fietsparkeernormen voor de bewoners van de beoogde woningen. Voor de medewerkers van de daghoreca zijn tevens inpandige fietsparkeerplaatsen beschikbaar. De overige fietsen kunnen buiten gestald worden, hiervoor is voldoende ruimte beschikbaar. De exacte uitwerking van het fietsparkeren in de openbare ruimte wordt meegenomen in het nog nader uit te werken inrichtingsplan.

Het effect van de ontwikkeling op de locatie op de verkeersintensiteiten op de Spaarndamseweg is nader in beeld gebracht. Het blijkt dat het effect van het plan zorgt voor een toename van 1% van de intensiteit op deze weg. Dit is niet merkbaar en gelijk aan de gemiddelde autonome groei die jaarlijks



ongeveer plaatsvindt. Een erfaansluiting van de parkeergarage op de Spaarndamseweg is onderdeel van het plan. Overwogen wordt om het kruisingsvlak af te strepen, zodat dit niet voortdurend wordt geblokkeerd. Dit betreft een uitvoeringsaspect van het bestemmingsplan, dat t.z.t. via een verkeersbesluit kan worden geëffectueerd.

4. De ontwikkeling voorziet in diverse duurzaamheidsmaatregelen

Naast de wettelijke duurzaamheidseisen is bij de planvorming rekening gehouden met een aantal aanvullende maatregelen. Op het dak zullen zonnepanelen worden aangelegd.

In de uitwerking van het gebouw zal aandacht uitgaan naar natuurinclusief bouwen en klimaatadaptie. Zo zullen nestmogelijkheden voor vogels, vleermuizen en insecten worden voorzien in het gebouw. De daken zullen daarnaast zoveel als mogelijk als groen dak uitgevoerd worden. Dit heeft niet alleen een ecologische waarde, maar zorgt ook dat regenwater langer vastgehouden kan worden. Ook heeft dit een isolerende werking.

5. De woningvoorraad in de zone Spaarndamseweg wordt vergroot

De gemeente heeft als doelstelling circa 650 woningen in de zone Spaarndamseweg te realiseren. In totaal worden op de locatie van het voormalige 50 KV-station circa 150 woningen gerealiseerd, waarvan minimaal 80 % sociale huurwoningen en 10% middeldure huurwoningen. De contractuele afspraken met de ontwikkelaar ten aanzien van het woonprogramma zijn vastgelegd in de Anterieure Overeenkomst (inclusief doorlegplicht aan de betreffende marktpartij). Conform de Doelgroepenverordening is het minimale percentage sociale- en middeldure huurwoningen geborgd in de regels van het bestemmingsplan.

6. Het advies van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit is positief

De commissie heeft positief geadviseerd op het voorgenomen bouwplan dat met dit bestemmingsplan wordt vastgelegd en blijft graag betrokken bij de uitwerkingen van het plan in de fase omgevingsvergunning.

7. De participatie en inspraak is zorgvuldig uitgevoerd

De conceptstukken zijn 1 augustus 2022 gedeeld met de bestuurlijke vooroverlegpartners en de wijkraad, met het verzoek uiterlijk 1 september te reageren. De wijkraad heeft niet gereageerd. De ontwikkelaar heeft diverse malen met een klankbordgroep bestaande uit buurtbewoners geparticipeerd en op 24 oktober jl. een informatieavond voor omwonenden gehouden. Het verslag daarvan is opgenomen als bijlage 14 bij de toelichting. Na vrijgave van het ontwerp bestemmingsplan voor zienswijzen is er ook op 22 februari 2023 een informatieavond worden georganiseerd.

8. Het kostenverhaal is verzekerd

Het kostenverhaal is verzekerd. Met de ontwikkelaar is een Anterieure Overeenkomst afgesloten ([\(2021/594199\)](#)). Hierin zijn afspraken gemaakt over onder andere bovenplanse kosten en de plankosten. Op grond van artikel 6.12 Wro kan om die reden een exploitatieplan achterwege blijven.

9. Er worden extra bomen geplaatst overeenkomstig het SP

Op grond van het SP wordt de kade groen ingericht. Met het doortrekken van de bestaande bomenrij tot aan het plangebied wordt de groene kwaliteit van de omgeving versterkt. De openbare ruimte rondom het gebouw zal aantrekkelijk ingericht worden. Hiertoe zal een inrichtingsplan worden opgesteld. De oever zal meer ruimte gaan bieden voor recreatie, en als parkfunctie en ontmoetingsruimte functioneren. Hiermee ontstaat een prettige 'verblijfskade'. Op de kade wordt groen ingezet in de vorm van enkele goedgeplaatste solitaire bomen. De bomenrij die wordt aangeplant bestaat afhankelijk van de plantafstand uit circa 11 bomen. Daarnaast zijn in het plan aan de noord- en zuidzijde van het gebouw bomen voorzien. Daar bevinden zich nu ook een aantal jonge bomen. Die zullen afhankelijk van hun conditie worden hergebruikt. Tevens bevindt zich aan de noordzijde een volwassen boom die zal verdwijnen om plaats te maken voor het gebouw. Al met al zullen er ongeveer tweemaal zoveel bomen op en rond de locatie komen te staan.



Impressie inrichting openbare ruimte

10. De wijzigingen zijn in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

Er zijn 73 zienswijzen ingediend. De belangrijkste thema's zijn:

- De behoefte van jongerenhuisvesting op deze locatie;
- De verkeersafwikkeling en toename parkeerdruk;
- Hoogte gebouw;
- Mogelijke overlast.



De zienswijzen geven, behoudens een verbeterde motivering, geen aanleiding tot bijstelling van het bestemmingsplan. De beperkte ambtshalve wijzigingen zijn verbeteringen van het bestemmingsplan. Voor een samenvatting van de zienswijzen en de ambtshalve aanpassingen wordt verwezen naar het wijzigingsoverzicht (bijlage c).

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn de volgende.

Toelichting:

- Het mobiliteitsplan is aangepast.

Verbeelding:

- De locatie van de horecavoorziening is vastgelegd op de verbeelding;

Planregels:

- Het maximaal aantal bouwlagen is vastgelegd op 7;
- Het aantal m2 b.v.o. aan horeca is gemaximeerd tot 205 m2 b.v.o.
- Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die de inzet van deelauto's borgt en toekomstige bewoners uitsluit van een parkeervergunning en bezoekersregeling in de openbare ruimte.

11. Het college dient het besluit hogere waarden vast te stellen, voordat kan worden besloten over vaststelling van het bestemmingsplan

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de wettelijk toegestane maximale grenswaarden geluid niet worden overschreden, maar dat op een aantal gevels van de woningen de wettelijke voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. De cumulatie van het geluid levert geen onaanvaardbaar geluidsniveau op. Vanwege financiële en stedenbouwkundige redenen kan de geluidsbelasting niet verder worden verlaagd.

- de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Schoterbrug bedraagt 63 dB.
- de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Spaarndamseweg bedraagt 62 dB.
- de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege het industrielawaai van de Waarderpolder bedraagt 55 dB (A).

Het ontwerpbesluit hogere waarden is gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage te worden gelegd. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

12. Het plan voldoet aan de Beleidsregels Hogere Waarden Wet geluidhinder

Het gemeentelijk hogere waarden beleid stelt woningindelingseisen bij een geluidsbelasting groter dan 53 dB vanwege wegverkeer. Ten minste één slaapkamer moet aan de geluidsluwe zijde liggen. Het merendeel van de woningen in het plangebied beschikt over een geluidluwe gevel, maar voor

een aantal woningen kan hier gelet op de ligging van het gebouw en het gekozen concept met studiowoningen niet aan worden voldaan. Voor deze woningen wordt, conform de vastgestelde startnotitie, gebruik gemaakt van de in het hogere waardenbeleid opgenomen afwijkingsmogelijkheid van de woningdelingseisen. Ongeacht de toepassing van maatregelen, zal wat betreft het binnenniveau worden voldaan aan de nieuwbouweisen conform het Bouwbesluit 2012. Bovendien zal de beoogde ontwikkeling voorzien in een gemeenschappelijk geluidluwe buitenruimte. Hiermee zal sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de beoogde woningen.

5. Risico's en kanttekeningen

1. Het is wenselijk tempo in het proces te houden

Er is al geruime tijd sprake van fors stijgende bouwkosten, die de financiële haalbaarheid van ontwikkelprojecten onder druk zetten. Daarnaast is er sprake van stijgende hypotheekrentes en een hoge inflatie. Het coalitieakkoord Actie! 2022-2026 gaat uit van het versnellen van woningbouw.

6. Uitvoering



De ontwikkeling bevindt zich in de voorbereidingsfase van het Haarlems Ruimtelijk Planproces.

De planning is globaal als volgt:

Fase	Product	Bevoegdheid	Planning
Initiatiefase	• Startnotitie	• Raad	Gereed
Definitiefase	• SPvE	• Raad	Gereed
Ontwerpfase	• Stedenbouwkundig plan • Anterieure en verkoopovereenkomst	• BenW • BenW	Gereed Gereed
Voorbereidingsfase	• Bestemmingsplan • Verkeersbesluit • Inrichtingsplan openbare ruimte	• Raad • BenW • BenW	Q3 2023 Ntb Q12024
Realisatiefase	• Uitvoering		Ntb

- Na instemming van het college wordt het wijzigingsoverzicht verstuurd aan de indieners van zienswijzen. Zij worden uitgenodigd voor behandeling van het bestemmingsplan in de commissie Ontwikkeling;
- Communicatie:
 - Het besluit tot vaststelling wordt bekend gemaakt in het Gemeenteblad, en via de gemeentelijke website.



- Het vastgestelde bestemmingsplan wordt op www.ruimtelijkeplannen.nl beschikbaar gesteld.
- De besluiten worden de dag na bekendmaking ter inzage gelegd (aanvang beroepstermijn);
- Belanghebbenden kunnen beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.
- Op dit besluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift moet aangeven welke beroepsgronden hij aanvoert tegen het besluit. Het beroep wordt niet-ontvankelijk verklaard indien binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd;
- Het in werking getreden bestemmingsplan dient als toetsingskader voor het verlenen van omgevingsvergunningen.

7. Bijlagen

1. Toelichting bestemmingsplan Spaarndamseweg 13 met identificatienummer NL.IMRO.0392.BP9120018--va01
2. Regels bestemmingsplan Spaarndamseweg 13 met identificatienummer NL.IMRO.0392.BP9120018--va01
3. Verbeelding (plankaart) met als ondergrond de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT) van 30 augustus 2022
4. Besluit Hogere Waarden wet Geluidhinder
5. Wijzigingsoverzicht

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Spaarndamseweg 13 heeft ter inzage gelegen van 1 februari tot en met 14 maart 2023. Het eerste deel van dit overzicht bevat een lijst van de indieners van zienswijzen, het inhoudelijke commentaar op het ontwerpbesluit (zie kolom “zienswijze”) en het gemeentelijke antwoord op dit commentaar (zie kolom “antwoord”). Vervolgens wordt in de kolom “aanpassing” aangegeven of het commentaar heeft geresulteerd in aanpassing van toelichting, verbeelding en/of planregels. Een lijst met de namen van de indieners van zienswijzen en een kopie van de volledige zienswijzen ligt voor de raadsleden ter inzage. Het tweede deel van dit overzicht betreft ambtshalve wijzigingen van het college op het ontwerpbesluit die aan de raad worden voorgesteld.

1. Zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan

Algemeen: In deze Nota van beantwoording zijn alle zienswijzen samengevat. Gelet op het relatief grote aantal ontvangen reacties waarvan er vele geheel of gedeeltelijk gelijklopend zijn, zijn de zienswijzen in dit document niet allemaal individueel beantwoord, maar is er voor deze thema's gekozen voor een algemene beantwoording. De zienswijze zoals weergegeven en beantwoord onder 14. is door een groot aantal bewoners ingediend. Waar van toepassing wordt naar de beantwoording onder 14. Terugverwezen. Datzelfde geldt voor de zienswijze zoals weergegeven en beantwoord onder 57. Waar van toepassing wordt in dat geval naar de beantwoording onder 57 terugverwezen.

De volgende thema's komen meermaals in de zienswijzen terug:

1. De behoefte om (jongeren)appartementen op deze locatie te bouwen

Het bestemmingsplan ziet op de herbestemming van een (overigens al bebouwd) terrein met een appartementencomplex dat ruimte zal bieden aan maximaal 150 (grotendeels sociale) huurappartementen en bijbehorende gemeenschappelijke voorzieningen. In de plint van het gebouw wordt in de zuidwesthoek maximaal 205 m² b.v.o. aan daghoreca mogelijk gemaakt. De doelgroep van de woningen betreft starters en overige jongeren tussen de 18 en 28 jaar.

Voor deze groep is het momenteel erg lastig een passende betaalbare woning te vinden. Er is sprake van een groot tekort aan betaalbare huurwoningen voor jongeren in deze leeftijdscategorie. De goede bereikbaarheid, in de nabijheid van andere bestaande stedelijke voorzieningen, maakt dit een goede locatie voor woningbouw voor deze doelgroep. Woningbouw op deze locatie is in overeenstemming met het woningbeleid van Rijk, provincie en gemeente, zie in dat kader met name paragraaf 4.14 van de toelichting van het bestemmingsplan (Ladderonderbouwing). Alleen al om voorgaande redenen ligt een invulling met bijvoorbeeld groenvoorzieningen op deze locatie niet voor de hand. In Haarlem en directe omgeving bestaat een grote vraag naar woningen, en dan met name naar appartementen. De bouw van extra woningen is een belangrijke opgave voor de stad. In dat kader heeft Haarlem de Spaarndamseweg als één van de ontwikkelgebieden aangewezen. Dit gebied heeft volop potentie om een stedelijke en hoogwaardige uitstraling te krijgen, en ruimte te bieden aan woningbouw. De locatie aan de Spaarndamseweg 13 leent zich dus

goed voor een herinvulling met woningbouw. Daarnaast biedt deze locatie de mogelijkheid om de ruimtelijke en verblijfskwaliteit van deze plek, met uitzicht over grote lengte van het Spaarne, te verbeteren.

2. Verkeer en parkeren

Mede n.a.v. de ingekomen zienswijzen en de inwerkingtreding van nieuwe parkeernormen in de gemeente Haarlem is een nieuw mobiliteitsonderzoek uitgevoerd, zie bijlage Goudappel, Jongerenhuisvesting Spaarndamseweg 13, Parkeren en Mobiliteit, kenmerk 014194.20230704.R1.06, juli 2023.

Op grond van het Wijzigingsbesluit Nota Parkeernormen (een overgangsregeling op basis van de nieuwe Nota Parkeernormen) kan voor deze planontwikkeling nog worden uitgegaan van de beleidsregels parkeernormen 2015. Op basis van die parkeernormen is voor deze ontwikkeling de parkeerbehoefte becijferd.

De gemeente Haarlem biedt in de Nota parkeernormen de mogelijkheid om een zogeheten mobiliteitscorrectie toe te passen. De mobiliteitscorrectie is een werkwijze waarmee de inzet van mobiliteitsconcepten wordt vertaald in een vermindering van het aantal autoparkeerplaatsen dat benodigd is voor een ruimtelijke ontwikkeling. De hoofdgedachte hierbij is dat als gevolg van de ligging van een ontwikkeling in de omgeving van het hoogwaardig openbaar vervoer of de inzet van deelmobiliteit leidt tot een afname van het autobezit en/of autobebruik. De mobiliteitscorrectie is onderdeel van het stappenplan op basis waarvan de autoparkeernormen worden toegepast.

Voor de complete bevindingen en berekeningen wordt verwezen naar dat rapport. De voornaamste conclusies uit dit rapport zijn als volgt:

Autoparkeren:

De woningen aan de Spaarndamseweg 13 in Haarlem voorzien in de behoefte voor betaalbare en compacte woningen voor jongeren van 18 tot 28 jaar, met veel service-achtige collectieve voorzieningen. Tot een leeftijd van 25 jaar kunnen kandidaat-bewoners in aanmerking komen voor een vijfjarig huurcontract. Dit betekent dat een beperkt aantal bewoners ouder zal zijn dan de aangegeven 28 jaar. De verwachting is dat de samenstelling van de bewoners van het complex er naar verloop als volgt uit zal zien:

- 18 - 28-jarigen: 80%
- Uitloop 28 – 33-jarigen: 20%

Het afwijken van de parkeernormennota voor een specifieke doelgroep is door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State aanvaardbaar geacht (zie bijvoorbeeld ECLI:NL:RVS:2022:2171). Gelet op voorgaande, de beoogde indeling van de appartementen en de CBS-cijfers autobezit van de doelgroep geldt bij een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden van het bestemmingsplan (waarbij dus alle toegestane 150 woningen worden gerealiseerd) een parkeernorm van 44,7 parkeerplaatsen (hierna pp, zie tabel 2.7). Door de inzet van 5 deelauto's kan de parkeervraag verder naar beneden worden bijgesteld. Omdat de toekomstige bewoners vaak (nog) geen auto heeft als men de woning betreft kan met de inzet van deelauto's de behoefte om een auto aan te schaffen worden voorkomen of vertraagd. Er is daarom voor deze doelgroep aanleiding om voor een hoge inzet (50% van de bewonersvraag) van deelauto's te kiezen. Vijf bewonersparkeerplaatsen kunnen worden vervangen door één deelauto. Door het plaatsen van vijf deelauto's kunnen in dat geval 22,3 parkeerplaatsen worden vervangen. Deze 5 deelauto's zijn middels een voorwaardelijke verplichting geborgd in de regels van het bestemmingsplan (zie artikel 12.1.1.). Aanvullend is in dit artikel geborgd dat toekomstige bewoners/ gebruikers niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning en bezoekersregeling in de openbare ruimte. Ontwikkelaar zal toekomstige bewoners/ gebruikers hierover actief informeren.

Er resteert (bij een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden met 150 woningen) een parkeervraag van 22,4 parkeerplaatsen. Voor bezoekersparkeren is in dit geval de behoefte 15 parkeerplaatsen. Uit het onderzoek volgt dat bij volledig medegebruik de parkeerbehoefte bij een maximale invulling

van het project met 150 woningen + de daghoreca 38 parkeerplaatsen is (bij medegebruik kunnen parkeerders van de verschillende categorieën gebruik maken van de beschikbare parkeerplaatsen, waarbij geldt dat de deelauto's een gereserveerde parkeerplaats hebben).

In het bouwplan zijn 36 parkeerplaatsen mogelijk gemaakt. Dit betekent dat het tekort aan parkeerplaatsen twee bedraagt voor de zaterdagavond en een voor de werkdagavond. Verrichtte tellingen hebben uitgewezen dat binnen 300 meter loopafstand rond de locatie de nodige parkeerplaatsen onbezet zijn:

- 80/84 pp tijdens een werkdagnacht en bij een parkeerdruk van 85%: 6 tot 10 pp.
- 76 pp tijdens zaterdagavond bij een parkeerdruk van 85%: 2 pp.

Zie hiervoor paragraaf 2.2 van het onderzoek. Effectief is de restcapaciteit op een werknacht dus 6 tot 10 en 2 pp op zaterdagavond en dat is voldoende om het tekort van plan op te vangen in de openbare ruimte gerekend met een parkeerdruk van 85%.

Ten aanzien van parkeren is hiermee de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond. De uiteindelijke parkeervraag zal afhangen van de aanvraag omgevingsvergunning. Dan zal blijken hoeveel woningen worden aangevraagd en hoeveel m2 bvo horeca. en wat de daadwerkelijke bijbehorende parkeervraag is.

Ook voorziet het plan in 176 (in pandige) fietsparkeerplekken, (waar de norm 172 fietsparkeerplekken is). Daarnaast zullen voor bezoekers van de woningen in de openbare ruimte stallingsmogelijkheden zijn voor 75 fietsparkeerplekken uitgaande van een norm van 0,5 fietsparkeerplek per woning.

Verkeersgeneratie:

Het effect van de ontwikkeling op de locatie op de verkeersintensiteiten op de Spaarndamseweg is nader in beeld gebracht. Het blijkt dat het effect van het plan zorgt voor een toename van 1% van de intensiteit op deze weg. Dit is niet merkbaar en gelijk aan de gemiddelde autonome groei die jaarlijks ongeveer plaatsvindt. Een erfaansluiting van de parkeergarage op de Spaarndamseweg is onderdeel van het plan. Overwogen wordt om het kruisingsvlak af te strepen, zodat dit niet voortdurend wordt geblokkeerd. Dit betreft een uitvoeringsaspect van het bestemmingsplan, dat t.z.t. via een verkeersbesluit kan worden geëffectueerd.

Resumerend is het bestemmingsplan bij een maximale invulling met 150 woningen en 205 m2 b.v.o. horeca t.a.v. het onderdeel verkeer en parkeren uitvoerbaar. In de fase omgevingsvergunning zal, afhankelijk van het aantal woningen en het aantal m2 bvo aan horeca dat wordt aangevraagd blijken wat de daarbij behorende parkeerbehoefte is. De toelichting in paragraaf 4.4.3 op dit onderdeel worden geactualiseerd. Ook het nieuwe mobiliteitsplan wordt toegevoegd als bijlage. Tot slot komt artikel 12.1.1. als volgt te luiden: *'Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen en/of het gebruiken van gronden of bouwwerken geldt dat in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht en in stand worden gehouden op eigen terrein voor parkeer- of stallingsgelegenheid en laad- en losmogelijkheden overeenkomstig de 'Beleidsregels parkeernormen 2015', waarbij maximaal 5 deelauto's kunnen worden ingezet om de totale parkeereis met 5 parkeerplaatsen per deelauto te verlagen en waarbij geldt dat (toekomstige) bewoners/gebruikers geen recht hebben op een parkeervergunning en bezoekersregeling in de openbare ruimte'.*

3. De hoogte van het gebouw

Het stedenbouwkundig plan bevat 7 lagen Dit is één laag hoger dan in de Ontwikkelvisie Spaarndamseweg (vastgesteld in januari 2020) staat. De zeven bouwlagen zijn vastgelegd in de door de raad vastgestelde startnotitie en worden, aanvullend t.o.v. het ontwerpbestemmingsplan, ook vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan. Toegevoegd wordt artikel 8.1.1. onder e: *'het aantal bouwlagen, voor zover gelegen boven maaiveld, mag niet meer dan 7 bedragen;*

Er is gekozen voor 7 bouwlagen, vanwege de woningbehoefte (er kunnen zodoende meer woningen worden gerealiseerd), financiële haalbaarheid en de mogelijkheid daarbij om te investeren in de kwaliteit van zowel architectuur als openbare ruimte. Stedenbouwkundig is dit ook passend, deze bouwhoogte/aantal bouwlagen bemiddelt tussen de hogere gebouwen in het oosten en de lagere gebouwen in het westen. Het volume heeft het karakter van een gesloten bouwblok. De woningen zijn rondom voor licht en zicht georiënteerd op de buitengevel. De bouwhoogte ter plaatse van de kade is 23,3 meter (waarbij de installaties op het dak buiten beschouwing zijn gebleven). Bij de kruising is het gebouw iets minder hoog dan aan de kade. Afgerond is de maximale bouwhoogte (voor een deel van het gebouw) 24 m, met dien verstande dat dus maximaal 7 bouwlagen mogen worden gerealiseerd.

4. De horecafunctie in de plint en mogelijke overlast (ook van hangjongeren)

De horeca in de plint is beperkt tot daghoreca (horeca-1). Deze vorm van horeca, die in de ontwikkelvisie Spaarndamseweg op deze locatie reeds is aangewezen, is in het algemeen direct naast gevoelige functies, zoals wonen, mogelijk. N.a.v. de ingekomen zienswijzen en het geactualiseerde mobiliteitsplan wordt artikel 5.3.1. onder c als volgt aangepast: *‘horeca als bedoeld in artikel 5 onder b mag uitsluitend op de begane grond worden gerealiseerd ter plaatse van de aanduiding ‘horeca-1’, tot een maximum van 205 m² b.v.o.’*. Ook de tekst in de toelichting wordt hierop in paragraaf 2.2. aangepast. Evt. geluidsuitstraling overdag zal opgaan in het aanwezige verkeersgeluid. Tot slot wordt t.a.v. mogelijke overlast door hangjongeren opgemerkt dat de vrees voor overlast van hangjongeren, voor zover dat in strijd met de openbare orde gebeurt, een kwestie van handhaving is en niet in dit bestemmingsplan aan de orde kan komen. Indien noodzakelijk kan door gemeente of politie worden gehandhaafd. Overigens wordt die vrees voor overlast door hangjongeren of anderszins nergens geconcretiseerd. Tot slot wordt opgemerkt dat de planregels “wonen” in woningen toestaan. Vervolgens staat in de specifieke gebruiksregels dat een woning dient voor de huisvesting van maximaal één huishouden. Daarmee is uitgesloten dat de woningen ook voor kamerverhuur en daarmee gepaard gaande mogelijke overlast gebruikt kunnen worden.

Samenvatting van de voorgestelde wijzingen n.a.v. de ingekomen zienswijzen.

Resumerend leidt de algemene beantwoording van de *zienswijzen* onder 1 tot en met 4 tot de volgende aanpassingen:

Toelichting

- Actualisatie van paragraaf 4.4.3. en de opname van het nieuwe mobiliteitsplan als bijlage bij de toelichting;
- Actualisatie van paragraaf 2.2. ten aanzien van de horeca-1 functie op de begane grond tot maximaal 205 m² b.v.o.

Regels:

- Opname voorwaardelijke verplichting in artikel 12.1.1. die het gebruik van deelauto's borgt en toekomstige bewoners uitsluit van een parkeervergunning en bezoekersregeling in de openbare ruimte en die als volgt komt te luiden:
Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen en/of het gebruiken van gronden of bouwwerken geldt dat in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht en in stand worden gehouden op eigen terrein voor parkeer- of stallingsgelegenheid en laad- en losmogelijkheden overeenkomstig de 'Beleidsregels parkeernormen 2015', waarbij maximaal 5 deelauto's kunnen worden ingezet om de totale parkeereis met 5 parkeerplaatsen per deelauto te verlagen en waarbij geldt dat (toekomstige) bewoners/gebruikers geen recht hebben op een parkeervergunning en bezoekersregeling in de openbare ruimte’.
- Borgen van het maximaal toegestane aantal van 7 bouwlagen in artikel 8.1.1. onder e: ‘het aantal bouwlagen, voor zover gelegen boven maaiveld, mag niet meer dan 7 bedragen;

- Borgen van het maximale aantal b.v.o. voor de horeca-1 functie in artikel 5.3.1. onder c: horeca als bedoeld in artikel 5 onder b mag uitsluitend op de begane grond worden gerealiseerd ter plaatse van de aanduiding 'horeca-1', tot een maximum van 205 m² b.v.o':

Onderstaand zijn de individueel ingekomen zienswijzen beantwoord. Waar nodig en mogelijk is terugverwezen naar de algemene beantwoording hierboven. De uit de algemene beantwoording voortkomende wijzigingen zijn daar beschreven. Zoals hiervoor reeds is vermeld, gaan zienswijze 14 en 57 in op een door een groot aantal omwonenden gelijklopende, ingediende zienswijze. Waar nodig en mogelijk is derhalve naar de beantwoording van zienswijze 14 en 57 terugverwezen.

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Mijn bezwaar betreft onder andere: - toename geluidsoverlast van bewoners als muziek, feestjes, reisbewegingen - toename stikstof productie uitvoeringfase en gebruiksfase - toename CO2 uitstoot - toename verkeersdruk en onveilige situaties van in- en uitvoegend verkeer - toename parkeerdruk in de nabijgelegen wijk - toename stankoverlast door extra auto's - toename stedelijke bebouwing in plaats van vergroening voor waterberging en verlaging temperatuur op warme dagen; - overlast van horeca en daardoor verdwijnt het ontspannen karakter van de boulevard, nu is er al overlast van hangjongeren en dat wordt alleen maar meer. Kort gezegd dit gebouw hoort hier niet te worden gebouwd, hier moet een "groen gebied" komen met gras en bomen. dit zorgt voor een fraaier aanzicht van Haarlem komend vanuit de Waarderpolder.	Voor de behoefte van deze ontwikkeling wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 1. Ten behoeve van het bestemmingsplan is divers onderzoek uitgevoerd, die de ruimtelijke uitvoerbaarheid van het initiatief aantonen. • geluidonderzoek: er wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. Wel dienen (binnen die wet bestaande mogelijkheid) hogere grenswaarden te worden verleend. Zie paragraaf 4.3 toelichting. • Ten aanzien van mogelijke toename van CO2-uitstoot en stank geldt het volgende. Om een voldoende kwaliteit van de buitenlucht in de leefomgeving te waarborgen zijn in de Wet luchtkwaliteit regels opgesteld die de uitstoot van verontreinigende stoffen door de industriële en agrarische inrichtingen en het gemotoriseerde verkeer beperken. Er wordt voldaan aan de geldende luchtkwaliteitseisen zoals gesteld in de Wet milieubeheer en het aspect luchtkwaliteit staat de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg. • Ten aanzien van een toename van verkeer en ten aanzien van het aspect van de parkeerdruk wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2. • Ten aanzien van de horeca wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 4. Indiener zienswijze woont daarbij overigens op meer dan 90 m van de voorziene horecafunctie. Niet valt in te zien hoe hij daar overlast c.q. gevolgen van enige betekenis van kan of zal ondervinden, mede gelet op het feit dat de	Nee	Nee	Ja
			Nee	Nee	Nee
			Nee	Nee	Nee
			Nee	Nee	Nee
			Ja	Nee	Ja
			Nee	Nee	Nee

		Spaarndamseweg nog tussen de horecafunctie en de woning van indiener zienswijze is gelegen. Evt. geluidsuitstraling overdag zal op gaan in het aanwezige verkeersgeluid.			
--	--	--	--	--	--

2					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	In het door Peutz opgestelde over "Woningbouw voor jongeren aan Spaarndamseweg 13" is in het hoofdstuk over "verkeer en parkeren" zwaar onvoldoende motivatie gegeven om de bestemming van deze locatie te wijzigen naar woningbouw. Deze locatie is direct gelegen aan een doorgaande weg bij de Schoterbrug waar dagelijks veel verkeer Haarlem in- en uitgaat. De capaciteit voor de verkeersafwikkeling aan de Haarlemse kant (westzijde) is al bijzonder krap en voldoende verkeersdoorstroming is vaak niet aan de orde in de ochtend- en avondspits. De noordelijke wijken van Haarlem Noord zijn zeer nadrukkelijk aangewezen op deze toegangsweg tot Haarlem. Juist op het punt waar veel verkeer samen komt voor de Schoterbrug is de gemeente voornemens om de bouw van 150 woningen op Spaarndamseweg 13 toe te staan. Een erfontsluiting voor de locatie is niet aanwezig om verkeer op te vangen en te verwerken op de locatie zelf. Het verkeer	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2. Aanvullend wordt opgemerkt dat uit het onderzoek blijkt de ontwikkeling geen wezenlijke bijdrage levert aan de verkeersafwikkeling ter plaatse, en in het algemeen de verkeersstructuur in Haarlem – Noord. Derhalve is geen sprake van een onaanvaardbare verkeerssituatie.	Ja	Nee	Ja

afkomstig van die locatie moet zich direct mengen met het andere verkeer van veel bewoners in Haarlem-Noord. Hoe gering die verkeershoeveelheid ook is, zoals dat is beschreven door Peutz, toch zal het de bestaande verkeerscirculatie op een onveilige manier gaan hinderen. Op die locatie is dat zeer ongewenst en daar zullen de bewoners van Haarlem-Noord in hun belang worden geschaad om op een normale manier de stad te kunnen verlaten en weer te kunnen binnen komen. Haarlem-Noord heeft door haar ligging al heel lang een zwaar onvoldoende ontsluiting om Haarlem in en uit te gaan om andere bestemmingen buiten Haarlem te kunnen bereiken. Het openbaar vervoer in Haarlem-Noord is zwaar ondermaats voorzien om als een alternatief voor de vele verkeersbewegingen te dienen. En de grootste mobiliteits hub station Haarlem is door zijn ligging ook niet gemakkelijk te bereiken. Door de fietser wordt deze al maximaal gebruikt gezien de vol gebruikte fietsstallingen. Hiermee maak ik duidelijk dat het toevoegen van woningbouw op welke plek in Haarlem-Noord dan ook het probleem wat ik hierboven heb geschetst verder zal verergeren. Dit schaadt voortdurend de belangen van de bewoners van Haarlem-Noord om te reizen naar werk of voor bezoek van familie en vrienden. Peutz is er niet in geslaagd om deze grote zorg weg te nemen. Van de gemeente Haarlem verwacht ik dat ze deze problematiek veel meer met de bewoners van Haarlem gaat bespreken. Nu worden de				
---	--	--	--	--

	burgers praktisch gezien zeer vaak genegeerd en daardoor geschaad in het hebben en houden van een goede leefomgeving. De verwijzing van Peutz naar invoeren van gereguleerd parkeren vind ik ook ongepast. Positieve effecten daarvan op het verkeers- en parkeerprobleem is nog allerm minst aangetoond. Met deze motivatie en onderbouwing maak ik daarom ernstig bezwaar tegen de bestemmingsplanwijziging om woningbouw toe te staan.				
--	---	--	--	--	--

3.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Ik maak bezwaar tegen de plannen voor de bouw 1828. We wonen daar sinds 2013 met plezier en rust.! Maar als de bouw van 150 woningen komen dan is het gedaan met de rust!!!!!! Parkeerproblemen en overlast!!!! We willen geen woontoren!!!!	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 1, 2 en 4.	Ja	Nee	Ja

4.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Hierbij wil ik toch wel graag mijn bezwaar kenbaar maken betreft het plan van bouwen van een woontoren met 150 woningen hierin. Gebouw zal veel te hoog worden en veel te veel woningen op zo weinig vierkante meters. Het zal de parkeer druk op de omgeving veel te veel vergroten. Zelf wonen wij aan de parkeerplaats Botterboulevard en zien we dagelijks parkeer	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 1 en 2.	Ja	Nee	Ja

	de problemen. In de winter is de parkeerplaats na 17.00 en in het weekend vol. In het voorjaar en zomer neemt de parkeerdruk alleen maar toe door de jachthaven en diverse verenigingen rondom. Niet voor het eerst zien we regelmatig schermutselingen om een parkeerplek.				
2.	Verder vraag ik me af wat er van het Spaarne oever plan is over gebleven waar lang over gesproken is. Daarin stond een regel dat bij bebouwing minimaal 20 meter van de waterkant vandaan gebleven moest worden. Kortom uit ik hierbij bezwaar op de huidige plannen.	Waarschijnlijk doelt indiener zienswijze op het Spaarneplan (1995). Een door indiener bedoelde regeling is daarin niet opgenomen. Intussen is overigens ook op grond van gewijzigde planologische inzichten nieuw beleid voor dit gebied vastgesteld. Op grond van de ontwikkelvisie Spaarndamseweg (2019) dient een strook van 15 meter langs het water vrij gehouden te worden voor het realiseren van een groene verblijfskade met fietsroute. Het plan voldoet daaraan.	Nee	Nee	Nee

5.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Hierbij wil ik bezwaar maken tegen het bestemmingplan Spaarndamseweg 13 Er zijn nu al problemen met parkeerplaatsen in onze buurt kan niet eens om zes uur in de namiddag in onze straat parkeren moet meestal 2 straten verderop parkeren.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2.	Ja	Nee	Ja

6.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Hoe is het mogelijk dat de gemeente deze plannen door zet. Wat denkt u dat wat voor overlast de andere bewoners hierdoor krijgen. Met name het parkeren, als bewoner van de	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2. In aanvulling wordt opgemerkt dat de bewoners en bezoekers worden uitgesloten van	Ja	Nee	Ja

	Spaarndamseweg 726, wij kunnen zelf onze auto bijna niet kwijt. Dus dan maar parkeervergunningen invoeren? Wij worden dus gestraft omdat wij hier wonen. Het is te gek voor woorden. Stop hier alstublieft mee.	parkeervergunningen en het gebruik van de bezoekersregeling.			
--	---	--	--	--	--

7.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Wij maken bezwaar tegen de plannen van project ontwikkelaar Wibaut. Wij wonen in de Bandoengstraat 28 en merken nu al dat er heel veel mensen met een boot bij ons langdurig parkeren, nu ook nog de mensen van de woontoren die veel te hoog wordt, zullen bij ons ook gaan parkeren. Aangezien de horeca gelegenheid twee keer zo groot wordt als eerst gezegd werd, verwachten we daar ook veel overlast van.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2, 3 en 4. Aanvullend wordt opgemerkt dat niet te verwachten valt dat de doelgroep van de beoogde ontwikkeling een boot zal hebben.	Ja	Nee	ja

8.					
Nr. 8	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Hierbij maak ik ernstig bezwaar tot het realiseren van jongeren project aan boven bovenstaand adres. M.i. is het verwerpelijk om een dusdanig hoog gebouw (7 etages) met woonruimte voor 170 jongeren te realiseren	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 1 tot en met 4.	Ja	Nee	Ja

	Men is van mening dat de doelgroep normaliter een baan heeft. maar is dat werkelijk zo...? Mocht dat al zo zijn dan blijft de overlast van een grote groep jongeren, met dakterras en horeca een te grote wissel trekken op de buurt, ruimte en de rust. Ook de beschikbare parkeer ruimte slaat helemaal nergens op. Als je ziet dat de meeste jongeren een auto hebben (ze komen zelfs met de auto naar school toe). Dus kruip onder dat ei vandaan en zie wat jullie aanrichten mocht dit plan doorgaan. Nu krijgen naar alle waarschijnlijkheid aan de ene kant 150 mrt hoge windmolens en aan de andere kant een flat van 7 hoog met jonge mensen en horeca en te weinig parkeergelegenheid.				
2.	Als u uw focus nou eens over de brug legt aan de linkerkant een prima groot stuk grond waar men naar hartelust kan bouwen en parkeren desnoods 15 hoog. Ja de jongeren moeten 100 mtr de brug over maar als de gemeente meewerkt kunnen ze bij de horeca ook nog een strandje aanleggen. Bouw op de Spaarndamseweg 13 laagbouw terras woningen t.b.v. van ouderen, daar is ook behoefte aan. Dus laat onze wijk met rust en denk out of de box en ga de brug over met jullie plannen. Dat is echt geen brug te ver. We blijven ons verzetten tot de plannen Spaarndamseweg van tafel zijn.	Ten aanzien van de voorgestelde alternatieve locatie in de Waarderpolder (bedrijventerrein) is op voorhand duidelijk dat dit niet tot een gelijkwaardig resultaat kan leiden met minder bezwaren. Woningbouw op bedrijventerreinen is nu eenmaal gelet op beperkingen die gelden vanuit wet- en regelgeving niet voor de hand liggend. Ook zal dit tot bezwaren leiden bij de gevestigde bedrijven aldaar, omdat woningbouw nabij bedrijven belemmeringen voor deze bedrijven met zich kan brengen.	Nee	Nee	Nee

9.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Ik heb de volgende zienswijze m.b.t. Spaarndamseweg 13 Parkeerproblemen. Er komen te weinig parkeerplaatsen in het gebouw. Er is nu al een tekort aan parkeerplaatsen in de omgeving m.n. in het weekend en op zomerse dagen. Deze parkeerproblemen kunnen alleen maar opgelost worden door een extra parkeerlaag in het gebouw te realiseren.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2.	Ja	Nee	Ja
2.	De in-en uitrit naar de parkeergarage van het gebouw Spaarndamseweg 13 geeft een gevaarlijke verkeerssituatie bij het in-en uitrijden van de garage voor het autoverkeer, maar ook voor de fietsers op het fietspad.	Het optreden van een wachtrij is op zichzelf geen verkeersveiligheidsrisico aangezien sprake is van lage snelheden en daarmee worden de ongevalskansen en -effecten verkleind. In de praktijk zullen (bijna) stilstaande auto's invoegende auto's vaak voor laten gaan. Tevens is het mogelijk het kruisingsvlak af te kruisen. In het stedelijk gebied komen dergelijke verkeerssituaties meer voor. Dit kan in de uitvoeringsfase worden geëffectueerd door het nemen van een verkeersbesluit.	Nee	Nee	Nee
3.	De huren van de appartementen worden zeer hoog. De wibautgroep gaat woekerhuren rekenen.(maximaal wat voor een sociale huurwoning is toegestaan).De bewoners zullen dan wel huursubsidie krijgen. Deze kosten komen uiteindelijk terecht bij de belastingbetaler. Deze bouwwijze is m.i. niet geschikte voor een commerciële partij, maar	Het overgrote deel van het woningbouwprogramma krijgt een huurprijs van tussen 600 en 650 euro (servicekosten niet inbegrepen). De middeldure huur ligt tussen de 800 en 850 euro kale huur per maand (servicekosten niet inbegrepen). De huurprijzen zijn overigens nog niet vastgesteld en kunnen nog wijzigen. Opgemerkt wordt verder dat in artikel 1.1.1 en 3.1.2 Besluit ruimtelijke ordening is geregeld onder welke huurgrens sociale huur-/koopwoningen en middeldure woningen moeten voldoen. Daarmee wordt voorkomen	Nee	Nee	Nee

	beter geschikt voor een woningbouwvereniging.	dat voor de appartementen woekerhuren gevraagd zullen worden. In het bestemmingsplan is in artikel 9 overigens geborgd dat: • minimaal 80 % van de woningen gerealiseerd dient te worden als sociale huurwoning en gedurende ten minste 25 jaar na de eerste ingebruikname voor de doelgroep beschikbaar moet blijven; • minimaal 10 % van de woningen gerealiseerd dient te worden als middeldure huurwoning en gedurende ten minste 15 jaar na de eerste ingebruikname voor de doelgroep beschikbaar moet blijven. Daarnaast geldt dat jongeren van 23 jaar en ouder in aanmerking kunnen komen voor huurtoeslag. Met dit woonconcept worden dus sociale huurwoningen gerealiseerd voor jongeren tussen de 18 en 28 jaar en kunnen zij gebruik maken van het recht op huurtoeslag. Haarlem zet zich in voor een meer, betaalbaarder en energiezuiniger woningaanbod in de Haarlemse wijken voor verschillende woningzoekenden. De inzet is om meer woningen te creëren voor groepen die extra aandacht nodig hebben. Met deze ontwikkeling wil de gemeente de kansen voor jongeren op een sociale huurwoning verbeteren. Senioren zijn ook een doelgroep die extra aandacht nodig heeft en dit gebeurt op andere plekken in de stad. Tot slot wordt de stelling dat de ontwikkelaar woekerprijzen gaat vragen nergens geconcretiseerd.			
--	--	--	--	--	--

10.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels

1.	Wonen willen we allemaal. U, ik en ook jongeren. Het betreft een prachtige locatie. Tuurlijk zijn er min punten. Waarom 7 hoog met een dakterras. Dit kan veel overlast geven voor de omgeving, Hetgeen niet noodzakelijk is. Waarom een horecagelegenheid.? We wonen nog geen 10 minuten van de stad waar genoeg horeca is. Loef ligt aan de overkant en ook op loopafstand is de Veerplas. Dus horeca op deze locatie lijkt me overbodig en dit zal beslist tot overlast zorgen. Deze ruimte kan besteed worden aan appartementen zodat het geheel niet 6 hoog maar 5 hoog kan worden. Buren zullen dan minder bezwaar hebben tegen de komst van dit gebouw van 5 hoog!!!!	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 1, 3 en 4. De horeca zal een wijkverzorgend karakter hebben en in zoverre niet zal leiden tot een duurzame ontwrichting van de horecastructuur in de gemeente, mede gelet op de toegestane oppervlakte en de ligging.	Ja	Nee	Ja
----	--	---	----	-----	----

11.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Langs deze weg wil ik kenbaar maken tegen het bestemmingsplan plan van de bouw 1828. Op dit moment is het te vol om nog zo'n project neer te zetten. De parkeer overlast en overlast van de extra woon huizen. Ook zie ik het probleem als een student ergens uit Nederland hier een woning krijgt en resideert een bepaalde tijd dat de gemeente deze dan een woning moet toewijzen. Kortom nee tegen 1828.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 1 en 2. Er is overigens geen verplichting voor de gemeente om Nederlandse studenten een woning toe te wijzen.	Ja	Nee	Ja

12.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Hierbij maken ook wij ernstig bezwaar tegen deze plannen. Wij wonen nu 31 jaar met veel plezier hier op de spaarndamseweg, en willen dat graag zo houden. Dus van ons hoeft Spaarndamseweg 13 Niet van de grond komen.	Voor de noodzaak van dit project wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 1.	Nee	Nee	Nee

13.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Ik maak bezwaar tegen het bestemmingsplan Spaarndamseweg 13. Het is zeer kortzichtig en onnadenkend wat dit met de directe omgeving en de buurt gaat doen. Dit project zal enkel voor overlast en ongelijkheid zorgen. De overlast van al de jongeren, hun fietsen, hun auto en de horeca gelegenheden. De ongelijkheid voor al de mensen die al jaren op de wachtlijst staan om een woning te krijgen. Ik maak bezwaar tegen bestemmingsplan Spaarndamseweg 13.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 1, 2 en 4. Aanvullend wordt opgemerkt dat jongerenwoningen doorgaans tijdelijk verhuurd worden. Jongeren behouden hun opgebouwde inschrijftijd voor een sociale huurwoningen en kunnen doorstromen naar een reguliere sociale huurwoning. Zij krijgen dus geen voorrang op een reguliere sociale huurwoning, maar bouwen gedurende het verblijf in de jongerenwoning inschrijftijd op. Dit vergroot de slaagkansen voor jongeren. Slaagkansen voor jongeren liggen aanzienlijk lager dan voor andere woningzoekenden. De wens is de slaagkansen voor jongeren te verbeteren en dit doen we onder andere door het toevoegen van extra woningen speciaal voor jongeren.	Ja	Nee	Ja

14.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Er is geen discussie dat het 50kV station op de Spaarndamseweg 13 her ontwikkeld moet worden. Ruimte is schaars en de vraag naar woningen hoog, waarbij deze locatie veel potentieel heeft. Een ontwikkeling voor een doelgroep met een kwetsbare positie op de woningmarkt is daarbij prijzenswaardig. Helaas is het echter niet alleen maar rozengeur en maneschijn. Bij de ontwikkeling van de Spaarndamseweg 13 zijn de gemeente en ontwikkelaar onzorgvuldig te werk gegaan. Er is van vrijwel elk beleidsstuk afgeweken. De visie voor woningbouw op deze locatie is niet gevolgd. De procedure om af te wijken van beleid wordt pas bekeken nadat de advocaat van de ontwikkelaar de gemeente wijst op haar onwetmatige handelen. Participatie bestond hoofdzakelijk uit informeren; input vanuit de bewoners heeft tot geen enkele aanpassing van het ontwerp geleid. De 85 zienswijzen op het Stedelijk Plan heeft tot geen enkele wijziging geleid. Bewoners zijn, wellicht zelfs bewust, foutief geïnformeerd. De parkeeronderbouw is op sommige punten dubieus, op andere punten onverdedigbaar. Het onzorgvuldige handelen is met name te wijten aan de laissez-faire houding van de gemeente ten opzichte van gebiedsontwikkelingen. Het is dan ook geen verrassing dat de gemeente Haarlem de meeste juridische procedures bij ruimtelijke ontwikkelingen verliest op grond van onzorgvuldig handelen. Dit onzorgvuldige handelen kost veel gemeenschapsgeld, werkt	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 1 en 2. Qua beleid wordt er alleen afgeweken van de Ontwikkelvisie Spaarndamseweg. Dit zal nader worden onderbouwd in de toelichting. Het maximale aantal bouwlagen (7) wordt vastgelegd in het bestemmingsplan. Qua parkeernormen wordt er gebruik gemaakt van een in het beleid opgenomen vrijstellingsmogelijkheid, waarbij gemotiveerd afgeweken kan worden van de reguliere normen en zodoende maatwerk kan worden geboden. Voor de verantwoording t.a.v. parkeren wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2. De ontwikkelaar heeft diverse malen met een klankbordgroep bestaande uit buurtbewoners geparticipeerd en informatieavonden voor omwonenden gehouden. Er is behoefte aan de ontwikkeling, die ruimtelijk aanvaardbaar is, omdat deze o.a. passend is binnen het ruimtelijke beleid. Daarnaast tonen de diverse onderzoeken de uitvoerbaarheid van het initiatief aan. De omstandigheid dat geen maatschappelijk draagvlak bestaat betekent niet dat het initiatief niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.	Ja	Nee	Ja

	ten nadele van de stad en beschadigt het vertrouwen in de politiek. Om het tij te keren, zijn in deze zienswijze niet enkel de tekortkomingen in het ontwerpbestemmingsplan benoemd. Het wordt afgesloten met aanbevelingen, in de hoop dat dit leidt tot een acceptabel en verdedigbaar bestemmingsplan. Een slecht bestemmingsplan is niet acceptabel, maar uiteindelijk is wel iedereen een dak boven het hoofd gegund.				
2.	In het collegebesluit en het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld dat het ontwerp zowel procesmatig als inhoudelijk voldoet aan fingerend beleid. Helaas is dit niet het geval. In het ontwerpbestemmingsplan wordt selectief gezocht naar haakjes binnen het beleid om dit ontwerp aan op te hangen. Waar het ontwerpbestemmingsplan afwijkt van het beleid, wordt dit niet benoemd. Ook wordt divers gemeentelijk beleid en besluiten genegeerd. Onderstaand citaat, afkomstig komt uit het juridisch advies dat de ontwikkelaar heeft ingewonnen met betrekking tot de parkeeronderbouwing, illustreert dat het beste: <i>“Je gaf aan dat de gemeente haar beleid ten aanzien van het te hanteren stappenplan – om haar moverende redenen – niet wenst toe te passen. (...) Vooropgesteld wordt dat het ons enigszins verbaast dat de gemeente haar beleid ten aanzien van het parkeren niet wenst toe te passen. Op grond van art. 4:84 Algemene wet bestuursrecht handelt het bestuursorgaan in beginsel overeenkomstig de beleidsregel. Dit betekent dat de gemeente in principe gebruik zou moeten maken van het stappenplan dat is omschreven in de parkeernota”</i>	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording onder 1. Het hiernaast aangehaalde stappenplan betreft de hierboven bedoelde vrijstellingsmogelijkheid uit de beleidsregel parkeren (zie paragraaf 2.4 beleidsregels parkeernormen). Het parkeerbeleid zelf voorziet in de mogelijkheid om daar van af te wijken.	Ja	Nee	Ja

	Het citaat is een observatie van de advocaat. Het geeft echter wel een bredere tendens weer binnen stedelijke ontwikkelingen in Haarlem: het doel heiligt de middelen. <i>Regels voor anderen, uitzonderingen voor onszelf</i>. De selectieve omgang met regels en beleid lijkt de rode draad te zijn bij deze ontwikkeling.				
3.	Klimaatbestendige Nieuwbouw MRA Het klimaat verandert en gemeentes hebben een zorgplicht de stad hierop voor te bereiden. Om te voorkomen dat gemeentes door ontwikkelaars tegen elkaar uit worden gespeeld, is de Intentieovereenkomst Klimaatbestendige Nieuwbouw MRA opgesteld. Hierin staan eisen waar nieuwbouw aan moet voldoen. De gemeente Haarlem was de bestuurlijke trekker van dit regionale traject. In het ontwerpbestemmingsplan en het collegebesluit wordt klimaatadaptatie en biodiversiteit zijdelings genoemd, maar er wordt niet verwezen naar de overeenkomst of de eisen die hierin staan. Conformeerde deze ontwikkeling zich aan de eisen uit de Intentieovereenkomst Klimaatbestendige Nieuwbouw MRA en zo ja, hoe gaat de ontwikkelaar daar invulling aan geven? Dit dient verwerkt te zijn in het ontwerpbestemmingsplan.	Bij de beoogde ontwikkeling wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid. Deze wordt niet op aardgas aangesloten. Op het dak zullen zonnepanelen worden aangelegd. Duurzaamheid is waar mogelijk in het ontwerp geborgd, waarbij eveneens rekening gehouden wordt met de gevolgen van de klimaatverandering. In de uitwerking van het gebouw zal aandacht uitgaan naar natuur-inclusief bouwen en klimaatadaptatie. Zo zullen nest-mogelijkheden voor vogels, vleermuizen en insecten worden gerealiseerd in het gebouw. De daken zullen zoveel als mogelijk als groen dak uitgevoerd worden. Dit heeft niet alleen een ecologische waarde, maar zorgt ook dat regenwater langer vastgehouden kan worden. Ook heeft dit een isolerende werking. De beoogde ontwikkeling zal in de toekomst een geringe milieubelasting kennen en sluit daarom aan op de gemeentelijke ambitie inzake duurzaamheid. Het definitieve bouwplan zal worden beoordeeld zal sowieso moeten voldoen aan de (minimale) duurzaamheidseisen die in de wet zijn opgenomen.	Nee	Nee	Nee
4.	Ontwikkelvisie Spaarndamseweg (2019) In het ontwerpbestemmingsplan wordt niet aangegeven hoe dit plan zich verhoudt tot de Ontwikkelvisie Spaarndamseweg. Toen in 2019	In de toelichting zal een paragraaf worden opgenomen die de Ontwikkelvisie Spaarndamseweg beschrijft en hoe deze ontwikkeling zich verhoudt tot die visie, zie paragraaf 3.5.10. Voor de hoogte van het gebouw en	Ja	Nee	Nee

	de Ontwikkelvisie Spaarndamseweg werd opgesteld, was de intentie om op het terrein van het 50 kV-station een gebouw neer te zetten van 5 woonlagen en maximaal 15 meter hoog³. De ontwikkelaar heeft hier destijds een zienswijze tegen ingediend, omdat hij een gebouw van 6 woonlagen in de visie wilde opnemen, waarna de visie de bouwlagen veranderde naar 4-6 lagen. Deze visie is vastgesteld door de gemeenteraad. In hetzelfde jaar dat de Ontwikkelvisie Spaarndamseweg was vastgesteld, organiseerde de ontwikkelaar al wijk-bijeenkomsten met de boodschap dat hij een gebouw van 7 bouwlagen wil neerzetten voor 100-205 woningen. Het ontwerpbestemmingsplan dat er nu ligt, spreekt van 150 woningen op 7 bouwlagen. De ontwikkelaar heeft in correspondentie een bouwhoogte genoemd van 23,3 meter boven maaiveld. Dat is meer dan 50% hoger dan door de gemeenteraad besloten. Het ontwerp dat er nu ligt houdt zich op geen enkele wijze aan de grenzen van de Ontwikkelvisie Spaarndamseweg en doet geen recht aan het uitgebreide participatietraject dat is doorlopen in 2019.	de reden om af te wijken van de Ontwikkelvisie wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 3.			
5.	Omgevingsvisie Haarlem 2045 In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld dat het plan goed aansluit bij de Omgevingsvisie Haarlem 2045: “(...)de keuzes samenhangend met het mengen en verdichten sluiten goed aan op de beoogde ontwikkeling. Hierbij wordt namelijk als speerpunt aangegeven dat woningbouw	In de ontwikkelvisie Spaarndamseweg is deze locatie opgenomen als ontwikkellocatie voor woningbouw. Dat hier woningen worden ontwikkeld is niet 'stand alone', maar is afgestemd op de gehele zone Spaarndamseweg en het beoogde programma op overige ontwikkellocaties. Deze locatie is in het noordelijkste puntje van de zone gelegen en leent zich daarmee minder goed om grootschalig werkprogramma of andere voorzieningen in te passen. Kleinschalige differentiëring	Ja	Nee	Nee

	geconcentreerd moet worden in grootschalige gebiedsontwikkelingen. In de visie wordt daarbij de zone rondom de Spaarndamseweg specifiek aangegeven als dergelijke zone.” De genoemde pijler van de omgevingsvisie richt zich op verdichting in grootschalige gebiedsontwikkelingen, om integraliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte te borgen. Het plan dat er ligt voor de 50kV-locatie is standalone ontwikkeld, zonder samenhang met toekomstige gebiedsontwikkeling of aansluiting op gebiedsvisies voor de omliggende omgeving. Van de overige 5 pijlers wordt verder alleen aangesloten op het verkleinen van de dominantie van het autoverkeer in de stad. Dit heeft meer te maken te hebben met de wens van de ontwikkelaar om zo min mogelijk parkeerplaatsen te realiseren dan een bewuste ontwerpkeuze (zie hoofdstuk 3 van deze zienswijze). Zelfs pijlers ten behoeve van biodiversiteit en klimaatadaptatie die, mits in het ontwerp meegenomen, nagenoeg geen financiële impact hebben op de realisatie, worden niet genoemd.	in het (woon)programma is opgenomen in het bestemmingsplan om deze plek te mogelijk te versterken, gezien de mooie ligging aan de kop van het Spaarne. In het stedenbouwkundig plan voor deze ontwikkeling is het programma nader toegelicht. De ontwikkelzone Spaarndamseweg is in de omgevingsvisie geland, in de integrale visiekaart, als locatie voor de strategische keuze mengen en verdichten. De zone Spaarndamseweg is een grootschalige gebiedsontwikkeling waarbinnen een programma en verdeling van voorzieningen en functies terugkomt. Het is niet noodzakelijk, en soms ook niet mogelijk, om iedere strategische keuze op ieder project toe te passen. De ontwikkelvisie Spaarndamseweg is verantwoord in de toelichting.			
6.	Parapluplan Parkeernormen 2018 In de Haarlemse parkeernormen wordt een norm per woningtype gehanteerd. Deze moeten in pandig gerealiseerd worden. Mocht dit niet haalbaar zijn, kan hier gemotiveerd van worden afgeweken volgens een stappenplan: 1. Bezien van mogelijkheden tot verkleining van het (bouw)volume. 2. Realisatie van de benodigde parkeerplaatsen binnen het bouwplan c.q. op eigen terrein.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2. Aanvullend wordt n.a.v. de zienswijze het volgende opgemerkt. Ad 1. Het verkleinen van het bouwvolume veroorzaakt een nadelig saldo voor het project en daarmee komt de economische uitvoerbaarheid in het gedrang, mede gelet op de gestegen bouwkosten; Ad 2. In het bouwplan zijn 36 pp op de begane grond opgenomen.	Ja	Nee	Ja

3. Door plekken te kopen of huren (voor minimaal 10 jaar) binnen een straal van 500 meter. 4. Realiseer de parkeerplaatsen in de aangrenzende openbare ruimte. 5. Bij aantoonbare onmogelijkheid, kan gedacht worden aan gedeeltelijke of algehele reductie van het benodigde aantal parkeerplaatsen. a. Tenzij het college van B&W anders beslist, moet het tekort aan benodigde parkeerplaatsen door de ontwikkelaar worden afgekocht voor € 15.000 per parkeerplaats. Deze handelswijze dient de basis te zijn voor de parkeeronderbouwing, zoals aan het begin van dit hoofdstuk ook aangegeven door de advocaat van de projectontwikkelaar. De ontwikkelaar heeft echter zelf een nieuwe optie bedacht: ‘de parkeernormen zijn hier niet van toepassing, want wij hebben een speciale doelgroep’. De gemeente en de ontwikkelaar hebben zelfs in december 2019, ver voordat er een stedelijk plan lag, de gemeentelijke normen zijn toegepast of de afwijkingsprocedure was doorlopen, bedacht dat 40 parkeerplaatsen voldoende moet zijn voor ca. 130 woningen. De ontwikkelaar kan niet kwalijk genomen worden dat hij wil afwijken van de parkeernormen, maar de gemeente is wel verplicht haar beleid te handhaven (zie wederom het citaat aan het begin van dit hoofdstuk). Het huidige beleid voorziet pas in maatwerk nadat aangetoond wordt dat de overige opties niet mogelijk zijn. Die afwijkingsprocedure is niet zorgvuldig doorlopen en niet omschreven in het	Ad 3: kopen of huren van plekken is onderzocht. Makelaars zijn door ontwikkelaar benaderd. Er zijn geen plekken beschikbaar om te huren of te kopen; Ad 4. Ook dit is onderzocht en er zijn geen mogelijkheden om parkeerplaatsen in de aangrenzende openbare ruimte te realiseren Ad 5. Dit heeft geleid tot het geactualiseerde mobiliteitsplan. Bij afkoop is de gemeente overigens verplicht om de parkeerplaatsen te realiseren. Dit is in de omgeving niet mogelijk en daarom juridisch niet uitvoerbaar. Het afwijken van de parkeernormennota voor een specifieke doelgroep is door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State aanvaardbaar geacht (zie bijvoorbeeld ECLI:NL:RVS:2022:2171).			
---	---	--	--	--

	ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast heeft het college geen besluit genomen hoe om te gaan met de afkoop van de parkeerplaatsen. Er is met een hoge mate van zekerheid te stellen dat sprake is van onwettmatig handelen door de gemeente.				
7.	Wetgeving Nep Sociale Huur Eind 2021 werd in landelijke media het fenomeen ‘Nep Sociale Huur’ aangestipt; huurwoningen die door commerciële ontwikkelaars gepresenteerd worden als sociale huurklasse, maar allesbehalve sociaal zijn. Sociale huurwoningen zijn in de basis woningen waarvan de kale huur lager is dan € 808 per maand (prijspeil 2023). Commerciële projectontwikkelaars hebben deze sector met name lucratief gemaakt door torenhoge servicekosten separaat in rekening te brengen. Zo valt de huurwoning op papier in de sociale huur categorie, maar zijn de werkelijke kosten tot bijna tweemaal zo hoog. Een andere methode om sociale huur lucratief te maken, is om de woningen zodanig klein te maken dat er in realiteit sprake is van een torenhoge vierkante meter prijs. Bij dit plan lijkt de laatste truc het geval te zijn. De woningen in de sociale categorie zijn hier 20 m2 tot 25 m2 met enkel een toezegging van de ontwikkelaar om de kale huurprijs onder de sociale huurgrens van € 808 per maand te houden. De toezegging voor de kale huurprijs komt daarmee tussen de €32,32 per m2 en € 40,40 per m2. De gemiddelde huurprijs in Haarlem7 in 2022 was € 17,59 per m2. Het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft aangekondigd in 2024 met een nieuwe definitie te komen van	Van de huurwoningen wordt 80% verhuurd als sociale huurwoning. Deze woningen zijn gereguleerd en voldoen aan het woningwaarderingstelsel zoals neergelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Daarmee worden onredelijke huurprijzen voorkomen. Met de ontwikkelaar zijn afspraken gemaakt over de hoogte van de huur en de bereikbaarheid van de woningen voor de doelgroep jonge huishoudens die recht hebben op huurtoeslag. Huurders met een laag inkomen kunnen huurtoeslag aanvragen. Verder worden huren conform het Rijkshuurbeleid geïndexeerd en gedurende een periode van 25 jaar kunnen de sociale huurwoningen niet worden geliberaliseerd. Onredelijke servicekosten worden voorkomen door de Wet goed verhuurderschap en de mogelijkheid voor gemeenten om hier op te toetsen en handhaven. In de regels is in artikel 9 geborgd dat: - minimaal 80 % van de woningen gerealiseerd dient te worden als sociale huurwoning en gedurende ten minste 25 jaar na de eerste ingebruikname voor de doelgroep beschikbaar moet blijven; - minimaal 10 % van de woningen gerealiseerd dient te worden als middeldure huurwoning en gedurende ten minste 15 jaar na de eerste ingebruikname voor de doelgroep beschikbaar moet blijven.	Nee	Nee	Nee

	sociale woningbouw. Hoe gaat de gemeente Haarlem tot die tijd voorkomen dat de huurders van dit complex geconfronteerd worden met een vierkante meter huurprijs die ver boven het gemiddelde uitkomt of torenhoge servicekosten? Hoe 'sociaal' worden deze woningen?	Indien hier niet aan wordt voldaan, kan daar op gehandhaafd worden.			
8.	Wet Natuurbescherming De duinen vallen onder het Natura 2000 gebied, waardoor deze ontwikkeling een natuurvergunning nodig heeft in verband met stikstofuitstoot. In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangekondigd dat er geen sprake is van noemenswaardige toegenomen stikstofuitstoot bij in gebruik name, maar dat de bouw nog niet onderzocht is. Gezien de rol van de gemeente bij de vergunningverlening ten opzichte van stikstofuitstoot, had verwacht mogen worden dat een onderzoek al was uitgevoerd.	Ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan is, mede vanwege de inwerkingtreding van een nieuwe AERIUS-calculator in januari 2023 een actualiserend onderzoek uitgevoerd naar mogelijke relevante stikstofdepositie voor de bouwfase. Daaruit blijkt dat er geen sprake is van een (relevante) toename aan stikstofdepositie ter plaatse van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden. Dit actualiserende onderzoek (zie Notitie Woningbouw Spaarndamseweg 13 te Haarlem, Beschouwing stikstofdepositie, Peutz 17 juli 2023) vervangt bijlage 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan. In de toelichting worden in paragraaf 4.9 de conclusies uit dit onderzoek toegevoegd.	Ja	Nee	Nee
9.	Verkeer en Parkeren De parkeeronderbouwing is niet zuiver De parkeeronderbouwing is eerder besproken bij de behandeling van het Stedelijk Plan. In de zienswijze op het Stedelijk Plan werd al duidelijk gemaakt dat de onderbouwing cijfermatig niet klopt. Er wordt selectief gerekend met algemeenheden of zeer specifieke statistieken, afhankelijk van de gewenste uitkomst. Zo wordt specifiek gerekend met het autobezit van een bepaald type jongvolwassenen, maar weer niet zo specifiek dat gerekend wordt met het autobezit van <i>werkende</i> jongvolwassenen. Inmiddels wordt in de parkeeronderbouwing gerekend	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2. Er is gekeken naar het reële autobezit van jongvolwassenen in een zeer stedelijk omgeving op basis van cijfers van het CBS. Er is niet gerekend met het autobezit van studenten, maar met die van jongvolwassenen in het algemeen omdat niet juridisch hard kan worden gemaakt dat studenten kunnen worden uitgesloten van het huren van een woning. De ontwikkeling in Gouda kan niet worden vergeleken met die in Haarlem. Niettemin is in Gouda een andere werkwijze toegepast: op basis van de gemeentelijke P-norm is een reductie van eenpersoonshuishoudens van jongvolwassenen toegepast. Deze planvorming heeft eerder plaatsgehad en is daarom gebaseerd op andere	Ja	Nee	Ja

	met het autobezit van studenten, terwijl duidelijk mogen zijn dat hier geen studentenflat wordt ontwikkeld. In de gemeente Gouda en Bloemendaal is de parkeeronderbouw van 1828 ook ter sprake geweest. In de gemeente Gouda heeft dit geleid tot een succesvolle bestemmingsplanprocedure voor de A1-locatie, waar 1828 wordt gerealiseerd. In Gouda worden echter hele andere parkeernormen gepresenteerd dan in het ontwerpbestemmingsplan voor 1828 Haarlem.	jaren. Bovendien is er sprake van een ander mobiliteitsscenario op grond van het beleid van de gemeente Gouda en is de locatie waar de ontwikkeling plaats vond 'sterk stedelijk' en niet 'zeer sterk stedelijk' zoals in het onderhavige geval.			
10	In Gouda heeft de gemeente ook haar norm verlaagd voor een 1828 gebouw, maar niet zo absurd laag als in Haarlem. De verlaagde norm die in Gouda is gehanteerd zou voor de ontwikkeling in Haarlem in het meest gunstige geval nog steeds een behoefte van 63 parkeerplaatsen betekenen. Ook in de gemeente Bloemendaal poogde de ontwikkelaar het 1828-concept te verkopen. In Bloemendaal ging de gemeenteraad uiteindelijk niet mee met onderbouw. De parkeer-kundige onderbouw is echter wel beoordeeld door de verkeerskundige: "Het stapsgewijs afbouwen van de parkeernorm door Goudappel is niet zuiver. Uitgangspunt is dat je de norm neemt die correspondeert met het type woning. Die norm verfijn je conform CROW naar de mate van stedelijkheid/dichtheid en de stedelijke functie van het gebied. Het is m.i. niet juist om een verdere correctie naar beneden toe te passen omdat de beoogde doelgroep jong is/ weinig auto's zal hebben (want dat is een kenmerk dat al is meegenomen in het type woningen). Hetzelfde geldt voor deelauto's, Ik heb nog	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2. Specifiek voor Gouda wordt verwezen naar de beantwoording van deze zienswijze onder 9. Ook Bloemendaal betreft een andere gemeente met andere geldende normen, gebaseerd op de ter plaatse geldende situatie en tot slot een andere graad van stedelijkheid. Het uiteindelijke aantal te realiseren parkeerplekken is sowieso afhankelijk van het type bouwplan dat voorligt. Het gaat dus niet om te vergelijkbare gevallen.	Ja	Nee	Ja

	geen overtuigend bewijs gezien dat het deelauto-concept zo effectief is buiten de stedelijke centra. Dat maakt het ook wel weer interessant om het een keer te proberen, deze locatie ligt redelijk geïsoleerd van de bestaande wijken, waardoor het risico van een experiment (in de zin van overloop van parkeren naar andere woonstraten) gering is. Ik heb het idee, dat er best wat politieke druk is om zuinig om te gaan met parkeerplaatsen in nieuwbouwprojecten, zowel vanuit milieu en verkeer als vanuit ruimtegebruik en projectkosten. Maar als we dat doen, moeten we het ook al praktijkproef beargumenteren en niet vanuit een doelberedenering”				
11	Met een beargumentering dat het om een praktijkproef gaat, is het 1828-concept interessant. De locaties tussen Haarlem en Bloemendaal (Overveen) verschillen alleen wel van elkaar. In Haarlem wordt ontwikkeld binnen een stedelijk centra, waardoor deelauto's geloofwaardiger zijn. In tegenstelling tot de locatie in Bloemendaal, ligt de locatie in Haarlem echter niet geïsoleerd. Het risico van overloop naar omliggende wijken is reëel, onverantwoord en getuigt niet van goede ruimtelijke ordening. Dit is niet de locatie voor dergelijke experimenten en zou niet getuigen van goede ruimtelijke ordening.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2 en naar de beantwoording van de zienswijzen nummers 9 en 10. Het aantal deelauto's is via een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan geborgd.	Ja	Nee	Ja
12	De ontwikkeling trekt meer auto's aan dan zij parkeerplaatsen biedt Zoals in de vorige paragraaf al gesteld, trekt deze ontwikkeling zelfs in het meest gunstige geval meer auto's aan dan ze plaats voor heeft. Om de hoeveelheid auto's lopen de berekeningen van de ontwikkelaar erg uiteen. In de berekeningen	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2. Het parkeeronderzoek – dat intussen dus geactualiseerd is – is opgenomen als bijlage 7 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.	Ja	Nee	Ja

	van september 2022, kwam de ontwikkelaar uit op 53 parkeerplaatsen voor 135 woningen. Er zou dan een tekort zijn van 17 parkeerplaatsen. In het ontwerpbestemmingsplan komt de ontwikkelaar nu uit op 45 parkeerplaatsen voor 150 woningen. Dan is er nog steeds een tekort van 9 parkeerplaatsen. In het ontwerpbestemmingsplan wordt verwezen naar een parkeeronderbouwing van Goudappel-Coffeng, zonder deze in het ontwerpbestemmingsplan op te nemen. De laatste parkeeronderbouwing van Goudappel-Coffeng is niet gedeeld met de omwonenden of de klankbordgroep.				
13	Er zijn geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In het ontwerpbestemmingsplan wordt duidelijk dat deze ontwikkeling zelfs in het meest gunstige geval, met de meest gunstige berekeningen, onvoldoende parkeerplaatsen heeft om zichzelf te bedruipen. Er wordt echter gesuggereerd dat er zat ruimte is in de Indische Buurt om de extra auto's op te vangen: "Uit parkeertellingen in de omgeving is gebleken dat in de omgeving, binnen 300 meter loopafstand, van de beoogde ontwikkeling sprake is van een restcapaciteit aan parkeerplaatsen. In de omgeving is naar verwachting ruimschoots ruimte beschikbaar om in ieder geval een deel van de resterende parkeervraag op te vangen. Dit is incorrect. De ontwikkelaar heeft een parkeertelling uit laten voeren op 27, 29 en 31 oktober 2020 (Zie bijlage 1). Het is vreemd dat de parkeertelling niet bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd, maar het laat een heel ander beeld	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2. De interpretatie van de parkeertelling is herzien in het geactualiseerde Mobiliteitsplan voor het plan.	Ja	Nee	Ja

	zien. De conclusie in de parkeertelling van het maatgevende moment is glashelder.				
14	Op het maatgevende moment staan binnen een straal van 300 meter 543 auto's geparkeerd voor 500 beschikbare parkeerplaatsen. Als alle auto's netjes in een regulier parkeervak staan, kunnen 43 inwoners nog steeds hun auto niet kwijt. Dus hoe kan de ontwikkelaar zeggen dat er ruimschoots parkeerplekken over zijn?	De interpretatie van de parkeertelling is herzien in het Mobiliteitsplan voor het plan. In de openbare ruimte zijn er binnen 300 m. parkeerplaatsen onbezet en wordt er op veel plaatsen foutief geparkeerd. In het plan wordt zeer beperkt gebruik gemaakt van de onbenutte plaatsen.	Ja	Nee	Nee
15	Uit het parkeerdruk onderzoek blijkt dat meer mensen fout parkeren dan dat er plekken te kort zijn. Als iedereen netjes in een regulier parkeervak parkeert, is er een tekort van 43 parkeerplaatsen. Op het maatgevende moment parkeren echter geen 43, maar 135 mensen verkeerd, waardoor 84 reguliere parkeerplaatsen 'onbenut' wijkniveau gewaardeerd worden. Er kan niet selectief naar de overbelaste <i>Besoekistraat</i> gekeken worden als parkeeroverlast aangetoond moet worden, maar naar het onderbelaste <i>Nieuw Guineaplein</i> als we restcapaciteit willen laten zien. Het bureau dat het parkeeronderzoek heeft uitgevoerd was zich daar ook van bewust bij het opstellen van haar conclusie. Het vertalen van een overbelasting van de parkeervoorziening van 109% naar 'ruimschoots ruimte beschikbaar' is zuivere misleiding worden. De stelling uit het ontwerpbestemmingsplan is impliciet 'in de wijk zijn meer auto's dan parkeerplaatsen, maar zodra een reguliere parkeerplaats onbenut is, mag deze aangemerkt worden als restcapaciteit'. Betekent dit dat er inderdaad sprake is van 'restcapaciteit' in de wijk? Nee.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2. De interpretatie van de parkeertelling is herzien in het Mobiliteitsplan voor het plan. In de openbare ruimte zijn er binnen 300 m. parkeerplaatsen onbezet en wordt er op veel plaatsen foutief geparkeerd. Met de voorgestane ontwikkeling hoeft bij een maximale invulling met 150 woningen en de daghoreca maar zeer beperkt gebruik te worden gemaakt van de onbenutte plaatsen: 2 plekken op de zaterdagavond en 1 op een doordeweekse avond.	Ja	Nee	Ja

16	Uitsluiting van een parkeervergunning De ontwikkelaar heeft ingestemd met uitsluiting van een parkeervergunning voor zijn huurders, op het moment dat betaald parkeren wordt ingevoerd in de wijk. Tijdens de laatste klankbordgroep bijeenkomst werd de juridische haalbaarheid van deze maatregel al ter discussie gesteld, waarop de ontwikkelaar de klankbordleden toe zei, dit uit te zoeken. Hier is geen antwoord meer opgekomen. De advocaat van de ontwikkelaar heeft zich nog niet definitief uitgesproken of de weigering van een parkeervergunning op basis van adresgegevens standhoudt bij de Raad van State. De advocaat heeft zich echter wél uitgesproken over de juridische houdbaar van weigering van parkeervergunningen bij nieuwbouw als maatregel om parkeeroverlast te voorkomen. <i>“In casu is echter geen sprake van een gereguleerd gebied. Derhalve achten wij de enkele verwijzing naar een toekomstige regulering en de uitsluiting van de bewoners alsdan juridisch niet voldoende, tenzij de parkeerregulering ten tijde van het nemen van een besluit (op bezwaar) al is ingevoerd. Ervan uitgaande dat ten tijde van het besluit (op bezwaar) geen sprake is van gereguleerd parkeren, zullen bewoners gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen. De gemeente zal daarom ook (aanvullend) moeten motiveren, waarom het tekort aan parkeerplaatsen (in de periode dat er géén sprake is van regulering) niet leidt tot een strijd met de goede ruimtelijke ordening. Doet de gemeente dat niet (deugdelijk), dan achten wij</i>	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2. Toekomstige) bewoners/gebruikers hebben geen recht op een parkeervergunning en bezoekersregeling in de openbare ruimte. Het parkeren voor de ontwikkeling dient te worden opgelost op eigen terrein. Hiervoor is in artikel 12.1.1. van de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Toekomstige bewoners worden door de ontwikkelaar actief geïnformeerd dat ze geen parkeervergunning krijgen voor parkeren in de openbare ruimte.	Ja	Nee	Ja
----	---	---	----	-----	----

	<i>het risico aanwezig dat de Raad van State zal oordelen dat het besluit niet zorgvuldig en in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel ex art. 3:2 Algemene wet bestuursrecht heeft genomen. De consequentie zal zijn dat het besluit wordt vernietigd, dan wel dat de gemeente de opdracht krijgt binnen een door de Raad van State bepaalde periode het gebrek te herstellen door met een aanvullende motivering te komen.”</i> Op het moment van schrijven van deze zienswijze, heeft de gemeenteraad nog geen besluit genomen over het invoeren van betaald parkeren in Haarlem-Noord. Maar zelfs bij een positieve beslissing, is de concrete invoering van het betaald parkeren op zijn vroegst pas gepland in 2024. Dat is ver na het besluit op bezwaar van de bestemmingsplanwijziging, mocht de gemeenteraad positief oordelen over dit ontwerpbestemmingsplan. De gemeente zou daarmee een groot juridisch risico nemen.				
17	Uitritconstructie en Verkeersveiligheid In de eerste participatiebijeenkomsten in december 2019 wordt het al door de omwonenden genoemd: de uitritconstructie van de parkeergelegenheid is een risico. De beoogde locatie vlak voor de stoplichten is een risico tijdens de ochtendspits. Van 07:00 tot 08:00 vormt zich op de Spaarndamseweg een file voor de stoplichten, die invoegen onmogelijk maakt. Bij het in- en uitrijden van de parkeervoorziening moet een fietspad gekruist worden. Er is daarom een vrees voor onveilige situaties. De enige toezegging van de ontwikkelaar was dat hij hier zorgvuldig naar gaat kijken. Bij het indienen van een	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2 en 4. Het optreden van een wachtrij is op zichzelf geen verkeersveiligheidsrisico aangezien sprake is van lage snelheden en daarmee worden de ongevalskansen en -effecten verkleind. In de praktijk zullen (bijna) stilstaande auto's invoegende auto's vaak voor laten gaan. Tevens is het mogelijk het kruisingsvlak af te kruisen. In het stedelijk gebied komen dergelijke verkeerssituaties meer voor. Dit kan in de uitvoeringsfase worden geeffectueerd door het nemen van een verkeersbesluit. Er is derhalve geen sprake van een onaanvaardbare verkeerssituatie.	Ja	Nee	Ja

	ontwerpbestemmingsplan mag dan ook een ontwerp verwacht worden. Daarnaast is er sprake van een zeer onveilige situatie als het gaat om het intensief gebruikte fietspad dat langs het Spaarne loopt richting de Botterboulevard. De ontwikkeling krijgt een horecagelegenheid (dag-horeca) aan de zuidwestzijde van het gebouw in de plint. Dat is aan de kant van het fietspad. Horeca zal zeker op mooie zonnige dagen leiden tot een groot bezoekersaantal. In het omgevingsbeleid https://gemeentebestuur.haarlem.nl/bestuurlijke-stukken/20221489732-3-Bijlage-B-Verbeelding-ontwerpbestemmingsplan-Spaarndamseweg-13.pdf kunt u zien dat de verkeersruimte vlak langs het gebouw loopt. In het omgevingsbeleid is dus geen rekening gehouden met de (dag-)horeca die aan de zuidwestzijde in het plan van het gebouw wordt ondergebracht. Of de horeca een afgesloten terras heeft, is niet duidelijk. Ook met een terras kan dit leiden tot een onveilige verkeerssituatie met het aldaar aanwezige fietspad. Op blad 31 van het stedenbouwkundig plan wordt er wel een terras genoemd, maar het fietspad is niet ingetekend. Met mooi weer verblijven mensen graag buiten en het water van het Spaarne is extra aantrekkelijk. Met name gezien het zeer beperkte woonoppervlak van de appartementen van deze ontwikkeling, mag verwacht worden dat de toekomstige bewoners zich met mooi weer ophouden aan de waterkant. In het ontwerpbestemmingsplan is hier geen rekening mee gehouden.	Er komt overigens geen terras bij de horeca. Wel wordt er voorzien in bankjes aan het gebouw waar bezoekers kunnen plaats nemen.			
--	---	---	--	--	--

18	Participatie In de Startnotie Spaarndamseweg (2020/262282) worden de zorgen van omwonenden al genoemd: - Omwonenden maken zich zorgen over de toenemende parkeerdruk; - Het mobiliteitsplan van de ontwikkelaar, waarmee hij motiveert waarom afgeweken kan worden van de parkeernormen, is bepalend voor de haalbaarheid; - De omwonenden hebben vragen over de ontsluiting; - De toevoeging van een bouwlaag kan weerstand oproepen bij omwonenden. De primaire bezwaren waren van het begin af aan al bekend. Het belang van zorgvuldige participatie daarmee ook. Tijdens het participatieproces is hier echter geen rekening meer mee gehouden. Voor de inspraak in het Stedelijk Plan in oktober 2021, waren er 85 zienswijzen ingediend. Alle indieners werden schriftelijk geïnformeerd dat geen enkel van de ingediende bezwaren zou leiden tot een wijziging van het plan. Begin 2022, tijdens de behandeling van het Stedelijk Plan in de commissie Ontwikkeling, bleek echter dat er wel degelijk wijzigingen waren geweest naar aanleiding van de zienswijzen. De ontwikkelaar erkende dat er fouten waren gemaakt in de berekeningen. De wethouder werd daarbij gevraagd waarom hij nooit contact had gezocht met de bewoners, als er zoveel onrust was. De wethouder gaf geen blijk bereid te zijn rechtstreeks deel te nemen aan gesprekken met omwonenden. De wethouder werd	Tijdens verschillende sessies met de klankbordgroep zijn diverse thema's uitgediept. Met directe buur scoutingvereniging Kon-Tiki zijn meerdere gesprekken gevoerd. Op onderdelen heeft dat geleid tot aanpassingen. Dit is onder meer terug te zien in het ontwerp van de openbare ruimte (geen shared space, wel een duidelijk fietspad) en de keuze voor daghoreca. Ook heeft een aantal ideeën vanuit de omgeving geleid tot aanpassing van het plan en de omgeving. Zoals de afgeschuinde hoek van het gebouw, geen glas op de benedenverdieping ter plaatse van de buitenspeelruimte en een oversteekbare middenberm. Daarmee heeft de ontwikkelaar zich voldoende ingezet ten aanzien van de participatie en om maatschappelijk draagvlak te creëren. De omstandigheid dat geen maatschappelijk draagvlak bestaat betekent overigens niet automatisch dat het initiatief niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Tot slot: Haarlem kent vele bouwprojecten, het is voor de wethouder agenda technisch niet mogelijk om bij alle informatieavonden aan te sluiten en dit is ook niet gebruikelijk. Informatie wordt verstrekt door de initiatiefnemer samen met de verantwoordelijke ambtenaren. Het is aan de gemeenteraad een uiteindelijke afweging te maken over het al dan niet vaststellen van een bestemmingsplan. De raad is van oordeel dat de ontwikkeling in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening.	Nee	Nee	Nee
----	--	--	-----	-----	-----

	verzocht bij de bestemmingsplanprocedure een mobiliteitsplan uit te werken en aan te leveren. Naar aanleiding van die commissievergadering is er een overleg geweest met de ontwikkelaar, gemeentelijk procesmanager en leden van de klankbordgroep. De procesmanager erkende dat de indieners van de zienswijzen foutief waren geïnformeerd en beloofde een rectificatie. Het duurde 10 maanden voor de rectificatie uiteindelijk was verstuurd. Bij het ontwerpbestemmingsplan is niet het toezegde mobiliteitsplan toegevoegd. Bij geen van de bijeenkomsten was de wethouder aanwezig om de zorgen van de omwonenden aan te horen.				
19	De gang van zaken met betrekking tot de zienswijzen bleek kenmerkend voor de participatie. Bij geen enkel participatie overleg was een bestuurder aanwezig. Bij het merendeel van de participatie overleggen was zelfs geen ambtenaar aanwezig.	In principe ligt het initiatief van de participatie bij de ontwikkelaar als initiatiefnemer. De gemeente heeft hierin formeel geen rol. Bij de eerste buurtbijeenkomst en de slotbijeenkomst was een ambtenaar aanwezig. Bij alle vijf de overleggen met de klankbordgroep -op één na- is een ambtenaar aanwezig geweest. Vragen die tijdens bijeenkomsten naar voren kwamen bestemd voor de gemeente en die op dat moment niet konden beantwoord, zijn op een later moment teruggekoppeld. Ten aanzien van de aanwezigheid van bestuurders bij participatieprojecten wordt verwezen naar de beantwoording onder 18. van deze zienswijze.	Nee	Nee	Nee
20	Bewoners werden zeer kort, vaak zelfs de dag van tevoren, op de hoogte gesteld dat stukken behandeld zouden worden in de raadscommissie.	Behandeling van stukken in de commissies en raad worden ruim op tijd bekend gemaakt via de website van de gemeente Haarlem. Aanvullend zijn omwonenden persoonlijk op de hoogte gesteld van behandeldata in de diverse commissies. Voorbeelden: mail 30/11/21 over cie-vergadering 02/12, mail 11/01 over cie vergadering 12/01.	Nee	Nee	Nee
21	Tijdens de participatie gingen de hoeveelheden in het plan alle kanten op. De hoeveelheid woningen begon met 100-150, ging daarna van	Dat gedurende het gehele proces de aantallen van de appartementen wijzigen is niet vreemd. De participatie is gestart met een schets als praatstuk. In een eerste	Ja	Nee	Ja

	102 naar 142 en bij de laatste bijeenkomst in oktober 2022 betrof het plan 135 woningen en 100 m2 BVO. Het ontwerpbestemmingsplan bevat nu opeens 150 woningen en 200 m2 BVO.	stedenbouwkundige verkenning zaten er 102 appartementen in het plan. Omdat het om een eerste verkenning ging en het plan nog op alle fronten kon wijzigen, is in de startnotitie 100 tot 150 aangehouden. Tijdens de voorlopig ontwerpfase is de initiatiefnemer uitgekomen op 135 appartementen. Om flexibiliteit te behouden tijdens de nog te doorlopen fases is er voor gekozen om 150 appartementen aan te houden in het bestemmingsplan. Voor de horeca wordt het maximale oppervlak (205 m2 bvo) vastgelegd in de regels. Dit wordt tevens omschreven in paragraaf 2.2 van de toelichting.			
22	De projectontwikkelaar heeft een juridische check belooft op de interpretatie van de jurisprudentie (zie hiervoor in deze zienswijze). Deze check heeft nooit plaats gevonden.	Intussen is voorzien in een nieuw mobiliteitsplan, zie hiervoor de algemene beantwoording onder 2.	Ja	Nee	Ja
23	De projectontwikkelaar heeft bij de laatste klankbordgroep belooft de juridische houdbaarheid van het ontzeggen van parkeervergunningen voor nieuwe bewoners te onderzoeken. Dit heeft niet plaats gevonden.	Nieuwe bewoners/ gebruikers kunnen geen aanspraak maken op een parkeervergunning of bezoekersregeling in de openbare ruimte. Dit is geborgd via een zogenaamde voorwaardelijke verplichting in artikel 12.1.1. van de regels. Ontwikkelaar zal nieuwe bewoners/ gebruikers hierover actief informeren.	Ja	Nee	Ja
24	De projectontwikkelaar heeft een second opinion opgevraagd over de parkeeronderbouwing. Via de gemeentelijke procesmanager heeft hij laten weten deze niet te willen delen met de omwonenden. Saillant detail: de ambtelijke begeleiding wist van het bestaan van deze second opinion, maar voelde niet de behoefte deze zelf op te vragen.	Een externe partij heeft de mobiliteitsvisie van Goudappel bekeken en aangegeven wat de uitkomsten zouden zijn met uitgangspunten die het extern bureau zou hanteren. Op basis van die informatie is de mobiliteitsvisie aangepast. De resultaten daarvan worden opgenomen in de toelichting en geborgd in de regels en zijn daarmee inzichtelijk geworden	Ja	Nee	Ja
25	Naarmate het proces vorderde, werden de plannen grootser en de informatie voor omwonenden onduidelijker. Er zijn steeds meer woningen bij gekomen en de informatie over	In de startnotitie van 2020 is aangegeven dat het gaat om kleine huurwoningen van ca. 25 en 50 m2. Voor de huur van de appartementen wordt het gemeentelijk beleid gevolgd. In het bestemmingsplan	Nee	Nee	Nee

	deze woningen vager. Eerder werd gesteld dat de oppervlaktes van de woningen 27 m2 tot 55 m2 zouden zijn en de maandelijkse huur van de 27 m2 woningen zouden max €680 (incl. servicekosten) kosten. In december 2019 sprak de ontwikkelaar in wijk-overleggen zelfs nog over een huur vanaf €450 per maand. Nu staat niet meer genoemd hoe groot de woningen worden en wat de huur wordt. Er wordt enkel gesteld dat de kleinere type woningen onder de sociale huurgrens blijven (€ 808,0611). Servicekosten worden niet meer genoemd.	worden geen huurprijzen en werkelijke oppervlaktes van de woningen vastgelegd. Wel is in het bestemmingsplan opgenomen dat er maximaal 150 woningen gerealiseerd mogen worden. Op basis van dit maximumaantal is beoordeeld en is beoordeeld in hoeverre dit aantal zich verhoudt met de goede ruimtelijke ordening. Ten aanzien van de huurprijzen is in artikel 9 overigens geborgd dat: • minimaal 80 % van de woningen gerealiseerd dient te worden als sociale huurwoning en gedurende ten minste 25 jaar na de eerste ingebruikname voor de doelgroep beschikbaar moet blijven; • minimaal 10 % van de woningen gerealiseerd dient te worden als middeldure huurwoning en gedurende ten minste 15 jaar na de eerste ingebruikname voor de doelgroep beschikbaar moet blijven. Daarmee is geborgd dat de huurprijzen onder de grens voor sociale huurwoningen en voor middeldure huurwoningen valt. Dit is geregeld in art. 1.1.1 en 3.1.2 van het Besluit ruimtelijke ordening.			
26	Elke participatie bijeenkomst gaf vrijwel de gehele buurt aan geen horeca in het pand te willen. Elke keer weer gaf de ontwikkelaar aan dat de horeca van hem niet hoefde, maar 'het moet van de gemeente'. Toch ging de horeca van 100 m2 BVO naar 200 m2.	In de Ontwikkelvisie Spaarndamseweg is aangegeven dat er horeca gerealiseerd wordt. (Dag)horeca op deze plek heeft een toegevoegde waarde. Voor het overige wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 4.	Ja	Nee	Ja
27	Tijdens de participatiebijeenkomsten werden ook zorgen geuit over de sociale cohesie. Met de realisatie van Spaarndamseweg 13 worden aan de wijk Land in Zicht 150 woningen toegevoegd, waarin uitsluitend jong volwassenen in de leeftijd van 18 – 28 jaar	De aandachtspunten en zorgen die uit de buurt naar voren kwamen tijdens het participatieproces zijn door de ontwikkelaar waar mogelijk verwerkt in het plan. Waar dat niet mogelijk is, is aangegeven wat de reden is. Ten aanzien van de sociale cohesie is aangegeven dat 1828 er alles aan doet om een community te	Nee	Nee	Nee

	komen te wonen. Het reeds aanwezige aantal woningen in de wijk Land in Zicht bedraagt 179. Deze 179 woningen worden bewoond door een dwarsdoorsnede van onze samenleving (alleenstaanden, jong volwassenen, gezinnen, ouderen). Met de komst van minimaal 150 jong volwassenen wordt de verhouding tussen de leeftijdsgroepen volledig scheef getrokken. Dit is vragen om frictie. Temeer daar deze jong volwassenen gaan wonen in een appartement met een vloeroppervlak van circa tweemaal een gevangenis¹², de appartementen geen eigen buitenruimte hebben (wel een gezamenlijke binnenruimte waar geen zon komt) en de openbare ruimte aan het water lonkt. Participatie trajecten zijn bedoeld om draagvlak te creëren in de maatschappij, waarbij constructieve kritiek het ontwerp verbetert of sterker maakt. Constructieve kritiek heeft hier niet geleid tot versterking van of draagvlak voor het ontwerp. De communicatie met omwonenden heeft eerder geleid tot een vervelende nasmaak over hoe de gemeente met haar inwoners omgaat.	vormen. Zo vindt er voor selectie een motivatiegesprek plaats, leren bewoners elkaar al kennen voordat ze er wonen, is er nu al een woonpanel van jongeren wat meedenkt over zaken als community vorming en beheer. Er is een community manager en per gang zal een 'gangmaker' zorgen voor community building. Ook komt er een beheerder, tevens aanspreekpunt voor de buurt. Tijdens een van de klankbordgroepsessies zijn omwonenden in gesprek gegaan met jongeren uit het woonpanel. Dit zorgde voor wederzijds begrip.			
28	Aanbevelingen 1. Voer een second opinion uit op de parkeeronderbouwing en deel de uitkomsten De ontwikkelaar heeft in het verleden een second opinion aangevraagd op de parkeeronderbouwing. De uitkomsten zijn ook na nadrukkelijke verzoeken niet gedeeld met de omwonenden. De gemeente Haarlem nam niet eens de moeite dit onderzoek op te vragen.	De parkeeronderbouwing is aangepast op basis van de second opinion (zie de algemene beantwoording onder 2) en wordt verantwoord in de toelichting en als bijlage opgenomen.	Ja	Nee	Ja

	De oudere second opinion is inmiddels niet meer relevant, gezien de veelheid aan parkeeronderbouwingen die er na zijn gekomen. Een nieuwe second opinion kan wel de onzekerheden uit het de berekening halen en de geloofwaardigheid van de onderbouwing versterken. Het delen van de uitkomsten kan daarbij het maatschappelijk vertrouwen in dit ontwerp versterken.				
29	2. Wees eerlijk over het concept Het 1828-concept is hoogst experimenteel. Er is geen precedent dat de zorgen kan wegnemen. Behandel en presenteer het ook als zodanig. Dat geeft een eerlijk beeld over de risico's, maakt de besluitvorming transparant en maakt het ook makkelijker om naar oplossingen te zoeken.	Het concept is omschreven in de toelichting van het bestemmingsplan, en dan met name hoofdstuk 2.	Nee	Nee	Nee
30	3. Wees transparant over afwijkingen van beleid Deugdelijk gemeentelijk beleid komt tot stand met bewonersparticipatie en wordt vastgesteld door democratisch gekozen volksvertegenwoordigers. Dit is ook het geval met de meeste ruimtelijke beleidsstukken van de gemeente Haarlem. Dat hoeft niet te betekenen dat ze in beton zijn gegoten, maar vraagt wel om een zorgvuldige onderbouwing wanneer hiervan wordt afgeweken. Een gemeente die A zegt, maar vervolgens B doet, ondermijnt haar eigen geloofwaardigheid.	Qua beleid wordt er alleen afgeweken van de Ontwikkelvisie Spaarndamseweg. Dit zal nader worden onderbouwd in de toelichting. Het maximale aantal bouwlagen (7) wordt vastgelegd in het bestemmingsplan. De mogelijkheid om af te wijken van de parkeernormen maakt onderdeel uit van het parkeerbeleid.	Ja	Nee	Ja
31	4. Als betaald parkeren noodzakelijk is om de parkeeronderbouwing sluitend te krijgen, wacht dan met de besluitvorming tot betaald parkeren daadwerkelijk is ingevoerd.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2. Er wordt niet (meer) geanticipeerd op de inwerkingtreding van het betaald parkeren, maar op de inzet van deelauto's. Nieuwe bewoners/ gebruikers komen niet	Ja	Nee	Ja

	Zoals in 3.4 omschreven is de huidige insteek onhoudbaar bij de Raad van State.	in aanmerking voor een parkeervergunning en bezoekersregeling in de openbare ruimte.			
32	5. Overweeg een gemengde woonvorm Op dit moment wordt gekeken naar 150 jongeren woningen in één blok. Ter illustratie hoe immens veel dit is: in dit ene blok komen 50% méér adressen dan de drie bestaande woontorens van Land in Zicht bij elkaar. Als dit bouwvolume ertoe leidt dat de parkeeronderbouwing niet sluitend is te krijgen, overweeg dan gemengde woonvormen. Hierbij kan gekeken worden naar bijvoorbeeld een ouderen voorziening of grotere appartementen. Dit geeft meer flexibiliteit om de parkeeronderbouwing sluitend te krijgen en draagt bij aan sociale cohesie tussen bevolkingsgroepen en lagen.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 1 en 2.	Ja	Nee	Ja

15.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

16.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

17.					
-----	--	--	--	--	--

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Middels deze brief wil ik bezwaar maken tegen de bouw van een woontoren op de hoek van de Schoterbrug en de Spaarndamseweg. Het feit dat er een woontoren met 7 woonlagen voor 150 bewoners met slechts 35 parkeer plekken lijkt mij overduidelijk ondoordacht en tot veel overlast lijdend. Ik vrees voor enorme geluidsoverlast, in kijk. Ik vind het een absurd plan en zeker op de geplande lokatie onacceptabel!	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 1 en 2. Ten aanzien van geluid(overlast) geldt dat geluidonderzoek is uitgevoerd en er wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. Indien er zienswijze woont op meer dan 50 m van de voorgestane ontwikkeling. Niet valt in te zien dat zij geluidoverlast zal ervaren en wel inzicht mogelijk is. Daarbij gaat het hier om een ontwikkeling die gelegen is in een stedelijk gebied. In een dergelijke stedelijke omgeving is het niet ongebruikelijk dat de afstand tussen het in het plan voorziene bouwvlak en de omliggende woningen relatief kort is.	Ja	Nee	Ja

18.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

19.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

20.					
Nr. 20	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels

1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja
----	---------------------------------	---	----	-----	----

21.					
Nr. 21	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

22.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

22.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

23.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

24.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels

1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja
----	---------------------------------	---	----	-----	----

25					
Nr. 25	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

26.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

27.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

28.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

29.					
------------	--	--	--	--	--

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

30.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

31.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

32.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

33.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

34.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		

			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

35.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

36.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

37.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

38.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

39.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels

1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja
----	---------------------------------	---	----	-----	----

40.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

41.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

42.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

43.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

44.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels

1.	Via deze weg wil ik mijn zienswijze indienen tegen het ontwerpbestemmingsplan Spaarndamseweg 13 . Ik sta al vanaf mijn 18^e in geschreven voor een huurwoning in Haarlem, tot op heden is het mij nog steeds niet gelukt om een woning te bemachtigen en ik ben inmiddels al 35 jaar! Het is onvoorstelbaar dat dit project hier in deze nette buurt komt en de belofte maakt aan al deze jongeren dat ze na 5 jaar wonende te zijn geweest in het 1828 pand voorrang krijgen op een nieuwe woning tevens bepaald Wibaut zelf welke jongeren er komen te wonen, niet geheel op eerlijke wijze bijvoorbeeld d.m.v. een loting. Op deze manier is het totaal niet haalbaar om een natuurlijke doorstroom te creëren, er wonen heel veel mensen in deze buurt die graag hun eengezinswoning willen inruilen voor een leuk gelijk-vloers appartement. Echter is de kans onmogelijk voor deze mensen om te verhuizen en ik daardoor dus 0% kans heb voor een leuk huis met gezin omdat deze alleenstaande oudere mensen deze bezet houden. Tot die tijd ben ik dus nog steeds thuis wonende bij mijn ouders! Ik maak bezwaar tegen dit ondoordachte project van Wibaut en hoop ontzettend dat er veel breder gekeken wordt naar de woningnood van heel Haarlem i.p.v. zich enkel te richten op jongeren van hoofdzakelijk buiten de stad en niet de hardwerkende volwassen mensen die nog steeds thuis wonende zijn door de woningnood in deze gemeente.	Huurders hebben na het aflopen van het huurcontract na 5 jaar geen voorrang op een nieuwe sociale huurwoning. Wel bouwen zij gedurende de huurperiode verder inschrijftijd op bij Woonservice Kennemerland. Op basis van inschrijftijd kunnen zij reageren op reguliere sociale huurwoningen. De wijze waarop de woningen worden toegewezen zijn bovendien geen ruimtelijk relevant aspect, zodat het maar de vraag is of dit kan worden betrokken bij de vraag of de mogelijk gemaakte ontwikkeling in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening De ontwikkelaar wijst de woningen niet toe, maar gebruikt voor de toewijzing het systeem van Woonservice/Woningnet. Woningzoekenden die ingeschreven staan bij Woonservice Kennemerland kunnen reageren op de huurwoningen. De ontwikkelaar maakt nadere afspraken over de toewijzing met Woonservice/Woningnet onder voorwaarde dat de toewijzing primair een verantwoordelijkheid blijft van Woonservice. Deze ontwikkeling richt zich specifiek op jonge woningzoekenden tussen de 18 en 28 jaar, een groep met relatief lage slaagkansen bij het zoeken naar een woning in Haarlem. Andere ontwikkelingen in de Spaarndamsewegzone en in de algehele woningbouwopgave voor de stad is juist veel aandacht voor de realisatie van geschikte woningen voor o.a. ouderen.	Nee	Nee	Nee
----	--	---	-----	-----	-----

45.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Bezwaar tegen plannen nieuwbouw Spaarndamseweg 13. In het plan wordt gesteld dat er voor de 170 bewoners onder het gebouw 35 parkeerplaatsen komen en dat er dus 9 plekken tekort zijn die opgevangen kunnen worden door de buurt, waar 140 vrije plekken over zouden zijn. Volgens recente parkeermetingen van de Gemeente is er in de buurt een parkeerdruk van meer dan 100%, wat een aanleiding is voor de Gemeente om parkeervergunningen ergo betaald parkeren in de wijk in te voeren. De stelling van de bouwers staat dus haaks op de mening van de Gemeente. Als bewoner van de buurt kan ik zelf uit ervaring bevestigen dat er zeker geen sprake is van volop vrije ongebruikte parkeerplekken. De nieuwbouw is vooral bedoeld voor jongeren die maximaal 5 jaar in het complex mogen wonen. De woonunits zijn klein qua afmeting. Mijn eigen ervaring met een appartement is dat je vooral als het mooi weer is de gelegenheid aanpakt om buiten te verblijven. Mijn verwachting is dus dat bewoners langs de oevers van het Spaarne hun vertier zullen gaan zoeken. Geluid draagt ver over het water en ik verwacht daardoor veel geluidsoverlast met name later op de avond. Jongeren hebben een	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2 ,3 en 4.	Ja	Nee	Ja

	ander werk/slaap ritme dan de volwassenen die langs het Spaarne wonen of in de buurt van het nieuwe complex. Verder leeft de mening dat de inspraak die tot nu toe geboden is aan bewoners en participanten volstrekt genegeerd wordt en dat de projectontwikkelaar zijn eigen gang gaat. Dit vind ik niet chic. Als voorbeeld noem ik de hoogte van het gebouw. In eerste instantie werd gesproken over een gebouw van 4 tot 6 verdiepingen en nu over 7 verdiepingen. Hoe wordt hiermee rekening gehouden met omwonenden? Een ander voorbeeld is de horeca die 2x zo groot wordt als in eerste instantie aangegeven. Met alle gevolgen van nóg meer parkeerproblemen en geluidsoverlast dan waar in eerste instantie al voor werd gevreesd. Kortom, verschillende redenen dus om bezwaar te maken tegen de voorgenomen plannen. Bij deze!				
--	---	--	--	--	--

46.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

47.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels

1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja
----	---------------------------------	---	----	-----	----

48.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

49.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

50.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

51.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

52.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels

1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja
----	---------------------------------	---	----	-----	----

53.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

53.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

54.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Toen “Land in Zicht” aangebouwd werd, zou de omheinende muur met groen beplant worden. Dat is helaas nooit gebeurd. Nu staat er op het gebied op en rond Spaarndamseweg 13 slechts één volgroeide boom, die voor wat koelte en schaduw kan zorgen in hete en droge zomers. Als deze ene boom ook verdwijnt voor weer een stenen gebouw, dan wordt deze plek één grote steenoven tijdens de zomer.	De boom aan de noordzijde, die staat naast het voormalige transformatorstation, zal verdwijnen om woningbouw mogelijk te maken. De bomenrij aan de Spaarndamseweg wordt, met het toevoegen van ca. 11 bomen, doorgezet tot aan de locatie. Daarnaast zijn in het plan aan de noord- en zuidzijde van het gebouw bomen voorzien. Daar bevinden zich nu ook een aantal jonge bomen. Die zullen afhankelijk van hun conditie worden hergebruikt. Al met al zullen er ongeveer tweemaal zoveel bomen op en rond de locatie komen te staan.	Nee	Nee	Nee

	Het duurt wel een aantal decennia, voordat de pas aangeplante kleine boompjes ernaast volgroeid zijn en voor wat koelte kunnen zorgen. Als deze boompjes al zo hoog en groot kunnen worden door het steeds heter en droger worden van onze zomers. Kan deze ene volgroeide boom niet blijven staan om een mega-steenoven effect hier enigszins te beperken?				
--	---	--	--	--	--

55.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Naar aanleiding van de gestuurde brief, willen wij graag bezwaar maken tegen de plannen van projectontwikkelaar Wibaut. Wij verwachten dat de parkeertoren voor flinke parkeerproblemen gaat zorgen. Parkeren in de wijk is momenteel al een zeer groot probleem. Tevens verwachten wij ook veel overlast van de (luidruchtige) studenten. Op dit moment zijn er veel (kleine) kinderen, werkende mensen en ouderen in de buurt die al vroeg slapen. Als de feestende studenten uit de kroeg onder de flat naar huis gaan worden de omwonende daar absoluut niet blij van. Met als een gevolg dat kinderen s'avonds laat overstuurd zijn, of de werkende mensen oververmoeid naar hun werk dienen te gaan.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2 en 4.	Ja	Nee	Ja

	Ik hoop van harte dat de problemen van de plannen serieus worden genomen.				
--	---	--	--	--	--

56.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

57.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Ik verwacht veel overlast van 170 jongeren, die zonder toezicht in de buurt gaan verblijven. Dit gaat ten koste van de veiligheid, geluidsoverlast, zwerfvuil, overal fietsen en huurscooters, etc,	Het gaat om een ontwikkeling die ruimte moet bieden aan jongvolwassenen tussen de 18-28 jaar. Toezicht houden is in het geheel niet aan de orde. Het bestemmingsplan is passend binnen het ruimtelijke beleid en de diverse onderzoeken hebben aangetoond dat het uitvoerbaar is. T.a.v. overlast wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 4.	Nee	Nee	Nee
2.	De verblijfskade is veel te klein voor 170 jongeren, een horeca terras, fietspaden, speelruimte voor Kon-Tiki, etc. Dit zal gevaarlijke situaties opleveren en overlast veroorzaken.	Ten aanzien van overlast wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 4.	Nee	Nee	Nee
3.	Het participatietraject is niet goed verlopen, de buurt is niet gehoord, 85 zienswijzen zijn genegeerd, de ontwikkelaar heeft zich niet aan de afspraken en toezeggingen gehouden. Tijdens de klankbordsessies zijn belangrijke vragen van de bewoners aan de ontwikkelaar voortdurend naar voren geschoven en onbeantwoord gebleven.	Tijdens verschillende sessies met de klankbordgroep zijn diverse thema's uitgediept. Met directe buur scoutingvereniging Kon-Tiki zijn meerdere gesprekken gevoerd. De initiatiefnemer heeft zijn best gedaan om de input te verwerken in het plan dat nu voorligt. Dit is onder meer terug te zien in het ontwerp van de openbare ruimte (geen shared space, wel een duidelijk fietspad) en de keuze voor daghoreca. Ook heeft een aantal ideeën vanuit de omgeving geleid tot aanpassing	Nee	Nee	Nee

		van het plan en de omgeving. Zoals de afgeschuinde hoek van het gebouw, geen glas op de benedenverdieping ter plaatse van de buitenspeelruimte en een oversteekbare middenberm. Vragen die tijdens sessies onbeantwoord bleven zijn op een later moment teruggekoppeld. Van elke sessie is verslag gelegd. Deelnemers is de mogelijkheid geboden hierop te reageren met correcties of aanvullingen. Alle verslagen en presentaties zijn op de website te vinden.			
4.	Een gebouw van 7 hoog belemmerd mijn uitzicht en heeft grote invloed op de bezonning.	Het gaat hier om een ontwikkeling die gelegen is in een stedelijk gebied. In een dergelijke stedelijke omgeving is het niet ongebruikelijk dat de afstand tussen het in het plan voorziene bouwvlak en de omliggende woningen relatief kort is en enig verlies van uitzicht ten gevolge van het plan gelet daarop niet uitgesloten kan worden. Verlies van uitzicht is, gelet op de stedelijke omgeving, dus niet onevenredig. Los daarvan bestaat er geen recht op vrij blijvend uitzicht. Het onderdeel bezonning is in het kader van de planvorming ook onderzocht (zie paragraaf 4.12 van de toelichting van het bestemmingsplan). Hieruit blijkt dat na de realisatie van de beoogde ontwikkeling geen sprake is van een onacceptabele schaduwwerking in de omgeving van de beoogde bebouwing. De beoogde ontwikkeling leidt niet tot een situatie waardoor het aantal bezonningsuren ter plaatse van omliggende woningen dusdanig afneemt zodat niet meer wordt voldaan aan de zogeheten lichte TNO-norm. Door de geïsoleerde ligging, in combinatie met de beperkte bouwhoogte, zijn de effecten van de beoogde ontwikkeling op de omgeving wat bezonning betreft relatief beperkt. Het aspect bezonning levert hiermee geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling.	Nee	Nee	Nee

5.	De ingang van de parkeergarage aan de Spaarndamseweg zal voor onveilige situaties zorgen, met name voor de fietsers en het rijdende verkeer.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2. Overwogen wordt om het kruisingsvlak af te strepen, zodat dit niet voortdurend wordt geblokkeerd. Dit betreft een uitvoeringsaspect van het bestemmingsplan, dat t.z.t. via een verkeersbesluit kan worden geeffectueerd.	Nee	Nee	Nee
6.	De parkeersituatie zal nog verder verslechteren, de buurt is al overvol, bewoners en bezoekers voor de horeca, Kon-Tiki, booteigenaren etc. zullen hun auto's niet kwijt kunnen op de slechts 35 parkeerplekken.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2.	Nee	Nee	Ja
7.	Bij de buurtpeiling is de buurt tegen horeca, desondanks wordt de horeca nu 200m2 in plaats van de toegezegde 100m2 brutovloeroppervlakte. Verder zijn de uitkomsten van de buurtpeiling allemaal genegeerd.	Tijdens de eerste bijeenkomst met de omwonenden in 2019 heeft de initiatiefnemer gemeld dat er horeca in het plan komt. Tijdens deze bijeenkomst werd er positief gereageerd op de komst van horeca. De buurtpeiling dateert van mei 2020 en is georganiseerd door de initiatiefnemer. Tijdens de buurtpeiling zijn vragen gesteld over horeca, de openbare ruimte, parkeren, verkeer. De peiling is ingevuld door 140 omwonenden. Ca. 30% spreekt horeca erg aan. Voor de horeca wordt het maximale oppervlak (205 m2 bvo) vastgelegd in de regels. Dit wordt tevens verantwoord in paragraaf 2.2. van de toelichting.	Ja	Nee	Ja

58.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 57	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 58.	Ja	Nee	Ja

59.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 57	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 58.	Ja	Nee	Ja

60.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 57	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 58.	Ja	Nee	Ja

61.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Hierbij dien ik mijn zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan van Spaarndamseweg 13. Mijn uitzicht wordt zeer belemmerd. Kapping van een gezonde boom, het enige stukje natuur wat nog leeft. Overlast met bouwen/heien. Overlast jongeren; nu hebben daar al veel last van, straatvuil, geluids-drank overlast. Horeca waar niemand op zit te wachten, dit is iets voor in het centrum en geen woonwijk. Parkeer drukte wat ernstig zal toe nemen in de nu al te drukke wijk. Ik hoop van harte dat de gemeente hier goed over nadenkt voordat we nog meer in de problemen komen, zeker na meerdere malen melding te hebben gemaakt bij de politie over diefstal, inbraken en overlast van jongelui.	- Het gaat hier om een ontwikkeling die gelegen is in een stedelijk gebied. In een dergelijke stedelijke omgeving is het niet ongebruikelijk dat de afstand tussen het in het plan voorziene bouwvlak en de omliggende woningen relatief kort is en enig verlies van uitzicht ten gevolge van het plan gelet daarop niet uitgesloten kan worden. Verlies van uitzicht is, gelet op de stedelijke omgeving, dus niet onevenredig. Los daarvan bestaat er geen recht op vrij blijvend uitzicht. - De boom aan de noordzijde, die staat naast het voormalige transformatorstation, zal verdwijnen om woningbouw mogelijk te maken. De bomenrij aan de Spaarndamseweg wordt, met het toevoegen van ca. 11 bomen, doorgezet tot aan de locatie. Daarnaast zijn in het plan aan de noord- en zuidzijde van het gebouw bomen voorzien. Daar bevinden zich	Nee	Nee	Nee

		nu ook een aantal jonge bomen. Die zullen afhankelijk van hun conditie worden hergebruikt. Al met al zullen er ongeveer tweemaal zoveel bomen op en rond de locatie komen te staan. - Het bouwen – dat overigens niet direct ziet op het bestemmingsplan, maar een uitvoeringsaspect daarvan is - in een binnenstedelijke omgeving kan overlast met zich mee brengen voor de omwonenden. Ter voorkoming van hinder gelden er allerlei wettelijke verplichtingen waar een aannemer tijdens de bouw rekening moet houden. Daarnaast zullen er in het contract met de aannemer afspraken worden gemaakt om evt. overlast voor de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. - Ten aanzien van parkeren wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2. Ten aanzien van horeca en mogelijke overlast wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 4.			
--	--	--	--	--	--

62.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 57	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 58.	Ja	Nee	Ja

63.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 57	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 58.	Ja	Nee	Ja

2.	Aanvullende reden: geluidsoverlast van jongeren	Ten aanzien van mogelijke overlast wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 4. De vrees voor overlast wordt nergens geconcretiseerd.	Nee	Nee	Nee
----	---	---	-----	-----	-----

64.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 57	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 58.	Ja	Nee	Ja

65.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
2.	Zelfde inhoud als zienswijze 57	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 58.	Ja	Nee	Ja

66..					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 57	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 58.	Ja	Nee	Ja
2.	Aanvullende reden: te veel auto	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2.	Ja	Nee	Ja

67.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 57	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 58.	Ja	Nee	Ja
2.	Aanvullende reden: inkijk in mijn woning	Indiener zienswijze woont op ongeveer 50 m van de voorgestane ontwikkeling. Niet valt in te zien inkijk	Nee	Nee	Nee

		mogelijk is. Daarbij gaat het hier om een ontwikkeling die gelegen is in een stedelijk gebied. In een dergelijke stedelijke omgeving is het niet ongebruikelijk dat de afstand tussen het in het plan voorziene bouwvlak en de omliggende woningen relatief kort is. Bovendien is geen sprake van een privaatrechtelijke belemmering als bedoeld in art. 5:50 BW, aangezien de ontwikkeling op een afstand van meer dan 2 meter wordt gerealiseerd.			
3.	Geen zon meer in de woning	Het onderdeel bezonning is in het kader van de planvorming ook onderzocht (zie paragraaf 4.12 van de toelichting van het bestemmingsplan). Hieruit blijkt dat na de realisatie van de beoogde ontwikkeling geen sprake is van een onacceptabele schaduwwerking in de omgeving van de beoogde bebouwing. De beoogde ontwikkeling zal niet leiden tot een situatie waardoor het aantal bezonningsuren ter plaatse van omliggende woningen dusdanig afneemt zodat niet meer wordt voldaan aan de zogeheten lichte TNO-norm. Door de geïsoleerde ligging, in combinatie met de beperkte bouwhoogte, zijn de effecten van de beoogde ontwikkeling op de omgeving wat bezonning betreft relatief beperkt. Het aspect bezonning levert hiermee geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling.	Nee	Nee	Nee

68.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	In mijn zienswijze wil ik mijn bezwaar toe lichten om de bouwplannen van Wibaut per direct te stoppen! Ten eerste wordt er totaal niet naar de wensen van de omwonende geluisterd, of überhaupt een compromis gemaakt. Deze wijk is niet geschikt voor horeca, en nog meer jongeren waar geen gezag	De aandachtspunten en zorgen die uit de buurt naar voren kwamen tijdens het participatieproces zijn door de ontwikkelaar waar mogelijk verwerkt in het plan. Waar dat niet mogelijk is, is aangegeven wat de reden is. Ten aanzien van de sociale cohesie is aangegeven dat 1828 er alles aan doet om een community te vormen. Zo vindt er voor selectie een motivatiegesprek plaats, leren bewoners elkaar al kennen voordat ze er	Ja	Nee	Ja

	over is. Wij ervaren genoeg "leven in de wijk" door de aanwezige jongeren uit de buurt en de kinderen van Kon-Tiki. Wij hebben meerdere malen te maken gehad met diefstal van voertuigen en inbraken, zelfs achter een beveiligd hek en deur! Wij ervaren deze wijk als niet veilig, dus nog meer problemen naar de wijk halen lijkt mij geen goed plan. De verwarring telkens van wijziging van het bouwplan baart mij zorgen gezien er eerst 4 hoog zou komen want 6 hoog zou de buurt niet goedkeuren, om vervolgens er 7 hoog van te maken. De horeca van 100m2 en nu weer 200m2. Er worden veel belangrijke punten verzwegen naar de buurtbewoners, er zouden studerende jongeren komen en vervolgens er achter te komen dat het niet haalbaar is voor studentes dus dan maar "hard werkende" jongeren, met wajong en statushouders. Ik begrijp goed dat deze mensen ook een dak boven hun hoofd nodig hebben maar daar is dit niet de juiste plaats voor. Zelfs na het invullen van hun zelf gemaakte enquête weet men het nog te manipuleren i.p.v. naar de omwonende te luisteren. Ik voel mij voorgelogen, niet serieus genomen en belastend door Wibaut.	wonen, is er nu al een woonpanel van jongeren wat meedenkt over zaken als community vorming en beheer. Er is een community manager en per gang zal een 'gangmaker' zorgen voor community building. Ook komt er een beheerder, tevens aanspreekpunt voor de buurt. Tijdens een van de klankbordgroep sessies zijn omwonenden in gesprek gegaan met jongeren uit het woonpanel. Dit zorgde voor wederzijds begrip. Het concept 1828 is bedoeld voor jongeren tussen de 18 en 28 jaar. Vaak zijn dit jongeren in de eindfase van hun studie of jongeren die net zijn begonnen met werken. Sommige jongeren leren en werken. Ten aanzien van de horeca en mogelijke overlast wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 4. Ten aanzien van de bouwhoogte wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 3.			
--	---	--	--	--	--

	En dan nog niet te vergeten het parkeer probleem; we ervaren nu al plekken te kort en straks met de 9 en dan weer 15 parkeer plekken die Wibaut te kort komt erbij en dan ook nog de bezoekers van de horeca en van de bewoners, worden wij daardoor gedwongen betaald te gaan parkeren? Maar dan komen we nog steeds een flink aantal parkeerplekken te kort! Voordat er nog meer verrassingen komen waar men niet op zit te wachten verzoek ik de gemeente Haarlem om andere plannen te maken voor de Spaarndamseweg 13.				
--	--	--	--	--	--

69.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 14	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 14.	Ja	Nee	Ja

70.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 57	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 58.	Ja	Nee	Ja
2.	Aanvullende reden: mijn uitzicht op de geplande vuilcontainers	Er is bekeken wat de mogelijkheden zijn om ondergrondse containers te plaatsen, waarbij rekening gehouden wordt met de maximale loopafstand. Vanwege de loopafstand en de aanwezige kabels en leidingen, was het niet mogelijk om de containers op een andere locatie te voorzien. Indieners zienswijze woont op ongeveer 35 m van de geplande ontwikkeling aan de overzijde van de Spaarndamseweg. Niet valt in	Nee	Nee	Nee

		te zien dat enig zicht op de containers over deze afstand onevenredig is gelet op het belang van woningbouw op deze locatie.			
--	--	--	--	--	--

71.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 57	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 58.	Ja	Nee	Ja

72.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 57	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 58.	Ja	Nee	Ja

73.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Zelfde inhoud als zienswijze 57	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 58.	Ja	Nee	Ja
2.	Aanvullende reden: Het wordt heel gevaarlijk met fietsen en oversteken	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder 2.	Ja	Nee	Ja

Naast bovenstaande wijzigingen die voortvloeien uit de ingekomen zienswijzen worden er ook ambtshalve voorstellen voor het wijzigen ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan gedaan:

2. Ambtshalve wijzigingen op voorstel van het college

Toelichting		Reden aanpassing
Nr.		
	Opgemerkt wordt dat ondergeschikte tekstuele wijzigingen, zoals verbeteringen in spelling, interpunctie, woordvolgorde enzovoorts niet separaat worden benoemd, aangezien deze niet leiden tot inhoudelijke wijzigingen van de in het bestemmingsplan opgenomen regelingen. De volgende tekstparagrafen/ tekstdelen zijn inhoudelijk aangevuld en/ of gewijzigd:	
	'circa' 150 is aangepast naar 'maximaal' 150.	Het bestemmingsplan maakt maximaal 150 woningen mogelijk
	Paragrafen 1.1 en 2.2. is een tekstpassage opgenomen over de startnotitie.	T.b.v. deze ontwikkeling is een startnotitie door de gemeenteraad vastgesteld, waarin de randvoorwaarden voor de ontwikkeling zijn vastgelegd, die juridisch planologisch worden geborgd in dit bestemmingsplan.
	Paragraaf 3.5.5.: Toegevoegd dat toekomstige bewoners geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning.	Voor deze ontwikkeling is expliciet in de regels van het bestemmingsplan opgenomen dat toekomstige bewoners geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning.
	Paragraaf 4.3.3.: Toegevoegd: De gemeente Haarlem biedt in de Nota parkeernormen de mogelijkheid om een zogeheten mobiliteitscorrectie toe te passen. De mobiliteitscorrectie is een werkwijze waarmee de inzet van mobiliteitsconcepten wordt vertaald in een vermindering van het aantal autoparkeerplaatsen dat benodigd is voor een ruimtelijke ontwikkeling. De hoofdgedachte hierbij is dat als gevolg van de ligging van een ontwikkeling in de omgeving van het hoogwaardig openbaar vervoer of de inzet van deelmobiliteit leidt tot een afname van het autobezit en/of autogebruik. De mobiliteitscorrectie is onderdeel van het stappenplan op basis waarvan de autoparkeernormen worden toegepast.	Op grond van paragraaf 3.2.5 Nota parkeernormen is het mogelijk mobiliteitscorrecties toe te passen. Voor deze ontwikkeling is daar gebruik van gemaakt.

	Paragraaf 4.3.3.: Toegevoegd dat bewoners geen recht hebben op een parkeervergunning en bezoekersregeling in de openbare ruimte. Dit is ook als voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan opgenomen. De tekstpassage over de invoering van gereguleerd parkeren is verwijderd.	Voor deze ontwikkeling is expliciet in de regels van het bestemmingsplan opgenomen dat toekomstige bewoners geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning.
	Paragraaf 4.3.3: Toegevoegd: dit komt overeen met een toename van 1% van de verkeersintensiteit over de Spaarndamseweg. Deze toename kan als zeer beperkt worden aangemerkt, en staat gelijk aan het percentage wat doorgaans wordt gehanteerd voor de autonome groei van de verkeersintensiteiten.	De verkeerstoename als gevolg van deze ontwikkeling komt overeen met het percentage wat doorgaans wordt gehanteerd voor de autonome groei van de verkeersintensiteiten.
	Paragraaf 4.4.4.: Toegevoegd: Bovendien zullen deelauto's worden ingezet, waardoor minder parkeerplaatsen benodigd zijn.	Uit het mobiliteitsplan blijkt dat o.a. met de inzet van deelauto's voor deze ontwikkeling gemotiveerd van de parkeernormen kan worden afgeweken.
	Paragraaf 4.5.3: Aan de Planetenlaan 15 is, op een afstand van circa 800 meter van het plangebied, het zwembad de Planeet gelegen.	De in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen afstand bleek niet juist en is gecorrigeerd.
	Paragraaf 5.2: Toegevoegd dat de benodigde anterieure overeenkomst intussen is gesloten.	Voor deze ontwikkeling is kostenverhaal verplicht. Met de gesloten anterieure overeenkomst tussen ontwikkelaar en gemeente wordt daar aan voldaan.
	Paragraaf 5.3: Toegevoegd een verantwoording van het doorlopen participatieproces.	Over dit initiatief heeft participatie plaatsgevonden. In paragraaf 5.3 is aangevuld op welke wijze dat is gebeurd.
	Paragraaf 5.4: Toegevoegd een verantwoording over het doorlopen bestuurlijke vooroverleg.	Op grond van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening is bestuurlijk vooroverleg verplicht. In paragraaf 5.4 is een verantwoording opgenomen over het gevoerde vooroverleg.

Regels		Reden aanpassing
Nr.		
	Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	
	Artikel 2.2 onder d: a. gevelbankjes ten behoeve van een gevelterras bij horeca-1 onder de volgende voorwaarden: 1. een gevelbankje is toegestaan binnen de bestemming Verkeer, voor zover direct grenzend aan de aanduiding 'horeca-1'; 2. er is geen hinder voor verkeer.	Ten behoeve van de horeca-1 bestemming is het toegestaan om gevelbankjes te realiseren onder voorwaarden. Voor dit soort voorzieningen gelden overigens ook algemene terrasregels op basis van de Apv waaraan moet worden voldaan.

Artikel 8.1.1. f: de entree voor de woningen dient aan de zijde van de Schokkerkade te worden gerealiseerd en in stand te worden gehouden;	Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan is deze bepaling toegevoegd. Stedenbouwkundig is het gewenst dat entree op deze locatie wordt gerealiseerd.
---	--

Verbeelding

De horeca (categorie 1) mag alleen op de begane grond worden gerealiseerd (tot 205 m² bvo) ter plaatse van de aanduiding horeca -1. In het ontwerpbestemmingsplan was deze aanduiding niet op de verbeelding opgenomen. Het vast te stellen bestemmingsplan voorziet alsnog in deze aanduiding op de verbeelding.



Aanduiding horeca -1 in de zuidwesthoek van het bouwplan

