

Onderwerp Herstelbesluit bestemmingsplan Spaarndamseweg 13	
Nummer	2024/1050709
Portefeuillehouder	Roduner, F.J.
Programma/beleidsveld	4.1 Wonen en woningbouw
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, dat op 28 september 2023 door de raad is vastgesteld. Tijdens de beroepstermijn zijn er 2 beroepsschriften binnengekomen bij de Raad van State. Na bestudering van de zienswijzen blijkt dat er aanleiding is om de raad een zogenaamd herstelbesluit ex. artikel 6:19 Algemene wet bestuursrecht te laten nemen. Door middel van een dergelijk herstelbesluit kunnen hangende het beroep bij de Raad van State eventuele geconstateerde gebreken worden gerepareerd en verbeteringen in het bestemmingsplan worden aangebracht. Een zitting voor de behandeling van deze beroepsschriften is nog niet gepland. Door nu reeds geconstateerde gebreken te herstellen en verbeteringen aan te brengen is de verwachting dat hiermee tijdswinst wordt behaald. Het herstelbesluit betreft voornamelijk een geactualiseerd mobiliteitsrapport en de beantwoording van een eerder niet beantwoorde zienswijze. Bij de adressencontrole is over het hoofd gezien dat er vanuit hetzelfde adres twee zienswijzen zijn gestuurd. Hierdoor is de tweede zienswijze per abuis niet meegenomen. Deze zienswijze leidt ten opzichte van het eerdere raadsbesluit van 28 september 2023 niet tot andere wijzigingen. Het vaststellen van een bestemmingsplan is een bevoegdheid van de gemeenteraad ingevolge artikel 3.1. van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het

	nemen van een herstelbesluit ex. artikel 6:19 Algemene wet bestuursrecht is daarmee ook een bevoegdheid van de raad.
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 (2019/836480) • 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). • Raadsbesluit vaststellen bestemmingsplan Spaarndamseweg 13 (2023/1109430)
Besluit College d.d. 18 juni 2024	1. Het college stelt het voorstel aan de raad vast. 2. Het college besluit voorts: - Het hogere waardenbesluit d.d. 29 augustus 2023 (kenmerk: 2023/1109430) ten behoeve van de woningbouwontwikkeling Spaarndamseweg 13 in te trekken; - voor de woningen hogere grenswaarden Wet geluidhinder vast te stellen voor de geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaaï conform bijlage c. de secretaris, de burgemeester,
Besluit Raad d.d.1.8 JUL 2024	De raad der gemeente Haarlem, Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders, Besluit: 1. Om over de voorgestelde wijzigingen van het bestemmingsplan Spaarndamseweg 13, zoals vastgesteld op 28 september 2023 te besluiten overeenkomstig het bij dit besluit behorend wijzigingsoverzicht; 2. Bestemmingsplan Spaarndamseweg 13 (identificatienr. NL.IMRO.0392.511-VA02) opnieuw gewijzigd 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 het bestemmingsplan Spaarndamseweg 13 dat op 28 september 2023 door de raad is vastgesteld. Tijdens de beroepstermijn zijn er 2 beroepen ingediend tegen het vaststellingsbesluit van de raad bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Na bestudering van de zienswijzen blijkt dat er aanleiding is om de raad een zogenaamd herstelbesluit ex. artikel 6:19 Algemene wet bestuursrecht te laten nemen. Door middel van een dergelijk herstelbesluit kunnen hangende het beroep bij de Raad van State eventuele geconstateerde gebreken worden gerepareerd en verbeteringen in het bestemmingsplan worden aangebracht. Een zitting voor de behandeling van deze beroepsschriften is nog niet gepland. Door nu reeds geconstateerde gebreken te herstellen en verbeteringen aan te brengen is de verwachting dat hiermee tijdswinst wordt behaald.

Het herstelbesluit heeft betrekking op de volgende aspecten:

- Een geactualiseerd mobiliteitsrapport, waarin t.o.v. het eerdere onderzoek ook rekening is gehouden met een openbaar vervoersreductie;
- Het alsnog beantwoorden van een eerder niet beantwoorde zienswijze. Bij de adressencontrole is over het hoofd gezien dat er vanuit hetzelfde adres twee zienswijzen zijn gestuurd. Hierdoor is de tweede zienswijze per abuis niet meegenomen. Deze zienswijze leidt ten opzichte van het eerdere raadsbesluit van 28 september 2023 niet tot andere wijzigingen;
- De noodzaak tot een geactualiseerd stikstofonderzoek, vanwege de inwerkingtreding van een nieuwe AERIUS-calculator na het nemen van het raadsbesluit d.d. 28 september 2023;

- Een redactionele aanpassing in artikel 12.1.2 van de regels.

Het herstelbesluit betreft voornamelijk een geactualiseerd mobiliteitsrapport ende beantwoording van een eerder niet beantwoorde zienswijze.

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. Om over de voorgestelde wijzigingen van het bestemmingsplan Spaarndamseweg 13, zoals vastgesteld op 28 september 2023 te besluiten overeenkomstig het bij dit besluit behorend wijzigingsoverzicht;
2. Bestemmingsplan Spaarndamseweg 13 (identificatienr. NL.IMRO.0392. 5120011-VA02) opnieuw gewijzigd vast te stellen.

3. Beoogd resultaat

Door het nemen van het herstelbesluit ex. artikel 6:19 Algemene wet bestuursrecht kan het bestemmingsplan worden verbeterd, wat moet leiden tot een onherroepelijk bestemmingsplan na de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in de bodemprocedure.

4. Argumenten

4.1 De raad herstelt het bestemmingsplan hangende de beroepsprocedure door het wijzigingsbesluit
Door een wijzigingsbesluit te nemen op grond van artikel 6:19 Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) kan het bestemmingsplan hangende het beroep bij de Afdeling gewijzigd worden vastgesteld. Het wijzigingsbesluit wordt dan onderdeel van de nog lopende beroepsprocedure. Het voorgestelde besluit wijzigt het maximale planologische programma niet. De beoogde wijzigingen zijn daarbij van ondergeschikte aard:

- Uit het geactualiseerde mobiliteitsrapport blijkt dat er als gevolg van de openbaar vervoersreductie geen (2) parkeerplaatsen in de openbare ruimte meer benodigd zijn. E.e.a. leidt tot actualisatie van teksten in de toelichting en het toevoegen van het meest actuele onderzoek aan de onderzoeksbijlagen;
- Een eerder ingediende, maar niet beantwoorde zienswijze is alsnog in de beantwoording betrokken. Deze zienswijze, die naar aard en inhoud overigens grotendeels overeenkomt met eerdere ingediende zienswijzen, leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan;
- Er is na vaststelling door de raad van het bestemmingsplan op 28 september 2023 een nieuwe versie van de AERIUS Calculator (2023.2) vrijgegeven. Op grond van artikel 2.1 lid 1 van de Regeling natuurbescherming is deze versie intussen voorgeschreven voor het berekenen van stikstofdepositie t.b.v. dit herstelbesluit. De eerdere onderzoeksresultaten veranderen niet. E.e.a. leidt tot actualisatie van teksten in de toelichting en het toevoegen van het meest actuele onderzoek aan de onderzoeksbijlagen;



- Een redactionele aanpassing in artikel 12.1.2. van de regels. Voor dit bestemmingsplan wordt op grond van het Wijzigingsbesluit Nota Parkeernormen nog uitgegaan van de Beleidsregels Parkeernormen 2015. De redactie van artikel 12.1.2 diende daarop te worden aangepast.

4.2 De wet op de ruimtelijke ordening is van toepassing

Een bestemmingsplan wordt met toepassing van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3:4 Awb voorbereid (art. 3.8 lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro)). Een besluit tot wijziging van een besluit dat is voorbereid conform afdeling 3.4 Awb moet in beginsel ook met toepassing van die afdeling worden voorbereid, behoudens als het herstelbesluit wijzigingen van ondergeschikte aard bevat, die de raad zonder dat de tegen het ontwerpplan ingediende zienswijzen daartoe aanleiding gaven, in het plan wil doorvoeren. De beoogde wijzigingen zijn ondergeschikt van aard. Het gewijzigde besluit moet wel weer worden gepubliceerd en ter inzage worden gelegd voor beroep (6 weken).

De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in dit verband nog bepaald dat als de gemeenteraad op grond van artikel 6:19 van de Algemene wet bestuursrecht een nieuw besluit over een bestemmingsplan neemt dat nog in procedure is bij de Afdeling bestuursrechtspraak, op dat besluit de Wet ruimtelijke ordening van toepassing is.

4.3 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 als het aantoonbaar niet mogelijk is geheel of gedeeltelijk aan de normen te voldoen.

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 nieuw 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. Aanvullend is in dit onderzoek ten opzichte van andere onderzoeken ook gekeken naar de mogelijkheden van openbaar vervoer en een reductie die in dat verband kan worden toegepast.

Uit het onderzoek 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.

Gelet op de ligging nabij openbaar vervoersvoorzieningen - voor de deur van het plangebied ligt een halte van een 'gewone' buslijn en de R-net halte Spaarhovenstraat (lijn 385), ligt op 650m loopafstand kan hier een reductie van 5% worden toegepast; dit komt overeen met 2,2 parkeerplaatsen.

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 36 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. Daarmee is de parkeerbehoefte exact dekkend. Er is geen behoefte aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

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.

Argumenten overige collegebesluiten

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

Ten behoeve van de ontwikkeling heeft het college op 29 augustus 2023 een besluit hogere waarden genomen t.b.v. de ontwikkeling. In dit besluit zijn onder besluitpunt 2 abusievelijk de artikelnummers 11 en 12 weggefallen die ook van toepassing zijn op deze ontwikkeling. Deze artikelnummers zijn toegevoegd. Het eerder genomen besluit hogere grenswaarden wordt ingetrokken en vervangen door dit nieuwe hogere waardenbesluit.

5. Risico's en kanttekeningen

5.1 Tegen het herstelbesluit staat opnieuw beroep open

Het gewijzigde besluit moet weer worden gepubliceerd en ter inzage worden gelegd voor beroep (6 weken). Tegen het initiële vaststellingsbesluit is al beroep aangetekend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het nemen van dit herstelbesluit kan bijdragen aan een spoedige geschilbeslechting door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.



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
Vorbereidingsfase	• Bestemmingsplan • Verkeersbesluit • Herstelbesluit	• Raad • BenW • Raad	Q3 2023 Ntb Q2 2024
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 beroepsschrift 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.0392.5120011--VA02
2. Bijlagen bij de toelichting
3. Regels bestemmingsplan
4. Verbeelding bestemmingsplan met als ondergrond de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT) van 30 augustus 2022
5. Wijzigingsoverzicht geanonimiseerd
6. Besluit hogere waarden Spaarndamseweg 13

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Spaarndamseweg 13 heeft ter inzage gelegen van 1 februari tot en met 14 maart 2023.

Op 28 september 2023 heeft de raad het bestemmingsplan vastgesteld. Tijdens de beroepstermijn zijn er 2 beroepen ingediend tegen het vaststellingsbesluit van de raad bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. N.a.v. de ingekomen beroepen bestaat er aanleiding een herstelbesluit door de raad te laten nemen op grond van artikel 6:19 Algemene wet bestuursrecht.

Het herstelbesluit heeft betrekking op de volgende aspecten:

- Een geactualiseerd mobiliteitsrapport, waarin t.o.v. het eerdere onderzoek ook rekening is gehouden met een openbaar vervoersreductie;
- Het alsnog beantwoorden van een eerder niet beantwoorde zienswijze;
- De noodzaak tot een geactualiseerd stikstofonderzoek, vanwege de inwerkingtreding van een nieuwe AERIUS-calculator na het nemen van het raadsbesluit d.d. 28 september 2023
- Een redactionele aanpassing in artikel 12.1.2. van de regels. Voor dit bestemmingsplan wordt o.g.v. het Wijzigingsbesluit Nota Parkeernormen nog uitgegaan van de Beleidsregels Parkeernormen 2015. De redactie van artikel 12.1.2 diende daarop te worden aangepast

1. Geactualiseerd mobiliteitsonderzoek

Dit onderzoek, dat het eerdere onderzoek (bijlage 7 bij de toelichting van het bestemmingsplan vervangt) is hieronder nader verantwoord.

Verkeer en parkeren

Mede n.a.v. de ingekomen beroepen is een nieuw mobiliteitsonderzoek uitgevoerd, zie bijlage Goudappel, Jongerenhuisvesting Spaarndamseweg 13, Parkeren en Mobiliteit, kenmerk 014194.20240523.R1.08 (27 mei 2024). De wijziging t.o.v. het eerdere onderzoek dat ten grondslag lag aan het raadsbesluit d.d. 28 september 2023 ziet op het (kunnen) toepassen van een mobiliteitsreductie gelet op de ligging van het project in de nabijheid van openbaar vervoer.

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 aangepaste 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).

Deelauto's

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 22,4 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.

Nabijheid openbaar vervoer

Jongeren maken meer gebruik van het openbaar vervoer dan gemiddeld. Dit hangt uiteraard ook samen met het lagere autobezit. Diverse gemeenten nemen daarom een reductiefactor van de parkeervraag op als er sprake is van nabijheid van het openbaar vervoer. Gezien de doelgroep van het plan kan hier een reductie van 5% worden aangehouden bij een werkelijke loopafstand van 400–800 m. In deze specifieke situatie ligt voor de deur van het plangebied een halte van 'gewone' buslijn. De R-net halte Spaarhovenstraat (lijn 385), ligt op 650m loopafstand. Daarom kan hier een reductie van 5% worden toegepast; dit komt overeen met 2,2 parkeerplaatsen

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 36 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. Daarmee is de parkeerbehoefte exact dekkend. Er is geen behoefte aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

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:

De bevindingen van eerder uitgevoerd onderzoek verandert niet. 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 zal in paragraaf 4.4.3 op dit onderdeel middels dit herstelbesluit worden geactualiseerd. Ook het nieuwe mobiliteitsplan wordt toegevoegd als bijlage.

2. Ontbrekende zienswijze

Daarnaast bleek één van de ingekomen zienswijzen niet te zijn meegenomen in de beantwoording. Deze indiener is gewezen op de mogelijkheid van beroep bij de Afdeling en heeft daar ook gebruik van gemaakt. In het kader van dit herstelbesluit is de betreffende zienswijze alsnog samengevat en van een beantwoording voorzien, zie hieronder. Gelet op de eerder ingekomen (73) zienswijzen, is deze zienswijze doorgenummerd als 74. Deze zienswijze leidt t.o.v. het eerdere raadsbesluit d.d. 28 september 2023 niet tot andere wijzigingen. Daar waar de onderstaande beantwoording aangeven staat dat de beantwoording tot een wijziging leidt, zijn deze dus reeds doorgevoerd bij het raadsbesluit d.d. 28 september 2023.

74.					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	In de startnotitie wordt vastgelegd, dat het gaat om 102 betaalbare huurappartementen in een gebouw van minimaal 4 hoog en maximaal 6 hoog. Het worden nu 150 woningen in een gebouw van 7 hoog. Nu het 150 woningen worden, is dat ook doorberekend in het aantal parkeerplaatsen?	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. Er is gekozen voor 7	Ja	Nee	Nee

		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. Ten aanzien van de parkeeraspecten uit deze zienswijze wordt verwezen naar de bevindingen uit het (vernieuwde) mobiliteitsonderzoek hiervoor. Ook hier is gerekend met 150 woningen.			
2.	Betaalbare huurappartementen, zijn dat appartementen van 20m2 voor circa €850, inclusief servicekosten? Het woonprobleem wordt hier niet mee opgelost, maar op termijn vergroot. De meeste jongeren die hier komen te wonen, komen van buiten Haarlem en zullen er na 5 jaar weer uit moeten. Allen leden van het door Wibaut gevormde woonpanel die geïnteresseerd waren om te wonen in het te bouwen complex kwamen van buiten Haarlem. De gemeente zal ze na 5 jaar weer moeten huisvesten en niet op straat kunnen zetten. Op deze locatie seniorenwoningen bouwen zal de doorstroming wel op gang zetten, veel (alleenstaande) ouderen zijn op zoek naar een	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	Nee	Nee	Ja

	kleinere betaalbare gelijkvloers woning en houden nu, omdat bijvoorbeeld hun kinderen de deur uit zijn, een voor hen een veel te grote gezinswoning bezet.	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			
3.	De vraag is ook: hoelang blijven dit sociale huurwoningen? Het gebouw wordt zo geconstrueerd, dat de tussenwanden eenvoudig verwijderd kunnen worden en de appartementen vergroot kunnen worden en het geen sociale huurwoningen meer zijn. Wanneer kan en gaat de ontwikkelaar dit doen? De gemeente Rotterdam heeft hier slechte ervaringen mee met het project The Lee Towers en noemt dit NEP SOCIALE HUURWONINGEN, zij hebben Minister Hugo de Jonge van Volkshuisvesting gevraagd om in 2024 vast te leggen in een nieuwe wet, dat dit sociale huurwoningen zijn voor onbepaalde tijd.	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.	Nee	Nee	Nee

		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. Indien hier niet aan wordt voldaan, kan daar op gehandhaafd worden.			
4.	De ontwikkelaar heeft totaal geen ervaring op dit gebied en gaat voortdurend uit van aannames en verkeerde parkeermetingen. Andere 1828 projecten (Santpoort-noord en Leidschendam) stuiten op zeer veel weerstand en in Overveen is het inmiddels geannuleerd. De Gemeente gaat klakkeloos mee in het experiment van de ontwikkelaar en gaat er van uit dat de problemen straks in de praktijk wel opgelost zullen worden, maar als dat niet lukt is het voor de omwonenden al te laat. De opvang voor vluchtelingen op het Sonnebornterrein is een recent voorbeeld, waarin de Gemeente er ook volledig naast zat, een peperduur paviljoen plaatsen en het vervolgens nauwelijks gebruikt weer afbreken	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar beantwoording hiervoor. Het Sonnebornterrein, wat er verder ook van de stelling van indiener zij, betreft een ander project op een andere locatie en kent geen enkele relatie met dit plan.	Nee	Nee	Nee
5.	Vragen: Waarom zijn het nu 150 i.p.v. 102 woningen? Waarom nu 7 hoog i.p.v. 4-6 hoog? Is dit doorberekend in het aantal	In een eerste stedenbouwkundige verkenning zaten er 102 appartementen in het plan. Omdat het om een eerste verkenning ging en het plan nog op alle fronten	Nee	Nee	Nee

	parkeerplaatsen? Betaalbare appartementen, zijn dat appartementen van 20m2 voor €850, inclusief servicekosten? Jongeren van buiten Haarlem voor maximaal 5 jaar een huurwoning toewijzen en ze daarna herhuisvesten, bespoedigt dit de doorstroming? Is er vastgelegd voor hoelang dit sociale huurwoningen moeten blijven of zijn het NEP sociale huurwoningen zoals o.a. in Rotterdam? Gaat de Gemeente klakkeloos mee met het experiment, van de onervaren ontwikkelaar? Neemt de Gemeente de verantwoording hiervoor, als het onomkeerbaar fout gaat voor de omwonenden.	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 borging van de sociale verhuur wordt verwezen naar de beantwoording hiervoor.			
6.	Wijkagent Muriel Blankers heeft zich i.v.m. overlast van hangjongeren ingezet voor het verplaatsen van de vis c.q. zwemsteiger aan het einde van de Botterboulevard, destijds heeft de Politie samen met K. Ongena van de gemeente Haarlem afd. Veiligheid en Handhaving hier een buurtonderzoek in Land in Zicht over gehouden, waaruit bleek dat de bewoners zich hier onveilig over voelden, last hadden van geluidsoverlast en de hoeveelheid zwerfvuil dagelijks onnoemelijk was. Wijkagent Muriel Blankers is vanwege de te verwachten overlast dan ook tegen het buitenmeubilair op de verblijfskade en het horecaterras van het project 1828 (zie bijgaande mail). De ontwikkelaar doet hier niets mee maar de gemeente wel? 170 jongeren die opgehokt zitten in woningen van 20m2 zullen bij droog weer ongetwijfeld de veel te kleine verblijfskade aan de waterkant opzoeken. De verblijfskade ligt midden tussen de hoge gebouwen, die zullen fungeren als klankkast,	(De vrees voor) overlast, voor zover dat in strijd met de openbare orde gebeurt, is een kwestie van handhaving en kan niet in dit bestemmingsplan aan de orde komen. Indien noodzakelijk kan door gemeente of politie worden gehandhaafd. Er komt geen terras bij de horeca. Wel wordt er voorzien in bankjes aan het gebouw waar bezoekers kunnen plaats nemen. 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. Verder zal 1828 er alles aan doen om een community te 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.	Nee	Nee	Nee

	dus de geluidsoverlast naar Land in Zicht zal gigantisch zijn, is hier onderzoek naar verricht? 170 jongeren, 356 dagen, dus gemiddeld om de dag een verjaardagsfeestje en er is geen huismeester of aanspreekpunt 24/7 aanwezig voor de buurt, de ontwikkelaar gaat er van uit dat de jongeren elkaar controleren en corrigeren, dat zal in de praktijk uiteraard niet lukken en zit de buurt met de ellende? Bij een vergelijkbaar gebouw (de Steve Biko flat aan de Spaarndamseweg) is te constateren dat het een grote bende wordt, dagelijks een grote berg grofvuil, honderden fietsen en huurscooters her en der verspreid. Vragen: Waarom is de enquête van K. Ongena (Gemeente Haarlem) uit 2020 niet meegenomen in het besluit? Wordt de adviesmail van wijkagent Muriel Blankers genegeerd? Waar moet buurtbewoners zich 24/7 vervoegen bij overlast, etc.?				
7.	De Gemeente heeft de ontwikkelaar het initiatief laten nemen in de participatie, dit is volgens de omwonenden volledig mislukt en geregisseerd door de ontwikkelaar en inspraak is volledig genegeerd, cruciale vraagstukken, zoals overlast en parkeerproblemen werden naar voren geschoven en niet beantwoord. Niet voor niets heeft het College op 15-11-2022 besloten het participatiebeleid aan te passen. In de raadsvergadering van 13-01-22 (ook in diverse andere raadsvergaderingen) wordt grote waarde gehecht aan de participatie met de omwonenden en de klankbordgroep. De heer van der Meijde (de projectontwikkelaar) heeft deze participatie gehouden voor de schijn, tijdens de klankbord sessie 3 van 15-06-	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. Tijdens verschillende sessies met de klankbordgroep zijn diverse thema's uitgediept. 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 van het plan en de omgeving. Zoals de	Nee	Nee	Nee

2021 (zie verslag klankbordsessie 3 op pagina 9, 2e alinea) https://spaarndamseweg13.nl/images/Verslag_Klankbordgroep_-_Sessie_parkeren_150621_-_definitieve_versie.pdf noemt hij dit zelf een fakeparticipatie, omdat de omwonenden het niet met zijn plannen eens zijn, tijdens de vervolg sessie 4 van 29-06-2021, is hij dan ook niet aanwezig (zie verslag klankbordsessie 4 op pagina 1, alinea 2) https://spaarndamseweg13.nl/images/210705_SDW13_-_Verslag_Klankbordgroep_-_Sessie_terugkoppeling_openbare_ruimte_290621_-_def.pdf ook bij de slotbijeenkomst van 24-10-2022 is de heer van der Meijde weer afwezig. (zie pagina 1, alinea 2). https://spaarndamseweg13.nl/images/SDW13_-_Verslag_Slotbijeenkomst_SDW13_24_oktober_def.pdf Bij 2 van de 6 participatiebijeenkomsten is de de heer van der Meijde dus niet aanwezig geweest. De uitkomst van de buurtpeiling van 23 juni 2020 (zie verslag bijeenkomst 30 juni 2020 resultaten buurtpeiling op https://spaarndamseweg13.nl/images/downloads/Buurtpeiling_SDW13_-_resultaten_mei_2020_publieke_versie.pdf) wordt werkelijk volledig genegeerd! De ontwikkelaar heeft het steeds over 100m2bruto vloeroppervlakte voor de horeca gehad, nu in het ontwerp bestemmingsplan is het 200m2, hoeveel wordt het nu? Komt er zoals is gezegd alleen een dag vergunning, voor welke tijden en voor hoeveel jaar geldt deze vergunning? Uit de buurtpeiling blijkt, dat van	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. T.a.v. de oppervlakte voor de horeca wordt verwezen naar de beantwoording hiervoor.			
---	--	--	--	--

de omwonenden 52% tegen een koffietent is, 47% tegen een lunchroom. 58% tegen een Grandcafé en 68% tegen een restaurant. Uit de buurtpeiling blijkt ook dat er geen behoefte is aan een gemeenschappelijke ruimte in het gebouw, 56% is tegen ontmoeten, 65% tegen samen iets ondernemen, 64% tegen werken, 58% tegen leren en 57% tegen sporten in het gebouw, een ruime meerderheid is tegen dus. Ook tegen het gebruik van de openbare ruimte c.q. openbare kade is een nog grotere meerderheid tegen. Wat betreft de veiligheid vinden van de omwonenden 78% dat de buurt niet veiliger wordt, 68% dat de buurt niet opknapt, 92% dat de parkeersituatie verslechterd, 90% dat het aantal hangjongeren toe neemt en 90% dat de geluidsoverlast toe zal nemen. Met deze uitkomst van de buurtpeiling en de gesprekken in de klankbordgroep is zowel door de ontwikkelaar als door de gemeente werkelijk totaal geen rekening gehouden, Waarom niet? Met de vorige 85 ingediende zienswijzen, is er door de Gemeente geen enkele aanpassing gedaan, er wordt dus geen enkele rekening gehouden met de omwonenden, maar alleen met de ontwikkelaar. De Gemeente moet er ook staan voor de bewoners en niet alleen voor de ontwikkelaar. De inbreng van Sandra Buisman, de procesmanager van de Gemeente, is ronduit teleurstellend. Tijdens de klankbordsessies, wist zij meerdere malen geen antwoord op relevante vragen, zegde toe daar later op terug te komen, maar heeft dat nooit gedaan! Vragen: Waarom neemt de Gemeente genoegen met een fakeparticipatie? Waarom is				
---	--	--	--	--

	de horeca 200m2 geworden i.p.v. de afgesproken 100m2 bruto vloeroppervlakte? Is er door de uitbereiding van de horeca rekening gehouden met extra parkeergelegenheid? Word er vastgelegd, dat het dag horeca moet worden en wat zijn de tijden? Waarom wordt de uitkomst van de buurtpeiling volledig genegeerd? Waarom is er niets gedaan met de 85 zienswijzen?				
8.	De ingang van de parkeergarage komt aan de Spaarndamseweg, volgens de ontwikkelaar is deze te betreden d.m.v. een chip, dat zal oponthoud betekenen bij de ingang, is dit verkeersveilig? Want daar is ook het fietspad, en wie komen in het bezit van een dergelijke chip, en dus ook wie kunnen en mogen daar parkeren? Hoe komt bv. een spontane horeca bezoeker aan een chip voor de parkeergarage? De ontwikkelaar komt volgens eigen discutabele berekeningen 12 parkeerplaatsen tekort, die opgevangen kunnen en moeten worden door de buurt. Volgens recente tellingen van de Gemeente i.v.m. het invoeren van parkeervergunningen, is de parkeerdruk in de Indische-buurt hoger dan 100%, waar zijn de 12 beschikbare plekken dan?	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de uitkomsten uit het geactualiseerde mobiliteitsrapport, zie hierboven. Het initiatief kan in zijn eigen parkeerbehoefte voorzien. Deze bevindingen worden nog verantwoord in de toelichting.	Ja	Nee	Nee
9.	Dit project is veel te groot voor deze kleine locatie, de verblijfskade aan de waterkant zal in de praktijk overvol zijn en tot levensgevaarlijke situaties lijden. Een horecaterras met jongeren, zitmeubilair met jongeren, een fietspad en een speelruimte met kinderen van scoutinggroep Kon-Tiki, hoeveel m2 is hiervoor beschikbaar en hoe zal deze indeling komen? Vragen: Hoe is de betreding van de parkeergarage en wie mogen daar parkeren? Hoe is het daar geregeld met de	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de uitkomsten uit het geactualiseerde mobiliteitsrapport, zie hiervoor. Er komt verder geen terras bij de horeca. Wel wordt er voorzien in bankjes aan het gebouw waar bezoekers kunnen plaats nemen. Het beeld dat de kade overvol wordt is niet juist. In geval handhaving van de openbare orde is vereist, kan de gemeente en/of de politie handhavend optreden.	Ja	Nee	Nee

	verkeersveiligheid m.b.t. het fietspad? Klopt de parkeerberekening nog met het uitbreiden naar 150 woningen en 200m2 horeca i.p.v. 100m2 ? Waar moet het tekort aan parkeerplekken opgevangen worden, volgens de Gemeente als de parkeerdruk meer dan 100% is? Hoeveel m2 wordt de verblijfskade, voor fietspaden, horecaterras, zitmeubilair en fietspaden langs de waterkant? Neemt de Gemeente of de ontwikkelaar de verantwoording voor de veiligheid op de verblijfskade?				
--	---	--	--	--	--

3. Geactualiseerd stikstofonderzoek

Er is na vaststelling door de raad van het bestemmingsplan op 28 september 2023 een nieuwe versie van de AERIUS Calculator (2023.2) vrijgegeven. Op grond van artikel 2.1 lid 1 van de Regeling natuurbescherming is deze versie intussen voorgeschreven voor het berekenen van stikstofdepositie t.b.v. dit herstelbesluit. De eerdere onderzoeksresultaten veranderen niet. Deze bijlage vervangt bijlage 5 van de toelichting. Paragraaf 4.9 van de toelichting wordt overeenkomstig aangepast.

4. Aanpassing artikel 12.1.2 van de regels.

Artikel 12.1.2 luidde: Het bevoegd gezag past de in sublid 12.1.1 genoemde regels toe met inachtneming van de 'Beleidsregels parkeernormen 2015' met inbegrip van eventuele wijzigingen van deze beleidsregels zoals die gelden ten tijde van de ontvangst van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

Artikel 12.1.2. komt als volgt te luiden: Het bevoegd gezag past de in sublid 12.1.1 genoemde regels toe met inachtneming van de 'Beleidsregels parkeernormen 2015'.