Haarlem, 23 maart 2021

Betreft: Bezwaar parkeervoorziening ontwikkeling Spaarndamseweg 13

Geachte commissieleden,

Aan de Spaandamseweg 13 staat momenteel een 50 kV-station, welke ontwikkeld wordt tot appartementencomplex voor jong volwassenen. Binnen het traject van deze nieuwbouwontwikkeling is sprake van misstanden en misleidende informatie die wordt verstrekt aan omwonenden en raadsleden. In dit document wordt met name uw aandacht gevraagd voor de parkeervoorziening. De hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen is voor een groot deel bepalend voor de ruimtelijke inpassing in de omgeving.

Bij deze ontwikkeling zijn ernstige fouten gemaakt in het parkeeronderzoek, de participatie en de communicatie hierover richting bewoners en raadsleden. Voor de overzichtelijkheid worden deze onderwerpen separaat behandeld.

1. **Parkeeronderzoek**

De parkeervoorzieningen in Land in Zicht en de Indische buurt staan onder druk door een ernstig gebrek aan parkeerplaatsen. Dit is algemeen bekend in Haarlem en bij de gemeente. Het is daarom extra belangrijk dat deze ontwikkeling geen belasting vormt voor de reeds bestaande parkeervoorziening. Er heeft echter geen (onafhankelijk) onderzoek plaats gevonden naar de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen.

Zowel de Startnotitie als het stedenbouwkundige plan zijn gebaseerd op een parkeerkundige onderbouwing van de firma Goudappel/Coffeng. Een onderbouwing is geen onderzoek. In een onderzoek zou de vraagstelling zijn:

"Als wij hier 102 woningen willen realiseren, hoe veel parkeerplaatsen zijn realistisch nodig?"

Dat was niet de vraagstelling voor de onderbouwing. De opdracht voor de onderbouwing luidt:

"Voor 102 woningen willen wij maximaal 47 parkeerplaatsen realiseren. Reken daar naartoe."

Deze vraagstelling klinkt manipulatief, maar staat vrijwel letterlijk in de inleiding van de parkeerkundige onderbouwing. Dit was het uitgangspunt waar Goudappel/Coffeng mee aan de slag is gegaan.

Het resultaat is een flinterdunne onderbouwing van nog geen 8 pagina's. De ontwikkelaar wilde deze ook niet vrijgeven aan omwonenden, ondanks herhaaldelijk verzoeken. Er moest een WOB-verzoek aan te pas komen om de onderbouwing beschikbaar te krijgen. Het WOB-verzoek werd een week na de wettelijke termijn van 4 weken pas ingewilligd. Fouten in de onderbouwing:

- De onderbouwing is geschreven voor 102 appartementen. De huidige stedenbouwkundige plannen gaan inmiddels uit van circa 130 appartementen. Aan de hoeveelheid parkeerplaatsen uit de startnotitie is echter niks gewijzigd.
- In de onderbouwing is geen horeca meegenomen. In het stedenbouwkundig plan is deze wel aanwezig.

- De woningen met 50 m^2 worden berekend als enkele bewoning, terwijl de ontwikkelaar op haar website aangeeft dat alle woningen meerdere bewoners mogen hebben.
- De Haarlemse parkeernorm wordt in de onderbouwing opzettelijk foutief geïnterpreteerd. De Haarlemse parkeernorm schrijft bij sociale woningbouw voor: per woning 0,9 parkeerplekken voor de bewoners + 0,3 voor bezoekers.
  Dit resulteert in: 1,2 parkeerplekken/woning X 102 woningen = 122,4 parkeerplekken.
  Het Haarlemse parkeerbeleid kent geen onderscheid voor dag en nacht parkeren, maar de adviseur laat hier wel een aanvullende CROW norm op los, waarmee de benodigde parkeerplekken 'volgens de Haarlemse norm' op 90 zou komen. Dit is een opzettelijke misinterpretatie van de Haarlemse parkeernormen, wat misleiding is.
- In de onderbouwing wordt gesteld dat 'verschillende onderzoeken hebben aangetoond dat een deelauto het autobezit van 5 auto's kan vervangen'. Er wordt ook gesteld dat 3 deelauto's tot 15 parkeerplekken kunnen vervangen.
  Er zijn veel betogen voor deelauto's geschreven, maar het wetenschappelijk onderzoek over deelauto's toont aan dat deze claims ongefundeerd zijn[1]. Deelauto's zijn alleen interessant voor personen voor wie autobezit te duur is. Dat geldt niet voor de doelgroep van dit gebouw, welke bereid is €500,- tot €650,- te betalen voor een 25 m^2 appartement.
  Deelauto's zijn een handige service voor bewoners zonder auto, maar mogen niet gebruikt worden als rekenkundige truc om de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen kunstmatig te verlagen. Dat wordt nu wel gedaan.
- De externe adviseur haalt statistieken aan van het autobezit in één-persoons huishoudens en per leeftijdscategorie. Hiermee wordt geprobeerd aan te tonen dat de beoogde bewoners een lager autobezit hebben dan de 'generieke' norm van Haarlem voorschrijft. Bij de bewoners gaat het echter niet om willekeurige jongeren en jong volwassenen, maar om young professionals. Het autobezit onder young professionals die bereid zijn tot €650,- per maand voor 25 m^2 te betalen, ziet er anders uit dan voor studenten.
- Door het gebruik van deelauto's en het selectieve gebruik van statistieken wordt in de conclusie van de onderbouwing gesteld dat er slechts 42 parkeerplaatsen nodig zijn voor de 102 woningen. De 47 geplande parkeerplaatsen zouden dus 'ruim voldoende' zijn. In de Startnotitie wordt de verwachting zelfs neergezet dat voor 100-130 woningen slechts 40 parkeerplaatsen nodig zijn. Waar de onderbouwing bijzonder mager was, wordt in de nieuwe plannen niet eens meer de moeite genomen om deze te onderbouwen.

2. Participatie

De gemeente heeft het volledige participatie traject, alsmede alle controle daarop, weggezet bij de ontwikkelaar. De bewonersbijeenkomsten verliepen digitaal en zijn georganiseerd en begeleid door de ontwikkelaar. Op de eerste bijeenkomst na, was er geen ambtenaar bij de bijeenkomsten aanwezig. De mogelijkheid om opmerkingen te maken en vragen te stellen werd sterk gemodereerd. Inspraak en vragen verliepen via een chat, waarbij de inwoners elkaars berichten niet konden zien. Een spreekbuis van de ontwikkelaar interpreteerde de inbreng van de bewoners en vatte deze samen.

In de buurtpeiling bleek dat 95% van de omwonenden niet verwacht dat de parkeersituatie zal verbeteren met deze ontwikkeling. In de buurtpeiling was er geen vraag of de omwonenden verwachten dat de parkeersituatie zal verslechteren. In de ruimte voor open antwoorden zouden veelvuldig zorgen zijn geuit over de parkeervoorziening, maar dat is niet inzichtelijk te krijgen. Doordat de ambtelijke organisatie blonk van afwezigheid bij de bewonersparticipatie, zijn de

[1] Tijdschrift Vervoerswetenschap, Jaargang 51, nummer 4 – De effecten van autodelen op autogebruik

daadwerkelijke resultaten van de buurtpeiling en bewonersonderzoeken niet op te vragen via een WOB-verzoek.

Op de vraag welke maatregelen de ontwikkelaar bereid is te nemen als de parkeersituatie nog verder blijkt te verslechteren dan deze al is, is het antwoord: niks. Hij stelde zodanig overtuigd te zijn van de hoeveelheid parkeerplaatsen, dat hij bereid was de beschikbare parkeerplaatsen binnen de ontwikkeling te monitoren en de data te ontsluiten voor de omwonenden. De aanwezigheid van monitoring verandert natuurlijk niks aan de hoeveelheid parkeerplaatsen. Als de hoeveelheid parkeerplaatsen achteraf toch te weinig blijkt, wijst de ontwikkelaar naar de gemeente. Die kan een vergunninghouders gebied instellen, waarbij de bewoners binnen deze ontwikkeling geen vergunning zouden krijgen. Hoe een vergunninghoudersgebied (waarbij de omwonenden nota bene zelf de parkeervergunning moeten betalen) een gelijkwaardige compensatie is voor een gebrek aan parkeerplaatsen in de ontwikkeling, is iedereen een raadsel.

De presentatie van het (concept) stedenbouwkundig plan aan de omgeving is door de ontwikkelaar ingepland op 29 maart (2021). Dit geeft nagenoeg geen mogelijkheid meer om een inhoudelijk reactie te formuleren vóór de behandeling in de raadscommissie ontwikkeling. Deze vorm van 'participatie' is kenmerkend voor deze ontwikkeling.

3. Misleidende informatie

In de correspondentie richting het bestuur en inwoners wordt de indruk gewekt dat de ambtelijke organisatie van Haarlem zich kaderstellend opstelt en de belangen van de bewoners van Haarlem bewaakt. Dit is helaas niet het geval. In alle gevallen zet de ontwikkelaar de onderzoeken uit en begeleid deze, bepaalt de ontwikkelaar welke gegevens ontsloten worden en bepaalt de ontwikkelaar hoe de bewonerscommunicatie eruit ziet. Er komt geen ambtenaar aan te pas.

In de Startnotitie, welke aan de raad is aangeboden en door de raad is vastgesteld, wordt de suggestie gewekt dat daar een parkeerkundige onderbouwing aan de getallen ten grondslag ligt. Dat is niet het geval. De Startnotitie, welke uitgaat van 100-150 woningen en 40 parkeerplaatsen, verwijst naar een onderbouwing welke uitgaat van 102 woningen en 47 parkeerplaatsen.

Door het ontbreken van een ambtelijk filter is de ontwikkelaar in staat om misleidende informatie naar buiten te brengen. De Haarlemse parkeernormen worden dan ook herhaaldelijk opzettelijk foutief gepresenteerd. Tijdens bewonersoverleggen stelde de ontwikkelaar dat deze voldeed aan de Haarlemse parkeernormen, terwijl dit overduidelijk niet het geval is. De zorg is ook groot dat de ontwikkelaar de zorgen en bezwaren van omwonenden misleidend en afgezwakt presenteert bij bestuurders en raadsleden.

Verzoek aan de raadscommissie

Het huidige 50kV station heeft geen meerwaarde voor de omgeving en de ruimtelijke beleving. Dat een herontwikkeling van deze locatie op zijn plaats is, staat buiten kijf. Om de belangen van de omwonenden te beschermen, is het echter noodzakelijk dat de gemeente randvoorwaarden opstelt en deze actief handhaaft. Het is inmiddels echter duidelijk geworden dat de ambtelijke organisatie niet haar rol pakt als beschermer van de belangen van inwoners of omwonenden. Dit heeft geleid tot een stedenbouwkundig plan dat niets minder is dan roofbouw op de voorzieningen van de omgeving.

<u>Om deze reden willen wij de raadscommissie vragen het stedenbouwkundigplan van de Spaarndamseweg 13 af te wijzen.</u>

Voor een gedragen stedenbouwkundig plan, is het noodzakelijk dat:

- (parkeerkundige) onderzoeken rechtstreeks worden gefinancierd, uitgezet en begeleid door de gemeente;
- bewonersparticipatie wordt georganiseerd en begeleid door (of rechtstreeks onder de vlag van) de gemeente;
- er sprake is van transparantie. De noodzaak van een WOB-verzoek om een 8-pagina tellende parkeeronderbouwing boven tafel te krijgen is absurd. Al is het wel begrijpelijk waarom de ontwikkelaar deze onder de pet wilde houden.

Door de vele gemeentelijke ambities die geprojecteerd worden op Haarlem-noord staat het vertrouwen in de gemeente onder druk. Dit maakt het nog belangrijker dat de gemeente zorgvuldig omgaat met de belangen van de inwoners. Ik vertrouw erop dat deze commissie dit ook doet.

Met vriendelijke groet,

Wouter Stolp
[redacted]
Namens bewonerscommissie Land in Zicht