

BIJLAGE A

Zienswijzenota

Ingediende zienswijzen

Tijdens de inzagetermijn zijn zienswijzen ingediend door:

- A. De gemeente Heemstede
- B. Volkstuindersvereniging Nooit Rust
- C. De bewonersvereniging de Spoorwegkwartier Heemstede

Korte samenvatting van de ingediende zienswijzen

Zienswijze A

De zienswijzen van de gemeente Heemstede, luiden kort samengevat, als volgt:

1. In onze eerdere zienswijze op de voorgenomen vrijstelling en bouwvergunning voor de locatie aan de Leidsevaart 594 d.d. 25 juni 2009 hebben wij onze twijfels geuit over de gehanteerde parkeernorm voor deze locatie. De wijziging van de verleende vergunning betekent een wijziging in de parkeerbalans.

Parkeerbehoefte

2. In onze eerdere zienswijze hebben wij reeds aangegeven dat die norm naar onze mening te laag is en u voor dergelijke woningen een hogere parkeernorm zou moeten aan houden. Voor de 98 starterswoningen hanteert u een parkeernorm van 1,3 parkeerplaats per woning. Deze norm is naar onze mening niet toereikend. Het is ons niet bekend of het hier één-of tweepersoonshuishoudens betreft, zodat de norm van 1,3 parkeerplaats per woning , de lading niet dekt. Conform die norm kent het plan voor de 98 appartementen een extra parkeervraag van 49 parkeerplaatsen. Daar trekt u in uw parkeerbalans 36 parkeerplekken van af, omdat het gaat om autobezit onder jongeren. Het is onvoldoende aangetoond in hoeverre deze landelijke trend op deze specifieke bouwlocatie van toepassing is. Deze aftrek is naar onze mening onvoldoende gemotiveerd. Gelet op de toenemende krapte in de woningmarkt in Zuid-Kennemerland kan en mag niet worden aangenomen dat uitsluitend jongeren niet ouder dan 35 jaar deze woningen kopen.
3. Een tekort aan parkeerplaatsen kan gelet op de locatie niet op Haarlems grondgebied worden opgelost. Dat betekent dat de bewoners van het nieuwe complex bij een daadwerkelijk tekort aan parkeerplaatsen voor hun parkeerbehoefte uitsluitend kunnen uitwijken naar het Spoorwegkwartier. Het Spoorwegkwartier heeft een hoge parkeerdruk en kan de extra parkeervraag niet faciliteren.

4. Wij zullen bij een onacceptabele parkeeroverlast door de nieuwe (her)ontwikkeling zodanige verkeersbesluiten nemen, dat de bewoners van het Spoorwegkwartier in de avonden en weekenden over voldoende parkeerruimte beschikken.

Verkeersproductie

5. In de reeds vergunde situatie is een toename van het verkeer in een etmaal van 320 naar 616 voertuigen. In het ontwerpbesluit komen daarboven op de door de nieuwe herontwikkeling nog eens 14 tot 21 voertuigen per etmaal bij, gebaseerd op het te verwachte lage autobezit onder jongeren. In onze vorige zienswijze hebben wij onze zorg geuit over de verslechtering van de verkeersafwikkeling, deze zorg blijft ook in de nieuwe situatie bestaan. Wij verzoeken uw college dan ook dit aspect bij uw besluitvorming te betrekken.

Beantwoording van de zienswijzen van de Gemeente Heemstede

Inleiding (1)

In de zienswijze van 18 november 2013 met kenmerk 616425 komt adressant terug op eerder ingediend bezwaar op een inmiddels onherroepelijk verleende bouwvergunning. Vanwege het feit dat uit de verleende vergunning (nr. 2008/00-13171/22) bouwrechten volgen, die niet zomaar kunnen worden ontnomen, is een heroverweging van deze vergunning niet aan de orde. Dit bouwrecht is een onherroepelijk gegeven dat mede uitgangspunt is van de beoordeling van de voorliggende wijziging vergunningsaanvraag.

Ten aanzien van de gronden is met vergunninghouder een koop- en realisatieovereenkomst gesloten (collegebesluit juni 2011). In deze overeenkomst ligt in de definitie van het bouwplan besloten dat vergunninghouder 75 parkeerplaatsen aanlegt in een parkeergarage en 34 parkeerplaatsen aanlegt op maaiveld overeenkomstig de stukken van bouwaanvraag met nr. 2008/00-13171/22. De aanleg van deze parkeerplaatsen is daarmee voorwaardelijk onderdeel van het verleende bouwrecht. De koop- en realisatieovereenkomst blijft in stand.

Parkeerbehoefte (2 t/m4)

De parkeerberekening is gebaseerd op de parkeernormen zoals opgenomen in de tabel parkeernormen uit de Haarlemse bouwverordening. Het bouwplan is gelegen in de zone rest bebouwde kom. De opgenomen norm voor goedkope woningen is 1,3 parkeerplaats per woning. Wij zijn overtuigd dat de juiste norm in de parkeerberekening is toegepast. Daarnaast is een reductie verleend in verband met de specifieke doelgroep (starters woningmarkt) en het aangeboden vervoersmanagement.

De gemeente Haarlem wordt op basis van de CBS-lijst Bevolkingsdichtheid van Nederlandse steden geclassificeerd in de categorie zéér sterk stedelijk. Dit als gevolg van een hoge omgevingsadressendichtheid (> 2500 adressen per km²). Gemeente Heemstede wordt in deze lijst gekwalificeerd als sterk stedelijk (tussen de 1500 en 2500 adressen per km²). Het verschil van inzicht over de juistheid van de toegepaste normering is hiermee mogelijk verklaard. Het CROW heeft in haar publicaties over parkeren in relatie tot bouwen geen bepaling opgenomen waarbij het aantal personen per huishouden van invloed zou zijn op de toepassing van de parkeernorm. Ook de Haarlemse bouwverordening kent een dergelijk bepaling niet.

De door aanvrager te ontwikkelen appartementen zijn klein van omvang (ca. 45 m²) en ingedeeld met gecombineerde woon-slaapkamer. De verkoopstrategie is gericht op starters en jongeren. Aanvrager heeft voorafgaand aan de ontwikkeling onderzoek gedaan naar de behoefte in de markt. NS-station Heemstede ligt op ca. 600 meter afstand (ca. 10 minuten lopen). Ter hoogte van het complex liggen langs de Leidsevaart twee bushaltes (voor beide richtingen een). Daarmee heeft het complex een goede aansluiting op het openbaar vervoer.

In de Metropoolregio Amsterdam, waarvan Haarlem deel uitmaakt is behoefte aan meer woningen. Hieraan moet Haarlem een bijdrage aan leveren. De gemeente wil maatschappelijke partners hierin (binnen grenzen) faciliteren. De trend is dat het aantal huishoudens sneller groeit dan de bevolking. Het gemiddelde huishouden wordt daarmee steeds kleiner. Het Haarlemse huisvestingsbeleid staat verwoord in de woonvisie. De woonvisie stelt (naast andere behoeftes) dat juist aan de onderkant van de woningmarkt behoefte is aan kleinere en goedkope woningen.

Gebleken is dat voor het eerder vergunde concept onvoldoende markt was. Dit was de aanleiding dat vergunninghouder een gewijzigd concept heeft ontwikkeld gericht op een andere doelgroep (starters). Voor vergunninghouder speelt het vervoersmanagement hierin een belangrijke rol. Aanvrager heeft zelf marktonderzoek verricht naar de haalbaarheid en is voor het welslagen zelf risicodragend.

Adressant stelt dat de aftrek (reductie op de parkeernorm vanwege de speciale doelgroep en het voorgestelde vervoersmanagement) onvoldoende is gemotiveerd. Aanvrager heeft een onderbouwing parkeerbalans (kenmerk HBP015/Rta/0038 d.d. 22 oktober 2012) op laten stellen door adviesbureau Goudappel Coffeng. Betreffende bureau is ter zake deskundig. In hoofdstuk 2 van de onderbouwing wordt statistisch onderbouwd waarom een reductie op de parkeernorm voor de doelgroep van de ontwikkeling verdedigbaar is. Deze onderbouwing verklaart o.i. voldoende waarom de parkeernormering kan worden bijgesteld. Ten aanzien van de berekening parkeerbalans in hoofdstuk 3 merkt de gemeente Haarlem op dat in de vergelijkende berekening Goudappel Coffeng een parkeernorm van 1,6 parkeerplaats per woning hanteert, terwijl in de oorspronkelijk vergunningaanvraag 1,7 parkeerplaats per woning is toegepast ((49×1,7pp= 83 pp, in plaats van 49×1,6pp=78 pp). Binnen dit verschil is de geringe toename van de parkeerbehoefte met 5 parkeerplaatsen te faciliteren.

De onderbouwing parkeerbalans overtuigt ons dat de huidige bewoners van het spoorwegkwartier geen toename van de parkeeroverlast hoeven te ondervinden als gevolg van het gewijzigde bouwplan. Enerzijds zijn we ervan overtuigd dat het gewijzigde bouwplan in voldoende mate voorziet in de parkeerbehoefte, anderzijds worden de huidige bewoners in het spoorwegkwartier in hun behoefte aan parkeerruimte beschermd door dat het spoorwegkwartier op grondgebied van Heemstede in een parkeervergunningsgebied is gelegen. De begrenzing van dit gebied is zodanig getrokken dat de parkeergelegenheid behorend bij het bouwplan buiten dit gebied ligt. Dit maakt het voor toekomstige bewoners van het complex aan de Leidsevaart onaantrekkelijk om binnen de tijden dat het parkeerregime geldt in het spoorwegkwartier van Heemstede te parkeren. Andersom wordt aan de bewoners van Heemstede geen beperkingen opgelegd om op Haarlems grondgebied te parkeren.

Wanneer adressant parkeermaatregelen treft die het de toekomstige bewoners van het bouwplan onmogelijk maakt in de avonden en het weekend in Heemstede te parkeren kan dit tot gevolg hebben dat Heemstedenaren juist gratis op Haarlems grondgebied komen parkeren. Indien deze parkeervlucht zich voordoet als gevolg van de door adressant getroffen parkeermaatregelen kan de gemeente overwegen een zelfde systeem in te voeren op Haarlems grondgebied.

Verkeersproductie (5)

Ten aanzien van de door adressant geuite zorgen over de verkeersproductie merken wij op dat ook dit aspect al eerder beoordeeld is bij de aanvraag van de al verleende vergunning met nr. 2008/00-13171/22. Bij de beoordeling van de verkeersproductie heeft de gemeente zich daarom beperkt tot het meerdere als gevolg van de wijziging van het bouwplan. Over het verleende bouwrecht werd al geconcludeerd dat dit minimaal van invloed was op de verkeersproductie. Goudappel Coffeng heeft haar verkeersonderzoek geactualiseerd en concludeert dat het gewijzigde bouwplan ca. 1 voertuig extra per 3 á 4 minuten oplevert. Dit is een verwaarloosbare toename ten opzichte van de verleende vergunning in 2011.

Zienswijze B

De zienswijzen van de Volkstuindersvereniging Nooit Rust, luiden kort samengevat, als volgt:

Herinrichting /herprofilering

1. Advies stedenbouw en ontwerp: "buitengebied: Nader overleg met de architect is wenselijk over de inpassing van het hoogte verschil in het openbare gebied." Heeft dit overleg inmiddels plaatsgevonden?
2. Planvoorbereiding voor het buitengebied. Aangezien de ontsluiting en de inrichting van de openbare ruimte cruciaal is voor de bereikbaarheid (incl. parkeren) vragen we u dit aan het plan toe te voegen.
3. Ook is onduidelijk op welke manier het door de provincie voorgestane fietspad in het getekende openbare gebied ingepast wordt.
4. Hoeveel is de voorgestelde verhoging boven de Westelijke Randweg. Er zal een aanzienlijk hoogteverschil zijn.
5. Waarom is gekozen voor een verhoging?

Parkeren- Algemeen

6. De voorstelling van zaken is niet juist; het huidige kantoorgebouw kent een aantal parkeerplaatsen op eigen terrein. Daarnaast is er op de openbare weg ruimte om te parkeren. Die parkeerplaatsen horen niet tot de AWWN-locatie maar zijn openbaar. Leden van onze Volkstuindersvereniging parkeren al meer dan 35 jaar op die openbare weg. Dit is voor de volkstuinvereniging de enige plaats om te parkeren. Er is dus geen sprake van dat er parkeerplaatsen worden gebruikt die tot de AWWN behoren.
7. Er wordt op de openbare grond parkeerruimte toegevoegd door in de spoorwegberm parkeerplaatsen te maken en worden langs de nieuwbouw op straat parkeerhavens gemaakt. Dit wordt voorgesteld zonder dat sprake is geweest van een afweging van belangen en met instemming van het college.
8. Nadere voorwaarden voor de parkeerbehoefte van "Nooit Rust" zijn niet gesteld en er heeft geen verdere belangenafweging plaatsgevonden.
9. "Ten opzichte van de vergunde situatie geeft herontwikkeling op dit punt geen verschil" dit is niet juist. In het vergunde plan waren op openbaar terrein 34 pp voorzien. Door de wijziging van 49 naar 98 appartementen zijn nu volgens de initiatiefnemers 38 pp nodig op openbaar gebied. De projectontwikkelaar heeft hierin voorzien door een aanpassing van de inrichting van het openbaar gebied rond de nieuwbouw. Kennelijk was er bij het eerder vergunde bouwplan in ieder geval ruimte voor vier parkeerplaatsen voor onze vereniging. Wij betreuren dat deze handreiking naar ons niet gedaan is.
10. Nu er 4 plaatsen extra gerealiseerd blijken te kunnen worden moet het geen probleem zijn ook de parkeerbehoefte voor de leden van de volkstuin in de berekening mee te nemen. Door geen aandacht te schenken aan de parkeerbehoefte van onze vereniging en aan de problemen die voortkomen uit het eenzijdig claimen van de straks aanwezige parkeergelegenheid voor de nieuwbouw is een goede beoordeling van de gevolgen van de activiteiten. Dit is des te prangerend omdat in de berekening van de parkeerbehoefte voor de herontwikkeling, naar onze mening aannames gehanteerd worden die leiden tot een te lage berekening van de benodigde parkeerplaatsen.

Parkeren- Tegenstrijdige berekeningen

11. In de nieuwe nota "Parkeren AWWN-locatie, Haarlem" wordt een onderbouwing gegeven voor de parkeerbalans voor de nieuwe situatie (49 naar 98 appartementen) In het vergunde plan bedraagt de parkeerbehoefte – rekening houdend met dubbelgebruik – 107 plaatsen. (Verkeerskundige toets herontwikkeling AWWN-locatie).Terwijl het rapport van Goudappel Coffeng uitkomt op 82 pp wordt met een beroep op datzelfde rapport in de Ruimtelijke onderbouwing gesteld dat 48 parkeerplaatsen ruimschoots voldoende zijn. Hoe is dit verschil te verklaren?

Door ontbreken uitwisselbaarheid tekort aan parkeerplaatsen

12. Een goed functioneren van de garage maakt het noodzakelijk dat gebruikers van een parkeerplaats (eigenaren of huurders), te allen tijde een plaats moeten kunnen vinden. Dit sluit gebruik door derden uit. Gevolg is dat deze plaatsen niet uitwisselbaar terwijl daar wel van is uitgegaan . Dit is in het eerste rapport (VIA.nl)over het parkeren op deze locatie uitgebreid aan de orde geweest. Geconstateerd wordt dat noch in het rapport GC noch in de Ruimtelijke onderbouwing noch in het advies van Stadszaken afd. OGV op dit aspect is ingegaan. Graag wordt vernomen of de parkeergarage toegankelijk is voor bezoekers en op welke manier dat geregeld wordt.

Twijfels gehanteerde uitgangspunten tbv raming parkeerbehoefte

13. Wij hebben grote twijfels aan de juistheid van de benadering om de parkeerbehoefte te ramen op basis van het aantal inwoners naar leeftijd.
- Mogen landelijke statistische cijfers wel één op één naar de Haarlemse situatie worden vertaald?
 - In de ruimtelijke onderbouwing herontwikkeling AWWN-locatie te Haarlem wordt de parkeerbehoefte voor de appartementen alleen betrokken op de eigenaren. Waarom geen rekening gehouden met de parkeerbehoefte voor bezoekers?
 - Gehanteerde uitgangspunten van GC juist? Gesteld wordt dat het inkomen van de 18-20 en de 20-25 jarigen op EUR. 12.200 komt. Die komen niet in aanmerking voor een hypotheek. Logischer is om de leeftijdscategorie van 25-35 jaar te betrekken. Voor de leeftijdsgroep van 25-45 jaar bedraagt het bruto inkomen EUR. 37.100.
 - Aangegeven wordt dat de appartementen bestemd zijn voor alleenstaande starters. In een appartement van 48 m2 kunnen echter ook heel goed twee personen wonen. Graag vernemen we waarom geen rekening is gehouden met meer persoonshuishoudens en wat de invloed is op de parkeerbehoefte.

Ontbreken behoefte onderzoek

14. In de ter inzage gelegde ontwerp omgevingsvergunning wordt aangegeven dat het planologisch verantwoord is. Waarop is de stelling gebaseerd dat er behoefte is aan de voorgestelde koopappartementen met een oppervlak van ca. 48 m2 op deze locatie?

Beantwoording van de zienswijzen van de Volkstuindersvereniging Nooit Rust

Herinrichting/herprofilering (1 t/m 5)

Voorop dient te worden gesteld dat het herinrichtingsplan voor de openbare ruimte nog niet definitief is en geen onderdeel uit maakt van deze procedure. De huidige procedure ziet toe op het huidige appartementencomplex. Deze procedure heeft alleen betrekking op de woningtypologie, de indeling en het uiterlijk aanzien ervan. De indeling van de buitenruimte is nagenoeg ongewijzigd.

Het gebied dat buiten het gebied van de aanvraag valt, wordt opgenomen in het bestemmingsplan Pijlslaan dat momenteel in voorbereiding is.

Deze vraag valt daarom buiten de voorliggende procedure.

Ambtshalve en voor de volledigheid wordt hierover het volgende opgemerkt.

Het door de provincie voorgestane fietspad bevindt zich nog in de onderzoeksfase. Tussen beide initiatiefnemers is contact. Op dit moment is nog onduidelijk hoe de herinrichtingen procedureel zullen verlopen (apart of gecombineerd) en welke ruimtelijke en/of vergunningsprocedures hier voor nodig zijn.

In verband met de beperkte ruimte zal de fietsroute ter hoogte van het bouwplan over dezelfde rijweg als het autoverkeer geleid worden. Ten noorden van de parkeervakken langs de Spoordijk wordt ruimte gelaten voor aansluiting van een fietspad in westelijke richting. Dit concept zal nader wordt nog nader uitgewerkt.

Op dit moment is de parallelweg langs de Westelijke Randweg lager gelegen dan de Westelijke Randweg zelf. De parallelweg zal aan de voorzijde van het complex verhoogd worden. Dit valt af te lezen van de tekeningen bij het bouwplan (Tek. Nr. BA 100-2526 d.d. 30-6-2013). De hellingen zijn ca. 15 meter lang met een hellingbaan van 1:15. Dus bestaande situatie wordt dus ter hoogte van de ingang met ca. 1 meter opgehoogd.

De gemeente heeft in 2011 met aanvrager een koop- en realisatieovereenkomst gesloten. Ontwerp en uitvoering dienen te worden afgestemd met de gemeente. In artikel 15 van de koop- en realisatieovereenkomst is bepaald dat partijen (gemeenten en HBB) bekend zijn met de Inspraakverordening. Hiermee ligt het verloop van de inspraakprocedures vast.

Parkeren –Algemeen (6 t/m 10)

Bekeken is of de berekende parkeerbehoefte van het nieuwe bouwplan past binnen het verleende bouwrecht en de daarmee verbonden aanleg van parkeerplaatsen. De aanleg van parkeerplaatsen is nog steeds een voorwaardelijk gegeven.

Ten aanzien van de gronden is met vergunninghouder een koop- en realisatieovereenkomst gesloten (collegebesluit juni 2011). In deze overeenkomst ligt in definitie van het bouwplan besloten dat vergunninghouder 75 parkeerplaatsen aanlegt in een parkeergarage en 34 parkeerplaatsen aanlegt op maaiveld overeenkomstig de stukken van bouwaanvraag met nr. 2008/00-13171/22. De aanleg van deze parkeerplaatsen is daarmee voorwaardelijk onderdeel van het verleende bouwrecht. De koop- en realisatieovereenkomst blijft in stand.

Adressant stelt dat als gevolg van het gewijzigde bouwplan het tekort aan parkeerplaatsen zal toenemen en beroept zich daarbij op het geen op pag. 17 2^e alinea van de ruimtelijke onderbouwing is opgenomen. De ruimtelijke onderbouwing geeft aan dat omwonenden thans gebruik maken van het niet openbare parkeerterrein van het AWWN-complex en dat zij dit straks niet meer kunnen. Met omwonenden wordt bedoeld de bewoners van de het spoorwegkwartier en niet de bezoekers van het volkstuincomplex. Aanvrager heeft een onderbouwing parkeerbalans op laten stellen door Goudappel Coffeng. In hoofdstuk 5 daarvan is een parkeeronderzoek opgenomen. Uit dit onderzoek blijkt dat tussen de 4 en 14 auto's op dit terrein (zone 10) geparkeerd staan. Het is inderdaad niet onomstotelijk vast te stellen of dit bewoners van het spoorwegkwartier zijn, bezoekers van het volkstuincomplex of werknemers van de tijdelijke werklocatie. Indien de getelde auto's van werknemers van de tijdelijke werklocatie zijn, valt het gebruik van deze parkeerplaatsen na uitvoering van het bouwplan weg. De twee andere genoemde groepen blijven beroep doen op de parkeercapaciteit in het gebied. Juist omdat die verdeling niet precies is vast te stellen, is het goed dat de parkeerbalans zich heeft gebaseerd op actuele onderzoeksgegevens. Wanneer bezoekers van het volkstuincomplex geen gebruik maken van het huidige parkeerterrein van de AWWN dan is hun parkeerbehoefte meetbaar elders in de openbare ruimte en dus meegewogen in de parkeerbalans.

Van de 38 parkeerplaatsen in openbaar gebied rondom het complex (op Haarlems grondgebied) zijn er in het bouwplan 35 toegankelijk voor iedereen en 3 gereserveerd voor een deelauto. Wanneer het aantal deelnemers aan het autodeelsysteem groter is dan verwacht kan besloten worden 1 of 2 extra parkeerplaatsen voor het gebruik van deelauto's te reserveren. Omdat uit onderzoek blijkt dat deelnemers aan een autodeelsysteem minder vaak over een eigen auto beschikken zal dat een gunstige invloed hebben op de parkeerbalans.

Parkeren- Tegenstrijdige berekeningen (11)

Adressant stelt dat alle 107 parkeerplaatsen uit het eerder verleende bouwvergunning beschikbaar zouden moeten zijn voor dubbel gebruik. Hiermee is bedoeld gebruik door verschillende doelgroepen op verschillende tijden.

Binnen het plangebied van de AWWN (zones 10 t/m 13) zijn in de huidige situatie 64 parkeerplaatsen niet openbaar en 20 parkeerplaatsen openbaar toegankelijk. In de beoogde nieuwe situatie zullen 75 parkeerplaatsen worden aangelegd in een parkeergarage en 38 parkeerplaatsen op maaiveld waarvan er dus 35 onbeperkt en zonder restricties toegankelijk zullen zijn (3 pp zijn gereserveerd voor deelauto's). In het openbaar gebied neemt het aantal parkeerplaatsen dus met 15 stuks toe. Dat is voldoende om het aandeel bezoek aan bewoners van het bouwplan (volgens berekening adressant 14,7 parkeerplaats) te faciliteren.

Op het drukste moment van het parkeeronderzoek staan op de niet openbare parkeerplaats van de AWWN in de huidige situatie 14 auto's geparkeerd. Gelet op het tijdstip van de meting (dinsdagavond 18 september 22:00) is het onwaarschijnlijk dat het om bezoekers van het volkstuincomplex ging. Op die dag ging de zon omstreeks 19:48 al onder. Op basis van de door het CROW vastgestelde aanwezigheidspercentages per dagdeel kan gesteld worden dat het piekmoment voor bezoek aan een volkstuin niet samen valt met de piektijd voor de behoefte aan parkeerplaatsen voor woningen. Het piekmoment (100% van de theoretische vraag) valt voor volkstuinten op een doordeweekse middag. Voor woningen bedraagt het aanwezigheidspercentage van de theoretische parkeervraag 60% op dit tijdstip. Beide functies zijn voor een belangrijk deel dus complementair aan elkaar in plaats van concurrerend. Uitgaande van het drukste moment worden er in de huidige situatie 22 geparkeerd auto's geteld. Niet vast te stellen is welk deel hiervan van bezoekers aan de volkstuinten is, welk deel bewoners van het spoorwegkwartier is en welk deel van de bezoekers van de tijdelijke werklocatie is.

Zeer onwaarschijnlijk is het dat alle 22 auto's het volkstuincomplex toebehoren. Uitgaande van het feit dat bezoekers van de tijdelijke werklocaties er na uitvoering van het bouwplan er niet meer zullen zijn en dat bewoners van het spoorwegkwartier in Heemstede een parkeervergunning krijgen, verwachten wij dat de beschikbare parkeergelegenheid voldoende zal zijn de behoefte van het volkstuincomplex te kunnen beantwoorden.

Aanvrager heeft o.i. in voldoende mate onderbouwd dat de wijziging is op te vangen binnen het al verleende bouwrecht op vergunning 2008/00-13171/22. Dit al verleende bouwrecht kan geen onderwerp van beroep meer zijn, omdat de huidige vergunning onherroepelijk is. Dit bouwrecht is daarom als uitgangspunt genomen bij de beoordeling van deze wijziging vergunningsaanvraag. Bekeken is of de berekende parkeerbehoefte van het nieuwe bouwplan past binnen het verleende bouwrecht en de daarmee verbonden aanleg van parkeerplaatsen. Die aanleg is nog steeds een voorwaardelijk gegeven.

Voor de motivering verwijzen wij naar de onderbouwing parkeerbalans (kenmerk HBP015/Rta/0038 d.d. 22 oktober 2012) die is opgesteld door adviesbureau Goudappel Coffeng in opdracht van vergunninghouder. Deze onderbouwing verklaart o.i. voldoende waarom de parkeernormering kan worden bijgesteld. De berekening van adressant zoals opgenomen onder aan pag. 3 van zijn zienswijze is correct. Ten aanzien van de vergelijkende berekening merken wij op dat Goudappel Coffeng een parkeernorm van 1,6 parkeerplaats per woning hanteert, terwijl in de oorspronkelijk vergunningaanvraag 1,7 parkeerplaats per woning is toegepast ($49 \times 1,7 \text{ pp} = 83 \text{ pp}$, in plaats van $49 \times 1,6 \text{ pp} = 78 \text{ pp}$). Binnen dit verschil ($49 \times 0,1 \text{ pp} = 4,9 \text{ pp}$) is de geringe toename van de parkeerbehoefte van 5 parkeerplaatsen te faciliteren.

Door ontbreken uitwisselbaarheid tekort aan parkeerplaatsen (12)

De onderbouwing parkeerbalans bevat een parkeeronderzoek dat inzicht geeft in het feitelijk gebruik van de huidige parkeergelegenheid. Dit onderzoek laat zien dat de huidige parkeergelegenheid met en zonder het niet openbare parkeerterrein van de AWWN kan voorzien in de door het onderzoek vastgesteld parkeerbehoefte (in plaats van theoretische benadering). Voorts is gebleken uit de parkeerbalans dat woningtypologie (goedkoop i.p.v. duur), de specifieke doelgroep (starters op de woningmarkt) en het vervoersmanagement (deelauto's) tot een reductie op het aantal benodigde parkeerplaatsen leidt die er voor zorgt dat de berekende parkeerbehoefte van het gewijzigde bouwplan past binnen verplichting van de bestaande bouwvergunning. Dit leidt tot de conclusie dat het bouwplan (oorspronkelijk en gewijzigd) in haar eigen parkeerbehoefte kan voorzien en dat het omgevingsbelang niet verslechtert als gevolg van de aangevraagde wijziging.

Twijfels gehanteerde uitgangspunten tbv raming parkeerbehoefte (13)

Volgens O&S onderzoek Haarlem "De staat van Haarlem 2012, hoofdstuk 2: Bevolking" is het aandeel eenpersoonshuishoudens in Haarlem 44,9 % van alle huishoudens. Landelijk ligt dit percentage op 36,8%. Landelijke cijfers zijn zeker niet één op één toepasbaar op de Haarlemse situatie. De noodzaak voor automobilititeit wordt in belangrijke mate bepaald door rijbewijsbezit, de beschikbaarheid van voorzieningen op korte afstand, beschikbaarheid van goed openbaar vervoer. Deze zaken zijn in een stedelijke omgeving met een hoge bevolkingsdichtheid vaker beschikbaar dan bijvoorbeeld in een plattelandskern. Haarlem heeft een van de hoogste bevolkingsdichtheden van Nederland. Dit maakt het waarschijnlijk dat autobezit onder Haarlemse jongeren lager ligt dan de gehanteerde landelijke CBS-cijfers aangeven. De door Goudappel Coffeng in de onderbouwing parkeerbalans gehanteerde CBS-cijfers beoordelen wij daarmee als gematigd en passend voor de Haarlemse situatie.

In de ruimtelijke onderbouwing en de onderbouwing parkeerbalans wordt rekening gehouden met het bezoekersaandeel. De 15 parkeerplaatsen voor deze doelgroep worden aangelegd in het openbaar gebied.

De uitgangspunten van Goudappel Coffeng zijn gebaseerd op de doelgroep die vergunningsaanvrager op het oog heeft met het gewijzigd bouwplan. Uit tabel 2.2 van onderbouwing parkeerbalans blijkt dat Goudappel Coffeng al is uitgegaan van een gewogen gemiddelde.

Het onderling vergelijken van bouwplannen is erg lastig en komt meestal neer op het vergelijken van appels en peren. Op basis van een schatting van derden kunnen wij niet verifiëren of bewering dat in Haarlem Hoog 50% van de appartementen door 2 persoonshuishoudens wordt bewoond klopt en of het concept van beide ontwikkelingen vergelijkbaar is. Haarlem Hoog is in 1962 opgeleverd en opgericht in een andere tijd. Elk bouwplan wordt beoordeeld op zijn eigen merites. In geval van een vrijstelling wordt een degelijke onderbouwing verlangd. Hierin heeft aanvrager van de vergunningswijziging voorzien.

Ontbreken behoefte onderzoek (14)

In de Metropoolregio Amsterdam, waarvan Haarlem deel uitmaakt is behoefte aan meer (starters) woningen. Hieraan moet Haarlem een bijdrage aan leveren. De gemeente wil maatschappelijke partners hierin (binnen grenzen) faciliteren. De trend is dat het aantal huishoudens sneller groeit dan de bevolking. Het gemiddelde huishouden wordt daarmee steeds kleiner. Het Haarlemse huisvestingsbeleid staat verwoord in de woonvisie. De woonvisie stelt (naast andere behoeftes) dat juist aan de onderkant van de woningmarkt behoefte is aan kleinere en goedkope woningen.

Gebleken is dat voor het eerder vergunde concept onvoldoende markt was. Dit was de aanleiding dat vergunninghouder een gewijzigd concept heeft ontwikkeld gericht op een andere doelgroep (starters). Het vervoersmanagement speelt hierin voor vergunninghouder een belangrijke rol. Aanvrager heeft zelfstandig marktonderzoek verricht naar de haalbaarheid. Aanvrager is voor het wetslagen zelf risicodrager.

Uw belang

De huidige procedure is bedoeld om kennis te kunnen nemen van uw belangen en deze af te wegen tegen het belang van de initiatiefnemer, andere belanghebbenden en die van de gemeente zelf. De al vergunde nieuwbouw staat in deze procedure niet meer ter discussie. De wijziging van het bouwplan heeft ter inzage gelegen, waardoor u uw zienswijze kenbaar heeft kunt maken. Met de beantwoording van uw zienswijze stellen wij vast of uw belang en dat van anderen geschaad wordt.

Zienswijze C

De bewonersvereniging heeft een zienswijze ingediend met een contra-expertise rapport, opgesteld door Accent Adviseurs (d.d. 2 december 2013/ prj.nr. 13145). De conclusies van dit rapport en de zienswijzen luiden, kort samengevat, als volgt:

Contra-expertise

- *De gemiddelde huishoudengrootte in Haarlem is relatief laag, dit geldt voor de gehele regio. De gemiddelde huishoudengrootte in de gemeente is 2,0*
- Er is berekend dat met de inzet van deelauto's en het hanteren van een lagere parkeernorm, 4 extra parkeerplaatsen nodig zijn. Die uitgangspunten zijn erg gunstig gerekend.
- Naast de voorziene 34 parkeerplaatsen in het openbare gebied zullen aanvullend nog 27 auto's extra parkeren waardoor de parkeerdruk in het openbaar gebied erg hoog wordt.
- Het exploiteren van drie deelauto's is twijfelachtig vanwege aanlooptijden. Er mag worden verwacht dat een aanbieder zal starten met één auto en deze bij voldoende deelnemers pas zal uitbreiden.

Brief

1. Door de verdubbeling van 49 appartementen naar 98 appartementen wordt de verhouding tussen de bestaande woonwijk en de nieuwbouw volledig uit zijn verband gehaald. In de bestaande woonwijk met 75 woningen komen er 112 woningen.
2. Het gevolg van de toename van appartementen is een tekort aan parkeerplaatsen in het plangebied. Hierdoor zal de parkeerdruk in de wijk onacceptabel toenemen.
3. De conclusie van Goudappel Coffeng (GC) dat er maar 4 pp benodigd zouden zijn, strookt niet met de verdubbeling van het aantal appartementen. De bewonersvereniging heeft een contra-expertise laten uitvoeren.

Onterechte afwijking parkeernorm obv jongere doelgroep

4. Gebaseerd op een gemiddeld huishouden in Haarlem van 2,0 leidt dat volgens de contra expertise tot een gemiddelde van 0.76 parkeerplek per woning. Daarbij moet de CROW-norm van 0,3 voor bezoekersparkeren worden opgeteld. Dit resulteert in 1,06 pp per appartement.
5. Uit de statistieken blijkt dat de huizenkopers tot 25 jr. slechts de helft is van de huizenkopers tot 35 jr. Het is feitelijk meer correct om uit te gaan van het gemiddelde autobezit van de groep 25-35. Daar is het autobezit volgens CBS 0,5 (gewogen gemiddelde 25-35 jr. obv CBS).

Als je op basis hiervan de parkeernorm berekent, dan resulteert dat in $0,5 \text{ maal } 2 = 1,00$
 $+0,3 = 1,3$

6. Het is onduidelijk waar de garantie op gebaseerd is, dat een exploitant van deelauto's hier vanaf het begin tot aan het einde van de levensduur van het gebouw dit aantal deelauto's wil exploiteren.

Onterechte afwijking parkeernorm obv inzet deelauto's

7. Er is te positief gerekend dat 1) er een exploitant bereid is om op deze plek deelauto's aan te bieden en 2) dat er direct gestart wordt met 3 deelauto's. Verder is er geen garantie dat toekomstige bewoners deel gaan nemen aan dergelijke auto-deel-programma's. Er wordt in de vergunningaanvraag op geen enkele wijze duidelijk gemaakt hoe de gemeente denkt te kunnen bewerkstellingen of handhaven dat er inderdaad drie deelauto's zullen worden ingezet.
8. Er wordt in het rapport van uitgegaan dat er per deelauto een vermindering is van 4 auto's in privé bezit. Dit is niet realistisch te noemen, gezien de ervaringen in Amsterdam waar gemiddeld 3 auto's worden bespaard.

Conclusie

9. Op basis van de reële parkeernorm en een reëlere aanname met betrekking tot deelauto's die Accent Adviseurs hanteert is de extra behoefte in de parkeerbalans niet 4 maar 27 parkeerplaatsen.

Bouwveiligheid

10. In de bouwaanvraag is niet zoals vereist opgenomen een bouwveiligheidsplan met daarin ook aangegeven hoe het verkeer tijdens de bouwperiode zal worden afgewikkeld.

Overloop

11. Er wordt gesteld dat mensen parkeerplek zullen zoeken aan de overkant van de Westelijke Randweg. Dit lijkt zeer onwaarschijnlijk: het oversteken van de drukke weg en de afstand zal als een grote barrière worden ervaren. Overloopgebieden die verder dan 100 m liggen, worden niet gebruikt. De nabije woonwijk zal dan als eerste overloop mogelijkheid worden benut met als gevolg verdere toename van verkeer in de kindvriendelijke woonwijk en zoekverkeer.

Toekomst

12. In de plannen zoals nu gepresenteerd is er te weinig parkeerruimte. In de woningmarkt in Zuid Kennemerland kan en mag niet worden aangenomen dat uitsluitend jongeren (niet ouder dan 35 jaar) deze woningen zullen kopen.

Verkeersproductie

13. De vereniging sluit zich volledig aan bij de reactie van de gemeente Heemstede op dit punt. Het project als geheel, in de voorgestelde plannen zelfs meer dan in de oorspronkelijke

plannen, er voor zal zorgen dat er meer verkeer in de wijk zal plaatsvinden. In de reeds vergunde situatie is er al een verdubbeling van het verkeer.

14. In de reeds vergunde situatie is er al een verdubbeling van het verkeer. In het ontwerp besluit komen daar een aantal voertuig bewegingen bij. Deze verdere toename is echter gebaseerd op het te lage autobezit van de bewoners populatie van het nieuwe complex. De vrees van de buurtbewoners is dat meer auto verkeer door de wijk naar het zuiden ter ontwijking van de drukken weg Leidsevaart/ aansluiting ringweg Haarlem en dit gecombineerd met zoekverkeer in het nabije overloop gebied.
15. De plannen zoals beschreven in het bouwplan zijn te massaal en het afwijken van de parkeernorm is volgens bewoners op niet correcte aannames gebaseerd.
16. Verzocht wordt aan het college om de aangevraagde omgevingsvergunning niet te verlenen en aan te sturen op een alternatief plan wat minder massaal is waardoor de overlast voor het Spoorwegkwartier tot een acceptabel niveau wordt gereduceerd.

Beantwoording van de zienswijzen van de bewonersvereniging

Voordat wordt ingegaan op de zienswijzen in de brief, wordt allereerst ingegaan op de contra-expertise (Accent Adviseurs), nu enkele argumenten in de zienswijzebrief, gebaseerd zijn op deze expertise.

Contra-expertise

Reactie op contra-expertise rapport opgesteld door Accent Adviseurs.

AccentAdviseurs: "De gemiddelde huishoudengrootte in Haarlem is relatief laag, dit geldt voor de gehele regio. De gemiddelde huishoudengrootte in de gemeente is 2,0. Wanneer het autobezit wordt doorvertaald naar de (gemiddelde) huishoudengrootte, betekent dit 0,76 parkeerplaatsen per woning"

Onze reactie:

In de contraexpertise van Accent Adviseurs speelt de gemiddelde huishoudengrootte een belangrijke rol. Wij delen deze benadering niet. De gemiddelde grootte van een huishouden is niet één op één te vertalen naar autobezit. Hierop zijn zaken als levensfase, rijbewijsbezit, nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer en kapitaalkracht ook van invloed. Uit gegevens van het centraal bureau voor de statistiek over 2010 blijkt dat 55% van de één persoonshuishouden geen auto heeft. Ook de mate van stedelijkheid (zeer sterk) is van invloed op het personenautobezit. Volgens het CBS heeft 47% van de inwoners in een dergelijke omgeving geen auto. De gemiddelde huishoudengrootte kan dus niet ongewogen worden toegepast.

Accent Adviseurs:" Overigens is de vraag gerechtvaardigd of in de toekomst blijvend van de lage parkeernorm kan worden uitgegaan"

Onze reactie:

Accent Adviseurs vraagt zich af of een lagere normering toekomstbestendig is. Die garantie kan niet worden gegeven. Evenmin kan worden gegarandeerd dat de huidige normstelling van het CROW dat

is. Wel is bekend dat de groei van het autogebruik in de afgelopen decennia is afgevlakt. Het Haarlemse beleid is er opgericht de groei van de mobiliteit op te vangen door het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren.

Accent Adviseurs: "Het aantal auto's dat bespaard wordt met autodelen is 3 tot 5 per deelauto, in Houten en Wageningen zijn het er 4 tot 5 per deelauto."

Onze reactie:

Dit is onjuist. De brochure vermeldt op pag. 13 dat een deelauto in deze plaatsen tot een besparing van 5-6 parkeerplaatsen heeft geleid.

Accent Adviseurs: "Of er vanaf de start van de verkoop van de woningen al meteen drie deelauto's geëxploiteerd kunnen worden is twijfelachtig."

Onze reactie:

In voorliggend bouwplan wordt de mogelijkheid van autodelen direct bij de verkoop/verhuur van de appartementen aangeboden. Bovendien is de doelgroep starters nieuw op de woningmarkt. Dit betekent dat zij vanuit een nieuwe situatie nog grotendeels vrij staan in de keus wel of niet een eigen auto aan te schaffen. De stelling dat starters op de woningmarkt meer dan gemiddeld open staan voor een actief aanbod voor deelautogebruik is aannemelijk. Op grond hiervan acht de gemeente het reëel dat het geboden vervoersmanagement goede kans van slagen heeft.

Accent Adviseurs: "Vooral de secties 10 en 11 zijn in de oude (huidige) situatie overloopgebied (openbare rand van gereguleerd parkeergebied) voor de huidige woningen van het Spoorwegkwartier. Deze secties komen te vervallen en de overloop wordt gezocht in de secties 1,6 en 15. Sectie 1 en 6 vallen af ivm loopafstand van 100 m(CROW). Sectie 15 ligt aan de overkant van de Westelijke Randweg en moet worden overgestoken, dit wordt als barrière ervaren. Dit betekent dat de parkeerdruk in het gebied erg hoog wordt, zeker als het gebruik van de parkeerplaatsen in sectie 15 aan de overkant van de Westelijke Randweg niet als reële overlooplocatie kan worden beschouwd."

Onze reactie:

Allereerst dient te worden opgemerkt dat sectie 10 (zie figuur 5.1 hieronder) geen openbaar parkeerterrein is, maar eigen terrein van aanvrager. Uit de verkeerstelling van de onderbouwning parkeerbalans blijkt dat er in het Spoorwegkwartier geen tekort aan parkeerplaatsen is op de gemeten tijdstippen. In de sectie 1 t/m 8 en 14 is op bepaalde tijden een parkeervergunning verplicht, deze vallen nl. binnen de gemeentegrenzen van Heemstede. Het valt niet uit te sluiten dat in de huidige situatie een deel van de gesignaleerde parkeerders het vergunningsgebied ontvlucht om in de zones 10 en 11 gratis en zonder parkeervergunning te kunnen parkeren. De toegedichte status van overloopgebied aan sectie 10 is o.i. daarom onterecht.



Figuur 5.1: Onderzoekgebied met sectie-indeling
 Figuur uit het rapport "Onderbouwing parkeerbalans" GC, 22-10-2012

Voor wat betreft de te verwachten parkeerdruk wordt het volgende opgemerkt. De parkeertelling uit de onderbouwing parkeerbalans (Goudappel Coffeng, kenmerk HBP015/Rta/0038 d.d. 22 oktober 2012) toont aan dat er binnen de getelde zones op het grondgebied van Heemstede (zones 1 t/m 8 + 14) voldoende parkeergelegenheid is voor de bewoners van het Spoorwegkwartier.

In hoofdstuk 2 van de onderbouwing wordt statistisch onderbouwd waarom een reductie op de parkeernorm voor de doelgroep van de ontwikkeling verdedigbaar is. Deze onderbouwing verklaart o.i. voldoende waarom de parkeernormering kan worden bijgesteld.

Ten aanzien van de berekening parkeerbalans in hoofdstuk 3 merkt de gemeente Haarlem op dat in de vergelijkende berekening Goudappel Coffeng een parkeernorm van 1,6 parkeerplaats per woning hanteert, terwijl in de oorspronkelijk vergunningaanvraag 1,7 parkeerplaats per woning is toegepast ($49 \times 1,7 \text{ pp} = 83 \text{ pp}$, in plaats van $49 \times 1,6 \text{ pp} = 78 \text{ pp}$). Binnen dit verschil is de geringe toename van de parkeerbehoefte met 5 parkeerplaatsen te faciliteren.

Zoende is de parkeergarage (75 plaatsen) en de extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte (34 plaatsen) voldoende om de behoefte voortkomend uit de wijziging bouwaanvraag op te vangen. Het probleem van de te grote loopafstanden doet zich daarom niet voor.

Brief van de bewonersvereniging Spoorwegkwartier

Zienswijze 1 t/m 3

Voorop dient te worden gesteld dat de voorgestelde wijziging ter vervanging is van een bestaande kantoorgebouw. De bouwvolume neemt niet toe in vergelijking met de reeds vergunde en onherroepelijke bouwvergunning (2008/00-13171/22). In zoverre kan deze laatstgenoemde vergunning niet ter discussie worden gesteld.

Voor wat betreft de verdubbeling van het aantal (starters)appartementen en de projectie ervan binnen dit gebied, wordt het volgende opgemerkt.

De locatie ligt in een zone die in het Structuurplan Haarlem aangewezen is als 'multi functioneel knooppunt HOV'. Het vastgestelde beleid gaat uit van intensivering van dit gebied. De wijziging van het woonprogramma wordt op deze locatie planologisch aanvaardbaar geacht. De locatie is gelegen langs de Westelijke Randweg en nabij het station Heemstede- Ardenhout. Haarlem streeft naar differentiatie op de woningmarkt. Het stadsdeel bestaat voor een groot deel uit eengezinswoningen voor de midden inkomens. Goedkope kleine starters appartementen worden in Haarlem Zuid-West nauwelijks aangeboden.

Zie in dit kader:

Verdeling bestaande goedkope voorraad over stadsdelen, bron: afd. O&S gemeente Haarlem, 2012

Verdeling over wijken van alle woningen in het goedkope segment tot een marktwaarde < of gelijk € 215.000,-:

- Oude Stad: ca. 47%
- Zuid-West: ca. 33%
- Oost: ca. 68%
- Noord: ca. 41%
- Schalkwijk: ca. 81%
- Gemiddeld: ca. 53%

Het voorliggende bouwplan voorziet in de vraag naar goedkope startersappartementen en past dus binnen het vastgestelde beleid.

Onterechte afwijking parkeernorm obv jongere doelgroep (4 t/m 6)

Bekeken is of de berekende parkeerbehoefte van het nieuwe bouwplan past binnen het verleende bouwrecht en de daarmee verbonden aanleg van parkeerplaatsen.

Ten aanzien van de gronden is met vergunninghouder een koop- en realisatieovereenkomst gesloten (collegebesluit juni 2011). In deze overeenkomst ligt in de definitie van het bouwplan besloten dat vergunninghouder 75 parkeerplaatsen aanlegt in een parkeergarage en 34 parkeerplaatsen aanlegt op maaiveld overeenkomstig de stukken van bouwaanvraag met nr. 2008/00-13171/22. De aanleg van deze parkeerplaatsen is daarmee een voorwaarde van het verleende bouwrecht. De koop- en realisatieovereenkomst blijft in stand.

Adressant stelt dat als gevolg van het gewijzigde bouwplan het tekort aan parkeerplaatsen zal toenemen. De aanvrager heeft onderbouwd dat de wijziging goeddeels is op te vangen binnen het verleende bouwrecht. Dit bouwrecht kan geen onderwerp van beroep meer zijn, omdat de huidige vergunning onherroepelijk is. Dit bouwrecht is een onherroepelijk gegeven dat wij als uitgangspunt hebben genomen bij de beoordeling van deze wijziging vergunningsaanvraag. Bekeken is of de berekende parkeerbehoefte van het nieuwe bouwplan past binnen het verleende bouwrecht en de daarmee verbonden aanleg van parkeerplaatsen. Die aanleg is nog steeds een voorwaarde voor de uitvoering van het bouwrecht.

Voor de motivering verwijzen wij naar de onderbouwing parkeerbalans (kenmerk HBP015/Rta/0038 d.d. 22 oktober 2012) die is opgesteld door adviesbureau Goudappel Coffeng in opdracht van vergunninghouder. Deze onderbouwing verklaart o.i. voldoende waarom de parkeernormering is bijgesteld.

Betreffende bureau is ter zake deskundig. In hoofdstuk 2 van de onderbouwing wordt statistisch onderbouwd waarom een reductie op de parkeernorm voor de doelgroep van de ontwikkeling verdedigbaar is. Deze onderbouwing verklaart o.i. voldoende waarom de parkeernormering kan worden bijgesteld.

Ten aanzien van de berekening parkeerbalans in hoofdstuk 3 merkt de gemeente Haarlem op dat in de vergelijkende berekening Goudappel Coffeng een parkeernorm van 1,6 parkeerplaats per woning hanteert, terwijl in de oorspronkelijk vergunningsaanvraag 1,7 parkeerplaats per woning is toegepast ($49 \times 1,7 \text{ pp} = 83 \text{ pp}$, in plaats van $49 \times 1,6 \text{ pp} = 78 \text{ pp}$). Binnen dit verschil is de geringe toename van de parkeerbehoefte met 5 parkeerplaatsen te faciliteren.

Waar aanvrager zich baseert op gegevens van het CBS, onderbouwt adressant niet welke relatie er ligt tussen de omvang van een huishouden en het autobezit. De berekening van adressant dat 1,06 ($0,76 + 0,3$) parkeerplek per appartement beter zou kloppen onderschrijven wij daarom niet (zie ook reactie op contraexpertise).

Op de stelling dat volgens het kadaster in de leeftijdscategorie 18-25 jaar in verhouding weinig appartementen worden gekocht, valt te vermelden dat er geen redenen zijn om te twijfelen aan de cijfers van het CBS en het voorliggende onderzoek van adviesbureau Goudappel Coffeng. Ten aanzien van de marktpositie van startersappartementen wordt opgemerkt dat het project met het aangeboden concept in een dergelijke unieke locatie kansen biedt, zowel in het koop- als in het huursegment. Deelname aan het autodeelsysteem past dan ook geheel bij de specifieke wensen en behoeften door deze doelgroep.

Onterechte afwijking parkeernorm obv inzet deelauto's (7 en 8)

De aanvrager is vrij in het kiezen van de vorm waarin een systeem van deelauto's wordt geëxploiteerd. Hij kan dit opzetten in eigen beheer waardoor aanvrager maximaal zelf aansturing heeft op het concept of gebruik maken van marktpartijen die dergelijke systemen aanbieden. De vergunningsaanvraag maakt duidelijk wat aanvrager beoogt met haar concept. Vergunningverlener zal toezien dat het beoogde resultaat zal worden behaald. Vergunninghouder heeft in dit opzicht een resultaatsverplichting. De aanvrager rapporteert aan de gemeente jaarlijks de behoefte aan het aantal deelauto's. De gemeente zal er op toezien dat deze afspraak zal worden nagekomen. Dit zal als aanvullende voorwaarde worden opgenomen in de vergunning.

De inzet van deelauto's maakt onderdeel uit van het verkoopconcept en speelt in op de trend onder de doelgroep. Deze trend wordt door jongerenonderzoeksbureau Young-Works ook wel "sharification" genoemd. De "facebook generatie" deelt zaken en informatie gemakkelijker met elkaar dan de oudere generatie.

Op de informatieavond voor bewoners van 11 december 2012 heeft aanvrager een toelichting gegeven hoe zij het concept van deelauto's in de markt denken te zetten. Aanvrager draagt er zorg voor dat het mobiliteitsplan wordt vastgelegd in de koopakte met een kettingbeding. Zie hiervoor ook de ruimtelijke onderbouwing onder paragraaf 5.2 "Verkeer en parkeren."

Adressant motiveert niet waarom het uitgangspunt van Amsterdam, waar gerekend wordt met een besparing van 3 parkeerplaatsen per deelauto realistischer is. De brochure van het KPVV (Kennisplatform Verkeer en Vervoer) vermeldt dat met de inzet van één deelauto 3-5 regulier parkeerplaatsen bespaard kunnen worden. Adviesbureau Goudappel Coffeng is voor haar berekening uitgegaan van het gemiddelde hiervan. Dat komt de gemeente als redelijk voor. Het parkeerbeleid van Haarlem en Amsterdam verschillen. Zo kent Amsterdam een wachtlijst voor het verkrijgen van een parkeervergunning en heeft Amsterdam een wezenlijk andere bevolkingssamenstelling dan Haarlem.

Conclusie (9)

Omdat de gemeente de onderbouwing en berekeningswijze, zoals aangevoerd door adressant niet deelt, kan zij ook het geen in deze paragraaf als conclusie is gesteld niet delen.

Bouwveiligheid (10)

In artikel 12 van de bouw- en realisatieovereenkomst is bepaald dat vergunninghouder voorafgaand aan de uitvoeringswerkzaamheden een verkeersplan en een bouwplaatsinrichtingstekening opstelt in overeenstemming met de bepalingen in de bouwvergunning. Deze plannen dienen ter goedkeuring aan de gemeente te worden aangeboden. Vergunninghouder is op basis van dit artikel ook verplicht haar (onder-) aannemers te verplichten gedurende de uitvoering hieraan mee te werken. Overigens is deze voorwaarde ook als aanvullende voorwaarde opgenomen in de vergunning.

Overloop (11)

Deze stelling is correct in die zin dat de loopafstand en de Westelijke Randweg een barrière vormen in het gebruik. Echter, wordt overdag het spoorwegkwartier beschermd tegen parkeeroverlast doordat de gemeente Heemstede in het gebied een parkeervergunning eist. De gemeente Heemstede heeft aangegeven bereid te zijn maatregelen te treffen die eventuele overlast gedurende de niet gereguleerde tijden voorkomt, waardoor het spoorwegkwartier niet de eerste uitwijkplaats hoeft te zijn voor het geval er toch een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat.

De zones 15 t/m 18 (27 parkeerplaatsen) welke zijn gelegen ten noorden van de Westelijke Randweg zijn goed bereikbaar met een beveiligde voetgangersoversteekplaats en liggen dichtbij (tussen de 90 en 200 meter) dan bijvoorbeeld de zones 2 t/m 5 (14 parkeerplaatsen) aan het Spoorplein (tussen de 250 en 300 meter).

De door het CROW gehanteerde ideale loopafstand van 100 meter wordt vrijwel nergens in Haarlem bereikt. In de beleidsregels van de Haarlemse bouwverordening is opgenomen dat vervoersmanagement en alternatieve parkeerverzorging binnen een straal van 500 meter een grond voor vrijstelling kunnen bieden aan het college.

Toekomst (12)

Het oorspronkelijke bouwplan met reguliere woningen is niet verkoopbaar gebleken. Vergunninghouder heeft marktonderzoek gedaan en geconcludeerd dat er wel markt is voor starterswoningen. Gezien de projectie van het bouwplan dichtbij het multi-functioneel knooppunt HOV, de te realiseren 113 parkeerplekken binnen het plangebied en de mogelijkheid om deel te

nemen aan het deelautosysteem, biedt het bouwplan de toekomstige bewoners voldoende parkeerplekken.

Verkeersproductie (13 t/m 16)

Ten aanzien van de door adressant geuite zorgen over de verkeersproductie merken wij op dat ook dit aspect al eerder beoordeeld is bij de oorspronkelijke vergunningsaanvraag. Heroverweging van de al verleende vergunning kan daarom niet aan de orde zijn. Bij de beoordeling van de verkeersproductie heeft de gemeente zich daarom in de beoordeling beperkt tot het meerdere als gevolg van de wijziging van het bouwplan. Over het verleende bouwrecht werd al geconcludeerd dat dit minimaal van invloed was op de verkeersproductie. Goudappel Coffeng heeft haar verkeersonderzoek geactualiseerd en concludeert dat het gewijzigde bouwplan ca. 1 voertuig extra per 3 á 4 minuten oplevert. Dit is een verwaarloosbare toename ten opzichte van de verleende vergunning in 2011.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande en hetgeen overwogen is onder het onderdeel "bijlage 3: overwegingen" is er geen reden om de aangevraagde vergunning *niet* te verlenen.

Ten aanzien van de vereiste dat de aanvrager voldoende deelauto's (minimaal 3) beschikbaar stelt, wordt de volgende aanvullende voorwaarde opgenomen:

"De aanvrager rapporteert aan de gemeente Haarlem jaarlijks de behoefte over het aantal deelauto's en de hoeveelheid beschikbaar gestelde deelauto's. De gemeente zal erop toezien dat de afspraak zal worden nagekomen."