

Zienswijze Spaarndamseweg

Project: Spaarndamseweg 13 (50kV station)

Planfase: Stedenbouwkundig Plan, zoals benoemd in het collegebesluit met kenmerk 2021/141244

Datum: *datum*

Indiener: *naam*
adres
postcode HAARLEM

Inhoudsopgave

1. Zienswijze
2. Onderbouwing: De dwalingen in het advies van Goudappel-Coffeng
3. Onderbouwing: Bepaling van de parkeerbehoefte conform geldend beleid

Bijlage (bijlages met hyperlinks worden niet bijgevoegd):

- I. Parkeerkundige onderbouwing Stedenbouwkundig Plan van Goudappel-Coffeng
- II. Opbouw woningvoorraad en huurprijzen van Spaarndamseweg 13
- III. [Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem 2040](#)
- IV. [Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018](#)
- V. [Stappenplan parkeernormen bij bouw project](#)
- VI. [Ontwikkelvisie Spaarndamseweg](#)
- VII. [Analyse 'Van onbetaalbare parkeerplek naar betaalbare woning'](#)
- VIII. [Parkeernormennota Alkmaar 2017-2027](#)

1 Zienswijze

Het College van B&W van Haarlem heeft per 2 april 2021 het Stedenbouwkundig Plan (afgekort SP) Spaarndamseweg 13 te Haarlem 6 weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen gedurende deze termijn hun bezwaren kenbaar maken. Met deze zienswijze maak ik bezwaar tegen de voorgestelde parkeereis in het Stedenbouwkundig Plan.

In de parkeerkundige onderbouwing van het Stedenbouwkundig Plan wordt op ontransparante wijze becijferd dat deze ontwikkeling een sluitende parkeerbalans heeft met 36 tot 40 parkeerplaatsen voor 140 woningen en 150 bewoners.

In deze zienswijze wordt aangetoond dat de parkeereis in het genoemde SP:

1. gebaseerd is op onjuiste berekeningen;
2. leidt tot ongewenste verhoging van de parkeerdruk op het omliggende gebied, waardoor omwonenden in hun belangen geschaad worden en er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening;
3. een substantiële wijziging van de voorgestelde parkeereis noodzakelijk maakt.

De huidige parkeerkundige onderbouwing van het huidige Stedenbouwkundig Plan is ondeugdelijk opgesteld. In de onderbouwing van deze zienswijze wordt daarom ook aandacht besteed aan de reële parkeerbehoefte, gebaseerd op bestaande Haarlemse normen, beleid en visies.

Op pagina's 7 en 8 van de zienswijze worden het Haarlemse beleid en de visies op de locatie van het voorgelegde Stedelijk Plan benaderd. Op pagina 8 wordt vastgesteld dat een reële parkeerbehoefte voor deze locatie neerkomt op minimaal 98 parkeerplaatsen, exclusief laad- en los gebied van de horeca en horeca parkeren. In zowel het Stedenbouwkundig Plan als de parkeerkundige onderbouwing wordt geen verwacht oppervlak van de horecavoorziening genoemd of parkeerplaatsen toegekend aan de horecavoorziening, waardoor het niet mogelijk is een gerichte berekening te maken voor het bezoekers parkeren voor de horeca.

Het verzoek aan het bestuur is om het Stedenbouwkundige Plan af te wijzen, of vast te stellen met in achtneming van reële parkeerbehoefte van een ordegrootte van 100 parkeerplaatsen als randvoorwaarde, zoals becijferd op pagina 9 van deze zienswijze.

2 De dwalingen in het advies van Goudappel-Coffeng

2.1 Parkeerbehoefte van de nieuwe bewoners

Om de dwalingen in de parkeerkundige onderbouwing van Goudappel-Coffeng te kunnen begrijpen, is het noodzakelijk om de parkeerkundige onderbouw zelf te begrijpen. De doelgroep van de ontwikkelaar bestaat uit werkende jongvolwassenen in de leeftijdscategorie 18 tot 28 jaar. Zoals de ontwikkelaar de doelgroep zelf omschreven heeft tijdens de laatste bewonersavond: “jong volwassenen die van het MBO of HBO af komen en aan het begin staan van hun woon- en werkcarrière”.

In de parkeerkundige onderbouwing wordt daarom ingezoomd op de doelgroep ‘jongeren van 18-28 jaar’. Deze doelgroep heeft gemiddeld een lager autobezit dan de gemiddelde Nederlander. Goudappel-Coffeng heeft geprobeerd dit gegeven in 4 stappen om te vormen naar een parkeerbehoefte. Onderstaande zijn de stappen weergegeven in de kaders.

1. Bepaling van de parkeernormen per leeftijdscategorie:

Het CBS houdt een continu onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Nederland, getiteld Onderweg in Nederland. Deze gegevens zijn geanalyseerd voor de meest recente jaren, 2018 en 2019. De conclusies voor zeer sterk stedelijke gebieden, waar Haarlem onder valt, zijn als volgt:

- Voor de leeftijdsgroep 18-23 jaar ligt dit op 0,05 (13%);
- Voor de leeftijdsgroep 23-28 jaar ligt dit op 0,2 (51%);
- Voor de uitloop (28-33 jaar) ligt op 0,31 (79%).

De statistieken die hier worden gebruikt zijn cumulatieve statistieken van alle jongvolwassenen, voor zeer sterk stedelijk gebied. Het gebruik van deze statistieken zijn om twee redenen incorrect:

1. Studenten en thuiswonende jongeren worden hierin ook meegenomen. De ontwikkeling aan de Spaarndamseweg 13 is echter bedoeld voor een hele specifieke groep jongeren: werkende jong volwassenen. Hier zijn specifieke statistieken van beschikbaar.
2. De gebruikte statistieken zijn voor zeer sterk verstedelijkt gebied. Haarlem Noord is geen zeer sterk verstedelijkt gebied. In elke visie en beleidsdocument van de gemeente Haarlem wordt Haarlem Noord aangeduid als schil of overlooptgebied.

2. Bepaling van de leeftijdsopbouw van de toekomstige huurders:

- leeftijdsgroep 18-23: 40%;
- leeftijdsgroep 23-28: 40% en
- leeftijdsgroep 28-33 (uitloop): 20%.

De doelgroep zijn werkende jong volwassenen. De ontwikkelaar heeft aan deze groep gerefereerd als jongvolwassenen die klaar zijn met hun vervolgopleiding en een woning zoeken. Dit is ook logisch: voor 94% van de woningvoorraad in dit project brengt de ontwikkelaar € 690 *of meer* aan huur- en servicekosten in rekening bij haar huurders voor hoofdzakelijk éénpersoonshuishoudens (zie bijlage II). Een goede opleiding en baan zijn noodzakelijk om hier te kunnen wonen.

Bij het afronden van een MBO-3 opleiding is een jongere minimaal 19 jaar oud. Voor een universitaire opleiding is dat 22 jaar oud. Het is daarnaast vrij gebruikelijk dat net afgestudeerden eerst gaan reizen, genieten van een volwaardig inkomen of gaan sparen, alvorens ze op zoek gaan

naar huisvesting. De aanname dat 40% van de bewoners in dit gebouw in de categorie 18-23 jaar zitten, is daarom bijzonder onwaarschijnlijk. In het parkeerkundige onderzoek wordt ook geen onderbouwing gegeven waar de aannames op zijn gebaseerd.

3. Verwerking tot een parkeernorm:

leeftijdsgroep	Aandeel	Autobezit	Effect op P-norm
18-23	40%	13%	5%
23-28	40%	51%	20%
28-33	20%	79%	16%
TOTAAL	100%		41%

Tabel 4.2: berekening leeftijdseffect.

Deze tabel is een opsomming van de vorige twee stappen. Hierin wordt geconcludeerd dat rekening gehouden moet worden met het gegeven dat 41% van de (van de beoogde 150) nieuwe bewoners gebruik wilt maken van een privé auto en een parkeerplek nodig heeft.

4. Toepassing van reductiefactoren:

Op basis van de CBS-gegevens over autobezit gaan wij voor de appartementen type S (het kleinste type) uit van een reductie vanwege leeftijd en vanwege eenpersoonshuishoudens. Voor het type M passen wij alleen een leeftijdsreductie toe.

Dit levert de volgende reductiecijfers op:

■ Type S (eenpersoonswoningen): 84% van de woningen: reductie parkeerbehoefte vanwege leeftijdsdoelgroep en eenpersoonshuishoudens ($41\% \times 52\% =$) 22%. Hiermee komt de bewonersvraag op 22% van 71 pp = 15,6 pp

■ Type M (tweepersoonswoningen): 16% van de woningen: reductie parkeerbehoefte vanwege leeftijdsdoelgroep 41%. Hiermee komt de bewonersvraag op 41% van 22 pp = 9,0 pp.

In deze stap wordt een grove fout gemaakt. Bij stap 1 is al gerekend met een lager autobezit in verband met de jeugdige doelgroep, op basis van statistieken van het CBS. Bij deze statistieken wordt reeds uitgegaan van *individueel* autobezit.

Bij stap 4 past Goudappel-Coffeng *opnieuw* een reductiefactor toe onder het argument 'leeftijdsdoelgroep en eenpersoonshuishoudens', ditmaal met een zelfbedachte reductiefactor. De reductiefactor voor de doelgroep leeftijd en samenstelling van huishouden wordt dubbel gebruikt.

Resumerend:

- Er worden algemene statistieken gebruikt voor jongvolwassenen, terwijl het complex specifiek voor *werkende* jongvolwassenen bedoeld is;
- Haarlem Noord wordt aangeduid als zeer sterk verstedelijkt gebied, terwijl deze aanduiding niet overeenkomt met de omschrijving en visie die de gemeente Haarlem aan deze wijken toekent;
- De leeftijdsopbouw van de bewoners komt niet overeen met de omschrijving van de ontwikkelaar over deze doelgroep;
- Dubbele bewoning in de grotere appartementen wordt niet meegenomen in het overzicht;
- In het begin van de onderbouwing gebruikt Goudappel-Coffeng statistieken van individuele jongvolwassenen om een verlaagde parkeerbehoefte aan te tonen. Aan het einde van de onderbouwing gebruikt Goudappel-Coffeng *nógmaals* het argument van leeftijd en eenpersoonshuishoudens om dit keer een fictieve reductiefactor toe te passen.

Door toepassing van ongefundeerde aannames en dubbel gebruik van reductiefactoren, komt Goudappel-Coffeng met de parkeerbehoefte van de bewoners uit op 24,6 parkeerplaatsen voor 140 woningen.

2.2 Bezoekers parkeren

In de parkeerkundige onderbouwing wordt gesteld:

In de parkeernormen van de gemeente Haarlem wordt rekening gehouden met een bezoekersaandeel van 0,3 parkeerplaats per woning, onafhankelijk van de aard van de woning. Nu wordt in dit project overwegend (84%) gebouwd voor eenpersoonshuishoudens: het is dan ook te verwachten dat er gemiddeld sprake is van minder bezoek.

We gaan hier uit van een halvering van het bezoek voor eenpersoonshuishoudens.

Op deze wijze komt het benodigd aantal bezoekersplaatsen per woning op:

$$(84\% \times 0,15) + (16\% \times 0,3) = 0,17.$$

Hier komt nog bij dat bij jongere bewoners verwacht mag worden dat zij veel bezoekers per fiets krijgen in plaats van per auto. Dit aspect is niet verwerkt in de normen. Dit betekent:

■ 118 S-appartementen met bezoekersnorm 0,15 = 17,7 pp

■ 22 M-appartementen met bezoekersnorm 0,3 = 6,6 pp

De totale parkeerbehoefte van bezoekers komt dan op 24,3 pp

Vrijwel alle gemeentelijke parkeernormen, waaronder die van de gemeente Haarlem, zijn gebaseerd op de parkeernormen van kennisplatform CROW. Waar de CROW een marge aangeeft in de parkeernormen, heeft de gemeente Haarlem ervoor gekozen aan de onderkant van de marge voor de parkeernormen te zitten.

De laagste norm voor bezoekers parkeren van de reeds lage Haarlemse normen, bijvoorbeeld voor een aanleunwoning, is 0,3 parkeerplaatsen per woning. In haar onderbouwing halveert Goudappel-Coffeng deze reeds lage normen gehalveerd op basis van ongefundeerde aannames. Er wordt geen enkele (statistische) onderbouwing geboden voor deze afwijking van de CROW-parkeercijfers.

Het bezoekers parkeren voor de geplande horeca is niet eens meegenomen in de onderbouwing.

2.3 Deelauto's

Om de parkeerbehoefte verder te reduceren, stelt Goudappel-Coffeng voor om gebruik te maken van deelauto's. In de parkeerkundige onderbouwing staat hierover:

Het voornemen is om op de locatie deelauto's in te zetten. Autodelen is het principe dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten. Vanwege de doelgroep op de locatie zijn deelauto's hier interessant. Er zijn veel onderzoeken beschikbaar naar de effecten van autodelen op het autobezit. Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerbehoefte van bewoners met 15 tot 30% gereduceerd kan worden ten gevolge van het stalen van deelauto's. De ontwikkelaar is voornemens 3 deelauto's te stallen, waarbij iedere deelauto 5 eigen auto's vervangt. De drie deelauto's vervangen gezamenlijk 15 (3 x 5) eigen auto's. Per saldo daalt, zonder toepassing van dubbelgebruik van parkeerplaatsen, de parkeervraag met 12 (15 - 3) parkeerplaatsen.

Goudappel-Coffeng maakt niet duidelijk waar zij haar getallen op baseert of aan welke onderzoeken wordt gerefereerd. Er is dan ook geen onderzoek dat op eenduidige wijze duidelijkheid geeft of en hoe veel autobezit wordt voorkomen door het gebruik van deelauto's. In de parkeerkundige onderbouwing wordt ook niet verwezen naar deze gegevens.

Het CROW¹ zegt hierover:

Klopt het dat 1 deelauto 5 privéauto's vervangt bij nieuwbouwwoningen?

Dit getal wordt vaak genoemd maar er bestaat nog geen goede onderbouwing voor. Het hangt sterk van de locatiecontext af, maar ook van de afspraken tussen gemeente, ontwikkelaar en toekomstige bewoners, van de communicatie en de manier waarop de mobiliteit is georganiseerd. Als de parkeernorm hoog blijft, deelname aan autodelen vrijblijvend is, de modellen auto's niet aansluiten op de vraag of als bewoners niets weten over het concept, dan zul je weinig effect zien. Als een Vereniging van Eigenaren zeggenschap krijgt over het concept en de bewoners een vaste bijdrage betalen voor de deelauto's, en de eigen auto niet/alleen op afstand geparkeerd mag worden, dan kan het effect heel groot zijn. Uiteraard hangt het ook af van hoe ruim de huidige parkeernorm is. Als die heel ruim is, kunnen er ook zonder inzet van deelauto's minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Een masterthesis van de Universiteit van Utrecht² naar de voorkeur van jongeren bij autodelen, nota bene uitgevoerd bij en onder begeleiding van Goudappel-Coffeng, stelt:

“De resultaten van dit onderzoek over jongeren en autodelen geven onvoldoende aanleiding om een sterk veranderd mobiliteitsbeeld voor de toekomst te verwachten”.

Er zijn veel variabelen waaraan voldaan moet worden om van autodelen een succes te maken. Autodelen zonder meer gebruiken als reductiefactor op de parkeerbehoefte, zonder rekening te houden met de randvoorwaarden voor succesvol autodelen, is ongeloofwaardig. Zoals ook in het Stappenplan Parkeernormen bij bouwproject wordt benoemd, dient een mobiliteitsplan opgesteld te worden alvorens alternatieven op de parkeernormen in afweging genomen kunnen worden.

¹ <https://www.crow.nl/over-crow/nieuws/2021/april/terugblik-op-tweede-webinar-autodelen-en-beleid>

² “Delen of niet? Voorkeur van jongeren bij autodelen” (van der Burg, 2020)

3 Behoeftebepaling van de parkeerbehoefte conform geldend beleid

3.1 Haarlems Beleid

In de Structuurvisie openbare ruimte Haarlem 2040 schetst de gemeente Haarlem het beeld dat zij nastreeft van de openbare ruimte. Het motto van deze visie is Groen en Bereikbaar. In deze visie is Haarlem opgedeeld in Binnenstad, Centraal Stedelijk Gebied en Stedelijk Gebied. In de structuurvisie valt de Indische Buurt binnen de categorie 'Stedelijk Gebied'. Binnen de categorie Stedelijk Gebied beoogt de gemeente Haarlem "(...) *meer ruimte voor groen, bomen, spelen en parkeren*"³. In de visie geeft de gemeente duidelijk aan dat voor de Indische buurt beoogd wordt dat bewoners de mogelijkheid hebben om een auto te bezitten en te parkeren binnen de wijk.

In 2018 heeft de gemeente Haarlem het Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018 vastgesteld. Dit Parapluplan heeft o.a. tot doel om te "*zorgen voor een toetsingskader om te kunnen bepalen of er sprake is van voldoende parkeergelegenheid bij nieuwe bouwontwikkelingen en/of gewijzigd gebruik*"⁴. Het plan is opgesteld als bestemmingsplan met de gehele gemeente als toepassingsgebied.

Het Parapluplan maakt onderscheid in verschillende woongebieden van de stad, waarbij de Indische buurt onder de noemer 'Schil/Overloopgebied' valt. De genoemde parkeernorm voor dit gebied is 1,2 pp voor bewoners parkeren + 0,3 pp per woning voor bezoekers parkeren. NB: In de 2^e Wijziging Beleidsregels Parkeernormen Haarlem is de parkeernorm voor bewoners parkeren verlaagd van 1,2 naar 1,0 parkeerplek per woningen.

Daarnaast stelt het plan eisen aan een laad- en losgebied, welke van toepassing is op de horeca.

In het parapluplan is rekening gehouden met de mogelijkheid van afwijking van de Haarlemse parkeernormen. De mogelijkheden tot afwijking zijn helder omschreven in de folder Stappenplan Parkeernormen bij bouwproject. Voor afwijking op de parkeernormen dienen 4 stappen doorlopen te worden. Uitgangspunt van de afwijking blijft dat het bouwplan geen nadelig effect heeft op de parkeersituatie in de omgeving.

Constatering: In het huidige Stedelijk Plan, de parkeeronderbouwing of de interne gemeentelijke correspondentie over de Spaarndamseweg 13 is geen blijk te vinden van het doorlopen van de afwijkingsprocedure.

In december 2019 heeft de gemeenteraad de Ontwikkelvisie Spaarndamseweg vastgesteld. Bij de vaststelling van deze visie was reeds sprake van een ontwikkeling op het voormalige 50 kV station (Spaarndamseweg 13). Voor het nieuwe gebouw op het voormalige 50 kV station geeft de visie de volgende bouwregels mee:

1. (Locatie specifiek) De bouwhoogte wordt beperkt tot 15 meter (pagina 42).
2. (Locatie specifiek) De bebouwing is onderdeel van de stedelijke wand langs het Spaarne, dus minimaal 4, maximaal 6 bouwlagen hoog (pagina 52). NB: de ontwikkelaar heeft bij de inspraak op de Ontwikkelvisie Spaarndamseweg gevraagd de maximale bouwlaag duidelijk vast te leggen op 6 bouwlagen. Met 7 bouwlagen gaat het beoogde complex daar overheen.
3. (Algemeen) Parkeren van auto's en fietsen dient op eigen terrein uit het zicht en bij voorkeur ondergronds te worden opgelost. De Haarlemse parkeernormen zijn leidend. (pagina 51).

³ Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar (2017), pagina 7.

⁴ Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018, Pagina 9

In de analyse Van onbetaalbare parkeerplek naar betaalbare woning, voert de gemeente Haarlem een analyse uit naar de parkeerbehoefte van sociale huurwoningen. Hierin wordt onderstaande tabel als reële parkeernorm voor sociale woningbouw voorgesteld:

Onderdeel	Gemiddelde parkeerbehoefte/woning
Autobezit per corporatiewoningen	0,63
Bezoekers parkeren	0,30 +
Reële parkeerbehoefte	0,93

In de analyse wordt verder gesteld dat de parkeerbehoefte rondom NS-stations en HOV-haltes geen eenduidig beeld laten zien dat de parkeerbehoefte sterk afneemt in de nabijheid van OV-haltes. Aangezien de bus de bushalte nabij de Spaarndamseweg 13 slechts eenmaal per uur passeert, is het aannemelijk dat het effect van de aanwezigheid van de bushalte op de parkeerbehoefte nóg lager is.

3.2 Toepassing Haarlemse parkeernorm

In de onderstaande tabel worden de parkeernormen van zowel de Haarlemse Parkeernormen 2015 (aangevuld met 2^e Wijziging Beleidsregels Parkeernormen Haarlem) als de analyse van de sociale woningbouw toegepast op de ontwikkeling aan de Spaarndamseweg 13.

	Aantal woningen	Autobezit		Bezoekers parkeren		Totaal
		Norm	Subtot.	Norm	Subtot.	
Parkeernormen	140	1,0	140	0,3	42	182 pp.
Analyse sociale woningbouw	140	0,63	88,2	0,3	42	130 pp.

Voor éénpersoonshuishoudens lijkt echter de parkeernorm van zowel 1,3 als 0,93 aan de hoge kant. Het parkeerbeleid van de gemeente Haarlem kent te weinig onderscheid om aan te sluiten bij de verschillende woonvormen.

3.3 Vergelijk met de gemeente Alkmaar

In de Parkeernormennota⁵ van gemeente Alkmaar is meer onderscheid in woonvormen. In deze nota wordt voor woningen met een oppervlak <45 m² een parkeernorm voorgesteld van 0,4 - 0,6 met een aandeel bezoekers parkeren van 0,2. Uitgaande van een gemiddelde, zou de parkeernorm voor deze ontwikkeling vastgesteld kunnen worden op 0,5 voor bewoners parkeren en 0,2 voor bezoekers parkeren. Hiermee komt de primaire parkeerbehoefte op:

	Aantal woningen	Autobezit		Bezoekers parkeren		Totaal
		Norm	Subtot.	Norm	Subtot.	
Parkeernormennota	140	0,5	70	0,2	28	98 pp.

⁵ Parkeernormennota 2017-2027 gemeente Alkmaar, pagina 8

De reële parkeerbehoefte komt hiermee uit op 98 volwaardige parkeerplaatsen. Hierin zijn geen parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen of invalideplekken in verdisconteerd. Door het gebrek aan gegevens over de geplande horeca, is ook geen rekening gehouden met horeca parkeren.

Constatering: het toepassen van passend beleid leert dat de parkeerbehoefte al gauw in de ordegrrootte van 100 parkeerplaatsen ligt (inclusief enkele parkeerplaatsen voor horeca-parkeren). Dit geeft een wezenlijk ander beeld dan in het nu voorliggende Stedelijk Plan voorgespiegeld wordt.