

Bijlage C: Wijzigingsoverzicht bestemmingsplan Deliterrein - Schoterkwartier

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit hogere waarden voor de geluidsbelasting hebben ter inzage gelegen van 27 september tot en met 8 november 2022. Er zijn 54 zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Tegen het ontwerpbesluit hogere waarden voor de geluidsbelasting zijn geen zienswijzen ingediend. Bij twee ingediende zienswijzen ontbraken NAW-gegevens. Indieners zijn in de gelegenheid gesteld de gegevens aan te vullen. Hiervan is geen gebruik gemaakt. Daarmee zijn deze zienswijzen niet-ontvankelijk.

Het eerste deel bevat het inhoudelijke commentaar per ontwerpbesluit, het gemeentelijke antwoord op dit commentaar en of dit heeft geresulteerd in een aanpassing. Het laatste deel van dit overzicht betreft de wijzigingen op de ontwerpbesluiten die door het college aan de raad worden voorgesteld. De NAW-gegevens van privépersonen zijn vanwege publicatie op internet weggelaten.

1. Zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan

1.1 Algemene reactie op veel voorkomende zienswijzen

Veel zienswijzen zijn gericht tegen dezelfde onderwerpen: de verkeersafwikkeling via de Siantarstraat/Delistraat, de parkeerdruk, de hoogte van de toren en groen- en speelvoorziening. Hieronder worden de zienswijzen zoveel mogelijk per thema behandeld en van een reactie voorzien. Daarnaast blijven nog enkele zienswijzen over die per indiener zijn beantwoord.

Nr.	Zienswijze	Antwoord
1.	Verkeersafwikkeling, veiligheid	
1.1	De uitrit via de Spaarndamseweg is de beste verkeerstechnische ontsluiting, eventueel met een eigen stoplicht, een fietstunneltje voor doorgaand fietsverkeer op de Spaarndamseweg ter hoogte van de uitrit, een invoegstrook, of een andere plaats langs de Spaarndamseweg.	In het aangepaste mobiliteitsrapport (zie hfdst.4 rapport) is aanvullend onderzoek naar acht verschillende ontsluitingsmogelijkheden gedaan. Hierbij is onder andere gekeken of de wegvakken in de omgeving voldoende capaciteit hebben om het extra verkeer als gevolg van de nieuwe woningen veilig af te wikkelen. Tevens is advies gevraagd aan de verkeersadviseur van de politie. De conclusie is dat twee van de acht varianten (1 en 4) veilig en geschikt zijn voor de ontsluiting van de parkeergarage. De overige varianten zijn niet gewenst, omdat ze niet verkeersveilig zijn en/of uitnodigen tot gebruikmaken van verboden rijrichtingen, vanwege aanzienlijke aanpassingen aan de verkeerscirculatie in de wijk, de infrastructuur en de verkeersregelininstallatie (varianten 2, 3, 5 t/m 8).

Voor de noordoostelijke uitrit aan de Spaarndamseweg (variant 5 en 6) is het noodzakelijk het zicht vanaf de uitrit op het voet- en fietspad te verbeteren door een deel van de muur te verwijderen en een 10 km/h drempel te plaatsen. Gezien de geldende bouwmogelijkheden (rechten) op het desbetreffende perceel is medewerking van de eigenaren vereist. De eigenaren zijn, ondanks diverse pogingen vanuit zowel de gemeente als AM, helaas niet bereid hun noodzakelijke medewerking te verlenen. Daarmee kan deze uitrit niet voldoende verkeersveilig worden gemaakt en vervalt deze optie.

De Spaarndamseweg is een voorrangsweg en het fietspad maakt hier deel van uit. Een verkeerslicht of een tunnel heeft geen toegevoegde waarde voor de verkeersveiligheid als het niet om behoorlijke verkeersstromen gaat. De functie en het gebruik van de Spaarndamseweg, noch de verkeersstroom rechtvaardigen de investering van een verkeersregelinstantie of een tunnel ten behoeve van een uitrit.

Er zijn twee geschikte varianten, waarbij de parkeergarage ontsloten wordt via aankomend verkeer van de oostzijde Transvaalstraat en het vertrekkend verkeer via de westzijde Transvaalstraat (var. 1) en Siantarstraat (var. 4). De Transvaalstraat heeft een breder wegprofiel (4,8 m) dan de Siantarstraat (4 m). Verder heeft de Transvaalstraat een buurtontsluitingsfunctie en sluit aan op de hoofdwegenstructuur, terwijl bij de Siantarstraat meer de functie van een woonstraat overheerst. In variant 1 kan de openbare ruimte aan de noordzijde van de parkeergarage veiliger ingericht worden voor langzaam verkeer met meer mogelijkheden voor groen. Bovenstaande in overweging nemende, gaat de voorkeur uit naar variant 1.



Variant 1: Transvaalstraat



Variant 4: Transvaalstraat - Siantarstraat

		Bij het bestemmingsplan wordt beoordeeld of de ontwikkeling op het onderdeel verkeersafwikkeling uitvoerbaar is, wat dus het geval is. De definitieve beslissing over de ontsluitingsvariant en verkeerscirculatie voor fase 1 en 2 wordt genomen met een verkeersbesluit dat volgt na vaststelling van het bestemmingsplan.
1.2	Door de ontsluiting via de Siantarstraat stijgt het aantal verkeersbewegingen met 652 verkeersbewegingen bovenop de 272 verkeersbewegingen uit fase 1.	Indien de parkeergarage wordt ontsloten via de Siantarstraat stijgt het aantal verkeersbewegingen met maximaal 231 motorvoertuigen per etmaal, niet met 652 (plus 272) motorvoertuigen per etmaal.
1.3	In het mobiliteitsonderzoek is niet onderzocht of de verkeersdruk in de Siantarstraat onder de norm voor verkeersveilige verkeersdruk blijft in de nieuwe situatie. De Siantarstraat verandert van een rustige woonstraat in een drukke weg met geluidsoverlast en luchtvervuiling tot gevolg.	De totale verkeersdruk blijft ver onder de 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is een verkeersdruk die behoort binnen de marge van een woonstraat. Daarmee is een verkeersveilige afwikkeling mogelijk. Het extra aanbod is het meest te verwachten in de spitsuren tot een maximum van 10% van de etmaalwaarde. Dit is een beperkt aantal. De geluidsbelasting in zowel de huidige situatie als bij ontsluiting van de parkeergarage via de Siantarstraat is beoordeeld in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Hierbij is aansluiting gezocht bij de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. De conclusie is dat bij ontsluiting van de parkeergarage de geluidbelasting op de gevels van de bestaande woningen met 5 dB toeneemt. De geluidbelasting is na aftrek conform art. 110g Wgh nooit meer dan 48 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden. Daarmee is sprake van een goede ruimtelijke ordening (zie berekening bijlage 1 op p21 van dit document). Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit is een worst-case berekening gemaakt van de invloed van 231 personenautobewegingen per etmaal met de NIBM rekentool, die laat zien dat dit verwaarloosbaar is voor de gezondheid. (zie berekening bijlage 2 op 23 van dit document).
1.4	De Siantarstraat is niet breed genoeg dat twee auto's elkaar kunnen passeren. Bij drukke momenten komt het verkeer vast te staan.	Het verkeersbesluit waarin de definitieve verkeerscirculatie wordt vastgelegd voor het gehele project (fase 1 en 2) moet nog worden genomen. Het aangepaste voorkeursscenario gaat uit van ontsluiting van de parkeergarage via de Transvaalstraat en niet van de Siantarstraat. In de tijdelijke situatie is in de Siantarstraat tweerichtingsverkeer nog mogelijk. De beoogde rijrichting van de Siantarstraat en het Papoeaplan na realisatie van fase 2 is éénrichtingsverkeer. Bij de keuze voor een ontsluitingsvariant en de verkeerscirculatie wordt onder meer rekening gehouden met de breedte van het wegprofiel.
1.5	De Delistraat is niet op deze verkeersdruk ontworpen en de toename in de omliggende buurt met krappe wegen zal onaanvaardbaar toenemen.	De Delistraat heeft de functie van erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Verkeer is in twee richtingen toegestaan. Op basis van de beschikbare breedte bedraagt de maximaal wenselijke verkeersintensiteit circa 2.000 motorvoertuig-bewegingen per etmaal. De toekomstige verkeersintensiteit inclusief verkeersgeneratie van de nieuwe woningen bedraagt maximaal 1.431 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Het huidige profiel heeft voldoende capaciteit om het extra verkeer als gevolg van de woningen veilig af te wikkelen.

		Zowel de Transvaalstraat en Delistraat/Gedempte Schalkburgergracht, Floresstraat en Reitzstraat als de overige wegvakken in de omgeving van het plangebied hebben in het huidige profiel voldoende capaciteit om het extra verkeer als gevolg van de nieuwe woningen veilig af te wikkelen.
1.6	Het wordt onveilig voor de spelende kinderen, die minder buiten kunnen spelen. Dit heeft een zeer negatieve invloed op ons woongenot en uiteraard ook op de gezondheid van onze kinderen.	De toename van het aantal autoverkeersbewegingen is beperkt. De straten zijn ingericht als 30 km wegen. De wegvakken in de omgeving hebben voldoende capaciteit om het extra verkeer als gevolg van de nieuwe woningen veilig af te wikkelen. Daarnaast is in de buurt een aantal speelvoorzieningen op loopafstand en in de groene scheg komt een speelvoorziening voor kinderen in de leeftijd 0-6 jaar. Dit biedt voldoende veilige speelplekken.
1.7	In het mobiliteitsonderzoek is de (on)overzichtelijkheid van de kruisingen van de Floresstraat en Reitzstraat met de Spaarndamseweg niet meegenomen, terwijl het zicht bij de uitrit direct op de Spaarndamseweg wel als argument gebruikt wordt om deze optie te verwerpen.	Er is sprake van een geheel andere uitzichtsituatie bij de kruisingen dan bij de gewenste ontsluiting via de noordoostelijke uitrit op de Spaarndamseweg. De uitrit en de kruisingen zijn kwalitatief niet met elkaar te vergelijken. De beperkte toename van het autoaanbod heeft een marginaal effect op de kruisingen. Er is dus geen aanleiding deze kruisingen mee te nemen in het mobiliteitsonderzoek.
1.8	Mogelijk de helft van het aankomende verkeer zal of mag niet via de beoogde aankomstroute naar de parkeergarage rijden. Dit gaat om potentieel 231 vervoersbewegingen per werkdagemaal en geeft dus wel degelijk een significante verhoging van de verkeersintensiteit in de wijk die niet in het rapport is meegenomen.	Er komen extra autobewegingen. De aantallen zijn gering en daarmee is een geringe toename dan ook significant waarneembaar. Maar de aantallen blijven gering voor de categorisering van een woonstraat. Het verkeer kan als gevolg van de nieuwe woningen veilig worden afgewikkeld.
1.9	Een vrij rechtstreekse route gaat via de Billitonstraat – Soendastraat naar de Schoterweg. Zeker wanneer de Floresstraat geblokkeerd is op donderdag door de weekmarkt. Deze route wordt niet meegenomen in het mobiliteitsonderzoek.	De wegvakken in de omgeving hebben voldoende capaciteit om het extra verkeer als gevolg van de nieuwe woningen veilig af te wikkelen, ook in geval van een weekmarkt.
1.10	Er missen essentiële gegevens over de toename van verkeersintensiteit in combinatie met de richtlijn verkeersveilige verkeersdruk van de overige straten in de wijk.	Dit is aangevuld in het mobiliteitsonderzoek. Zie hst4 Verkeerscirculatie e.v. van het mobiliteitsrapport.
1.11	De alternatieve ontsluiting via Floresstraat en Reitzstraat zitten al boven de richtlijn voor veilige verkeersdruk volgens het verkeersmodel voor 2020. De aanname dat ze veilig zijn lijkt onjuist.	Op basis van het actuele verkeersmodel (prognosejaar 2030 inclusief planontwikkeling) blijkt dat er sprake is van een aanvaardbare situatie op de Floresstraat en Reitzstraat.
1.13	Het model voor 2021 heeft een niet in het rapport onderbouwde reductie van verkeersbewegingen voor de Floresstraat en Reitzstraat van 59% en 39% respectievelijk. Echter de	Het verkeersmodel is onder meer opgebouwd aan de hand van tellingen die zijn gehouden buiten de perioden, waarin coronamaatregelen golden. Er is gebruikgemaakt van een representatief verkeersmodel.

	onderbouwing ontbreekt die bewijst dat de plotselinge daling van de verkeersbelasting van de Floresstraat en de Reitzstraat permanent is, en niet een tijdelijk effect i.v.m. covid.	
1.14	Een nieuwe oplossing zou kunnen zijn, dat aan de kant van de Transvaalstraat minder huizen worden gebouwd. Hierdoor kan je de Transvaalstraat breder maken, waardoor ruimte ontstaat de straat twee richtingsverkeer te maken van en naar de Spaarndamseweg. De parkeergarage kan dan op de Transvaalstraat uitkomen.	<p>Het mogelijk maken van vertrekkend autoverkeer van de Transvaalstraat op de Spaarndamseweg is niet gewenst. De impact op de verkeerslichtenregeling, het aantal benodigde opstelstroken en de invloed van een brugopening is voor een goede en veilige verkeersafwikkeling onwenselijk. De potentiële mogelijkheid om rechtstreeks de Spaarnebrug over te steken wil de gemeente niet introduceren. Al was het maar vanwege een onmogelijk complexe heroriëntatie van de verkeerslichtenregeling.</p> <p>Daarnaast heeft het voorstel ook stedenbouwkundig, programmatisch (afname aantal woningen) en financieel te veel negatieve consequenties.</p>
1.15	De parkeergarage onder de Flat met ingang aan de Transvaalstraat brengt erg veel overlast en verkeersbewegingen met zich mee. Plaats de ingang van de parkeergarage aan de Spaarndamseweg is gedaan gelegen net als bij de Pionier.	<p>De ontsluiting aan de Transvaalstraat (variant 1 en 2 mobiliteitsrapport) is beoordeeld. Hierbij zijn de het gebruik van de weg voor auto's en fietsers, de breedte van het profiel en de interactie met de toekomstige nieuwbouw beoordeeld. Het extra verkeer als gevolg van de nieuwbouw kan in beide varianten op verkeersveilige wijze worden afgewikkeld op het huidige profiel en rijrichting van de Transvaalstraat.</p> <p>De mogelijkheid van een ontsluiting op de Spaarndamseweg halverwege het gebouw is bezien. Dit vergt zoveel ontwerpaanpassingen dat alleen al de routing binnen het gebouw niet mogelijk is.</p>
1.16	Is het juist dat ontsluiting via de omliggende wijken een inbreuk is op de huidige verkeerscirculatie?	Met huidige verkeerscirculatie wordt bedoeld het afwikkelen van het verkeer binnen de bestaande rijrichtingen. Een ontsluiting die geen wijziging in de rijrichting teweegbrengt zien wij niet als een inbreuk op de verkeerscirculatie.
1.17	In het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) Deliterrein uit 2007 paragraaf 4.1 lid d wordt enkel in- en uitgang van het plangebied via Spaarndamseweg en Transvaalstraat voor mogelijk gehouden. Is het juist dat hier ontsluiting via de omliggende wijken niet als optie is benoemd?	In het SPvE 2007 staat het volgende: <i>“De auto-ontsluiting van het plangebied –anders gezegd: in- en uitgang van de in het bouwplan op te nemen gebouwde parkeervoorziening – kan aan de Spaarndamseweg ofwel aan de Transvaalstraat worden gesitueerd.”</i> Een andere ontsluiting wordt niet genoemd.
1.18	Ook in de partiële herziening van de SPVE uit 2017 wordt enkel het directe hoofdwegennet voor mogelijk gehouden. Is het juist dat hier ontsluiting via de omliggende wijken niet als optie is benoemd?	<p>Op pagina 4 van het SPvE 2018 is de volgende spelregel opgenomen: <i>Ontsluiting parkeervoorziening verbinding groengebied - Spaarndamseweg beargumenteerd toegestaan.</i></p> <p>In Bijlage 4 van het SPvE: Verkeerscirculatie staat (incl. kaart bestaande verkeerscirculatie): <i>“In deze partiële 1e herziening van het SPvE wordt een aantal opties mogelijk gemaakt om tot een juiste verkeerscirculatie te komen, waarin de huidige verkeerscirculatie in de omgeving uitgangspunt is. (zie afbeelding). Het verkeerscirculatieplan maakt deel uit van het</i></p>

		<i>Stedenbouwkundig Plan en wordt onderbouwd vanuit het parkeer- en verkeersonderzoek.”</i> Bovenstaande laat zien dat ontsluiting via de achterliggende wijk als optie is genoemd.
1.19	Paragraaf 4.1 lid d1 van het SPvE 2018 staat onder hoofdstuk 2 Wensen en eisen. Is dit lid als wens of als eis meegegeven aan ontwikkelaar AM in de overeenkomst?	De tekst van 4.1.d1 luidt als volgt: <i>“Om binnen en buiten het plangebied zo min mogelijk verkeersbewegingen te laten plaatsvinden dan wel te laten toenemen, wordt de verkeerscirculatie in samenhang met het parkeren en openbare ruimte integraal opgelost. Onderzocht wordt of het autoverkeer zo direct mogelijk op het hoofdwegennet, lees Spaarndamseweg, kan worden ontsloten.”</i> Het opstellen van het SPvE en het schetsontwerp (SO) van het stedenbouwkundig plan heeft grotendeels parallel en in onderlinge afstemming met elkaar plaatsgevonden. De verkeerscirculatie is in samenhang met het parkeren en openbare ruimte integraal oplossen als onderdeel van het ontwerpproces meegenomen.
1.20	Heeft er een onderzoek en integrale afweging plaatsgevonden als basis voor aanpassing van deze spelregel? Zo ja waar is dit onderzoek (plus opzet, vraagstelling, conclusie en aanbeveling) te vinden?	In 2017 is door bureau Goudappel een analyse naar alternatieve ontsluitingsvarianten uitgevoerd. Zie verder het antwoord onder 1.22.
1.21	Is het juist dat ontsluiting via de Delistraat nooit een optie of variant is geweest?	Dit is niet juist. Zowel bij het ontwerp-SPvE dat voor inspraak ter inzage is gelegd als in het raadsstuk ‘Vaststellen stedenbouwkundig programma van eisen Deliterrein partiële herziening’ staat onder argument 4: <i>Naar aanleiding van reacties van omwonenden is een nieuwe variant onderzocht, waarbij vanuit de parkeergarage rechtstreeks op de Spaarndamseweg wordt ontsloten in plaats van via de Delistraat...</i> Hieruit blijkt dat ontsluiting via de Delistraat toen al een variant was.
1.22	In het Raadsstuk bij herziening SPVE 2017 staat dat door een verkeerskundig bureau is onderzocht dat ontsluiting op de Spaarndamseweg mogelijk is. Waar is dit onderzoek te vinden en hoe luidt de samenvatting?	In 2017 is door bureau Goudappel een analyse naar ontsluitingsvarianten uitgevoerd: <ul style="list-style-type: none"> • Wat is het effect op het met verkeerslichten geregelde kruispunt tussen de Transvaalstraat en Spaarndamseweg van het mogelijk instellen van twee richtingen verkeer op de Transvaalstraat? • Is een ontsluiting aan de oostzijde van het plangebied, enkel voor vertrekkend verkeer, op de Spaarndamseweg een alternatief voor de ontsluiting via de Delistraat? Conclusie: <ul style="list-style-type: none"> • Het mogelijk maken van vertrekkend verkeer is niet gewenst (tussen Transvaalstraat en Spaarndamseweg). • De (noord)oostelijke ontsluiting (Spaarndamseweg) voor vertrekkend is een alternatief voor de goede ontsluiting via de Delistraat, mits deze verkeersveilig wordt uitgevoerd: o.a. door verlagen van de muur naast de uitrit. Deze memo is in bezit van de gemeente.
1.23	Wanneer is de muur op het Deliterrein aan de zijde van de Spaarndamseweg verwijderd? En voor wie was het een verrassing	Onder verwijzing naar de memo van Goudappel uit 2017 is beoordeeld dat de ontsluiting onder voorwaarden een goed alternatief is voor de Delistraat. In het raadsstuk tot

	dat er een 'tweede muur' aanwezig was pal naast de beoogde uitrit? Voor de Gemeente? De ontwikkelaar? De architect?	vaststelling van het SPvE is aangegeven dat hierover een definitieve keuze zou worden gemaakt, nadat is vast komen te staan dat de nader uitgewerkte varianten zowel stedenbouwkundig als verkeerskundig haalbaar zijn. Bij het opstellen van de memo was de muur in beeld.
1.24	Stel dat door bemiddeling de VVE van het flatgebouw akkoord gaat met verlagen van de muur over een lengte van 4 meter tot 1 meter hoogte. Welke invloed heeft het 'elektrahuisje' op de verkeersveiligheid van de uitrit?	Het elektrahuisje staat voldoende uit de zichtlijn om geen blokkade toe hoeven vormen.
1.25	Wat is de invloed van het bestemmingsplan Spaarndamseweg e.o. t.h.v. Spaarndamseweg 380 geweest op het ontwerp van ontwikkelaar en architect? Is er rekening mee gehouden dat bestemmingsplan volledige bebouwing van het bouwblok tot aan het fietspad mogelijk maakt? Had dit in de toekomst kunnen leiden tot verkeersveiligheidsproblemen van uitrit op Spaarndamseweg van het plangebied?	Zoals onder antwoord 1.19 en 1.22 is aangegeven, heeft het opstellen van het SPvE en het Schetsontwerp parallel plaatsgevonden. Pas na een informatieavond voor omwonenden is de ontsluiting via de Spaarndamseweg als optie verkend. Bij het opstellen van het Schetsontwerp waren de bouw mogelijkheden op dat moment niet bepalend voor het ontwerp met betrekking tot een eventuele ontsluiting aan de noordoostzijde.
1.26	Is het juist dat ontwerp van het bebouwing eigenlijk overnieuw moet zodat directe ontsluiting op Spaarndamseweg wél mogelijk is?	Uit het mobiliteitsrapport blijkt dat er meerdere verkeersveilige ontsluitingsvarianten mogelijk zijn. Hiervoor hoeft geen nieuw ontwerp te worden gemaakt.
	Bijlage 9 SPVE 2017 HIOR Noord gaat ervan uit dat straten in het plangebied 'autoluw' zijn. Hoe blijft dit gewaarborgd bij ontsluiting van het plangebied via de omliggende wijken?	Autoluw heeft te maken met het voorkomen van doorgaand verkeer en het voorkomen van verkeersaantrekkende activiteiten in de buurt. De meeste straten in deze buurt zijn woonstraten. Uit het mobiliteitsrapport blijkt dat de straten in de wijk een verkeersdruk zullen kennen die past bij de functie.
1.27	Bijlage 3 Voorlopig ontwerp Schoterkwartier, Arons en Gelauff architecten (9 februari 2022) laat in verbeeldingen uitrit en ontsluiting zien direct op de Spaarndamseweg. Is dit juist?	Ja dat is juist. Hier is nog uitgegaan van een directe ontsluiting op de Spaarndamseweg. Het voorlopig ontwerp betreft echter het gebouwontwerp, niet de openbare ruimte. Zie verder antwoord bij 1.1
1.28	Inrichtingsplan bijlage 5 (Jan '22) laat op tekening ontsluiting via de omliggende wijken zien. Is dit juist?	Er zijn twee voorlopige ontwerpvarianten gemaakt. Eén met ontsluiting via de Spaarndamseweg en de ander via de Delistraat.
1.29	Klopt het dat ontwikkelaar AM opdrachtgever is van het mobiliteitsonderzoek? Zo ja waarom is dit zo en bijvoorbeeld niet de Gemeente?	De initiatiefnemer levert een ruimtelijke onderbouwing aan met bijbehorende onderzoek. De gemeente toetst de onderzoeken en beoordeelt of sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
1.30	Paragraaf 3.4 Routing (MOB onderzoek) heeft als uitgangspunt dat verkeer deels wordt afgewikkeld via de Spaarndamseweg en deels via de Transvaalstraat. Is dit juist? Alleen de routing van 'aankomend verkeer' wordt beschreven. Hoe wordt compleetheid van het rapport gewaarborgd als 'vertrekkend verkeer' niet wordt omschreven?	Het mobiliteitsrapport is aangevuld met een onderzoek naar de verkeersafwikkeling waarbij acht ontsluitingsvarianten zijn onderzocht met zowel aankomend als vertrekkend verkeer.

1.31	Het Mobiliteitsonderzoek beschrijft verkeersintensiteiten 'referentievariant'. En tabel 3.4 beschrijft verkeersintensiteiten 'planvariant'. Wat wordt bedoeld met planvariant en wat wordt bedoeld met referentievariant? Van welke variant is uitgegaan?	De referentievariant is de variant zonder fase 1 en 2 van het plan. De planvariant is de variant met fase 1 en 2 van het plan. De planvariant is getoetst.
1.32	Op welke manier is in het Mobiliteitsonderzoek rekening gehouden met andere planontwikkeling aan Spaarndamseweg, bijvoorbeeld ontsluiting van plangebied Sonneborn? Hoe is verkeersveiligheid van de Floresstraat gewogen nu en in de toekomst?	In de referentievariant van het verkeersmodel zitten alle beoogde bouw- en ontwikkelingsplannen. De Floresstraat heeft voldoende capaciteit om het verkeer in zowel referentie- als planvariant te verwerken.
1.33	Op welke manier is in het Mobiliteitsonderzoek rekening gehouden met (extra) doorgaand verkeer in de Siantarstraat (fase 1)? HIOR profiel woonstraat smal autoluw (!)	Fase 1 (272 motorvoertuigen per etmaal) maakt nu gebruik van de Siantarstraat. De verkeersintensiteit in de Siantarstraat neemt toe met maximaal 231 motorvoertuigen per etmaal. De verkeersdruk past bij een smalle 30 km/h uur weg.
1.34	Op welke wijze is door Gemeente en Ontwikkelaar bij ontwerp en uitvoering van fase 1 rekening gehouden met ontsluiting van fase 2 verkeer via de Siantarstraat (fase 1)?	Hierbij is uitgegaan van de resultaten van het verkeersgeneratieonderzoek door Goudappel.
1.35	Is er onderzoek uitgevoerd of overwogen naar andere opties om ontsluiting direct op Spaarndamseweg mogelijk te maken? Bijvoorbeeld aanpassing ontwerpbebouwing fase 2 en of aanpassing infrastructuur Spaarndamseweg t.h.v. geplande uitrit? Welke toelichting kunt u hierbij geven?	In 2017 is door Goudappel een analyse naar alternatieve ontsluitingsvarianten uitgevoerd met de volgende conclusie: <ul style="list-style-type: none"> • Het mogelijk maken van vertrekkend verkeer is niet gewenst (tussen Transvaalstraat en Spaarndamseweg). • De (noord)oostelijke ontsluiting (Spaarndamseweg) voor vertrekkend is een alternatief voor de goede ontsluiting via de Delistraat, mits deze verkeersveilig wordt uitgevoerd: o.a. door verlagen van de muur naast de uitrit. Onder verwijzing naar het aangepaste mobiliteitsonderzoek is een aanvullend onderzoek gedaan, waarbij acht varianten zijn (her)beoordeeld, waaronder enkele nieuwe opties. (zie hfst 4 Verkeerscirculatie e.v.)
2	Parkeerdruk, parkeernormen, parkeerplaatsen bezoekers	
2.1	In de huidige situatie is al een zeer hoge parkeerdruk in de Delistraat. Doordat het plan ontsloten wordt via de Delistraat zal het verkeer dat geen parkeerplaats vindt doorrijden en de auto parkeren in de Delistraat en omgeving. Dit zorgt ervoor dat de parkeerdruk flink verhoogd wordt.	Uit het mobiliteitsonderzoek blijkt dat met de 135 parkeerplaatsen voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om de parkeerbehoefte van de nieuwe woningen te kunnen voldoen. Er worden meer parkeerplaatsen aangebracht dan volgens de norm benodigd zou zijn.
2.2	Door de toename van het aantal pakketbezorgers zal de parkeerdruk nog verder verergeren.	Pakketbezorging kenmerkt zich door (zeer)kortdurend parkeren. Voor zover het aantal pakketbezorgers substantieel zal toenemen als gevolg van de ontwikkeling is dit

		verwaarloosbaar voor de parkeerdruk en leidt dit niet tot een onaanvaardbare verhoging van de parkeerdruk.																																			
2.3	Er is voor de sociale huurappartementen gerekend met een parkeernorm van 0,7. De parkeernorm voor sociale huurwoningen is 0,9. Daarmee is sprake van een tekort van (38,7 -27). Er zijn 27,4 bezoekersparkeerplaatsen nodig. Er worden 19 parkeerplekken in de openbare ruimte gerealiseerd ten behoeve van bezoekers. Als de 6 bezoekers-parkeerplaatsen in de parkeergarage gehandhaafd blijven is er een tekort van 2,4 bezoekersparkeerplaatsen.	<p>De huidige beleidsregels parkeernormen 2015 zijn verouderd. Afwijken van de norm is daarom onderbouwd toegestaan. De aangepaste parkeernorm voor bewoners is gebaseerd op onderzoek naar autobezit naar woningwaarde en oppervlakte (Analyse naar autobezit in Haarlem 2018, gemeente Haarlem, 27 november 2018). Uit dit onderzoek blijkt dat voor goedkope (sociale) huurwoningen er sprake is van een gemiddeld 0,5 parkeerplaats per woning voor bewoners en 0,2 parkeerplaats voor bezoekers.</p> <table border="1"> <caption>Autobezit per woning oppervlakte (BVO)</caption> <thead> <tr> <th>Woning oppervlakte (BVO)</th> <th>Goedkoop</th> <th>Midden</th> <th>Duur</th> <th>Gemiddeld</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Kleiner dan 30 m²</td> <td>0,2</td> <td>0,2</td> <td>0,2</td> <td>0,2</td> </tr> <tr> <td>30-50 m²</td> <td>0,35</td> <td>0,65</td> <td>0,4</td> <td>0,4</td> </tr> <tr> <td>50-75 m²</td> <td>0,6</td> <td>0,7</td> <td>0,7</td> <td>0,6</td> </tr> <tr> <td>75-100 m²</td> <td>0,8</td> <td>0,9</td> <td>0,9</td> <td>0,8</td> </tr> <tr> <td>100-150 m²</td> <td>0,9</td> <td>1,1</td> <td>1,1</td> <td>1,0</td> </tr> <tr> <td>groter dan 150 m²</td> <td>1,1</td> <td>1,2</td> <td>1,3</td> <td>1,2</td> </tr> </tbody> </table> <p>Er is ruim voldoende parkeeraanbod beschikbaar De onderbouwing is aan het mobiliteitsrapport toegevoegd.</p>	Woning oppervlakte (BVO)	Goedkoop	Midden	Duur	Gemiddeld	Kleiner dan 30 m²	0,2	0,2	0,2	0,2	30-50 m²	0,35	0,65	0,4	0,4	50-75 m²	0,6	0,7	0,7	0,6	75-100 m²	0,8	0,9	0,9	0,8	100-150 m²	0,9	1,1	1,1	1,0	groter dan 150 m²	1,1	1,2	1,3	1,2
Woning oppervlakte (BVO)	Goedkoop	Midden	Duur	Gemiddeld																																	
Kleiner dan 30 m²	0,2	0,2	0,2	0,2																																	
30-50 m²	0,35	0,65	0,4	0,4																																	
50-75 m²	0,6	0,7	0,7	0,6																																	
75-100 m²	0,8	0,9	0,9	0,8																																	
100-150 m²	0,9	1,1	1,1	1,0																																	
groter dan 150 m²	1,1	1,2	1,3	1,2																																	
2.4	Met de komst van de Flat (17 verdiepingen) verdwijnen de parkeervakken aan de straat. Dit zijn plaatsen voor de bewoners van de Transvaalstraat. Dit voor zowel voor fiets als voor de auto. De plaats waar de fietsen gestald kunnen worden. Dit verdwijnt dus ook. Er zou dus extra plekken moeten komen om de zowel de fietsen als auto's van de huidige bewoners de Transvaalstraat hun fietsen te kunnen stallen.	Er vervallen drie parkeerplaatsen als gevolg van de aanleg van de toegangen tot de parkeergarage (ca 12 tot 15 m). In de parkeerbilans is voldoende ruimte om dit op te vangen. De parkeerbehoefte (122 pp) van het plan is kleiner dan het parkeeraanbod (132 pp). De onderbouwing in het mobiliteitsrapport is op dit onderdeel aangepast (zie paragraaf 2.3, p. 6). In het ontwerp voor de openbare ruimte wordt nader onderzocht waar het fietsparkeren voor bezoekers kan worden opgelost. Hierbij wordt gedacht aan de noordoost- en de zuidoosthoek van het gebouw. Er zijn geen formele fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte voor de huidige bewoners van de Transvaalstraat of hun bezoekers. Daar wordt binnen deze ontwikkeling ook niet in voorzien.																																			
2.5	Indiener mist in de tekeningen en plattegronden overal het bezoekersparkeren voor fietsen. Op geen elke uitwerking van de plannen, komt stallingruimte terug. Wel is er ruimte voor wat groen rondom de inrit van de garage. Op basis van de plattegronden en modellen wordt betwijfeld of aan de zijde van de Transvaalstraat ruimte is voor groen en het stallen van fietsen. De zorg bestaat dat	In de parkeergarage is ruimschoots voorzien in stallingsruimte voor fietsen en bakfietsen voor bewoners. In het ontwerp voor de openbare ruimte wordt nader onderzocht waar in fietsparkeren voor bezoekers kan worden voorzien. Hierbij wordt gedacht aan de noordoost- en de zuidoosthoek van het gebouw.																																			

	meer losse fietsen rond het gebouw worden gestald bij het ontbreken van een openbaar toegankelijke fietsenstalling.	
2.6	Als buurt ervaren wij overlast van willekeurig gestalde elektrische deelscooters. Wellicht is het raadzaam om, gelet op de komst van meer mensen in de buurt, kritisch te kijken naar een zone die aangewezen wordt als stallingsruimte voor dergelijke deelconcepten inclusief handhaving.	Ook de gemeente ziet het belang van een trottoir dat beschikbaar is voor voetgangers. In de binnenstad zijn al speciale ruimtes voor deelscooters ingesteld. De verwachting is dat deze ruimtes ook elders zullen worden aangewezen. De gemeente is met haar fietsbeleid bezig om deelscooters en -scooters te faciliteren. Dit valt binnen het nader te ontwikkelen fietsbeleid.
2.7	De toren wordt zo hoog, dat men vanuit de appartementen in alle tuinen van de naastgelegen buurtbewoners kan kijken. Omgekeerd kijken wij vanuit onze tuin direct tegen de toren aan. Daarnaast was het gemakkelijk mogelijk geweest hetzelfde aantal wooneenheden te realiseren door over een breder geheel enkele lagen hoger te bouwen. Deze toren gaat het beeld van de stad en onze buurt in het bijzonder, wezenlijk veranderen.	In het SPvE, de ontwikkelvisie Spaarndamseweg e.o. en het ontwerpbestemmingsplan is onderbouwd waarom een hoogteaccent op deze plek mogelijk is. Door de toren, mede op advies van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK), los te houden van de bestaande aanliggende bebouwing aan het Spaarne wordt het hoogteaccent beter herkenbaar in het stedelijk silhouet en oogt de toren slanker. Juist door een slankere hogere toren te realiseren, die losstaat van de naastgelegen flat, is het mogelijk met de overige nieuwbouw goed aan te sluiten op de schaal van de omliggende buurt waaronder de Transvaalstraat. Hiertoe wordt aan de noordzijde van de Transvaalstraat en Papoeaplein aansluitend op de bestaande bouw en de nieuwbouw van fase 1 bebouwing in maximaal drie lagen gerealiseerd waardoor uitzicht, privacy en bezonning beter is gewaarborgd dan bij spreiding van hogere bebouwing.
2.8	Als bewoner van de Transvaalstraat is 2e fase van de Schoterkwartier een ramp voor de leefomgeving, woongenot en groenvoorziening. Het uitzicht en woongenot gaat erg achteruit. De Flat (woontoren) staat veel te dicht tegen de Transvaalstraat. Dat dit beter een stuk naar het "noorden" gebouwd kan worden.	Aan de noordzijde van de Transvaalstraat, tegenover de huidige bewoners, wordt in maximaal 3 lagen gebouwd aansluitend op de schaal van de buurt. De afstand van de woning van indiener tot aan de buitenzijde van de toren bedraagt minimaal 40 meter. Het is niet aannemelijk dat veronderstelde afname van uitzicht verbetert door de toren naar het noorden op te schuiven. Zie ook het antwoord onder 3a.
2.9	We hebben uitzicht richting de Waarderbrug. Dit uitzicht verdwijnt grotendeels door de woontoren.	Vanuit de woning van indiener zal inderdaad sprake zijn van afname van zicht richting de Waarderbrug. Vaste jurisprudentie van de Raad van State is, dat geen recht bestaat op een blijvend vrij uitzicht. Het belang van het toevoegen van woningen op deze locatie weegt zwaarder dan de afname van het zicht van indiener op de Waarderbrug.
2.10	Gebrek aan groen- en speelvoorziening Het oorspronkelijke plan was, dat op de plek waar nu de OBS de Cirkel staat, een stadspark zou komen. Nu blijft de Cirkel waar deze is en komt in plaats van de scholen op het Sonnebornterrein óók een woontoren. Daar waar we in een eerdere versie van het plan niet achteruit zouden gaan qua groen, krijgen we in de huidige plannen per saldo veel minder groen en heel veel extra inwoners. a. Waar moeten de kinderen nu gaan spelen?	De verplaatsing van OBS De Cirkel, zoals genoemd in de ontwikkelvisie, zou naar het Filippo-terrein, Spaarndamseweg 180 gaan en niet naar het Sonnebornterrein. Dit is nog in onderzoek, waarbij een park nog niet is uitgesloten. De toren op het Sonnebornterrein komt niet in plaats van de scholen maar maakte integraal onderdeel uit van de gedane studies. In de plannen voor Sonneborn en het Schoterkwartier is ruimte gereserveerd voor groen. a. In de groene scheg wordt een speelvoorziening gerealiseerd. Er is behoefte aan een speelgelegenheid voor 0-6 jarigen. In de buurt op loopafstand zijn meerdere speelgelegenheden aanwezig zoals aan de Gedempte Schalkburgergracht.

	<ul style="list-style-type: none"> b. Waar kunnen de huidige én de nieuwe bewoners hun hond uitlaten? Eerder deden ze dat veelal op het Deliterrein. c. Er wordt veel te weinig rekening wordt gehouden met de groenbehoeften van al de nieuwe én bestaande bewoners en d. Er wordt te weinig rekening gehouden om de gevolgen van de klimaatveranderingen op te kunnen vangen in onze wijk. 	<ul style="list-style-type: none"> b. Het Deliterrein/Schoterkwartier is o.a. in de vastgestelde ontwikkelvisie Spaarndamseweg e.o. gedefinieerd als een woningbouwlocatie met een groenplek en niet als een hondenuitlaatplaats. Hoewel in praktijk er honden worden uitgelaten, is het deels met hekken afgezette terrein, niet openbaar en niet bedoeld als uitlaatplek. c. In het plan wordt een groenlocatie gerealiseerd. Er is in de planvorming een integrale afweging gemaakt tussen groen en bebouwing. Dit is al eerder vastgelegd in het door de raad vastgestelde Stedenbouwkundige Programma van Eisen (SPvE) voor deze locatie. d. Het plan voldoet aan de gestelde randvoorwaarden en eisen voor klimaatadaptatie. Naast de speelplaats voorziet het inrichtingsplan ook in een wadi. De groene waterberging en groene polderdaken leveren daarnaast ook een bijdrage aan de beleving en biodiversiteit en het groen vermindert de hittestress in de omgeving.
2.11	<p><i>Te veel speelvoorzieningen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> a. Er bestaat bezwaar tegen de speelvoorziening in het smalle stuk voor het Papoeaplein. Er is te weinig groen en er is voldoende speelgelegenheid in de omgeving bij de Delistraat en speeltuin De Elba op respectievelijk 50 en 150 meter. b. Waarom is deze speeltuin ingetekend in het smalle, en dus meer gehorige gedeelte dicht op de woningen? Het bredere gedeelte lijkt veel logischer en fijner voor de bewoners. 	<ul style="list-style-type: none"> a. De speelvoorziening past in het gemeentelijk beleid. De omgevingsvisie heeft als doelstelling het bevorderen van een gezonde leefomgeving die uitnodigt tot spelen en ontmoeten. Ook in het SPvE uit 2018 is opgenomen dat in de groene scheg een speelvoorziening wordt gerealiseerd. De indieners hadden bij de aankoop van hun woning hiermee redelijkerwijs rekening kunnen houden. Met de uitbreiding van deze buurt komen er meer (jonge) kinderen wonen in de wijk. Daarnaast zijn er al structureel te weinig openbare speelplekken in de Indischewijk. Er is zeer beperkt ruimte binnen de oudere delen van de wijk om nieuwe plekken te realiseren. Volgens het speelbeleid is er te weinig speelgelegenheid voor kinderen van 0 t/m 5 jaar in deze buurt. De actieradius van deze leeftijdsgroep is beperkt tot 100 meter. De speeltuin op de hoek van de Spaansevaartstraat en de Delistraat ligt op een loopafstand van ongeveer 100 meter van de nieuwe speeltuin, maar hierdoor komen wel weer veel meer woningen op minder dan 100 meter afstand van een speeltuin te liggen. Om deze reden zijn aanvullende speelvoorzieningen in de openbare ruimte in de nieuwe buurten gewenst. De geplande speelvoorzieningen zijn voor een andere leeftijdscategorie dan de voorzieningen op andere openbare locaties in nabije omgeving, dus een mooie uitbreiding van de diversiteit in het aanbod b. De speeltuin is om twee redenen in het smallere gedeelte ingetekend. De ene reden is dat op deze manier een betere ruimtelijke verdeling komt van de speeltuinen en meer woningen binnen een acceptabele afstand komen van een speelplaats. De andere reden is dat in het bredere deel een grotere en efficiëntere wadi past. Hierdoor kan deze een betere bijdrage leveren aan klimaatadaptatie. Een speeltuin is makkelijker aan te passen aan de beperkte breedte in het noordelijke deel.

1.2 Reactie op overige zienswijzen per indiener voor zover niet onder 1.1 aan bod gekomen.

A. J		
Nr.	Zienswijze	Antwoord
	Trillingen	
A1.	Na lang wachten, is gelukkig eindelijk het ontwerpbestemmingsplan ter inzage. De tekeningen en de plannen zien er goed uit.	We zijn blij te vernemen, dat het plan bij indiener in goede aarde valt.
A2.	In hoeverre wordt een nulmeting uitgevoerd in de bestaande gebouwen in verband met eventuele trillingshinder?	Voordat de sloop en de bouw start wordt een zogenaamde nulmeting verricht door een gespecialiseerd expertisebureau. In overleg met schade- experts wordt bepaald welke woningen bouwkundig worden opgenomen. Deze woningen worden zowel interieur als exterieur volledig in beeld gebracht. Buurtbewoners en omliggende bedrijven worden daar van tevoren van in kennis gesteld.

I. H. K. AS. BG.		
Nr.	Zienswijze	Antwoord
	Bezonnig, zonnepanelen, planschade, 'bestemming verkeer'	
1. (I, H, KS, BG)	<p>In de bezonningsstudie wordt geconcludeerd dat ons woonblok geen last heeft van schaduwvorming door de nieuwbouwplannen. Uit een contra-expertise blijkt dat er voornamelijk in de ochtend schaduwvorming is van de woontoren. Dit maakt dat we dat we in de toekomst 's ochtends niet kunnen genieten van de zon, zoals we nu wel doen tijdens het ontbijt op ons terras. Met de plannen van het project zullen wij schaduw ondervinden van de woontoren op voor ons cruciale momenten.</p> <p>21-03-2022 van 06:30 tot 08:30 Schaduw 21-06-2022 van 07:15 tot 08:30 Schaduw 21-09-2022 van 07:30 tot 08:30 Schaduw 21-12-2022 Geen overlast</p> <p>Het plan zorgt voor een verminderde opbrengst van onze bestaande zonnepanelen en de</p>	<p>De conclusie van de bezonningsstudie is dat het nieuwe ontwerp nihil effect heeft op de bezonnig en dat wordt voldaan aan zowel de lichte als de zware TNO-norm. Voor zover op de door indieners aangedragen tijdstippen sprake is van schaduwwerking wordt dit in hoofdzaak veroorzaakt door de bergingen in de tuinen en op 21 juni tot 9.00 uur deels als gevolg van de toren zoals in de bezonningsstudie staat aangegeven.</p> <p>De (beperkte) schaduwwerking vindt alleen in de vroege ochtend plaats. De afname van de opbrengst zal beperkt zijn. De gemeente kent hierbij een zwaarder gewicht toe aan het belang van het toevoegen van woningen binnen het voorliggende ontwerp dan de (beperkte) afname van het rendement van deze zonnepanelen, temeer daar het voornemen van de gemeente tot herontwikkeling in ieder geval bij vaststelling van het SPvE in 2018 bekend was. Hoe spijtig dat voor de indieners dan ook is.</p>

	reeds bestelde zonnepanelen.	
2. (I, H, KS, BG)	Door het wijzigen van het bestemmingsplan zal de waarde van onze woning verminderen.	Bij de stedenbouwkundige opzet/uitwerking van het Deliterrein is rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Vanwege de hoge kwaliteit van het ontwerp wordt een kwaliteitsimpuls aan de wijk gegeven en zal er eerder sprake zijn van waardevermeerdering van alle omliggende woningen. Dit neemt niet weg dat bij binnenstedelijke planontwikkelingen er soms nadeel resteert voor omwonenden. Door de wetgever is dat ook onderkend. In de Wet ruimtelijke ordening (art. 6.1 lid 2 Wro) is een planschaderegeling opgenomen. Pas nadat er een definitief (onherroepelijk) planologisch besluit is genomen - zoals een bestemmingsplan of omgevingsvergunning (als bedoeld in art. 6 lid 2 onder c Wro) - kunt u een aanvraag om een tegemoetkoming in planschade indienen. Meer informatie over planschade vindt u op de gemeentelijke website: https://haarlem.nl/schadevergoeding-na-planschade
3. (I)	De strook achter onze woning krijgt de bestemming verkeer. In deze gevel hebben we raamkozijnen en een vluchtdeur die straks uitkomt op dit 80 cm lager gelegen gedeelte. Een groenstrook zal hier beter passen.	De weg versmallen is hier niet mogelijk. Alle ruimte is benodigd. De keerwand om het hoogteverschil op te lossen zal op enkele meters afstand ten opzichte van de gevel met deur komen. In de overgangszone tussen keerwand en deur is dus voldoende ruimte om traptreden aan te brengen.

V		
Nr.	Zienswijze	Antwoord
V1.	<p>In mijn buurtapp maakt men zich nogal zorgen om toenemende verkeersbewegingen en parkeerdruk als het gaat om de uitrit parkeergarage in bestemmingsplanwijziging Deliterrein / Schoterkwartier. Het gaat over de route van de uitrit niet via de Spaarndamseweg i.p.v. over de Delistraat vanwege een muur.</p> <p>Ik heb geen mening in deze zaak, maar ik merk in de buurt whatsapp dat er allerlei drogredenen bij worden gehaald waar ik mij aan stoort. Men maakt zich zorgen om de toenemende verkeersbewegingen en de parkeerdruk. De kinderen worden er altijd bijgesleept als argument - "het zou niet veilig zijn, zeker niet rond de school", etc. Zoveel mogelijk auto's en allemaal je kinderen met de auto naar school brengen is geen probleem: want deze mensen zijn toevallig ook allemaal tegen betaald parkeren en hebben geen constructieve ideeën over hoe het aantal auto's</p>	<p>We danken u voor uw reactie en de gemaakte complimenten. We nemen uw advies ter harte en trachten onze besluiten en overwegingen zo goed mogelijk te motiveren en uit te leggen.</p>

<p>terug te dringen. De teneur is: "De gemeente zijn graaiers", "ze doen toch wat ze zelf willen". Er wordt collectief bezwaar ingediend als het hen individueel raakt, maar collectief constructief nadenken is soms ver te bespeuren. En dat vind ik jammer.</p> <p>Ik hoop dat u een goede keuze kunt maken en vooral dat u die zo goed mogelijk toelicht. Ik vind dat de gemeente qua communicatie dat al erg goed doet. Blijf dat doen - ik denk dat het de enige manier is om mensen betrokken te houden. En soms moeten beslissingen worden genomen die pijn doen, en dat moet dan ook maar worden toegelicht.</p>	
---	--

AL AM		
Nr.	Zienswijze	Antwoord
	<i>Bezonnig</i>	
1.	De huizen van gebouw 5 zijn gebouwd in fase 1 van dit project, waarbij de zonnepanelen zijn geplaatst aan de kant waar de meeste zonuren zijn. Deze zonnepanelen leveren minder op wanneer deze in de schaduw liggen door een woontoren. Doordat de zonnepanelen minder opleveren, worden de elektriciteitskosten voor de bewoners van gebouw 5 hoger. Een oplossing hiervoor is het verlagen van de woontoren waardoor er geen schaduw effect is. Indien er door de woontoren toch een schaduw effect ontstaat, wil ik graag van de gemeente horen welke compensatie er wordt geleverd aan de mensen die hier op inleveren.	<p>De conclusie van de bezonningsstudie is dat het nieuwe ontwerp invloed heeft op de bezonnig, maar dat zowel aan de lichte als de zware TNO-norm wordt voldaan.</p> <p>De schaduwwerking vindt alleen in de ochtend plaats. De gemeente kent hierbij een zwaarder gewicht toe aan het belang van het toevoegen van woningen binnen het voorliggende ontwerp dan de (beperkte) afname van het rendement van deze zonnepanelen, temeer daar het voornemen van de gemeente tot herontwikkeling in ieder geval bij vaststelling van het SPvE in 2018 en bij aankoop van de woning van indieners bekend was.</p>

AV		
Nr.	Zienswijze	Antwoord
AV 1.	Indiener beroept zich op het vertrouwensbeginsel. Het college heeft eerder toegezegd dat de uitrit op de Spaarndamseweg de voorkeursvariant is.	In het raadsbesluit 'Vaststellen stedenbouwkundig programma van eisen Deliterrein partiële herziening' is het volgende over de ontsluiting opgenomen. "..... Naar aanleiding van reacties van omwonenden is een nieuwe variant onderzocht, waarbij vanuit de parkeergarage rechtstreeks op de Spaarndamseweg wordt ontsloten in plaats van via de Delistraat. Dit is de voorkeursvariant vanuit de omgeving"..... De definitieve keuze wordt gemaakt wanneer is komen vast te staan of de nader

		<i>uitgewerkte varianten zowel stedenbouwkundig als verkeerskundig haalbaar zijn. Uit de formulering “voorkeursvariant vanuit de omgeving” en het voorbehoud dat wordt gemaakt ten aanzien van de haalbaarheid, kan niet gerechtvaardigd worden geconcludeerd dat hiermee is toegezegd dat de ontsluiting aan de Spaarndamseweg gerealiseerd gaat worden en niet via de Siantarstraat/Delistraat. Er is geen sprake van gerechtvaardigd opgewekt vertrouwen Indiener had als bewoner van fase 1 hiermee rekening kunnen houden bij aankoop van z'n woning.</i>
AV 2.	Het project lijkt nauwelijks plek te hebben voor gezinnen met een middeninkomen of starters. Veel woningen zijn sociale huur of juist heel duur. Weinig woningen zijn voor bijvoorbeeld leraren, politieagenten, en verplegers.	Het project voldoet aan de kaders die op dit onderdeel door de raad zijn gesteld. De raad heeft bij het geven van zijn zienswijzen op de verkoop- en anterieure overeenkomst met deze wijzigingen van het woningbouwprogramma ten opzichte van het SPvE ingestemd.
AV 3.	De keuze voor de type woningen in het project lijkt gedreven door het rendement voor de Projectontwikkelaar en niet wat in de wijk past. Het lage rendement op de sociale huurwoningen wordt goedge maakt door de dure woningen, het penthouse, en de hogere toren.	De segmentering van de woningen komt overeen met de afspraken die hierover tussen AM en gemeente zijn gemaakt. De gemeenteraad heeft hier op 26 juni 2019 mee ingestemd (Verkoop Deliterrein en afsluiten anterieure overeenkomst (reg.nr 2019/449887). Hier is ook de grondwaarde aan gekoppeld. Vrije markt appartementen zijn kostendrager om sociale woningen haalbaar te krijgen.
AV 4.	De extra woonlagen op de toren incl. het penthouse beperkt de hoeveelheid zonlicht in de buurt. Het college lijkt daarmee een hoger rendement voor de Projectontwikkelaar af te ruilen tegen minder zonlicht voor de buurt.	Bij het inpassen van een ruimtelijke ontwikkeling in z'n omgeving concurreren zeer veel belangen en opgaven met elkaar. Wij proberen daar binnen de kaders van de wet, de gemeentelijke opgaves en met het oog op een goede woon- en leefomgeving zo goed mogelijk een afweging in te maken. De woningbouwopgave, bezonning en financiële uitvoerbaarheid van het project zijn hier onderdeel van. Naar het oordeel van de gemeente is hierbij sprake van een goede ruimtelijke ordening.
AV 5.	Niet alleen leidt de toren tot minder zonlicht, maar ook tot meer wind. Het wordt dus vaker koud, donker, en winderig.	De afname van bezonning is beperkt. Uit de windstudie blijkt dat in de nieuwe situatie sprake is van een acceptabel windklimaat. Het windklimaat aan het Papoeaplein, de Siantarstraat en de Transvaalstraat kan als relatief kalm omschreven worden. Deze gebieden worden aangeduid met klasse A en B, wat betekent dat voetgangers hier comfortabel kunnen verblijven. Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.
AV 6.	Het is onduidelijk hoe omgegaan wordt met de vervuilde grond tijdens de bouw. Hoe voorkomt men dat de vervuilde grond bij het graven uitwaait over de buurt?	De leeflaag waarin gewerkt is schoon. Vervuilde grond zou uit de diepere grondlagen kunnen komen. Mocht er in de diepere lagen vervuiling worden aangetroffen, dan betreft dit vochtige grond die niet aan afstuiven onderhevig is. Indien vervuilde grond wordt aangetroffen zal deze zorgvuldig worden verwerkt en zo spoedig mogelijk worden afgevoerd.
AV 7.	De cijfers uit bijlage 16, het stikstofonderzoek, komen niet overeen met de cijfers uit het mobiliteitsonderzoek. Daarbij gaat bijlage 16 nog uit van een uitrit op de Spaarndamseweg.	Beide onderzoeken hebben de verkeersgeneratie-kencijfers van CROW als basis gebruikt. Beide onderzoeken hanteren als gebied 'zeer sterk stedelijk – rest van de bebouwde kom'. Beide onderzoeken hebben de weekdagcijfers gebruikt en

		Goudappel (mobiliteitsonderzoek) vervolgens ook de werkdagcijfers. Voor stikstofonderzoek zijn de weekdagcijfers nodig, voor verkeer de werkdagcijfers. Bij het mobiliteitsonderzoek zijn de maximale kencijfers gehanteerd binnen de bandbreedte, omdat Haarlem in vergelijking met andere zeer sterk stedelijke gemeenten een hoger personenautobezit heeft. Dat is dus een bewuste keuze. Om die reden zijn de gebruikte cijfers bij Goudappel iets hoger dan die van het stikstofonderzoek.
AV 8.	Wie is verantwoordelijk mochten de rapporten, zoals de bezonningsstudie, achteraf niet blijken te kloppen? En hoe wordt dit hersteld? Gaat, bijvoorbeeld, een stuk van de toren af mocht achteraf blijken dat deze meer schaduw werpt dan voorspeld of dat de buurt toch minder zonlicht krijgt dan verwacht?	Het ontwerp is voor de berekeningen in een 3D-programma gezet. Door het invoeren van de coördinaten en een tijdstip is de exacte zoninstraling per plaats en per dag te bepalen aan de hand van het verloop van de zon over deze dag. Het gebouw is getoetst aan de 'lichte en strenge TNO-norm'. Er is dus geen sprake van 'voorspelling' maar van een zorgvuldige berekening.
AV 9.	Hoe verhouden de rapporten, zoals bijvoorbeeld het mobiliteitsonderzoek, zich met de andere plannen? Het College is bezig met niet alleen dit plan maar ook andere plannen, toch zie ik niet dat deze plannen zijn meegenomen. Ik maak mij zorgen over de onderlinge afstemming tussen de bestemmingsplannen.	De gemeente heeft een verkeersmodel opgesteld waarbij de groei van het verkeer als gevolg van de verwachte woningbouw en overige ontwikkelingen zijn meegenomen.

BB		
BC		
Nr.	Zienswijze	Antwoord
	<i>Windhinder, bezonning</i>	
1 (BB, BC)	In de CFD studie is niet onderzocht wat de windhinder betekent voor fietsers. Op een deel van het fietspad langs de Spaarndamseweg is windklasse D en E. Onzes inziens vormt het windklimaat een onacceptabele bedreiging voor de verkeersveiligheid.	In Nederland bestaat geen specifieke wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. De grondslag voor de beoordeling van het aspect windhinder staat in art 3.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit betreft de zorg voor een goede ruimtelijke ordening. De gemeente gebruikt NEN 8100;2006 als beoordelingsmethodiek voor het windklimaat. De norm biedt ruimte voor beleidsvrijheid en bestuurlijke afweging als het gaat om de kwaliteitseisen van de verschillende activiteiten (doorlopen, slenteren, langdurig zitten). In de norm wordt onderscheid gemaakt tussen windhinder en windgevaar. Windhinder en windgevaar worden beoordeeld op loop- of verblijfsniveau. In de NEN-norm worden geen criteria benoemd voor de beoordeling van het windcomfort voor fietsers. Windhinder wordt gedefinieerd als een overschrijding van een windsnelheid van 5 m/s. Dit is een windsnelheid die voor fietsers geen veiligheidsrisico inhoudt. De aanwezigheid van windgevaar betekent een overschrijding van 15 m/s, wat wel een bedreiging zou kunnen vormen voor de

		veiligheid van fietsers. Windgevaar moet te allen tijde vermeden worden. Het windonderzoek toont echter aan dat op de genoemde locatie geen sprake is van windgevaar. Dus is ook geen sprake van een bedreiging van de verkeersveiligheid.
2. (BB, BC)	De woontoren heeft grote impact op de omgeving! Niet alleen zorgt het schaduweffect ervoor dat er minder licht de woningen binnenkomt, maar het zorgt er ook voor dat er minder licht op de zonnepanelen valt. De huizen van alle onderzochte gebouwen (met uitzondering van de gebouwen 1 en 3) kunnen dus daadwerkelijk inkomstenderving door het project tegemoet zien, zonder dat er ook maar op enige manier gesproken wordt over structurele financiële compensatie. Dit is onacceptabel.	De woningen van inwoners liggen op zeer ruime afstand van de woontoren (respectievelijk ca 100 en ca 180 m). De effecten op PV-panelen zullen als, die überhaupt aanwezig zijn, zeer gering zijn.
3. (BB, BC)	Een woontoren die op zoveel weerstand uit de buurt stuit, omdat de hoogte en schaduwwerking door de omgeving als bezwaarlijk wordt ervaren en ook daadwerkelijk impact heeft op het opwekken van duurzame zonne-energie, kan eenvoudigweg niet passen binnen de omgevingsvisie, woonvisie en Nota Ruimtelijke Kwaliteit. De enig aanvaardbare oplossing voor de omgeving is daarom het verlagen van de woontoren tot de oorspronkelijk vastgestelde maximale hoogte van 22 meter uit het bestemmingsplan	In het SPvE, de ontwikkelvisie Spaarndamseweg e.o. en het ontwerpbestemmingsplan is op basis van de vigerende beleidskaders onderbouwd waarom een hoogteaccent op deze plek mogelijk is. Door de toren, mede op advies van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK), los te houden van de bestaande aanliggende bebouwing aan het Spaarne wordt het hoogteaccent beter herkenbaar in het stedelijk silhouet en oogt de toren slanker. Juist door een slankere hogere toren te realiseren die losstaat van de naastgelegen flat is het mogelijk met de overige nieuwbouw goed aan te sluiten op de schaal van de omliggende buurt waaronder de Transvaalstraat. Aan de noordzijde van de Transvaalstraat en Papoeaplein wordt daarom aansluitend op de bestaande bouw en de nieuwbouw van fase 1 bebouwing in maximaal drie lagen gerealiseerd waardoor uitzicht, privacy en bezonning beter is gewaarborgd dan bij spreiding van hogere bebouwing. De 22 meter waar u naar verwijst was indertijd toegestaan op 20% van de locatie. Daarnaast was 30% tot maximaal 19 meter toegestaan waarmee de impact op bezonning en energieopbrengst groter zou zijn, omdat er hoger gebouwd kon worden richting bestaande bebouwing.
BC 4.	In hoeverre is onderzocht wat de toegenomen verkeersdruk betekent voor hulpdiensten en of hier onoverkomelijke bezwaren zijn als dit verkeer via de woonwijk geleid wordt?	Hulpdiensten hebben verschillende aanrijroutes. In de belangrijke wegen rondom het gebied kunnen zij redelijk hun snelheid behalen. In de woonstraten kan het door de enge lastiger zijn. De extra (maar geringe) verkeersdruk is niet van grote invloed.
BC 5.	Mochten fruitbomen worden geplant, dan willen we graag een onderzoek zien waarin wordt bekeken welke gezondheidsrisico's er zijn als men fruit eet van fruitbomen die geplant zijn op voorheen sterk vervuilde grond (waar slechts sprake is van een aangebrachte leeflaag van 1 meter).	Er ligt een schone leeflaag van 1 meter op het terrein. In het algemeen kan gesteld worden dat veruit het grootste deel van boomwortels zich bevindt in de bovenste meter van de bodem. Enkele wortels kunnen wel dieper gaan, met name voor stabiliteit en meer bij grote bomen, maar de meeste voedingsstoffen en het meeste water wordt doorgaans gehaald uit de eerste meter onder de grond. In het voorlopig ontwerp is in de soortenlijst een aantal bomen opgenomen die zowel tegen droogte als veel water kunnen. De in de lijst genoemde virginische dadelpruim is na bevroren

	te zijn geweest, mogelijk eetbaar. De soortenlijst wordt voor vaststelling van het definitieve ontwerp nogmaals bekeken, mede aan de hand van de eis dat minimaal 50% uit inheemse soorten bestaan. Als fruitbomen worden overwogen, wordt voor de volledigheid nog nader advies bij de GGD ingewonnen.
--	---

2. Wijzigingen op voorstel van het college

Toelichting		Aanpassing
Nr.		
	Hoofdstuk 4 Milieu- en Omgevingsaspecten	
	4.2 Verkeer en parkeren	Het hoofdstuk is aangepast naar aanleiding van het gewijzigde mobiliteitsrapport.
	4.9 Duurzaamheid en energie	4.9.2 Bouwplan is aangepast conform de laatste stand van zaken: Op de overkapte delen van de parkeervoorziening komen groen daken in plaats van zonnepanelen. Daarmee verbetert de ruimtelijke kwaliteit voor de bewoners met zicht op deze daken.
	4.17 Waterparagraaf	Toegevoegd positief advies Rijnland
	Bijlagen bij Toelichting	<p>Bijlage 6 Mobiliteitsonderzoek Schoterkwartier Fase 2, Goudappel d.d. 14 juni 2022 vervangen door versie d.d. 8 maart 2023 met:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aanvullend onderzoek naar acht ontsluitingsvarianten met conclusie • een aangepaste parkeerbalans in verband met het verdwijnen van drie parkeerplaatsen aan de Transvaalstraat in verband met de aanleg van de toegangen tot de parkeerkelder (circa 12 tot 15 meter nodig voor twee toegangen). • Daarnaast is een onderbouwing toegevoegd voor de gehanteerde parkeernorm voor sociale woningen, gebaseerd het onderzoek 'Analyse naar autobezit in Haarlem 2018, gemeente Haarlem, 27 november 2018' • Toegevoegd bijlage 7: Advies politie op Mobiliteitsonderzoek Schaterkwartier (fase 2)

Bijlage 1: Geluidsbelasting vanwege wegverkeer Siantarstraat

Er is een berekening gemaakt, zowel voor de situatie uitgaande van 75 motorvoertuigen per etmaal (fase 1) als voor de situatie uitgaande van 265 motorvoertuigen per etmaal (fase 2). De geluidbelasting zoals weergegeven in de afbeeldingen betreft telkens de feitelijke geluidbelastingen, dus zonder aftrek ex artikel 110g Wgh.

Wanneer de geluidbelasting getoetst zou worden aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder, mag overeenkomstig artikel 110g Wgh een aftrek toegepast worden.

Voor wegen met een snelheid van 50 km/uur bedraagt deze aftrek 5 dB.

De Siantarstraat betreft een 30 km/uur weg, welke niet gezoneerd is in de zin van de Wet geluidhinder.

De geluidbelasting vanwege het verkeer op een 30 km/uur weg hoeft dan ook niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

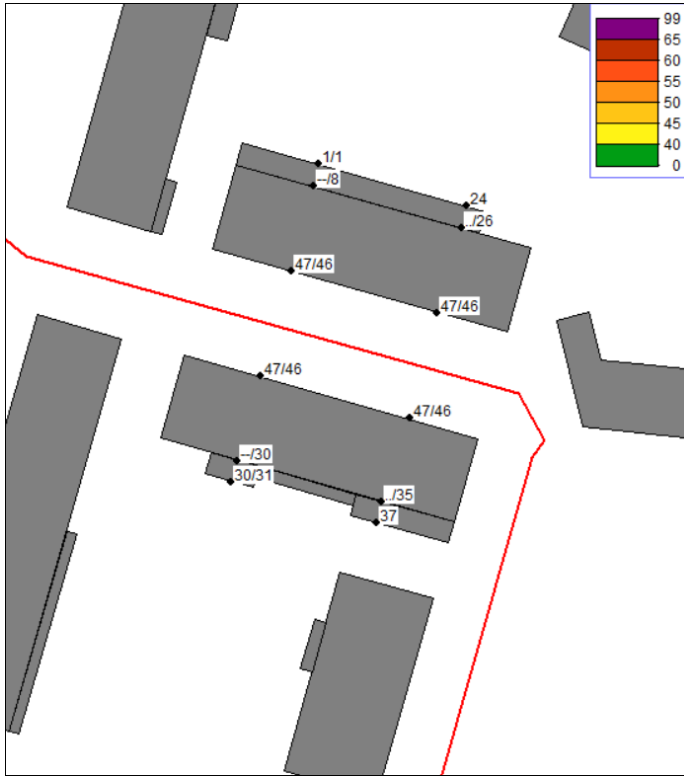
In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt de geluidbelasting vanwege het verkeer op een 30 km/uur weg vaak wel inzichtelijk gemaakt.

Om daarbij een vergelijking te kunnen maken met de grenswaarden voor 50 km/uur wegen, wordt daarom ook voor 30 km/uur wegen vaak rekening gehouden met een aftrek van 5 dB.

Volgens de Wet geluidhinder is een geluidbelasting inclusief aftrek van 48 dB zonder meer toegestaan.

Situatie fase 1 | Etmaalintensiteit 75 motorvoertuigen

In de onderstaande afbeelding wordt de geluidbelasting op de gevel weergegeven voor de situatie uitgaande van 75 motorvoertuigen per etmaal.



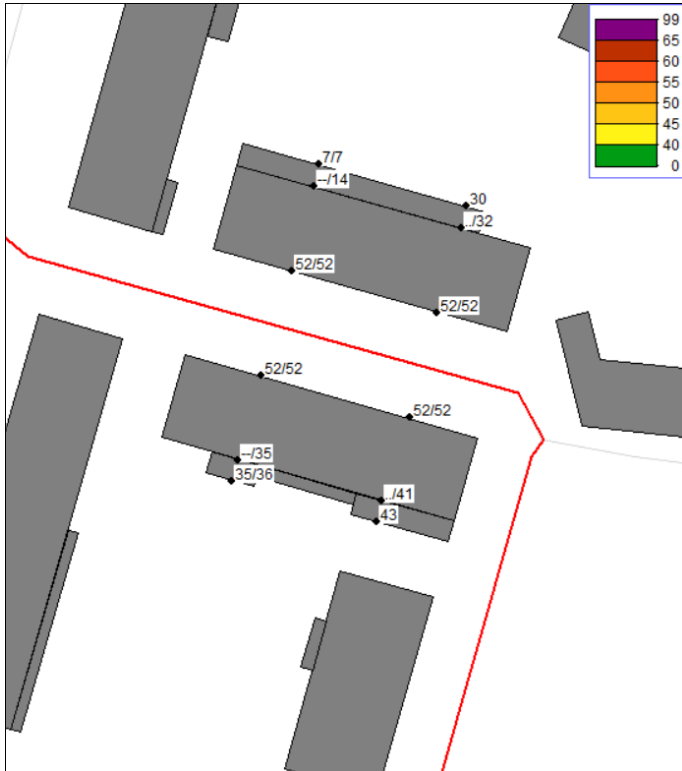
Uit de afbeelding kan geconcludeerd worden dat de geluidbelasting ten hoogste 47 dB bedraagt.

Het betreft hier de geluidbelasting zonder aftrek.

Rekening houdend met een aftrek van 5 dB bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 42 dB, hetgeen niet meer is dan 48 dB, zijnde de voorkeursgrenswaarde voor wegen met een zone in de zin van de Wet geluidhinder.

Situatie fase 2 | Etmaalintensiteit 265 motorvoertuigen

In de onderstaande afbeelding wordt de geluidbelasting op de gevel weergegeven voor de situatie uitgaande van 265 motorvoertuigen per etmaal.



Uit de afbeelding kan geconcludeerd worden dat de geluidbelasting ten hoogste 52 dB bedraagt.

Het betreft hier de geluidbelasting zonder aftrek.

Rekening houdend met een aftrek van 5 dB bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 47 dB, hetgeen niet meer is dan 48 dB, zijnde de voorkeursgrenswaarde voor wegen met een zone in de zin van de Wet geluidhinder.

Conclusie

Door de realisatie van fase 2 neemt de geluidbelasting op de gevels van de bestaande woningen met 5 dB toe.

Rekening houdend met een aftrek van 5 dB bedraagt de geluidbelasting echter nooit meer dan 48 dB, zijnde de voorkeursgrenswaarde voor wegen met een zone in de zin van de Wet geluidhinder.

Een geluidbelasting van niet meer dan 48 dB is zonder meer toegestaan.

Bijlage 2: worst-case berekening Luchtkwaliteit

Onderstaand de rapportage van de worst case berekening met het NIBM Rekentool (actuele versie 2022) voor de verwachte luchtkwaliteitseffecten van de 231 verkeersbewegingen als gevolg van de garage.

Het rekentool gaat uit van een combinatie van ongunstige omstandigheden: smalle straat met naar verhouding hoge huizen ('street canyon') en vrijwel volledige overkapping door bomen (beide factoren zorgen voor een slechte verdunning dus ongunstig). Ook wordt uitgegaan van 'stagnerend verkeer' (voortdurend rijden/stoppen, file). Deze combinatie waarmee gerekend is is beduidend ongunstiger dan te verwachten in de Siantarstraat.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	231
Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,12
PM ₁₀ in µg/m ³	0,03
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Uit de berekening blijkt dat zelfs onder worst case aannamen de bijdrage slechts maximaal 0,12 µg/m³ NO₂ en 0,03 µg/m³ Fijnstof (PM₁₀) bedraagt. Hiervan is geen effect op de gezondheid te verwachten. Ter referentie: de achtergrondconcentratie in de Siantarstraat (2021) is 15 µg/m³ voor NO₂, en 17 µg/m³ voor fijnstof (PM₁₀), dat is zeer ruim beneden de grenswaarde van 40 µg/m³ voor elk van deze stoffen. Ook met een bijdrage van de auto's uit de parkeergarage zullen de grenswaarden dus niet benaderd of overschreden worden.