

Bijlage: Wijzigingsoverzicht bestemmingsplan Stephensonstraat 38-46**Inleiding**

Het ontwerpbestemmingsplan Stephensonstraat 38-46 heeft ter inzage gelegen van 28 september tot en met 8 november 2022.

Het eerste deel van dit overzicht bevat een lijst van de indieners van zienswijzen, het inhoudelijke commentaar op het ontwerpbesluit (zie kolom “zienswijze”) en het gemeentelijke antwoord op dit commentaar (zie kolom “antwoord”). Vervolgens wordt in de kolom “aanpassing” aangegeven of het commentaar heeft geresulteerd in aanpassing van toelichting, verbeelding en planregels. Een lijst met de volledige namen van de indieners van zienswijzen en een kopie van de volledige zienswijzen ligt voor de raadsleden ter inzage. Het tweede onderdeel van dit overzicht betreft ambtshalve wijzigingen van het college op het ontwerpbesluit die aan de raad worden voorgesteld.

Cd	Naam
A.	Van der Veldt
B.	Bestuur VVE Remise Haarlem
C.	Kools
D.	Wijkraad Bosch en Vaart
E.	Aroh
F.	Voskamp
G.	Van Zanten
H.	Keijzer
I.	Reveco
J.	Zarza
K.	Pastoor
L.	DAS Rechtsbijstand
M.	Achmea Rechtsbijstand
N.	Haarlemse Bomenwachters
O.	Niewold
P.	Alders
Q.	Van den Bos Haarlem b.v.
R.	Van Disseldorp
S.	Van Harten

T.	Boomstra
U.	Wijkraad Houtvaartkwartier
V.	De Kock

Algemene reactie

Wij bedanken de indieners van de zienswijzen voor de reacties op het ontwerpbestemmingsplan. Een aantal reacties heeft geleid tot een aanpassing en daarmee verbetering van het plan. Dit is dan ook een van de redenen waarom de wetgever verplicht om eerst een ontwerp van een bestemmingsplan ter inzage te leggen, voordat de gemeenteraad het plan kan vaststellen. De Haltestraat komt in de zienswijzen naar voren. In de algemene reactie gaan we nader in op deze straat.

Een groot deel van de Haltestraat maakt onderdeel uit van het plangebied. Dit is in lijn met de spelregelkaart die onderdeel uitmaakt van het in 2020 vastgestelde SPvE. De straat heeft de bestemming Verkeer gekregen. In het thans geldende bestemmingsplan De Remise heeft de grond de bestemming Wonen. Feitelijk is het ingericht als straat met parkeervoorzieningen. De grond is in eigendom van de VVE Remise. Meerdere zienswijzen zijn gericht op het behoud van de Haltestraat en de daarbij behorende parkeervakken. Verzoek is om de Haltestraat uit het (ontwerp)bestemmingsplan Stephensonstraat 38-46 te halen. Het is nooit de bedoeling van de gemeente geweest om de functie van de Haltestraat en de daarbij behorende parkeerplaatsen op te heffen. Met het vaststellen van het bestemmingsplan zal het gebruik van de Haltestraat sowieso niet wijzigen. Maar voor duidelijkheid naar iedereen toe hebben wij de Haltestraat uit het bestemmingsplan gehaald. De plankaart behorende bij het bestemmingsplan Stephensonstraat 38-46 is hierop ook aangepast.

Bij de voorgestelde bebouwing tussen de Haltestraat en het Remiseplein is een onderdoorgang bedacht. Op deze wijze kunnen degenen die in de Haltestraat hebben geparkeerd het gebied verlaten via het plein. Thans is de ontsluiting via de Boogstraat, die afgesloten is door middel van een slagboom. Verzoek is om bij de onderdoorgang ook een slagboom te plaatsen. Daarnaast wordt verzocht de onderdoorgang zo te maken dat het niet ten koste gaat van de nabijgelegen parkeerplaatsen wat betreft bruikbaarheid.

In heroverweging hebben wij besloten geen onderdoorgang te maken. De Haltestraat zal dus geen tweede ontsluiting kennen via het Remiseplein. Dit komt de verkeersveiligheid van de bezoekers en de groene inrichting van het Remiseplein ten goede. De tweede ontsluiting was destijds bedacht, zodat het verkeer van de Haltestraat het gebied niet hoefde te verlaten via de Boogstraat. Hierdoor hebben enkele bewoners aan de Boogstraat minder inschijn van vertrekkende auto's ten opzichte van de bestaande situatie. De gemeente is nu in overleg met een bewoner aan de Boogstraat om een voorziening te treffen om de inschijn weg te nemen.

Horne gaat onder andere met de Vomar in overleg over de twaalf tijdelijke parkeerplaatsen (bestemd voor elektrische auto's en parkeren voor minder valide mensen). Wellicht kunnen deze plekken in de nieuwe parkeergarage. Op dit moment is daar nog geen uitsluitsel over te geven. Het inrichtingsplan dat nu wordt opgesteld houdt wel rekening met het feit dat de twaalf plekken uiteindelijk elders permanent worden gerealiseerd. Als het zover is hoeft het Remiseplein niet volledig opnieuw op de schop.

1. Zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan

A.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Ik heb bezwaar dat het grijze gebied met het rode bolletje verandert van bestemming. Deze grond is ons parkeerterrein en kadastraal vastgelegd als eigendom van de VvE Remise Haarlem. De parkeervakken zijn kadastraal en in koopcontract vastgelegd als eigendom van de bewoners van de remise wijk en genummerd per bewoner, mijn nummer is 49 en deze wil ik ten alle tijde kunnen gebruiken (zeker nu er betaald parkeren in onze wijk gaat komen). Ik wil u vragen om de bestemmingplan grens gelijk te trekken met de bestaande erfgrens, wat achter de hedera haag is en op onderstaande printscreen de dikke stippellijn langs het roze kleurende gebied. Door achter de hedera haag te bouwen, blijft er een groene faunapassage voor insecten en kleine diertjes, als spinnen, torretjes, egels etc. Ook staan er bomen tussen de parkeervakken dicht tegen de erfgrens, welke behouden moeten worden.	Zie de algemene reactie. Daarnaast maakt de grond onder en achter de hederahaag geen onderdeel uit van het nieuwbouwplan. Bij de realisatie van de nieuwbouw zal rekening gehouden worden met de aanwezige bomen en hederahaag.	Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.		
2.	In de huidige ontwerptekeningen van Hoorne/Rijnbout staan balkons, galerijen aan de achterkant, en een groot dakterras op de nieuwbouw. Door dit ontwerp zal er meer geluidsoverlast zijn dan als deze balkons aan de straat/voorkant, geluidsdemping op de galerij en een minder groot dakterras gemaakt worden. Ook is er een poort met bovenliggende woning aan het einde van ons parkeerterrein ingetekend. De projectontwikkelaar moet voor een slagboom zorgen om verkeer vanaf Vomar parkeerterrein te weren, die met hetzelfde knippertje opengaat als de bestaande slagboom aan de Boogstraat. Bovendien moet het ontwerp van de poort zo gemaakt worden dat het geen hangplek kan worden.	De privacy van omwonenden, met name de bewoners achter de Haltestraat, is zorgvuldig afgewogen in deze ontwikkeling. In 2021 is de stedenbouwkundige opzet met de omwonenden besproken. Uit het gesprek kwam naar voren dat er zorgen zijn over de privacy t.g.v. de buitenruimtes. Aan de achterzijde van het bouwdeel 2 (middenstuk) komen leefgalerijen voorzien van groen om een prettig aangezicht te vormen. De dakopstand van de commerciële plint wordt iets verhoogd om buitenruimtes op dat niveau uit het zicht te krijgen. Aan de achterzijde van het	Zowel de toelichting, regels als verbeelding zijn aangepast. De onderdoorgang is geschrapt.		

		<p>bouwdeel 1 (kop Haltestraat/Boogstraat) zullen uitsluitend Franse balkons van 60cm diep worden gerealiseerd, in plaats van de volwaardige balkons. Hier zullen uitsluitend buitenruimtes worden gerealiseerd op de dakvlakken, terugliggend ten opzichte van de dakranden, waarbij de dakranden worden verhoogd. De vrije sector woningen in bouwdeel 1, kleiner dan 40m², kunnen gebruik maken van het collectieve dakterras op het hoofdvolume. Dit collectieve dakterras wordt aan de Stephensonstraat-zijde gepositioneerd, om de privacy van bewoners aan Haltestraat-zijde te respecteren. Met deze zorgvuldige inpassing is het niet te verwachten dat de ontwikkeling leidt tot onevenredige geluidsoverlast, door het gebruik van het dakterras en buitenruimten/leefgalerij. Door de aanpassingen blijft een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor omwonenden behouden.</p> <p>De onderdoorgang zal niet worden gerealiseerd. Een slagboom is dan ook niet nodig. Ook zal er geen sprake kunnen zijn van een hangplek.</p>	
3.	<p>Op 23 september jongstleden heb ik een bomenplan gestuurd naar de gemeente, waar momenteel naar gekeken wordt binnen de gemeente. Ik snap dat het deels buiten de grenzen van het bestemmingsplan valt, maar ik wil hier de aandacht voor vragen omdat ik denk dat er nu kansen liggen om de bestaande en de toekomstige openbare ruimtes in de buurt te vergroenen en verduurzamen, als de gemeente en projectontwikkelaar samenwerken.</p>	<p>Het bomenplan wordt zowel intern besproken als met Hoorne. Over de haalbaarheid kan op dit moment niets worden gezegd. Separaat hiervan wordt voor het Remiseplantsoen een inrichtingsschets opgesteld door Hoorne. Inrichting van de openbare ruimte en de aanplant van bomen kan plaatsvinden na de bouw van de woningen.</p>	Geen

B.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Wij zijn van mening dat het wijzigen van onze parkeerplaatsen en Haltestraat naar “dubbelbestemming” niet mag plaatsvinden. Zowel de Haltestraat als de parkeerplaatsen zijn eigendom van de VVE Remise Haarlem en kadastraal vastgelegd. Daarnaast zijn de parkeerplaatsen officieel verbonden aan woningen en ook in dit verband kadastraal vastgelegd in koopcontracten. De VVE Remise Haarlem gaat niet akkoord met enige wijziging die gevolgen kan hebben voor onze privé eigendommen. Dit geldt ook voor onze hedera-hekwerkafscheiding en lantaarnpalen. Verder verwachten wij dat onze leden gewoon gebruik kunnen blijven maken van hun parkeerplaatsen en andere privé eigendommen.	Zie de algemene reactie.	Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied. Ook is de onderdoorgang geschrapt.		
2.	Verder maken wij ons grote zorgen om de eindwoning die gebouwd gaat worden en waar een mogelijke uitrit van ons parkeerterrein in is bedacht. De laatste parkeerplaatsen kunnen hierdoor zeer lastig hun parkeerplaats “indraaien”. Wij zien graag garanties tegemoet dat iedereen zijn/ haar parkeerplaats volledig kan benutten. Ook voorzien wij een hangplek voor jongeren in de onderdoorgang.	Zie de algemene reactie en de reactie onder A2. Nu er geen onderdoorgang meer gerealiseerd wordt en de tweede ontsluiting komt te vervallen, blijft de situatie ter hoogte van het private parkeerterrein gelijk aan de huidige situatie. Door de haag en vrij brede parkeerplaatsen op het eind van het parkeerterrein, blijft in/uitdraaien nog steeds mogelijk, conform de huidige situatie. De afstand tussen de laatste parkeerplaats en de beoogde grondgebonden woningen is circa 2 meter. De parkeerplaats blijft dan ook volledig beschikbaar.			

C.									
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing						
1.	Wij zijn van mening dat het wijzigen van onze parkeerplaatsen en Haltestraat naar “dubbelbestemming” niet mag plaatsvinden. Zowel de Haltestraat als de parkeerplaatsen zijn eigendom van de VVE Remise Haarlem en kadestraal vastgelegd. Daarnaast zijn de parkeerplaatsen officieel verbonden aan woningen en ook in dit verband kadastraal vastgelegd in koopcontracten. Dit geldt ook voor onze Hedera-hekwerkafscheiding en lantaarnpalen. Verder zijn wij tegen een mogelijke uitrit van ons parkeerterrein (rode pijl op de kaart). De laatste parkeerplaatsen kunnen hierdoor zeer lastig hun parkeerplaats “indraaien”.	Zie de algemene reactie en de reactie onder B2.	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Toelichting</th> <th>Verbeelding</th> <th>Planregels</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied. Ook is de onderdoorgang geschrapt.</td> </tr> </tbody> </table>	Toelichting	Verbeelding	Planregels	Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied. Ook is de onderdoorgang geschrapt.		
Toelichting	Verbeelding	Planregels							
Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied. Ook is de onderdoorgang geschrapt.									

D.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
1.	<p>Onze wijk heeft last van de huidige grote verkeersdruk op de wegen die de wijk omzomen, waaronder de Pijlslaan, Schouwtjesbrug, Schouwtjeslaan en Wagenweg. Deze drukte leidt tot gevaarlijke situaties, met name op spitsmomenten, zoals wanneer 's ochtends min of meer tegelijkertijd 3 verkeersstromen samenvallen: het forensenverkeer, het openbaar vervoer (bussen) en scholieren die met de fiets naar school gaan (maar liefst 5.500 leerlingen doorkruisen de buurt, op weg naar 7 verschillende scholen in de buurt). Deze situatie is onhoudbaar, en de wijkraad zal dit bij de gemeente aan de orde blijven stellen.</p> <p>Het bestemmingsplan meldt hierover (p. 66) dat het plan: "niet leidt tot significante toename van het aantal verkeersbewegingen, waardoor het aspect verkeer geen belemmering vormt voor onderhavige plannen". Dat is een stellige stellingname. De toename van het aantal verkeersbewegingen (volgens het plan 195 motorvoertuigbewegingen per etmaal op werkdagen) zou juist wel een belemmering kunnen zijn voor dit plan, die zal zorgen voor een verdere stijging van het aantal verkeersbewegingen, dat op dit moment al problematisch is. Overigens zouden wij ook graag zien wat de inschatting is van niet alleen de toename van het aantal motorvoertuigbewegingen, maar ook van (elektrische) fietsen en andere voertuigen.</p> <p>Wij zouden er daarom bij het college op aan willen dringen dat de gemeente voordat bouwplannen voor omliggende buurten worden gemaakt, eerst de bestaande gevaarlijke verkeerssituaties oplost.</p>	<p>Er is kritisch gekeken naar het programma waar het ontwerpbestemmingsplan in voorziet. Uiteindelijk is ervoor gekozen om de toegestane functies binnen de commerciële ruimte nog beter aan te laten sluiten bij de omgeving. Vanwege de aanpassingen is opnieuw onderzoek uitgevoerd naar de verkeersaspecten, waaronder de verkeersbewegingen. Het rapport is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Uit het onderzoek blijkt dat de ontwikkeling uit oogpunt van verkeer acceptabel is.</p>	Toelichting	Verbeelding	Planregels
			<p>Het rapport inzake verkeer is als bijlage bij de toelichting gevoegd.</p>		

E.									
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing						
1.	Ik heb bezwaar dat het grijze gebied met het rode bolletje veranderd van bestemming. Deze grond is ons parkeerterrein en kadastraal vastgelegd als eigendom van de VvE Remise Haarlem. De parkeervakken zijn kadastraal en in koopcontract vastgelegd als eigendom van de bewoners van de remise wijk en genummerd per bewoner en deze wil ik ten alle tijde kunnen gebruiken (zeker nu er betaald parkeren in onze wijk gaat komen). Ik wil u vragen om de bestemmingplan grens gelijk te trekken met de bestaande erfgrens, wat achter de hedera haag is en op onderstaande printscreen de dikke stippellijn langs het roze kleurende gebied. Door achter de hedera haag te bouwen, blijft er een groene faunapassage voor insecten en kleine diertjes, als spinnen, torretjes, egels etc. Ook staan er bomen tussen de parkeervakken dicht tegen de erfgrens, welke behouden moeten worden.	Zie de algemene reactie.	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Toelichting</th> <th>Verbeelding</th> <th>Planregels</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.</td> </tr> </tbody> </table>	Toelichting	Verbeelding	Planregels	Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.		
Toelichting	Verbeelding	Planregels							
Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.									
2.	In de huidige ontwerptekeningen van Hoorne/Rijnbout staan balkons, galerijen aan de achterkant, en een groot dakterras op de nieuwbouw. Door dit ontwerp zal er meer geluidsoverlast zijn dan als deze balkons aan de straat/voorkant, geluidsdemping op de galerij en een minder groot dakterras gemaakt worden. Bovendien zorgen de balkons aan de achterkant voor directe inkijk in onze tuin en woning. Balkons op westen zijn ook gunstiger voor bewoners. Bewoners appartementen hebben dan ook geen geluidsoverlast van spelende gillende kinderen hele dag en ook op de vroege morgen. Ook is er een poort met bovenliggende woning aan het einde van ons parkeerterrein ingetekend. De projectontwikkelaar moet voor een slagboom zorgen om verkeer vanaf Vomar parkeerterrein te weren, die met hetzelfde knippertje opengaat als de bestaande slagboom aan de Boogstraat. Bovendien moet het ontwerp van de poort zo gemaakt worden dat het geen hangplek kan worden.	Zie de reactie bij A2.	De onderdoorgang is geschrapt. Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn hierop aangepast.						

F.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Ik heb bezwaar dat het grijze gebied met het rode bolletje veranderd van bestemming. Deze grond is ons parkeerterrein en kadastraal vastgelegd als eigendom van de VvE Remise Haarlem. De parkeervakken zijn kadastraal en in koopcontract vastgelegd als eigendom van de bewoners van de Remise wijk en genummerd per bewoner, mijn nummer is 47 en deze wil ik ten alle tijde kunnen gebruiken (zeker nu er betaald parkeren in onze wijk gaat komen). Ik wil u vragen om de bestemmingplan grens gelijk te trekken met de bestaande erfgrans, wat achter de hedera haag is en op onderstaande printscreen de dikke stippellijn langs het roze kleurende gebied. Door achter de hedera haag te bouwen, blijft er een groene faunapassage voor insecten en kleine diertjes, als spinnen, torretjes, egels etc. Ook staan er bomen tussen de parkeervakken dicht tegen de erfgrans, welke behouden moeten worden.	Zie de algemene reactie.	Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.		
2.	In de huidige ontwerptekeningen van Hoorne/Rijnbout staat een groot gezamenlijk dakterras op de nieuwbouw ingetekend. Door dit ontwerp zal er veel geluidsoverlast plaatsvinden en zal de privacy voor de bewoners van de Remise woonwijk verminderen. Helaas hebben wij dit al heel vaak ondervonden door een soortgelijk dakterras op de bestaande bouw aan de Stephensonstraat. Graag zien wij dat dit dakterras er helemaal niet komt. Tevens ontstaan er zorgen bij ons door de vele balkons die ingetekend zijn aan de Remise kant. Hierdoor zal ook veel inkijk en geluidsoverlast ondervonden worden.	Zie de reactie bij A2.	Geen		
3.	Momenteel is er geen slagboom of speedgate ingetekend voor de uitgang van het Remise parkeerterrein ter hoogte van het parkeerterrein van de Vomar. Projectontwikkelaar moet voor een slagboom of speedgate zorgen om verkeer vanaf het Vomar parkeerterrein te weren. Slagboom/speedgate moet wel te openen zijn met de bestaande afstandsbedieningen voor slagboom van Boogstraat ingang. Bovendien moet het	Zie de reactie bij A2.	De onderdoorgang is geschrapt. De toelichting, regels en verbeelding zijn hierop aangepast.		

	ontwerp van de poort zo gemaakt worden dat het geen hangplek kan worden.		
--	--	--	--

G.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Ik heb bezwaar dat het grijze gebied met het rode bolletje veranderd van bestemming. Deze grond is ons parkeerterrein en kadastraal vastgelegd als eigendom van de VvE Remise Haarlem. De parkeervakken zijn kadastraal en in koopcontract vastgelegd als eigendom van de bewoners van de Remise wijk en genummerd per bewoner, mijn nummer is 47 en deze wil ik ten alle tijde kunnen gebruiken (zeker nu er betaald parkeren in onze wijk gaat komen). Ik wil u vragen om de bestemmingplan grens gelijk te trekken met de bestaande erfgrans, wat achter de hedera haag is en op onderstaande printscreen de dikke stippellijn langs het roze kleurende gebied. Door achter de hedera haag te bouwen, blijft er een groene faunapassage voor insecten en kleine diertjes, als spinnen, torretjes, egels etc. Ook staan er bomen tussen de parkeervakken dicht tegen de erfgrans, welke behouden moeten worden.	Zie de algemene reactie	Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.		
2.	In de huidige ontwerptekeningen van Hoorne/Rijnbout staat een groot gezamenlijk dakterras op de nieuwbouw ingetekend. Door dit ontwerp zal er veel geluidsoverlast plaatsvinden en zal de privacy voor de bewoners van de Remise woonwijk verminderen. Helaas hebben wij dit al heel vaak ondervonden door een soortgelijk dakterras op de bestaande bouw aan de Stephensonstraat. Graag zien wij dat dit dakterras er helemaal niet komt. Tevens ontstaan er zorgen bij ons door de vele balkons die ingetekend zijn aan de Remise kant. Hierdoor zal ook veel inkijk en geluidsoverlast ondervonden worden.	Zie de reactie bij A2.	Geen		

3.	Momenteel is er geen slagboom of speedgate ingetekend voor de uitgang van het Remise parkeerterrein ter hoogte van het parkeerterrein van de Vomar. Projectontwikkelaar moet voor een slagboom of speedgate zorgen om verkeer vanaf het Vomar parkeerterrein te weren. Slagboom/speedgate moet wel te openen zijn met de bestaande afstandsbedieningen voor slagboom van Boogstraat ingang. Bovendien moet het ontwerp van de poort zo gemaakt worden dat het geen hangplek kan worden.	Zie de algemene reactie en de reactie onder A2.	De onderdoorgang is geschrapt. De toelichting, regels en verbeelding zijn hierop aangepast.
----	---	---	---

H.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Uit het onderzoek naar de planschaderisicoanalyse uitgevoerd door Anteagroup (datum 14 april 2022) komt naar voren dat voor de woningen aan de Bijwagenstraat geldt dat daar sprake is van een planologisch nadeel. Wat leidt tot hinder in de vorm van extra omgevingsgeluiden, licht- en verkeerhinder en privacy aantasting. Wij stellen dan ook voor om geen extra woonlaag te maken (als in: niet hoger dan de huidige bebouwing), de galerij en balkons aan de kant van de Stephensonstraat te plaatsen en geen gezamenlijk dakterras te creëren.	<p>Zie de reactie bij A2. Aanvullend hierop als volgt. Uit de planschadeanalyse blijkt dat er een planologisch nadeel optreedt. Het toevoegen van woningen kan leiden tot hinder d.m.v. omgevingsgeluiden, licht- en verkeershinder en aantasting privacy. Wonen is een '24-uurs-activiteit' in tegenstelling tot de huidige bedrijvigheid. Hier staat tegenover dat het plan leidt tot uitvoering van de ontwikkelvisie Zuid-West voor deze locatie. Het nieuwe Remiseplein zal bijdragen aan de leefbaarheid van de wijk. Daarnaast neemt de woningvoorraad toe en bestaat het grootste deel uit sociale huurwoningen. Voor dekking van de planschade heeft de gemeente een overeenkomst afgesloten met de ontwikkelaar.</p> <p>De analyse geeft overigens geen definitief uitsluitend op de vraag of de</p>	Geen		

		ontwikkeling onder het normaal maatschappelijk risico valt. Als dit het geval is, komt de schade niet voor vergoeding in aanmerking. Beantwoording van de vraag kan plaatsvinden indien men na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek tot planschade indient.	
2.	Daarnaast maken wij ons ook zorgen over de stikstofuitstoot veroorzaakt door de bouw maar ook AL het extra verkeer en bewoning. In de gemeenteraadvergadering van 20 september zaten geen onderzoeken naar de mogelijke extra stikstofuitstoot die ontstaat, terwijl wij wel op steenworp afstand van een Natura 2000 gebied wonen. Hoe gaat de gemeente hier mee om?	Zowel de aanlegfase als de gebruiksfase is onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat er geen sprake is van stikstofdepositie. De aanlegfase is overigens later onderzocht. Dit naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State dat de vrijstelling van onderzoek voor de aanlegfase (bouw) niet rechtsgeldig is.	Het aanvullende rapport over stikstofdepositie is toegevoegd aan het bestemmingsplan.
3.	Verder zijn wij van mening dat het wijzigen van onze parkeerplaatsen en Haltestraat naar "dubbelbestemming" niet kan plaatsvinden. De Haltestraat en parkeerplaatsen zijn eigendom van de VVE en bewoners. Wij willen te allen tijde gebruik kunnen maken van onze parkeerplaats nummer 62, voor, tijdens en na de bouw. Wij stellen voor om de grens van het bestemmingsplan achter het hekwerk met hederhaag te plaatsen (gezien vanaf de parkeerplaats) om zodoende de kans op schade te verkleinen en de kleine hoeveelheid natuur die daar reeds aanwezig is in stand te houden.	Zie de algemene reactie.	Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.

I.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Wij zijn van mening dat het wijzigen van onze parkeerplaatsen en de Haltestraat naar "dubbelbestemming" niet mag	Zie de algemene reactie en de reacties bij A2 en B2.	Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat		

	plaatsvinden. Zowel de Haltestraat als de parkeerplaatsen zijn eigendom van de WE Remise Haarlem en kadastraal vastgelegd. Daarnaast zijn de parkeerplaatsen officieel verbonden aan woningen en ook in dit verband kadastraal vastgelegd in koopcontracten.		maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied. Ook is de onderdoorgang geschrapt.
2.	Verder maken wij ons grote zorgen om de eindwoning die gebouwd gaat worden en waar een mogelijke uitrit van ons parkeerterrein in is bedacht. De laatste parkeerplaatsen, onder andere die van ons, kunnen nu al zeer lastig hun parkeerplaats "indraaien". Bovenstaande wijziging zal de situatie alleen maar verergeren.	Zie de reactie bij B2.	
3.	Ook voorzien wij een hangplek voor jongeren in de onderdoorgang en geluidsoverlast, inclusief van de balkons, galerij, dakterras etc., in onze rustige buurt met veel jonge kinderen.	Zie de reactie bij A2.	Geen

J.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Hoogte: de hoogte van nieuwbouw zorgt ervoor dat we niet langer dan 17.30 uur van het zonlicht mogen genieten. Op dit moment hebben we in de zomer maanden tot na 20.00 uur zonlicht. Dit heeft ook gevolgen voor een afname van energiebesparing via onze zonnepanelen.	Uit de zonnestudie blijkt dat er aan het begin van de avond sprake is van schaduwwerking door de nieuwbouw. Daar staat tegenover dat het ontwerp zorgvuldig is vorm gegeven, het woningen aan de woningvoorraad toevoegt waaronder sociale woningbouw en dat het Remiseplein bijdraagt aan de levendigheid van de buurt. De ontwikkeling maakt onderdeel uit van de ontwikkelvisie Zuid-West. Gezien de voordelen van het project vinden wij de beperkte toename aan schaduwwerking op de omgeving acceptabel.	Geen		

2.	Geluidsoverlast: de balkons van nieuwbouw worden aan de zijde van onze woning gebouwd. Hierdoor verwachten we extra geluidsoverlast. Tevens voorzien wij een hangplek voor jongeren pal tegenover onze tuin waar de onderdoorgang bij de eindwoningen komt te staan.	Zie de reactie bij A2.	
3.	Inkijk: we maken ons tevens zorgen om onze privacy omdat er vanuit de balkons direct zicht is op onze tuin. Hierdoor kunnen we ons in onze eigen tuin niet meer vrij bewegen zonder dat we last hebben van inkijk.	Zie de reactie bij A2.	
4.	Parkeren: Ons parkeerplaats is officieel verbonden aan onze woning. Dit is kadastraal vastgelegd in ons koopcontract. Wij zullen niet akkoord gaan met enige wijziging die gevolgen kan hebben voor ons privé eigendom.	Zie de algemene reactie en de reactie bij A2.	

K.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Wij zijn van mening dat het wijzigen van onze parkeerplaatsen en de Haltestraat naar “dubbelbestemming” niet mag plaatsvinden. Zowel de Haltestraat als de parkeerplaatsen zijn eigendom van de WE Remise Haarlem en kadastraal vastgelegd. Daarnaast zijn de parkeerplaatsen officieel verbonden aan woningen en ook in dit verband kadastraal vastgelegd in koopcontracten.	Zie de algemene reactie.	Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.		
2.	Ook voorzien wij een hangplek voor jongeren in de onderdoorgang en geluidsoverlast, inclusief van de balkons, galerij, dakterras etc., in onze rustige buurt met veel jonge kinderen.	Zie de reactie bij A2.	Zowel de toelichting, regels als verbeelding zijn aangepast. De onderdoorgang is geschrapt.		

L.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	In het bestemmingsplan Stephensonstraat 38-46 is de bouwhoogte van gebouwdeel 3, schuin gelegen achter hun perceel met tuin, een stuk hoger in vergelijking met de hoogte bepalingen van het huidig geldende bestemmingsplan Pijlsaan e.o. Daarnaast hebben cliënten vanuit hun achtertuin en woning nu uitzicht over de omgeving achter hun woning. Door overschrijding van de maximale bouwhoogte wordt dit uitzicht belemmerd. Conform het huidige bestemmingsplan is een maximale bouwhoogte van 15 meter (goothoogte 11 meter) toegestaan terwijl dit voorliggende ontwerp bestemmingsplan uitgaat van een maximale bouwhoogte van 17 meter. Hiermee hebben cliënten bij de aankoop van hun woning geen rekening gehouden. De nieuw geplande hoogte zorgt voor een onevenredige aantasting van het zonlicht in de tuin en woning van cliënten Immers, op dit moment kunnen ze hier in de avond bij ondergaande zon nog van genieten, hetgeen bij de huidige voorgestane hoogten definitief niet meer het geval zal zijn. Cliënten verzoeken u dan ook de hoogtes aan te passen naar de toegestane hoogtes op basis van het huidig geldende bestemmingsplan. Dit zoals cliënten conform het huidig geldende bestemmingsplan mochten verwachten. Cliënten achten deze nieuwe hoogte in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	<p>Het bouwproject is zorgvuldig voorbereid. Het vastgestelde Stedenbouwkundig Programma van Eisen is uitgewerkt in een Stedenbouwkundig Ontwerp. De welstandcommissie (ARK) kan zich vinden in de ontwikkeling. Het plan kent meerdere bouwhoogten voor een goede inpassing in de omgeving. De maximale bouwhoogte in het huidige bestemmingsplan is inderdaad 15 meter. De bouwdelen nabij de Blauwe Tramstraat 38-42 kennen meerdere maximale bouwhoogten, namelijk 6 meter, 14 meter en 17 meter. Het deels verhogen naar 17 meter is zowel uit oogpunt van stedenbouw als de redelijke eisen van welstand aanvaardbaar.</p> <p>Het project voorziet in een stedelijke ontwikkeling die gebruikelijk is in een stad zoals Haarlem. Niemand heeft recht op blijvend vrij uitzicht. Er is inderdaad sprake van beperkte schaduwwerking. Net zoals bij de reactie bij J1 vinden wij dit acceptabel. Het project voegt woningen aan de woningvoorraad toe. De inrichting van het Remiseplein draagt bij aan de leefbaarheid van de buurt.</p>	Geen		
2.	Voorts zijn cliënten van mening dat het wijzigen van de parkeerplaatsen (waaronder hun privé parkeerplaats) en	Zie de algemene reactie.	Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat		

<p>Haltestraat naar “dubbelbestemming” niet mag plaatsvinden. Zowel de Haltestraat als de parkeerplaatsen zijn eigendom van de Vve Remise Haarlem en kadastraal vastgelegd. Daarnaast zijn de parkeerplaatsen officieel verbonden aan de woningen en ook in dit verband kadastraal vastgelegd in koopcontracten. Cliënten gaan niet akkoord met deze wijziging. Het plan is op dit punt dan ook niet uitvoerbaar.</p>		<p>maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.</p>
---	--	--

M.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	<p>Cliënt begrijpt de noodzaak voor het realiseren van nieuwe woningen en is dan ook niet tegen de bouw hiervan. Echter, cliënt is het oneens met het voornemen om voor gebouwdeel 3 een maximum bouwhoogte van 17 meter toe te staan. Deze bouwhoogte is niet passend in de omgeving. De gemiddelde bouwhoogte van de woningen in de omgeving is maximaal 10 meter. Cliënt verzoekt u de maximum hoogte van gebouwdeel 3 gelijk te trekken met het bouwdeel erachter en aan te passen naar een maximum van 14 meter.</p>	<p>Zie de reactie bij L1.</p>	Geen		
2.	<p>Het realiseren van een maximum bouwhoogte van 17 meter voor gebouwdeel 3 in combinatie met gebouwdeel 4 zal voor meer schaduwwerking zorgen op het parkeerterrein tussen het plangebied en de woning van cliënt in. Deze grotendeels donkere hoek op het parkeerterrein is onwenselijk. Cliënt verzoekt u om een donkere hoek te voorkomen door de maximum bouwhoogte van gebouwdeel 3 aan te passen.</p>	<p>Zoals bij de reactie bij J2 en L1 aangegeven vinden wij de beperkte schaduwwerking niet opwegen tegen de voordelen van het project dat op een zorgvuldige wijze tot stand is gekomen rekening houdende met alle belangen.</p>	Geen		
3.	<p>Cliënt woont op circa 30 meter ten oosten van het plangebied. Nu heeft cliënt vanuit zijn achtertuin uitzicht over de omgeving achter zijn woning. Cliënt kan nu ver voor zich uitkijken naar de omgeving en de lucht. Na uitvoering van het plan heeft cliënt direct zicht op het bovenste gedeelte van gebouwdeel 3. Om het vrije uitzicht zoveel mogelijk te houden is aanpassing van het plan noodzakelijk. Dit kan door de maximum bouwhoogte van gebouwdeel 3 aan te passen naar 14 meter.</p>	<p>Zie de reactie bij L1.</p>	Geen		

N.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Het stedenbouwkundig ontwerp wijkt op onderdelen af van het SPvE, met name wat betreft het aantal appartementen, het realiseren van een parkeerkelder en hogere geluidswaarde. Het plan voldoet niet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De geluidbelasting ten gevolge van de Stephensonstraat bedraagt, volgens het bestemmingsplan, ten hoogste 58 dB.	Het stedenbouwkundig ontwerp wijkt inderdaad op onderdelen af van het SPvE. Bij de uitwerking van het plan is gezocht naar verdere optimalisatie (ook voor de privacy van omwonenden) en inpassing in de omgeving. In het Stedenbouwkundig Ontwerp wordt uitleg gegeven over de aanpassingen. Voor het aspect geluid geldt dat de maximaal toegestane norm niet wordt overschreden. Gelijk met het bestemmingsplan is dan ook een procedure opgestart om een hogere waarde voor geluid voor de nieuwbouw vast te stellen.	Geen		
2.	Geef de Bockwaystraat, op één rijloper na, de enkelbestemming GROEN. De rijloper is bestemd voor het uitrijden uit de Haltestraat. Parkeren is onmogelijk gemaakt. De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor: groenvoorzieningen; fiets- en voetpaden; bij de bestemming behorende wegen, waterlopen en waterpartijen, kunstwerken, (ondergrondse) nutsvoorzieningen; speelvoorzieningen; culturele en bouwkundige monumenten; bijbehorende voorzieningen, zoals straatmeubilair, (ondergrondse) inzamelplaatsen voor afval en recyclecontainers en (ondergrondse) bergbezinkbassins, waterberging, voorzieningen voor de waterhuishouding, warmte-	De onderdoorgang wordt niet meer gerealiseerd. Zie ook de algemene opmerking. Het Remiseplantsoen kan hiermee een groene inrichting krijgen, waarbij de uitgangspunten van het SPvE voor de openbare ruimte leidend zijn.	Geen		

	koudeopslag, warmte-koude-transport. Ook terras moet worden toegestaan.		
3.	Weer wordt er méér oppervlakte bebouwd en is het gebouw hoger gemaakt zonder compensatie in m2 groen. Er is nog geen gebruik gemaakt van dubbel grondgebruik om de leefomgeving te vergroten, door bv op maaiveld een galerij te maken. Prima het groen op langs gevels, hoge en lage daken en nesten voor insecten en vogels. Maar dat is geen compensatie voor de leefbaarheid van mensen. Extra groen voor dieren (biodiversiteit) en klimaatadaptatie is echter wel nodig. Bij het ontwerp van de openbare ruimte aan het Remiseplein- Brockwaystraat- Pascalstraat kan veel méér groen inpassing worden meegenomen, om zo in het openbare gebied hittestress tegen te gaan en mensen een prettige en gezondere verblijfsplek en ontmoetingsruimte te geven. De gevolgen van klimaatverandering kunnen verder worden opgevangen met boven en ondergrondse waterbergingen en nieuwe vormen van energievoorziening.	Zie de reactie bij N2. Aanvullend hierop als volgt. Het watersysteem wordt robuust ingericht met waterbergings- en afvoermogelijkheden. Om voorbereid te zijn op wateroverlast in de toekomst zal regenwater zoveel als mogelijk tijdelijk worden geborgd en later afgevoerd. Er zal op de daken van deze ontwikkeling een toekomstbestendig waterbergingsysteem worden gerealiseerd waar water tijdens piekbuien een etmaal kan worden opgevangen alvorens af te laten vloeien. Dit houdt in dat er minimaal 70mm water per m ² wordt geborgen in retentiekragen op de daken, gecombineerd met intensieve en extensieve groene daken. De exacte invulling en positionering van deze onderdelen moet nog plaatsvinden.	Geen
4.	Het is een gemiste kans niet op kleine schaal aan SMART-mobiliteit en verkeersveiligheid te werken. Het planvoornemen is juist wel van dusdanige schaal dat hiervoor een herinrichting van de openbare ruimte noodzakelijk is of dat kansen kunnen worden aangegrepen om de mobiliteit anders te organiseren. Parkeren op straat moet alleen voor deelvervoer mogelijk zijn. De huidige parkeerdruk is 60-70 (meting juli 2020) en mag niet toenemen.	Voor het project is onderzoek gedaan. Er is geen aanleiding om in te zetten op concepten voor deelmobiliteit. Verder voorziet het project in nodige fietsparkeervoorzieningen. De raad heeft besloten tot parkeerregulering. In de beoogde situatie met de ontwikkelzone zal de buitenruimte meer gericht zijn op fiets en OV.	Geen
5.	Het tijdig vaststellen van het bestemmingsplan is ook nodig voor de uiterlijke start van de bouw in	Circa 1.500 woningen worden toegevoegd in zone Zuid-West (exclusief	Geen

	verband met de WBI-subsidie. De 96 woningen vormen daarmee een onderdeel van het de OZZW-project en moeten in mindering van de 1400 gewenste woningen komen.	Plaza West en de ontwikkeling van Stephensonstraat 38-46).	
6.	<p>Haarlem heeft een woonwens en een leefbaarheidsopgave. Het doel van het bestemmingsplan moet dus zijn het maken van een gezonde leefomgeving voor mens en dier. Er is nog veel te weinig aandacht voor de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving die juist belangrijker is dan de ruimtelijke kwaliteit. Boek gezondheidswinst: Mensen voelen zich gezonder in een groene leefomgeving. Het is fijn om even te kunnen ontspannen of bewegen in het groen. Groen is ook goed voor biodiversiteit, vermindering van lawaai en milieuoverlast en biedt verkoeling bij hittestress en helpt bij wateroverlast. Alle waarden van de leefomgeving scoren onder de gewenste kwaliteit. Zorg daarom voor een gezonde stad voor mens en dier met méér groenvoorzieningen en het principe Groen tenzij! (Zie Groenbeleidsplan).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Haarlem streeft naar 30% groenbedekking per buurt. Dit is een buurt met te weinig m2 openbaar groen, bomen en aan ontmoetings- en speelruimte. Bij elk plan dat geen ruimte biedt aan m2 groen en wel veel woningen vermindert de gemiddelde hoeveelheid groen per woning. Gedeeltelijke compensatie kan door dak en verticaal groen. • Creëer méér m2 ruimte voor leefbaarheid op het plein tussen wandelpad, spoorloot en huidige Remise plantsoen. Een plein met functies om elkaar te ontmoeten. Zoek in het kader van zorgvuldig grondgebruik naar dubbel grondgebruik in oppervlakte en functies. Maak van de hele begane grond een 	Zie de reactie bij N3. Het project draagt bij aan de realisering van de ontwikkelvisie Zuid-West. Deze visie bevat ook ambities op het gebied van leefbaarheid en gezondheid (hoofdstuk 7 van de visie).	Geen

	<p>galerij voor bv een terras max 80 personen van het café-restaurant. Maak op het plein zitgelegenheid, terras, waterplein en een attractief speel-Kunstwerk.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Willen we de effecten van de klimaatverandering en luchtvervuiling opvangen en een gezonde leefomgeving krijgen, dan moeten we nadenken over verandering van ontwerp, inrichting en gebruik van de ruimte met zoveel mogelijk bladgroen. Denk aan ruimte voor plantsoenen, pergola's, gezonde bomen, waterberging op en onder de straat en het ontharden van de openbare ruimte. Groen tenzij! Streef naar maximale benutting van gebiedseigen water. • Een gescheiden hemelwater afvoersysteem (ook van de daken) met o.a. bergbezinkbassins om vervuiling door overstorten te voorkomen • Geef bomen zowel boven als ondergronds voldoende ruimte voor een op de levensduur aangelegde groeiplaats die kan uitgroeien naar een gezonde bomenstructuur (bijdrage aan de ecosysteemdiensten o.a. hitte- en geluidsreductie) zie bomenbeleid. Voldoe aan de openstaande herplantplicht, langs de straat, of extra omdat bomen naast schaduwwerking ook veel andere voordelen hebben zoals bijdragen aan de energietransitie, waterberging en welbevinden van mens en dier. 		
7.	<p>De gemiddelde dichtheid van adressen in de Natuurkundigen buurt is 1.918 adressen per km² en sterk verstedelijkt, Houtvaartkwartier is 2.687 adressen en daarmee een zeer sterk verstedelijkte wijk. Haarlem heeft gem. 3.591 adressen per km² en is bijna de meest verdichte stad van NL. Voor een gezonde leefomgeving zou de buurt maximaal 2.500 adressen 'sterkt verdicht' moeten krijgen mits voorzien van de noodzakelijke voorzieningen.</p>	<p>Een aantal zienswijzen heeft meer betrekking op zoneniveau, dan het projectniveau waar het bestemmingsplan in voorziet. Binnen de bestemming in het bestemmingsplan wordt het gebruik (het commerciële programma) gereguleerd. Enerzijds door typen bedrijvigheid toe te staan en anderzijds door een maximale omvang te bepalen.</p>	Geen

	<ul style="list-style-type: none"> • Om langer zelfstandig in de eigen leefomgeving te kunnen blijven wonen en om de leefbaarheid van het gebied te stimuleren, wordt de nabijheid van de juiste voorzieningen steeds belangrijker. Voorkom dat er andere dan het beoogde commerciële programma van kleinschalige (gemaks-)winkels, kinderopvangcentra, café-restaurant (voorkom zichtbare opslag en geur-geluidsoverlast) en snackbar zich op maaiveld niveau vestigt. Gewenst zijn dienstverlenende bedrijven die bijdragen aan de leefbaarheid. • Voorzie waar mogelijk gevels van gevelgroen aan staalkabels • Prima dat daken optimaal worden benut voor energieopwekking en dak-groen • Hoe dikker de grondlaag hoe meer waterberging en bladgroen van bv struiken mogelijk is • Vraag ecologisch advies t.b.v. de verbetering van flora & fauna (advies niet uitgevraagd) op en aan de gebouwen (natuur-inclusieve voorzieningen) • Situeer de ramen van woonkamers zodanig dat ze gebruik kunnen maken van passieve zonnewarmte (energiebesparing) • Eis dat de materialen op dak en van gevels bijdragen aan de vermindering van de overlast van geluid (geluidsabsorptie) en hittestress (kleur, albedo effect) • Maak lichte gevels zodat ook zonder zonlicht aan de overzijde geen donkere woonruimte ontstaan. 	<p>Er is kritisch gekeken naar het programma waar het ontwerpbestemmingsplan in voorziet. Uiteindelijk is ervoor gekozen om de toegestane functies binnen de commerciële ruimte nog beter aan te laten sluiten bij de omgeving. De nieuw toegevoegde functies dragen bij aan het vergroten van de leefbaarheid van het gebied waarbinnen deze ontwikkeling plaatsvindt.</p> <p>Zie verder de reactie bij N3. Daarnaast zijn de onderzoeken opgesteld door deskundige bureaus en beoordeeld door de vakafdelingen van de gemeente. In de voorbereiding op de uitvoering zal de ontwikkelaar kijken welke punten hij kan meenemen.</p>	
8.	<p>Wellicht wettelijk niet noodzakelijk maar het is wel gewenst dat kansen worden aangegrepen om de mobiliteit anders te organiseren om een veilige 10 min leefomgeving te krijgen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een verkeerscirculatieplan voor OZZW ontbreekt. Dit is wel het 4e grotere bouwproject in korte tijd zonder verkeersonderzoeken om de verkeersoverlast te reguleren die volgens de MER verplicht is. 	<p>Zie de reactie bij N4. Het project draagt bij aan de realisering van de ontwikkelvisie Zuid-West. Deze visie bevat ook ambities op het gebied van mobiliteit (hoofdstuk 7 van de visie).</p>	Geen

<ul style="list-style-type: none">• Er is nog niet voorzien in een locatie specifiek mobiliteitsplan om bij te dragen aan• de duurzame mobiliteitstransitie én te voorzien in voldoende ruimte voor parkeren.• Benoem compensatie en verzachtende maatregelen door de toename van verkeersoverlast• Zorg dat de Stephensonstraat erftoegangswegen (30 km/u-regime) voor aanvang van de werkzaamheden als 30 km weg is aangemerkt om lawaaioverlast voor de woningen te verminderen en voetgangers en fietsers meer veiligheid te bieden• Voldoe volledig binnen het gebouw aan de dan geldende parkeer-eis, liever meer ter compensatie van de parkeeroverlast bij omwonenden.• Stel de parkeergarage ook open voor de bewoners van de Boog-, Geweer en Kogelstraat om de parkeeroverlast van het Remise terrein te verminderen.• De bestaande parkeerplaatsen blijven, volgens het concept bestemmingsplan, zoveel als mogelijk behouden maar moeten juist voor deelauto's en m2 groen beschikbaar worden gesteld. Geen straat-parkeren in overeenstemming met de toezegging in de ontwikkelvisie• De overige parkeerbehoefte voor bezoekers moet worden opgelost in parkeervoorzieningen uit het zicht binnen de ontwikkelzone volgens toezegging bij de ontwikkelvisie.• Parkeerplaatsen iets verlaagd uit te voeren met waterdoorlatende verharding• Situeer de parkeerplekken voor gehandicapten bij de lift op het parkeerdek van de Vomar• Eis dat er op meerdere zichtbare locaties voor (bewoners en omwonenden) deelauto's, deelfietsen, deelscooters beschikbaar worden gesteld met oplaadvoorzieningen		
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • OV is binnen 30min bij station en ziekenhuis 				
9.	<ul style="list-style-type: none"> • In het plan is geen watergang meer in de Stephensonstraat gepland. Pas de tekst blz. 16 aan. • Op blz. 63 is nog geen rekening gehouden met de Natura-2000 uitspraak van 2 nov 2022 	<p>De watergang wordt genoemd in de ontwikkelvisie. In het Masterplan is er echter voor gekozen de bestaande spoorloot te vergroten.</p> <p>De Raad van State heeft uitspraak gedaan over de bouwvrijstelling inzake stikstof. Deze is in strijd met Europees Recht. Naar aanleiding van de uitspraak heeft de ontwikkelaar nieuw onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van stikstofdepositie tijdens de bouwfase.</p>			

O.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Uit het onderzoek naar de planschaderisicoanalyse uitgevoerd door Anteagroup (datum 14 april 2022) komt naar voren dat voor de woningen aan de Bijwagenstraat geldt dat daar sprake is van een planologisch nadeel. Wat leidt tot hinder in de vorm van extra omgevingsgeluiden, licht- en verkeerhinder en privacy aantasting. In het bijzonder maken wij ons grote zorgen over de toename van geluidshinder door het plaatsen van de galerijen en Franse balkons aan de oostkant, en het realiseren van een gezamenlijk dakterras. Wij stellen voor om de galerij en balkons aan de kant van de Stephensonstraat te plaatsen en geen gezamenlijk dakterras te creëren. Dit is voor ons het allergrootste bezwaarpunt.	Zie de beantwoording bij H1.	Geen		
2.	Daarnaast maken wij ons ook zorgen over de stikstofuitstoot veroorzaakt door de bouw maar ook AL het extra verkeer en bewoning. In de gemeenteraadvergadering van 20 september zaten geen onderzoeken naar de mogelijke extra stikstofuitstoot die ontstaat, terwijl wij wel op steenworp	Zie de beantwoording bij H2.	Het aanvullende rapport over stikstofdepositie is toegevoegd aan het bestemmingsplan.		

	afstand van een Natura 2000 gebied wonen. Hoe gaat de gemeente hier mee om?		
3.	Verder zijn wij van mening dat het wijzigen van onze parkeerplaatsen en Haltestraat naar “dubbelbestemming” niet kan plaatsvinden. De Haltestraat en parkeerplaatsen zijn eigendom van de VVE en bewoners. Wij willen te allen tijde gebruik kunnen maken van onze parkeerplaats nummer 53, voor, tijdens en na de bouw. Wij stellen voor om de grens van het bestemmingsplan achter het hekwerk met hедера haag te plaatsen (gezien vanaf de parkeerplaats) om zodoende de kans op schade te verkleinen.	Zie de algemene reactie.	Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.

P.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	<p><u>Milieu-effectrapportage</u></p> <p>In Bijlage 12 is een m.e.r.-beoordeling opgenomen. Conclusie daarvan is dat er geen MER vereist zou zijn. Deze rapportage gaat er kennelijk van uit, dat dit bouwplan nog een ‘restant’ is van het bouwplan van het naastliggende Remise-terrein. Het advies van de brandweer is evenzeer gebaseerd op deze onjuiste premisse.</p> <p>Het bouwplan is echter een onderdeel van de OZZW. Het ontwerpplan bevat zelf ook een groot aantal verwijzingen naar het OZZW. Onder meer passages waarin gerefereerd wordt aan de subsidiestromen voor het OZZW, en het belang van dit project daar in. Voorts zij onder meer verwezen naar par. 3.1, laatste alinea en p. 100, laatste alinea.</p> <p>Wat er echter ook van zij van het uitgangspunt in genoemd rapport in Bijlage 12, kan dit rapport niet dienen ter rechtvaardiging dat geen MER zou zijn vereist. Bij een</p>	<p>De ontwikkelvisie Zuid-West is algemeen van karakter. Het is een globale stap op weg naar de mogelijke ontwikkeling van de zone. Dit is afhankelijk van de initiatieven van derden. De visie geeft met zoveel worden aan dat er geen concrete planning is te geven. Ook dat het niet zeker is of alle gewenste woningen gerealiseerd kunnen worden.</p> <p>De ontwikkelvisie Zuid-West is dus een ambitiedocument. Het geeft een gewenste stip op de horizon weer. In de visie is ook aangegeven dat er al twee (her)ontwikkelingen in een ver(der)gevorderd stadium zijn (afspraken met ontwikkelaars), die als een hard gegeven in de ontwikkelvisie zijn meegenomen. De ontwikkelvisie</p>	Geen		

<p>grootschalig (m.e.r.-beoordelingsplichtig) project zoals de OZZW is het niet toegelaten dat dit in delen wordt opgeknipt en dat deze delen ieder voor zich worden onderworpen aan een m.e.r.-beoordeling. Op deze wijze zou immers een m.e.r. voor een groter project kunnen worden ontlopen door dit project in fasen uit te voeren en te oordelen dat iedere afzonderlijke fase te beperkt is qua milieugevolgen om daar een m.e.r. voor te doorlopen.</p> <p>Te voorzien is dat in de aankomende jaren meerdere grotere en kleinere bouwprojecten worden gestart en dat – bij een soortgelijke rapportage als deze, over dat grotere of kleinere project – iedere keer wordt geoordeeld ‘nee hoor niet nodig’ en dat is niet toelaatbaar. Wat derhalve gedaan moet worden is het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling voor de gehele OZZW waarbij ik mij op voorhand niet kan voorstellen dat een MER niet zou zijn vereist gezien de omvang en de milieugevolgen van de OZZW. Een en ander (opknippen niet toegelaten) is constante jurisprudentie van de ABRvS zoals in de uitspraak d.d. 29 april 2015, nr. 201403875.</p>	<p>gaat uit van 2.000 woningen erbij (in een gemengd gebied) waarvan 600 op één van de twee herontwikkelingslocaties. De ontwikkelvisie is als zodanig ook niet MER-plichtig. In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r. staan de activiteiten en plannen waarvan het opstellen van een milieueffectrapportage verplicht is. De vastgestelde ontwikkelvisie omvat geen activiteit noch een plan conform onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r., noch is de ontwikkelvisie een plan conform onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r.</p> <p>De visie is dus niet MER-plichtig. Voor ieder project zal beoordeeld moeten worden of een MER al dan niet noodzakelijk is. Dit geldt temeer nu er geen sprake is van een samenhang tussen de diverse toekomstige projecten (zie ook: ECLI:NL:RVS:2022:3312).</p> <p>Voor de Stephensonstraat 38-46 wordt nu een bestemmingsplan voorbereid voor een stedelijk ontwikkelingsproject. Dit ontwikkelingsproject blijft ruim onder de drempel, zoals genoemd in het Besluit m.e.r. Daarnaast maakt dit bestemmingsplan ook geen ontwikkelingen op een andere locatie binnen de zone mogelijk (hetzij direct, hetzij indirect).</p>	
---	---	--

		Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een vormvrije m.e.r.-beoordeling verricht. Uit deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is gebleken dat deze ontwikkeling niet leidt tot milieueffecten van dusdanige omvang, dat er alsnog sprake is van een noodzaak voor het doorlopen van een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure of m.e.r.-procedure.	
2.	<p><u>Parkeren</u></p> <p>Op dit onderwerp wordt met name ingegaan in de paragrafen 3.2, 3.5 en 5.12, alsmede in Bijlage 9. De passages daarin zijn veelal onduidelijk, niet-onderbouwd, en onderling strijdig.</p> <ul style="list-style-type: none"> - In Bijlage 9 is een berekening opgenomen van de verwachte toename van de vraag naar parkeerplaatsen, deze komt uit op 52,4 plaatsen. Kennelijk is de idee om in een handvol daarvan te voorzien in de te bouwen parkeergarage maar daarvoor ontbreekt iedere garantie en is dit in de verdere stukken ook nergens terug te vinden. Een ernstig gemis in de parkeerbilans is, dat niet wordt vermeld dat een fors aantal parkeerplaatsen gepland is te verdwijnen in het plangebied, door het herinrichten van het naastgelegen plein en door het vervangen van dwarsparkeren door langsparkeren langs de voorgenomen bouw. Deze parkeerplaatsen worden thans intensief gebruikt en het gaat niet aan om dat gegeven achterwege te laten. De toename in de parkeervraag (c.q. parkeerdruk in de omgeving) bedraagt dan ook geen 52,4 pp maar ten miste 100 á 125 pp. - Het is geheel onduidelijk waar de genoemde 52,4 parkeerplaatsen zouden moeten worden gerealiseerd, 	<p>Mede naar aanleiding van de zienswijzen (en een aanpassing van de toegestane functies binnen de commerciële ruimte) is aanvullend onderzoek gedaan naar verkeer en parkeren. Het rapport is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Uit het rapport blijkt dat de ontwikkeling verantwoord is op het gebied van parkeren en verkeer.</p> <p>Aan de hand van een worst-case-scenario is de parkeerbehoefte opnieuw berekend op basis van de Nota parkeernormen 2022. De nieuwe ontwikkeling heeft in de worst-case-scenario een toekomstige parkeerbehoefte van 73 parkeerplaatsen. Op het piekmoment bedraagt de toekomstige parkeerbehoefte 66 parkeerplaatsen. Binnen het plangebied wordt een parkeergarage gerealiseerd met 87 parkeerplaatsen. De te realiseren parkeergarage faciliteert dan ook in de parkeerbehoefte naar aanleiding van</p>	Het onderzoek verkeer en parkeren is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

	<p>laat staan een aantal van 100 á 125. In de genoemde Bijlage 9 wordt zonder enige motivering geponoerd dat er sprake zou zijn van een 'relatief geringe toename van de parkeerdruk' maar onduidelijk is waarom dit "gering" zou zijn c.q. hoeveel pp zijn er in de directe omgeving en wat zou de procentuele toename dan zijn. Voorzover er (met groot gemak) van wordt uitgegaan dat dit dan maar moet worden afgewenteld op de wijk <i>Natuurkundigenbuurt-oost</i> zij opgemerkt dat dit een langgerekt gebied is, van noord tot zuid ten minste 800 meter met het plangebied in de noord-west punt en dat een loopafstand van 300-400 tot zelfs 600-700 meter naar een woning, winkel of andere openbare gelegenheid vanaf een parkeerplek, geheel buiten de realiteit is. De conclusie van het externe bureau is daarnaast onverenigbaar met het Stedenbouwkundige programma van eisen alwaar op p. 3 wordt gesteld dat (eerdere varianten niet haalbaar waren omdat o.a.) <i>het parkeren onvoldoende is omdat parkeren niet op eigen terrein wordt opgelost. Vooralsnog is niet aangetoond dat er voldoende ruimte in de omgeving is.</i> Onduidelijk is of in de nieuwe variant het parkeren op eigen terrein nu ineens wel kan, voorts is in het geheel niet aannemelijk gemaakt dat er nu ineens wel voldoende ruimte in de omgeving zou zijn.</p> <p>Geheel onbegrijpelijk in dat kader is in ieder geval de passage op p. 66 waarin staat dat <i>De resterende parkeervraag wordt voorzien in de nieuw te realiseren ondergrondse parkeergarage.</i> Dit staat haaks op Bijlage 9 en vele andere passages in de Toelichting.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het is niet acceptabel dat de oplossing voor her parkeren geheel naar de toekomst wordt verschoven ('dat zien we dan wel') met het grote risico dat alsdan zal blijken dat er door verkeerde besluiten in deze periode, onoplosbare problemen zijn ontstaan. Op de 	<p>deze ontwikkeling. Voor de volledige motivering wordt verwezen naar het aanvullende onderzoek naar verkeer en parkeren dat als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd. Het bestemmingsplan is hiermee uitvoerbaar. De in te dienen bouwaanvraag zal ook op dit aspect worden getoetst. Dit is geborgd door de planregels in het bestemmingsplan.</p> <p>In juni 2022 heeft de gemeente een parkeeronderzoek uit laten voeren voor de ontwikkelzone Zuid-West. De resultaten zijn opgenomen in het rapport 'Parkeeronderzoek Haarlem Zuidwest' van 15 augustus 2022. De gemiddelde parkeerdruk in de ontwikkelzone is minder dan 80%. Een parkeerdruk van 85% wordt over het algemeen gehanteerd als grenswaarde voor een acceptabele parkeersituatie overdag. Voor de nachtelijke parkeersituatie wordt in het algemeen een grenswaarde van 90% gehanteerd. De parkeerdruk in de ontwikkelzone, en specifiek het deelgebied waar Stephensonstraat 38-46 onderdeel vanuit maakt, blijft onder deze norm. In het nieuwe verkeersonderzoek behorende bij het bestemmingsplan is aangegeven dat de ondergrondse parkeergarage voldoende kan faciliteren in de parkeervraag. Ook zullen de nieuwe bewoners na invoering van gereguleerd parkeren geen aanspraak</p>	
--	--	--	--

	<p>voorlichtingsavonden in het voorjaar van 2022 hebben wij visionaire beelden mogen aanschouwen van onder andere een nagenoeg autoloze Grijpensteinweg, idem Stephensonstraat en idem Van Oosten de Bruijnstraat. Ook toen al is vanuit de bewoners gevraagd 'waar zijn de auto's gebleven' en toen kwam daar evenzeer geen enkel serieus antwoord op. Het is te voorzien dat binnen de OZZW in de komende jaren meerdere kleinere en grotere (bouw)projecten van start zullen gaan waarbij iedere keer deze vraag aan de orde komt en waarbij iedere keer zal worden gezegd 'ach het is maar zo weinig, dat kan er nog wel bij'. Dat is niet acceptabel.</p> <p>Hetgeen een absolute noodzaak is, is dan ook dat vooreerst een integrale visie komt op het parkeren in het gehele gebied van de OZZW en omgeving, en dat alsdan wordt bekeken of dit plan daar in deze vorm in past.</p> <p>De overtreffende trap van het niet-acceptabele vooruitschuiven van de problemen is evenzeer te vinden in Bijlage 9 alwaar wordt opgemerkt dat <i>Met de gemeente is overeengekomen dat zolang de Spoorzone niet wordt herontwikkeld en/of het omliggende openbare gebied niet wordt heringericht door de gemeente, waardoor openbare parkeerplaatsen komen te vervallen, bezoekers en bewonersparkeren voor de sociale huurwoningen in het openbaar gebied mag plaatsvinden. Bij herontwikkeling van de Spoorzone dienen de parkeervraag van bezoekers- en bewonersparkeren voor de sociale woningen van de Stephensonstraat ontwikkeling in de parkeerbalans voor de Spoorzone te worden opgenomen, op een zodanige wijze dat deze niet meer in het openbaar gebied worden geprojecteerd.</i> Dit 'vooruitschuiven' is ook in strijd met het gestelde in par. 3.5 (en dus ook met de jurisprudentie van de ABRvS) waar wordt</p>	<p>kunnen maken op een parkeervergunning. Er is dan ook geen aanleiding te veronderstellen dat de parkeerdruk na realisering van de woningen zal leiden tot een onaanvaardbare parkeerdruk.</p> <p>Het Masterplan heeft betrekking op de ontwikkelzone Zuid-West als geheel. Het project Stephensonstraat 38-46 kent een langere voorgeschiedenis en is als gegeven beschouwd in de ontwikkelvisie Zuid-West. Als in de toekomst het voornemen is parkeerplaatsen te verwijderen zal in die besluitvorming de oplossingen meegenomen moeten worden. Zie ook de reactie bij U2.</p>	
--	---	--	--

	<p>gesteld dat <i>In het kader van ‘een goede ruimtelijke ordening’ dient echter al bij vaststelling van een bestemmingsplan inzichtelijk te worden gemaakt dat redelijkerwijs in de aldus benodigde parkeerplaatsen feitelijk duurzaam kan worden voorzien (ECLI:NL:RVS:2017:1036, r.o. 5.3)</i>. Er dient dus nu zodanige besluitvorming plaats te vinden opdat nu reeds vast staat dat te zijner tijd geen voldongen-feit situaties zijn ontstaan die alsdan niet meer zijn terug te draaien. Wees als gemeente dan dapper en daadkrachtig, en ook eerlijk en transparant. Spreek dan nu uit dat <i>voor alle te realiseren woningen in dit bouwblok, in de toekomst nimmer een (bewoners)parkeervergunning zal worden afgegeven</i>. Dan kunnen toekomstige bewoners zich daarop instellen (‘wil ik daar dan wel wonen’) en kunnen Hoorne Vastgoed en/of de Vomar zich beraden of zij deze bewoners een betaalde plek in de garage of op het parkeerdek willen aanbieden. Dat oogt misschien ‘streng’ naar de te realiseren woningen maar zo vreemd is het niet dat voor nieuwbouw andere eisen/normen gelden dan voor bestaande bouw: het Bouwbesluit staat er vol mee.</p> <p>Hetgeen nu gebeurt is dat het probleem op de korte termijn alleen maar groter wordt gemaakt (c.q. een toename van de parkeervraag) waardoor het op termijn nog moeilijker zal worden om vraag en aanbod goed op elkaar afgestemd te krijgen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Als gezegd is de Toelichting innerlijk tegenstrijdig. Op veel andere plaatsen in de diverse documenten wordt helemaal niet gerept over parkeren in openbaar gebied maar staat dat dit parkeren – conform de beleidsuitgangspunten van de gemeente, zie par. 5.12 – op eigen terrein moet plaatsvinden. In deze zelfde par. 5.12 wordt voorts gesteld dat <i>Binnen het plangebied wordt voorzien in voldoende ruimte om te</i> 		
--	---	--	--

kunnen voldoen aan de parkeervraag.

Evenzeer zij verwezen naar het raadsstuk 2019/944823 van november 2019 (Stedenbouwkundig programma van eisen) waarin helder is gesteld dat *Voorkomen moet worden dat de parkeeroplossing afgewenteld wordt op de zone.*

Ook art. 10.1.1 van de planregels stelt klip en klaar dat *Bij het verlenen van een omgevingsvergunning (...) geldt dat in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht en in stand worden gehouden op eigen terrein voor parkeer- of stallingsgelegenheid en laad- en losmogelijkheden overeenkomstig de 'Beleidsregels parkeernormen 2015' (...).* De passage op p. 66 *In de regels van dit bestemmingsplan is gewaarborgd dat wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen* sluit daar kennelijk naadloos op aan.

Andere passages zijn daarmee onverenigbaar. Zoals in Bijlage 9 verwoord *Door Hoorne Vastgoed en de gemeente Haarlem is daarover afgesproken dat voor de Stephensonstraat 38 het bezoekersparkeren en het bewonersparkeren voor de sociale huurwoningen wordt opgelost in het openbaar gebied.* Evenzeer par. 3.2 waarin staat dat *De overige parkeerbehoefte moet worden opgelost in parkeervoorzieningen binnen de ontwikkelzone.*

Samenvattend voor dit punt is het duidelijk dat het ontwerpplan niet tot stand is gekomen met de vereiste zorgvuldigheid. Het bevat innerlijk strijdige passages, en het voortuitschuiven van wezenlijke vragen die binnen dit plan beantwoord moeten worden is niet acceptabel. Het op slinkse wijze opdoeken van tenminste 60 á 70 parkeerplaatsen vóórdat daar ook maar iets over is opgenomen in masterplan of anderszins integrale (parkeer)visie is niet correct. Dat geldt ook het verdwijnen van de genoemde rij

	dwarsparkeerplaatsen hetgeen kennelijk nodig zou zijn ter realisering van een watergang terwijl ieder concreet plan daarvoor ontbreekt, en naar verluidt het idee van een watergang inmiddels zelfs losgelaten is.				
3.	<p>Ter aanvulling op mijn eerdere zienswijze bericht ik u dat dit ontwerp-bestemmingsplan in strijd is met het (participatieverslag bij) het ontwerp-Masterplan. Zie p. 20:</p> <p><i>Er zijn randvoorwaarden opgenomen waarin wordt bepaald dat bewonersparkeren van de toekomstige bewoners binnen de bouwblokken moet worden opgelost. Bezoekersparkeren vindt beperkt plaats op straat.</i></p> <p><i>Voor de huidige bewoners van de wijk die nu parkeren in de straten heeft de komst van nieuwe bewoners geen effect.</i></p>	<p>Zie de reactie bij P2.</p> <p>In aanvulling hierop is afgesproken dat de bewoners van de sociale huurwoningen (68 eenheden) een parkeerplaats in de parkeergarage kunnen huren. Maar parkeren in de openbare ruimte blijft ook mogelijk voor deze bewoners. Op basis van de uitgevoerde parkeerdrukmetingen in juni 2022 voor Haarlem Zuid-West is hiervoor nog voldoende ruimte in het openbaar gebied aanwezig. Hierbij geldt wel dat wanneer gereguleerd parkeren ingevoerd wordt, deze bewoners worden uitgesloten van een parkeervergunning.</p>			

Q.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Naar aanleiding van ons telefoongesprek van vanmorgen wat betreft de zienswijze Stephensonstraat 38-46 wil ik graag mededelen dat ik het niet eens ben met de tekeningen/het plan van de bebouwing aan de Stephensonstraat.	Het bouwvlak in het vigerende bestemmingsplan Pijlslaan mag volledig worden bebouwd. Het nieuwe bestemmingsplan neemt het bouwvlak aan de zijde van nr. 8-10 over. De	Geen		

<p>Aangezien er direct tegen mijn eigendom, Stephensonstraat 8-10, wordt gebouwd zullen mijn kozijnen/ramen wegvallen tegen een muur. Aangezien de kozijnen met ramen er al inzitten sinds ik het perceel aangekocht heb, dit was in 2004, en ruim daarvoor ben ik van mening dat hier niet zomaar klakkeloos tegenaan gebouwd mag worden. Dit neemt voor mij veel daglicht weg en er zal voor mij geen mogelijkheid meer zijn enig onderhoud te plegen.</p> <p>Ook ben ik het niet eens met de hoogte van 14,5 meter dakrand aangezien het appartement gelegen Stephensonstraat 10 rood hierdoor geheel in de schaduw komt te liggen van het door Hoorne te bouwen complex. Ik hoop dat U dit bezwaar mee kunt nemen in de besluitvorming.</p>	<p>ontwikkelaar is bereid in overleg te treden over de zienswijze met de indiener.</p> <p>Wat betreft schaduwwerking als volgt. Volgens het huidige bestemmingsplan mag er 15 meter hoog worden gebouwd (goot 11 meter met een kap van 4 meter = 15 meter). Zie verder de reactie bij J1 en L1.</p>	
---	---	--

R.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	<p>Wij willen niet dat het geel gearceerde gebied verandert van bestemming. Deze grond is ons parkeerterrein en kadastraal vastgelegd als eigendom van de VvE Remise Haarlem. De parkeervakken zijn kadastraal en contractueel vastgelegd als eigendom van de bewoners. Een dubbelbestemming als “verkeer” en “archeologisch waardevol gebied” zien wij in deze vorm niet zitten. Op deze manier worden er allerlei regels te gelde gemaakt op een stuk grond dat simpelweg ons eigendom is. Dat kan niet de bedoeling zijn.</p> <p>Parkeerplaatsnummer 61 is van ons en wij willen deze ten alle tijde kunnen blijven gebruiken. Helemaal gezien er plannen bestaan om betaald parkeren in te voeren in onze wijk. Ik wil u verzoeken om de bestemmingplangrens gelijk te trekken met de bestaande erfgrens. Deze ligt achter de hedera haag is en</p>	Zie de algemene reactie.	Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.		

	op onderstaande printscreen aangeduid met de stippellijn tussen het roze en het geel gearceerde gebied.		
2.	<p>In hoofdstuk 7.1.3 staat dat dakterrassen worden toegestaan. Deze zijn eveneens al in de huidige ontwerptekeningen van Hoorne/Rijnbout te vinden, alsmede balkons en galerijen aan de achterkant van de nieuwbouw. Dit zal voor ons fors meer geluidsoverlast opleveren. Een punt dat wij als bewoners vanaf het begin van dit traject al heel vaak op tafel gelegd hebben. Zoals u op de tekening hieronder kunt zien wordt het geluid een U-vorm ingestuurd.</p> <p>Elk geluid wordt in die U-vorm meermaals weerkaatst waardoor dat werkt als een klankkast. Dat is een reden dat wij als bewoners in (overigens zeer goed en constructief) overleg met het bestuur van de Pelgrimkerk afgesproken hebben om de kerkklok 's nachts niet meer te laten luiden. Wij vinden het onbegrijpelijk dat al onze reacties van de afgelopen jaren ten spijt er nu niet alleen leefgalerijen aan de achterzijde toegestaan worden, maar zelfs dakterrassen worden toegestaan. Wij willen u daarom met klem verzoeken om: - dakterrassen NIET toe te staan en - GEEN leefgalerijen of balkons toe te staan aan de achterzijde (zijde van de Haltestraat). De balkons/ leefgalerijen kunnen volgens ons net zo goed aan de zijde van de Stephensonstraat geplaatst worden. In dit plan wordt uitgegaan van wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï, maar het genoemde onderzoek in bijlage 4 is niet getoetst aan dit bestemmingsplan of andere gemeentelijke plannen. Aan de kant van de Stephensonstraat is weinig verkeerslawaaï te verwachten aangezien daar de aanleg van een "ontmoetingsingel" voor fietsers en voetgangers gepland is. Zie ook hoofdstuk 3.1 van dit bestemmingsplan. In de nabije toekomst worden aan het spoor woontorens voorzien die een heel groot deel van het treingeluid aan de zijde van de Stephensonstraat zullen wegvangen. Kortom de berekeningen in dit plan gaan uit van verkeerde uitgangspunten. Indien u toch zwaarwegende</p>	Zie ook de reactie bij A2.	Geen

	<p>argumenten kunt aanvoeren waarom de leefgalerijen en balkons aan de zijde van de Haltestraat geplaatst moeten worden, dan vragen wij u om aan de plaatsing daarvan nadere, geluidsisolerende eisen te stellen. Niet lang geleden bestond er overigens nog een concept waarin we in samenspraak met de projectontwikkelaar en met de gemeente overeengekomen waren dat er een glazen pui geplaatst zou worden aan de achterzijde waardoor de leefgalerij geen open verbinding had met de Haltestraat. Dat concept is echter op miraculeuze wijze verdwenen. Tezamen met al onze input van de afgelopen jaren kennelijk.</p>		
--	---	--	--

S.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	<p>Parkeerplaatsen: Ik ben van mening dat het wijzigen van mijn parkeerplaats, onderdeel van alle parkeerplaatsen, naar een dubbelbestemming niet mag plaatsvinden. De parkeerplaats was onlosmakelijk gekoppeld aan de verkoop van de woning. Dit is mijn inziens ook kadestraal vastgelegd. En specifiek voor onderhoud van alle parkeerplaatsen is een VVE opgericht.</p>	<p>Zie de algemene reactie.</p>	<p>Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.</p>		
2.	<p>Geluidsoverlast: De opzet van het ontwerp geeft een dakterras en galerij aan de kant van het remise terrein. Dit kan ons inziens een niet acceptabele geluidsoverlast geven met een minder plezierige woonomgeving tot gevolg hebben.</p>	<p>Zie de reactie bij A2.</p>	<p>Geen</p>		
3.	<p>Lichtinval: Het gebouw dat gebouwd wordt zal van dusdanige hoogte zijn dat wij aanzienlijke lichtinval/zon zullen missen aan de voorzijde van onze woning en op het hof.</p>	<p>Zie de reactie bij J1.</p>	<p>Geen</p>		
4.	<p>Waardevermindering: Geluidsoverlast, verminderde lichtinval, ten samen met een galerij/zicht op ons hofje en mogelijk in onze woning, kan ons inziens tot waardevermindering van de woning opleveren.</p>	<p>Zie de reactie bij H1.</p>	<p>Geen</p>		

T.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Allereerst sluiten wij ons aan bij het bezwaar zoals ingediend door de VvE Remise Haarlem. Voor zover de plannen betrekking hebben op ons privé parkeerterrein en onze parkeerplaatsen (die van ons betreft nummer 55), dan wordt inbreuk gemaakt op het eigendomsrecht van de VvE en de betreffende eigenaren. Wij willen bovendien de inrit aan de kant de Boogstraat behouden en kan niet zonder toestemming worden verplaatst.	Zie de algemene reactie.	Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.		
2.	Verder maken we bezwaar tegen het grote dakterras op de nieuwbouw en de beoogde situering van de galerijen en balkons aan de achterkant. Het dakterras betreft een nieuw plan (ten opzichte van de eerdere bouwplannen). Een gemeenschappelijk dakterras leidt tot meer samenkomst van mensen en daardoor wordt de kans op geluidsoverlast aanzienlijk vergroot. De omliggende huizen op de tramremise worden veelal bewoond door jonge gezinnen. De huidige rust in de avond zouden we graag willen behouden. Wanneer er balkons en geluidsdemping op de galerijen aan de andere kant (aan de straatkant) zouden worden gerealiseerd, dan hebben de huidige bewoners daar de minste last van.	Zie de reactie bij A2.	Geen		

U.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	In de toelichting staat onder meer dat een eerder concept aan ons is toegezonden maar ´dat daarop geen reactie is ontvangen´. Wij vinden het jammer en niet terecht dat daarmee de indruk is gegeven dat wij niet geïnteresseerd zouden zijn. Dat zijn wij uiteraard wel, maar het is op een erg	Het voorontwerp is op 15 juli jl. naar de wijkraad gezonden. Gezien de planning van het project was het geen optie het voorontwerp na de zomervakantie te sturen naar de wettelijke overlegpartners en de wijkraad. Er is	Geen		

	ongelukkig moment aan ons toegezonden (midden in de vakantie) en wij vinden dat de gemeente wel wat meer moeite had kunnen doen om ons te wijzen op de toezending en ons zo nodig een langere tijd had moeten geven voor een reactie.	geen verzoek ingediend voor het verlengen van de termijn waarbinnen een reactie kan worden gegeven.	
2.	Wat ons verbaast is dat het ontwerp-bestemmingsplan tot stand is gekomen zonder dat het masterplan van de ontwikkelzone OZZW gereed is voor het doel waar het voor wordt opgesteld. Hierin wordt namelijk duidelijk omschreven hoe de ontwikkelzone OZZW er uiteindelijk uit zal gaan zien, ofwel het masterplan zou een kapstok moeten zijn voor alle huidige en toekomstige ontwikkelingen binnen de zone. Wij vragen ons dan ook af waarom onderhavig bestemmingsplan nu al voor inspraak wordt aangeboden.	Het initiatief is de laatste fase in de herontwikkeling van de locatie door Hoorne. De plannen voor deze herontwikkeling waren al vóór de ontwikkelvisie Zuid-West vormgegeven. In de ontwikkelvisie is ook aangegeven dat de projecten Plaza West en de Remise weliswaar binnen de contouren van de ontwikkelzone vallen, maar vanwege de stand van zaken toen op dat moment (stedenbouwkundige plannen en gemaakte afspraken), niet opnieuw zouden worden uitgedacht. In feite hield de ontwikkelvisie Zuid-West al rekening met de invulling van deze twee projectgebieden (ook qua programma). Dat geldt dus ook voor het masterplan. Wel wordt het openbaar gebied rondom deze projectgebieden aangesloten op het totaalgebied van de zone Zuid-West, zodat het uiteindelijk wel één samenhangend stedenbouwkundig geheel wordt. Voor het programma en stedenbouwkundige invulling van dit plangebied van dit bestemmingsplan is er dan ook geen dwingende reden aanwezig om het masterplan verder af te wachten.	Geen
3.	Op 20 september 2022 is door B&W besloten tot het ter inzage leggen van het ontwerp-bestemmingsplan. Wij als wijkraad hebben dit op 28 september 2022 via de krant moeten	Zoals de procesmanager mw. Bos al aangaf op de inloopavond van 11 oktober 2022 vindt de gemeente het	Geen

<p>vernemen. Ook binnen de klankbordgroep is dit nimmer ter sprake gekomen.</p> <p>Hieruit blijkt dat er op het gebied van participatie c.q. het tijdig informeren van de klankbordgroep en het vooraf betrekken van de klankbordgroep bij de besluitvorming, nog veel mis gaat en zeker verbeterd dient te worden. Op 28 september 2022 zijn de aangrenzende bewoners in een naar ons inziens zeer beperkte kring rondom het project geïnformeerd over dit bestemmingsplan, en hebben de bewoners een uitnodiging gekregen voor een inloopavond op 11 oktober 2022 in de stookkamer.</p> <p>De wijkraad en de klankbordgroep waren niet op de hoogte van deze brief aan de bewoners. Er is al meerdere keren door de wijkraad aangegeven dat de informatiestroom beter moet.</p> <p>In dat kader dringen wij er met klem op aan dat door de mensen van de gemeente, met de wijkraad en met de klankbordgroep wordt overlegd over de wijze waarop met alle ingebrachte zienswijzen wordt omgegaan. Verder dat met de wijkraad en de klankbordgroep intensief wordt overlegd over het concept van het nieuwe plan, ruim vóór dit de verdere besluitvorming binnen B&W en de raad in gaat.</p>	<p>eveneens van belang om uw Wijkraad (en de Klankbordgroep) actiever te betrekken bij de conceptplannen en de daaraan gekoppelde informatie- en besluitvormingstrajecten. Anderzijds wijzen wij u nogmaals graag op uw eigen informatiemogelijkheden via openbare collegebesluiten, publicaties in het Haarlems Weekblad en het digitale gemeenteblad.</p> <p>Onze officiële reactie op uw zienswijze luidt als volgt: het voorontwerpbestemmingsplan is voorgelegd aan de wijkraad Houtvaartkwartier (zie ook U1), maar de gemeente heeft hierop geen reactie ontvangen. Dit is als zodanig ook opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, waarin alle reacties van de verschillende ‘ketenpartners’ en de gemeentelijke antwoorden hierop zijn verwerkt. Verder zijn alle collegebesluiten openbaar en is het ontwerpbestemmingsplan gepubliceerd in het Haarlems Weekblad en het digitale gemeenteblad. Zowel de direct aanwonenden als de woonblokken daarachter hebben een brief gekregen met informatie over en een uitnodiging</p>	
--	--	--

		<p>voor de inloopavond (er zijn brieven verstuurd naar 177 adressen).</p> <p>Voor het plan is zowel een SPvE opgesteld als een Stedenbouwkundig Ontwerp. Er is meerdere malen overleg met de buurt geweest. Het uitgebreid opnieuw bespreken van het huidige bouwplan is in dit stadium niet meer aan de orde. Voor de wijze waarop rekening is gehouden met de privacy zie de reactie bij A2.</p> <p>Na het collegebesluit om de raad voor te stellen het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen, krijgen alle indieners van zienswijzen de geanonimiseerde versie van het wijzigingsoverzicht. Dit in het kader van de privacywetgeving. Iedereen heeft daarna de mogelijkheid om in te spreken bij de commissie Ontwikkeling en zal van deze mogelijkheid op de hoogte worden gebracht.</p>	
4.	<p>Horne B.V. heeft op basis van het door de raad in 2020 vastgestelde SPvE een stedenbouwkundig ontwerp opgesteld. Op basis daarvan is door de gemeente een ontwerp-bestemmingsplan opgesteld dat tot en met 8 november 2022 ter inzage ligt.</p> <p>Opgemerkt moet worden dat het stedenbouwkundig ontwerp van de Stephensonstraat 38-46 oorspronkelijk een laatste te</p>	Zie de reactie bij U2.	Geen

	<p>bouwen deel van het plan “de Remise” zou zijn. Waarom dit nooit eerder is gerealiseerd is onduidelijk. Nu is dit deel samengevoegd onder de ontwikkelzone OZZW en zou dan ook als onderdeel daarvan moeten worden behandeld.</p> <p>Echter, nu lijkt het erop dat dit deelproject weer uit de OZZW wordt getrokken en zo voorrang krijgt zonder toetsing aan het masterplan. Dit is onjuist.</p>		
5.	<p>Milieu-effect rapportage</p> <p>Zoals hierboven genoemd lijkt dit plan uit de OZZW getrokken te worden terwijl in de stukken zeer regelmatig wordt verwezen naar de OZZW als zijne de leidraad. Dat zou er toe leiden dat allereerst een m.e.r. beoordeling van de OZZW moet plaatsvinden voordat dit deelplan in procedure kan worden gebracht.</p>	<p>De ontwikkelvisie is een uitnodiging aan partijen om samen met de gemeente tot concrete bouwplannen te komen. Deze bouwplannen zullen de wettelijke procedure en de daarbij benodigde onderzoeken doorlopen. Zie ook de reactie bij P1.</p>	Geen
6.	<p>Woningen</p> <p>Het aantal woningen sociaal en vrije sector samen bedraagt 96, wat overeenkomt met de in 2020 gemaakte afspraken. Het plan voorziet ook in een bedrijfsgerichte plint, waardoor het uiteindelijke gebouw hoger wordt dan was voorzien in 2020. Dit is begrijpelijk maar voor de bewoners van de aangrenzende wijk de Remise wel weer een tegenvaller.</p>	<p>Zie de reactie bij A2.</p>	Geen
7.	<p>Geluidsoverlast</p> <p>Als bijlage bij het ontwerp- bestemmingsplan is toegevoegd de aanpassing van de geluidsnorm.</p>	<p>De geluidsbelasting op de gevel van de nieuwe woningen is hoger dan de voorkeursgrenswaarde. De maximaal toegestane waarde wordt niet overschreden. Het maximale geluid dat binnen te horen is zal moeten voldoen</p>	Geen

	<p>De vraag is waarom de geluidsnorm moet worden aangepast? Hebben de nieuwe bewoners geen recht op een geluidsarme omgeving? Daarnaast is niet duidelijk waarom deze normwaarde moet worden aangepast. Is dit voor de nieuwe bewoners omdat ze hieraan worden blootgesteld, of is dit voor de huidige bewoners van de wijk de Remise en omgeving omdat te verwachten is dat door de hoge bebouwing er meer geluidsoverlast zal ontstaan.</p> <p><i>Verduidelijking in de stukken is gewenst</i></p>	<p>aan de eisen van het Bouwbesluit. Hier wordt de vergunningsaanvraag ook op getoetst. De hogere vast te stellen waarde heeft geen betrekking op de bestaande bebouwing.</p>	
8.	<p>Parkeren</p> <p>Of de parkeervoorziening op eigen terrein volledig wordt afgestemd op het aantal woningen komt in het ontwerpbestemmingsplan niet duidelijk tot uiting. Of hier werkelijk op wordt toegezien blijft evenzeer onduidelijk en wordt vermoedelijk aan de bouwende partij overgelaten.</p> <p>Compensatie voor het dwars parkeren voor het huidige gebouw wordt niet meegenomen, evenals de extra parkeerdruk die ontstaat doordat het parkeerplein tussen de Vomar en de nieuwbouw komt te vervallen.</p> <p>Uit het lezen van de stukken wordt niet duidelijk wat de uitvoering van dit project op de omgeving zal zijn. De cijfers en berekeningen spreken elkaar tegen, als ook de conclusie dat er een geringe toename zal zijn van de parkeerdruk zonder dat duidelijk is wat wordt verstaan onder 'gering'. Dit is een volstrekt onbepaald en subjectief begrip.</p>	<p>Zie de reactie bij P2.</p>	<p>Geen</p>
9.	<p>Watercompensatie en -berging</p>	<p>Het bestemmingsplan bevat een waterparagraaf. In de huidige situatie is het plangebied al volledig verhard</p>	<p>Geen</p>

	<p>In de stukken wordt nergens gesproken over watercompensatie vanwege de toename in bouwvolume. De gracht die op de bijgaande tekeningen wordt weergegeven zal er in werkelijkheid niet komen. Deze tekening is dus niet zoals is beoogd.</p> <p>In de plannen wordt nergens gesproken over waterberging wat tegenwoordig wel een belangrijk aspect is bij nieuwbouwplannen. Het direct afvoeren van regenwater van de verharde oppervlakte via de riolering is tegenwoordig uit den boze. Geef als gemeente bij het doorgaan van dit project duidelijk aan wat er van de bouwende partij wordt verwacht .</p>	<p>(2.772 m2). De toename aan verharding is dan ook minder dan 500 m2 en het Hoogheemraadschap stelt dan ook geen nadere eisen (extra waterberging). Het Hoogheemraadschap van Rijnland kan instemmen met het plan. Echter in het bouwplan is wel rekening gehouden met toekomstig wateroverlast. Zie verder de reactie bij N3.</p>	
10.	<p>De groene toets</p> <p>De beoogde nieuwbouw straalt weer een enorme steenmassa uit waarbij de groene elementen voor een leefbare omgeving en klimaat in het geheel niet worden meegenomen.</p> <p>Hopelijk zal het huidige parkeerplein tussen de Vomar en de nieuwbouw als een zeer welkome groene corridor hiervoor compensatie bieden. Daarnaast is gewenst dat in en op de nieuwbouw zoveel als mogelijk een groene compensatie wordt aangebracht.</p>	<p>Zie de algemene reactie en de reactie bij A2. Het Stedenbouwkundig Ontwerp geeft een impressie van het intensieve en extensieve groen dat zal worden gerealiseerd.</p>	<p>Het Stedenbouwkundig Ontwerp zal als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan worden gevoegd.</p>
11.	<p>Procedures</p> <p>Het bevreemdt ons dat de raad van de gemeente Haarlem pas na het besluit van B&W op 20 september 2022 de betreffende stukken ter kennisgeving krijgt toegereikt in de vergadering van de commissie ontwikkeling op 27 oktober 2022.</p> <p>Wij kunnen uit de agenda's en vergaderingen van zowel de vergaderingen van B&W als van de commissie ontwikkeling,</p>	<p>Het college heeft het ontwerp bestemmingsplan vrij gegeven voor de inspraak. De commissie Ruimte is hierover geïnformeerd. Het vast te stellen bestemmingsplan en de zienswijzen zullen door zowel de commissie als de raad worden behandeld.</p>	<p>Geen</p>

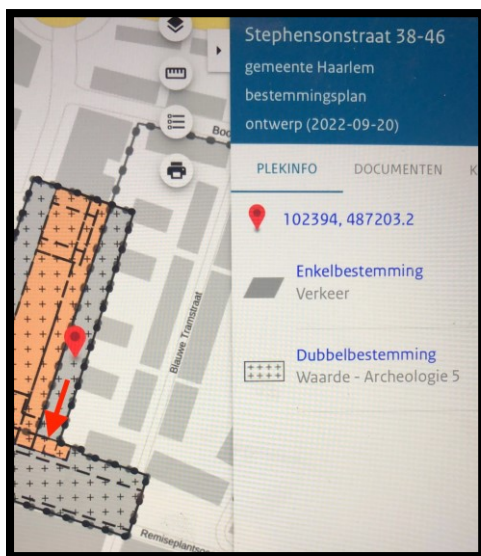
	niet terugvinden of er al eerder in de raadsvergadering over het voornemen tot het besluit over het vrijgeven van het ontwerp-bestemmingsplan Stephensonstraat 38-46 is gesproken. De gevolgde procedure is dan ook niet duidelijk.		
--	---	--	--

V.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Ik heb bezwaar dat het grijze gebied met het rode bolletje veranderd van bestemming. Deze grond is ons parkeerterrein en kadastraal vastgelegd als eigendom van de VvE Remise Haarlem. De parkeervakken zijn kadastraal en in koopcontract vastgelegd als eigendom van de bewoners van de remise wijk en genummerd per adres. Deze parkeerplaats wil ik ten alle tijde kunnen gebruiken (zeker nu er betaald parkeren in onze wijk gaat komen). Ik wil u vragen om de bestemmingplan grens gelijk te trekken met de bestaande erfgrens, wat achter de hederhaag is en op onderstaande printscreen de dikke stippellijn langs het roze kleurende gebied. Door achter de hederhaag te bouwen, blijft er een groene faunapassage voor insecten en kleine diertjes, als spinnen, torretjes, egels etc. Ook staan er bomen tussen de parkeervakken dicht tegen de erfgrens, welke behouden moeten worden.	Zie de algemene reactie.	Zowel de toelichting, verbeelding als planregels zijn aangepast. De Haltestraat maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.		
2.	In de huidige ontwerptekeningen van Hoorne/Rijnbout staan balkons, galerijen aan de achterkant, en een groot dakterras op de nieuwbouw. Door dit ontwerp zal er meer geluidsoverlast zijn dan als deze balkons aan de straat/voorkant zijde Stephensonstraat. Geluidsdemping op de galerij is een absolute voorwaarde. Het dakterras dient aan de zijde van het Remise terrein afgesloten te zijn voor geluid en zicht om overlast en inkijk te voorkomen. Er dienen ook duidelijk huisregels te worden opgesteld over het gebruik en	Zie de reactie bij A2.	Geen		

	<p>met name m.b.t. gebruik audioapparatuur, geven van feestjes en tijdstippen waarop de ruimte gesloten is en/of geen overlastgevend gebruik mag worden gemaakt. Momenteel wordt al vaak overlast ervaren van woningen die worden verhuurd aan studenten. Gezien de aard en grootte van de woningen is er vrees voor meer en extra overlast.</p>		
3.	<p>Er is een poort met bovenliggende woning aan het einde van ons parkeerterrein op de haltestraat ingetekend. De projectontwikkelaar moet voor een slagboom of andersoortige elektronische afsluiting zorgen om verkeer vanaf Vomar parkeerterrein te weren, die met hetzelfde knippertje opengaat als de bestaande slagboom aan de Boogstraat. Bovendien moet het ontwerp van de poort zo gemaakt worden dat het geen hangplek kan worden.</p>	Zie de reactie bij A2.	Zowel de toelichting, regels als verbeelding zijn aangepast. De onderdoorgang is geschrapt.
4.	<p>Op basis van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen is door Hoorne Vastgoed een plan opgesteld welke uitgaat van de sloop van de bestaande bebouwing binnen het plangebied en nieuwbouw wordt voorzien in één bouwblok waarbij de woningen gestapeld worden uitgevoerd. De bouwhoogte varieert van vijf bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 17 meter op de hoek van de Stephensonstraat en het Remiseplantsoen, tot vier bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 14 meter voor de overige bouwdelen. In de beoogde situatie is primair sprake van een woonfunctie binnen het plangebied. Er wordt gesteld dat daarmee wordt aangesloten bij het naastgelegen Remiseterrein, welke eveneens bestaat uit burgerwoningen. Hiervan is mijn inziens geen sprake. Naastgelegen buurt en aanpalende woningen aan de Stephensonstraat bestaan uit maximaal drie woonlagen. Ook de nieuw rondom de Vomar en de parkeergarage bestaan uit maximaal 3 bouwlagen. Bij verschillende inspraak aangelegenheden is dit door buurtbewoners aangekaart. Ons bekruipt het gevoel dat verscholen wordt achter oorspronkelijke plannen en maximale bouwhoogtes, terwijl zowel de huidige bebouwing, alsmede de gewenste bebouwing naar onze visie moeten aansluiten op de rooilijnen van de</p>	Zie de reactie bij L1. Aanvullend hierop als volgt. In het bestemmingsplan is (in artikel 7.3) een voorwaardelijke verplichting opgenomen over grondwaterneutraal bouwen. Dit artikel biedt voldoende waarborgen dat het bouwen wat betreft grondwaterstanden geen schade veroorzaakt aan de omliggende woningen.	Geen

<p>gehele wijk. Pas aan de overzijde van de Stephensonstraat zou bij toekomstige bebouwing logischerwijs gekozen kunnen worden voor meer bouwlagen dan huidige bestaande bouw. Als gevolg van de gekozen bouwhoogte dient nu ten behoeve van het parkeren onder het maaiveld een parkeergarage worden gerealiseerd. Dit is niet alleen een kostbaar project, het heeft tevens grote gevolgen voor de grondwaterstand, hetgeen zeker invloed kan hebben op bestaande woningen, met name oudere woningen in de Boogstraat. Een goedkoper, beter en breder gedragen alternatief is één bouwlaag minder en een kleinere inpandige parkeergelegenheid op de begane grond.</p>		
--	--	--

Printscreen (waar de zienswijzen naar verwijzen):



Tekening behorende bij zienswijzen R2:



2. Ambtshalve wijzigingen op voorstel van het college

Toelichting		Aanpassing
Nr.		
1.	Hoofdstuk 5 Planbeschrijving	De volgende rapporten zijn als bijlage bij de toelichting toegevoegd: <ul style="list-style-type: none"> - natuuronderzoek inzake vleermuizen; - onderzoek stikstofdepositie tijdens de bouwfase; - Memo onderzoek verkeer en parkeren Stephensonstraat 38-46 Haarlem.
2.	Hoofdstuk 6 Juridische Aspecten	De toelichting bij de bouwregel is uitgebreid voor de balkons. Daarbij is ter verduidelijking het Stedenbouwkundig Ontwerp als bijlage toegevoegd. Bij de bestemming Gemengd komt de uitbreiding van de functiemogelijkheden aan bod. Daarnaast wordt nader stil gestaan bij het artikel dat de parkeernormen regelt.

Verbeelding		Aanpassing
Nr.		
1.	Onderdoorgang	De aanduiding is verwijderd.
2.	Bouwhoogte	Eén vlakje heeft een bouwhoogte gekregen van 17,5 meter. Hier komt de liftopbouw.
3.	Goothoogte grondgebonden woningen.	Is aangepast naar 8 meter (was 7 meter).

Regels		Aanpassing
Nr.		
	Algemeen	
	Hoofdstuk 1 Begrippen	Aanpassing
1.	Artikel 1:	De begrippen 'perifere detailhandel' en 'leisure' zijn toegevoegd. Het begrip 'publiekgerichte dienstverlening' is aangevuld.
2.	Artikel 2: wijze van meten	Het artikel is aangevuld. Hierdoor is duidelijk wat de goothoogte is wanneer er sprake is van een doorgemetselde borstwering bij een buitenruimte. Ook zijn verdikte gevelstenen opgenomen in de beschrijving.

	Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	Aanpassing
3.	Artikel 3: gemengd 2	Het commerciële programma van 2000 m ² is aangepast en nader ingekleurd met functies.
4.	Artikel 4: Verkeer	Het kunnen realiseren van een onderdoorgang van de ondergrondse parkeergarage naar de Vomar.
	Hoofdstuk 3 Algemene regels	Aanpassing
5.	Artikel 7: bouwregels	Balkons van 1,5 meter diep zijn toegestaan op het bouwdeel aan de Stephensonstraat/Brockwaystraat.
6.	Artikel 10: parkeren, laden en lossen	De Nota Parkeernormen (2023) is van toepassing verklaard.