



Bijlage C: Zienswijzen- en wijzigingsoverzicht stedenbouwkundig plan “De Meester”

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding en procedure

Hoofdstuk 2 Zienswijzen

Hoofdstuk 3 Ambtshalve wijzigingen

Hoofdstuk 1 Inleiding en procedure

1.1 Inleiding

Dit is het zienswijzen- en wijzigingsoverzicht naar aanleiding van het ontwerp van het stedenbouwkundige plan “De Meester”. Dit overzicht is onderdeel van het besluit van het college van burgemeester en wethouders over het definitieve ontwerp van het stedenbouwkundige plan. Met de vaststelling van het stedenbouwkundige plan stemt het college van burgemeester en wethouders in met de behandeling en verwerking van de zienswijzen, met de voorgestelde ambtshalve wijzigingen en met de uit de zienswijzen en door het college aangebrachte ambtshalve wijzigingen voortvloeiende aanpassingen van het stedenbouwkundige plan ‘De Meester’.

1.2 Procedure

Op 6 september 2017 gaf het college van burgemeester en wethouders kennis van de terinzagelegging van het ontwerp van het stedenbouwkundige plan “De Meester”. Kennisgeving vond plaats in het gemeenteblad. Daarnaast is er op 7 september 2017 een brief verstuurd namens de procesmanager aan bewoners en ondernemers in de nabijheid van de locatie waar het stedenbouwkundige plan over gaat.

Het ontwerp van het stedenbouwkundige plan met de daarbij behorende stukken lag ter inzage van 7 september 2017 tot en met 18 oktober 2017. Op 28 september 2017 is er een informatieavond gehouden over het ontwerp van het stedenbouwkundige plan in het pand aan de Verspronckweg 150.

Hoofdstuk 2 Zienswijzen

2.1 Inleiding

Hoofdstuk 2 gaat in op de ingediende zienswijzen. Paragraaf 2.2 geeft een overzicht van de ingediende zienswijzen. Paragraaf 2.3 geeft de ingediende zienswijzen per indiener weer. De zienswijzen zijn zoveel mogelijk samengevat weergegeven. Het kan zijn dat een deel van de zienswijze niet of niet helemaal in de samenvatting terugkomt. Dan is bij de beantwoording toch rekening gehouden met dat deel. Het college van burgemeester en wethouders heeft inzage in een complete set van de (niet samengevatte) zienswijzen. Paragraaf 2.3 geeft ook aan of een zienswijze leidt tot aanpassing van het stedenbouwkundige plan.

2.2 Zienswijzen

Er zijn 25 zienswijzen ingediend bij de gemeente Haarlem. Alle zienswijzen zijn op tijd ingediend en ontvankelijk. “Ontvankelijk” betekent dat de indieners aan alle eisen hebben voldaan om een zienswijze in te dienen.

2.3 Indieners zienswijzen

Letter	Naam	Straatnaam
A.	Kemper	Brakenburghstraat
B	Geen publicatie	
C.	Obdam	Verspronckweg
D.	Steenhoff	Verspronckweg
E.	Kingma	Verspronckweg
F.	Jacobsen Jensen	Verspronckweg
G.	de Ruiter	Santpoorterplein
H.	Merhottein	Brakenburghstraat
I.	de Zwart	Meester Cornelisstraat
J.	Tromp	Verspronckweg
K.	de la Haye	Brakenburghstraat
L.	Slavenburg	Brakenburghstraat
L.	Mede namens:	
	Consten	Brakenburghstraat
	Boersma	Brakenburghstraat
	Delmaar	Brakenburghstraat
	Hofsteenghe	Brakenburghstraat
M.	Wooning	Brakenburghstraat
N.	Breedveld	Meester Cornelisstraat
O.	Mulder	Verspronckweg
P.	van d. Es	Brakenburghstraat
Q.	Vermaas	Verspronckweg
Q.	Mede namens:	
	de Haan	Verspronckweg
R.	Wooning	Brakenburghstraat
S.	Bergman	Meester Cornelisstraat
T.	Klein Goldewijk en Bunschoten	Meester Cornelisstraat
U.	Vaandrager	Begastraat
U.	Mede namens:	

	van Rooij en Stokman	Begastraat
	Pollmann	Begastraat
	Mossinkoff	Begastraat
	Seevinck en Bakker	Begastraat
	van Buggenem en Bindels	Begastraat
	de Jager en Janssen	Begastraat
	Jonker en Copier	Van der Meerstraat
V.	Erfgoedvereniging Heemschut	Nieuwezijds Kolk
V.	Mede namens:	
	Historische Vereniging Haerlem	Postbus 1005
	Het Cuypersgenootschap	Postbus 575
W.	Geen publicatie	
X.	Rikken-Duindam	Verspronckweg
Y.	Jonker en Copier	Van der Meerstraat

Naam in rood wil naam niet gepubliceerd hebben

2.4 Beantwoording zienswijzen

	Zienswijze	Antwoord	Stedenbouwkundig plan
A.			
1	Indiener geeft aan dat de hoogte van de bebouwing aan de Brakenburghstraat zorgt voor afbreuk van het woongenot door schaduwwerking en verlies van uitzicht.	De woning van de inspreker (Brakenburghstraat 5A) bevindt zich ten (zuid)oosten van de nieuwbouw. Een eventuele toename van schaduw zou daardoor alleen in de namiddag/avondperiode kunnen spelen. In het DO stedenbouwkundig plan is een zonnestudie opgenomen (hoofdstuk 4) om dit inzichtelijk te maken. Overigens heeft niemand een afdwingbaar recht op vrijblijvend uitzicht. Indien uitzicht wordt belemmerd en dit zich vertaalt in waardedaling van de woning, kan men een verzoek om planschade indienen.	Zie hoofdstuk 4 - DO stedenbouwkundig plan: bezonningsstudie. In het stedenbouwkundig plan zijn zonnestudies opgenomen waarbij de schaduwwerking inzichtelijk is gemaakt, in twee situaties: bestaand en 4 lagen met een terugliggende 5 ^e laag (voorliggend ontwerp). Hierbij is te zien dat er een geringe toename is van schaduwwerking, slechts in de namiddag/avondperiode in het zomerseizoen. De 5 ^e laag is bewust voor

			het overgrote deel terugliggend t.b.v. dakterrassen en voor optimale bezonning. De invloed op de schaduwwerking is nihil ten opzichte van 4 lagen. Alleen de 5 ^e laag op de hoek Meester Cornelisstraat / Brakenburghstraat zal over een gering gedeelte van de tegenover liggende gevel effect hebben. NB: 4 lagen is reeds mogelijk volgens de wijzigingsbevoegdheid uit het vigerende bestemmingsplan.
2	Het massieve gebouw dat hoger is dan de huidige bebouwing leidt tot verdere verstening.	De nieuwbouw is hoger dan de huidige te slopen bebouwing en sluit qua bouwhoogte aan op het even hoge monumentale deel. Door middel van het terugleggen van een deel van de vijfde laag en aanwezige buitenruimte van de woningen door middel van balkons en architectuur wordt de stenige uitstraling/karakter van het volume beperkt. Architectonisch wordt dit nader uitgewerkt. Vanwege de gemeentelijke woningbouwopgave en omdat sprake is van een binnenstedelijke locatie is het wenselijk om de locatie te intensiveren. De locatie is aan de zijde van de Brakenburghstraat al volledig verhard en grotendeels bebouwd. De intensivering kan daardoor alleen worden gerealiseerd door het realiseren van hogere bebouwing. Deze hogere bebouwing is akkoord bevinden door de ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit).	De architectuur van de nieuwbouw, met dieptewerking in de gevel door terugliggende balkons en raamkozijnen beperkt ‘versteniging’ van het straatbeeld. Daarnaast zal de doorgang naar het semi-openbare binnenhof veel breder worden dan in de huidige situatie, dus in strekkende meters zal er meer open ruimte aan de Brakenburghstraat komen t.o.v. de huidige situatie. Zie ook hoofdstuk 4 uit het DO stedenbouwkundig plan, pagina 43-44.
3	Indiener verzoekt om een bezonningsstudie op te stellen die uitgaat van de bestaande bebouwing.	Zie kolom Aanpassing Stedenbouwkundig plan.	Zie hoofdstuk 4 - DO stedenbouwkundig plan: bezonningsstudie. Hierin is tevens de bestaande bebouwing opgenomen.
B.			
1	Indiener geeft aan dat de “MEMO - verkeersgeneratie transformatie ‘Sterren College’”	Naar aanleiding van meerdere zienswijzen is er een uitgebreider onderzoek uitgevoerd door onafhankelijke	Voor verdere informatie en onderliggende onderzoeken, verwijst

	onrealistische aannames gebruikt. Onder meer voor het aantal leerlingen van de voormalige school en van het avondonderwijs en het aantal behandelkamers. Daarbij kan de opsteller van het stuk volgens de indiener niet gezien worden als onafhankelijk.	adviseursbureau Goudappel Coffeng. Onderdeel daarvan was een verkeerstelling van de huidige verkeerssituatie. Samen met een uitgebreider onderzoek naar de huidige en toekomstige parkeerdruk in de omgeving is besloten de parkeeroplossing aan te passen en uit te breiden. In plaats van een enkellaags parkeergarage met automatisch parkeersysteem zal er een tweelaagse parkeergarage komen met voldoende parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers. Voor verdere informatie en onderliggende onderzoeken, verwijst ontwikkelaar COD naar hoofdstuk 7 uit het DO stedenbouwkundig plan.	ontwikkelaar COD naar hoofdstuk 7 uit het DO stedenbouwkundig plan.
2	De goothoogte van de voorgenomen bebouwing ter hoogte van de gymzaal en de twee bestaande woningen in de Brakenburghstraat wordt twee keer zo hoog als de bestaande hoogte. Hierdoor is er volgens indiener geen sprake meer van enige mate van openheid zoals aangegeven in de wijzigingsbevoegdheid van het geldende bestemmingsplan, evenmin van het aanhouden van voldoende afstand tot de omliggende gronden naarmate de invloed van het gebruik op de omgeving toeneemt zoals het bestemmingsplan eist en blijkt uit de bezonningsstudie dat in de benedenwoningen aan de Brakenburghstraat vanaf 14:00 uur geen zon meer hebben waardoor deze het hele jaar én de hele dag geen zon meer hebben wat onrechtmatige hinder oplevert.	Tussen de gymzaal en de nieuwbouw komt een brede entree naar het binnengebied. Deze entree zorgt in samenhang met de wijze waarop de nieuwbouw wordt ontworpen voor de enige mate van openheid. Het terugleggen van de vijfde laag en de aanwezigheid van de buitenruimte van de woningen door middel van balkons dragen hieraan bij. Op 6 juni 2017 is De ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) is akkoord gegaan met een extra laag toe te voegen voor het nieuwbouwwolume op de hoek Brakenburghstraat – Meester Cornelisstraat. De Ark is ook akkoord met overige vijfde laagse bebouwing. De woning van de inspreker (Brakenburghstraat 3) bevindt zich ten (zuid)oosten van de nieuwbouw. Een eventuele toename van schaduw zou daardoor alleen in de namiddag/avondperiode kunnen spelen.	Zie beantwoording A.1.
3	Indiener vraagt om een onafhankelijk verkeersrapport en een bezonningsstudie die uitgaan van de bestaande situatie, beschikbaar te stellen via de gemeentelijke website.	Goudappel Coffeng is een gerenommeerd bureau op het gebied van verkeers- en parkeeronderzoek. Het definitieve rapport biedt voldoende basis om besluitvorming op te baseren. COD zal een bezonningsstudie laten opstellen die de gemeente zal beoordelen. De stukken zullen gedeeld worden met omwonenden (website gemeente).	Zie DO stedenbouwkundig plan hoofdstuk 4: nieuwbouw voor de bezonningsstudies en hoofdstuk 7: verkeer en parkeren voor de definitieve rapportages.
4	Als mogelijke oplossing stelt indiener voor om 10%	Het voorliggende plan is het resultaat van een zorgvuldige	-

	minder woningen te realiseren waardoor de verkeersdruk afneemt, de bebouwing aan de Brakenburghstraat beperkt kan worden en de ruimte van de twee bestaande woningen aan de achterzijde van het complex gebruikt kan worden voor extra ruimte voor een uitrit.	afweging qua bouw- en renovatiekosten, hoeveelheid woningen i.r.t. de ondergrondse parkeeroplossing en de daarvoor benodigde nieuwbouvvolumes. Voor de financiële haalbaarheid van het project is het realiseren van 10% minder woningen niet haalbaar. Dit heeft onder meer te maken met de hoge renovatie kosten voor het in verval geraakte monument en de tweelaagse parkeergarage dat voor het plan nodig is. De huidige doorgang tussen de jaren '50 uitbreiding en de te slopen woningen aan de Brakenburghstraat zal fors worden verbreed en dient als toegang tot de semi-openbare binnenhof bovenop de toekomstige parkeergarage. In strekkende meters zal er daarom meer open ruimte aan de Brakenburghstraat komen t.o.v. de huidige situatie.	
C.			
1	Indiener vraagt om de mogelijkheid van een busverbinding over de Verspronckweg te onderzoeken om daarmee een hele andere bewonerssamenstelling mogelijk maken.	Aan de Verspronckweg, Kleverlaan en de Velsersstraat zijn bushaltes. Deze haltes zitten binnen 10 minuten loopafstand. Overigens is de provincie concessiehouder van het Openbaar Vervoer en bepaalt de randvoorwaarden. Connexxion is verantwoordelijk voor de uitvoering. De gemeente heeft hierin geen beslissende rol. Een onderzoek naar het openbaar vervoer zal gezien het bovenstaande niet tot andere inzichten leiden.	-
D.			
1	Indiener is van mening dat de nieuwbouw buitenproportioneel is, zowel het volume als de hoogte aan de Brakenburghstraat.	Zie A2.	Zie ook hoofdstuk 4 uit het DO stedenbouwkundig plan, pagina 43-44.
2	De smalle straten rondom het gebouw staan niet in verhouding tot de extra verkeersdruk van 170 woningen.	Als gevolg van de ontwikkeling van De Meester neemt het verkeer in de straten rondom het perceel toe, onder meer in de Brakenburghstraat. Om te beoordelen of de huidige infrastructuur en het wegprofiel deze toename aan kunnen en verkeersveilig kunnen afwikkelen, heeft Goudappel Coffeng een verkeerstelling rondom de locatie uitgevoerd. Vervolgens is op basis van kengetallen een model opgesteld dat rekening	Zie ook hoofdstuk 7: verkeer en parkeren in het DO stedenbouwkundig plan.

		houdt met de toekomstige hoeveelheid verkeer. De telling wijst uit dat er in de Brakenburghstraat in de huidige situatie 182 verkeersbewegingen per etmaal zijn. Het plan heeft 615 verkeersbewegingen per etmaal tot gevolg. Dit is een toename van 433 verkeersbewegingen per etmaal, oftewel gemiddeld 18 extra verkeersbewegingen per uur. Onderzoek wijst uit dat het huidige wegprofiel van de Brakenburghstraat dit met een capaciteit van 2.400 verkeersbewegingen per etmaal ruimschoots aan moet kunnen.	
3	Aanbevolen wordt om de bereikbaarheid met het openbaar vervoer aan te passen. Dit vergroot de mogelijkheid voor bewoning door ouderen en verlicht de parkeerdruk.	Zie C1.	-
4	Het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd voldoet volgens de indiener niet aan de parkeernormen van de gemeente Haarlem. Er is naar een resultaat toegerekend door gebruik te maken van deelauto's. Voorgesteld wordt om daarom minder woningen en meer parkeerplaatsen te realiseren, overeenkomstig de geldende parkeernormen. Indiener gaat er vanuit dat de huidige dwarsparkeervakken behouden blijven en ingetekend worden in het definitieve ontwerp.	Naar aanleiding van meerdere zienswijzen en aanvullend onderzoek is besloten de parkeeroplossing aan te passen en uit te breiden. In plaats van een enkellaags parkeergarage met automatisch parkeersysteem zal er een tweelaagse parkeergarage komen met voldoende parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers. De openbare ruimte rondom het perceel en de huidige parkeervakken in de omliggende straten worden niet aangepast.	Voor verdere informatie en onderliggende onderzoeken, verwijst ontwikkelaar COD naar hoofdstuk 7 uit het DO stedenbouwkundig plan.
5	Indiener stelt dat het ontwerp conflicteert met de monumentale waarde. Het "markante kopgebouw" ontkracht de oudbouw. Voorgesteld wordt om het pand in oorspronkelijke staat terug te brengen en de aanbouw uit 1955 te verwijderen.	Het voorliggende plan is het resultaat van een zorgvuldige afweging qua bouw- en renovatiekosten, hoeveelheid woningen i.r.t. de ondergrondse parkeeroplossing, de ruimtelijke inpasbaarheid en de daarvoor benodigde nieuwbouwvolumes. Naast dat het ruimtelijk wenselijk is om de Brakenburghstraat van een kwalitatief betere straatwand te voorzien, is het plan vanwege de hoge renovatiekosten van het in verval geraakte monument en de hoge bouwkosten van de tweelaagse parkeergarage financieel alleen haalbaar als er volume wordt toegevoegd om zo te compenseren.	-

		Onderdeel van deze afweging was het behouden van de markante jaren '50 uitbreiding op de hoek van de Brakenburghstraat / Begastraat. Met het behoud van deze vleugel, is enerzijds ruimte gevonden voor bijzondere woningen in de voormalige lokalen, autogarage en gymzaal. Daarnaast laat het de ontwikkeling van het complex zien door de jaren heen in drie verschillende bouwtypes: het monument uit 1922, de uitbreiding uit 1955 en de toekomstige nieuwbouwwolumes. Daarnaast is ten opzichte van eerdere planvorming voor het complex, dat uitging van 250+ woningen, met het voorliggend ontwerp met 176 appartementen sprake van een minder intensief programma. De ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) heeft ingestemd met het ontwerp.	
6	Indiener meldt zich aan voor de nulmeting.	Een onafhankelijk adviseur van de aannemer beoordeelt of uw woning / pand in aanmerking komt voor een nulmeting. Voorafgaand aan de (sloop)werkzaamheden zal u hierover tijdig geïnformeerd worden.	-
7	Indiener wil de gegevens van een contactpersoon bij de ontwikkelaar voor verdere vragen gedurende de looptijd van het project.	Voor vragen gedurende de looptijd van het project, kunt u contact opnemen met Ferdi Koornneef van ontwikkelaar COD, ferdi@cod.nl .	-
E.			
1	Indiener zou graag zien dat het voor toekomstige bewoners van De Meester onmogelijk wordt om een parkeervergunning aan te vragen om te parkeren in de wijk ten zuiden van de Meester Cornelisstraat. De druk op de parkeerplaatsen is al toegenomen, bijvoorbeeld door de aanpassing aan de Verspronckweg waardoor zes parkeerplaatsen zijn verdwenen. De gemeente gaf op een eerdere informatiebijeenkomst aan dat het parkeren "opgelost moet worden binnen het terrein", zo eist	Naar aanleiding van meerdere zienswijzen en aanvullend onderzoek is besloten de parkeeroplossing aan te passen en uit te breiden. In plaats van een enkellaags parkeergarage met automatisch parkeersysteem zal er een tweelaagse parkeergarage komen met voldoende parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers.	Voor verdere informatie en onderliggende onderzoeken, verwijst ontwikkelaar COD naar hoofdstuk 7 uit het DO stedenbouwkundig plan.

	ook het bestemmingsplan.		
2	Indiener vraagt om ervoor te zorgen dat vrachtverkeer gerelateerd aan de renovatie en uitbreiding van De Meester de wegen rondom de (basis)scholen in de wijk dienen te vermijden.	Dit wordt meegenomen bij de inrichting van de bouwplaats en de aan- en afvoerroutes van vrachtverkeer. Afwikkeling van verkeer zal hoofdzakelijk mogelijk zijn via de Verspronckweg. Voor de uitvoering van het project moet een plan gemaakt worden waarin maatregelen, verantwoordelijkheden en afspraken rondom Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie tijdens de bouw worden vastgelegd, het BLVC-plan. Het BLVC-plan wordt onderdeel van de vergunning.	-
F.			
1	Indiener stelt dat het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd onvoldoende voor de voorgenomen ontwikkeling is en dat de parkeerdruk in de wijk zal toenemen.	Uitgangspunt voor de huidige parkeeroplossing is dat de parkeerdruk in de wijk niet mag toenemen t.o.v. de huidige situatie. Indien er sprake is van een toename, mag dit niet leiden tot een parkeerdruk van meer dan 85%. Uit onderzoek is gebleken dat de huidige parkeerdruk hier echter al boven ligt. Naar aanleiding van meerdere zienswijzen en aanvullend onderzoek is besloten de parkeeroplossing aan te passen en uit te breiden. In plaats van een enkellaags parkeergarage met automatisch parkeersysteem zal er een tweelaagse parkeergarage komen met voldoende parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers.	Voor verdere informatie en onderliggende onderzoeken, verwijst ontwikkelaar COD naar hoofdstuk 7 uit het DO stedenbouwkundig plan.
2	Indiener vraagt om duidelijkheid over hoe omgegaan wordt met de bestaande parkeerplaatsen in de Begastraat. Indiener geeft aan dat aangegeven is dat de huidige parkeerplaatsen in de Begastraat behouden blijven, zo ook de 26 parkeerplaatsen aan de zuidzijde van die straat.	Zie D4. De openbare ruimte rondom het perceel en de huidige parkeervakken in de omliggende straten worden niet aangepast.	-
3	Gevraagd wordt om de mogelijkheid van een busverbinding te onderzoeken, zowel voor het hotel bij de ijsbaan als het bieden van een alternatief voor het hebben van een auto bij deze ontwikkeling.	Zie C1.	-
4	Indiener meldt zich aan voor de nulmeting en wil	Zie D6.	-

	ook in de woning een nulmeting.		
5	Indiener ziet vanwege de slechte staat en het vrachtverkeer dat over de wegen zal komen voor de voorgenomen ontwikkeling graag de herbestrating van stoepen en wegen opgenomen worden in de planvorming.	Na de bouw wordt bestrating stoepen en wegen indien noodzakelijk hersteld. Gemeente gaat periodieke werkzaamheden vanuit beheer indien aan de orde afstemmen met planvorming.	-
6	Indiener geeft ter overweging mee om de uitrit van de parkeergarage in de Meester Cornelisstraat te realiseren in verband met het smalle profiel van de andere omliggende straten.	De toegang van de parkeergarage komt in de Brakenburghstraat, aan de achterzijde van het complex om meerdere redenen: De andere mogelijkheid is, zoals u suggereert, op de hoek Meester Cornelisstraat/Brakenburghstraat, waar de huidige gymzaal wordt gesloopt. In verband met de verkeersveiligheid (in- en uitrijdend verkeer op korte afstand van de kruising) is deze locatie is niet wenselijk. De in/uitrit aan de Brakenburghstraat bevindt zich in voorliggend plan direct tegenover de inrit van de parkeerplaats van het tegenoverliggende appartementengebouw. De in/uitrit ligt daarmee op voldoende afstand van een kruising en zo voorkomen we dat autolichten direct bij de overburen naar binnen schijnen. Dit zou aan de Meester Cornelisstraat wel het geval zijn. Uit onderzoek blijkt dat het wegprofiel van de Brakenburghstraat voldoende capaciteit heeft om de toename van autoverkeer te kunnen verwerken. Overigens is de locatie voor de inrit conform de wijzigingsbevoegdheid zoals opgenomen in het bestemmingsplan.	-
G.			

1	Indiener vraagt aandacht voor energie-efficiëntie in een project van deze omvang in het kader van duurzaamheid. Als de woningen nu niet gasvrij worden opgeleverd moet binnen afzienbare tijd namelijk weer worden overgestapt op een duurzame bron. Indiener geeft aan dat er allerlei mogelijkheden zijn om duurzaamheid te stimuleren zoals geothermische bronnen, warmtepompen, zonnepanelen en dergelijke. Indiener spreekt de wens uit om innovatieve oplossingen in bestaande bouw te gebruiken.	Project De Meester zal volledig gasvrij worden. Er zal gebruik worden gemaakt van een collectieve luchtwaterwarmtepomp installatie, welke de woningen voorziet van warmte (en koude). Gevels en dak worden geïsoleerd en kozijnen worden voorzien van isolerend glas. Het daklandschap zal voorzien worden van PV-panelen welke de algemene voorzieningen in het complex zullen voorzien van elektriciteit.	Het energieconcept is nader uitgewerkt in het DO stedenbouwkundig plan, ontwikkelaar COD verwijst hiervoor naar hoofdstuk 8: duurzaamheid.
2	Indiener vraagt om toe te lichten waarom duurzaamheidsaspecten ontbreken in een project van deze omvang.	Duurzaamheid is en zal altijd onderdeel zijn van de herontwikkeling van De Meester. Naast het feit dat bijna 80% van het huidige complex zal worden hergebruikt en gereed wordt gemaakt voor een nieuwe eeuw van bewoning, zal ook de energievoorziening en wijze waarop om wordt gegaan met mobiliteit het duurzame karakter van deze ontwikkeling onderstrepen.	In eerdere documentatie is dit onderwerp onderbelicht geweest, in het DO stedenbouwkundig plan is er een apart hoofdstuk (8: duurzaamheid) aan gewijd
H.			
1	Aangegeven wordt dat door de nieuwbouw een te hoge verkeers-, parkeer- en woondruk ontstaat in de Brakenburghstraat.	Zie D2.	Zie hoofdstuk 7 DO stedenbouwkundig plan.
2	Indiener stelt dat er te weinig parkeerplaatsen bij de voorgenomen ontwikkeling komen ook gelet op de bezoekers. Er zal volgens de indiener meer rond worden gereden om een parkeerplaats te vinden waardoor er veel meer verkeersbewegingen en gevaarlijke situaties komen.	Naar aanleiding van meerdere zienswijzen en aanvullend onderzoek is besloten de parkeeroplossing aan te passen en uit te breiden. In plaats van een enkellaags parkeergarage met automatisch parkeersysteem zal er een tweelaagse parkeergarage komen met voldoende parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers. Dat betekent dat rondrijden om een parkeerplaats te vinden niet aan de orde zal zijn. De bewoners en/of bezoekers zullen allen van de inrit van de parkeergarage aan de Brakenburghstraat gebruik maken. De	Voor meer achtergrond, zie hoofdstuk 7: verkeer en parkeren in het DO stedenbouwkundig plan.

		verkeersintensiteit in de omliggende straten zal daarom toenemen, maar uit onderzoek is gebleken dat het huidige wegprofiel de toename ruimschoots aan kan.	
3	Indiener is van mening dat de uitgang van de parkeergarage beter niet in de Brakenburghstraat kan komen omdat dit een smalle straat is.	Als gevolg van de ontwikkeling van De Meester neemt het verkeer in de Brakenburghstraat toe. Om te beoordelen of de huidige infrastructuur en het wegprofiel deze toename aan kan en verkeersveilig kan afwikkelen, heeft Goudappel Coffeng een verkeerstelling op locatie uitgevoerd. Vervolgens is op basis van kengetallen een model opgesteld dat rekening houdt met de toekomstige hoeveelheid verkeer. De telling wijst uit dat er in de Brakenburghstraat in de huidige situatie 182 verkeersbewegingen per etmaal zijn. Het plan heeft 615 verkeersbewegingen per etmaal tot gevolg. Dit is een toename van 433 verkeersbewegingen per etmaal, oftewel gemiddeld 18 extra verkeersbewegingen per uur. Onderzoek wijst uit dat het huidige wegprofiel van de Brakenburghstraat dit met een capaciteit van 2.400 verkeersbewegingen per etmaal ruimschoots moet kunnen verwerken.	Voor verdere informatie en onderliggende onderzoeken, verwijst ontwikkelaar COD naar hoofdstuk 7 uit het DO stedenbouwkundig plan.
4	Voorgesteld wordt om de nieuwbouw minder groot te maken en eventueel te herontwikkelen naar een andere bestemming als naar 'Wonen'.	COD herontwikkelt de voormalige Ambachtsschool volledig tot een wooncomplex. Haarlem heeft de komende jaren een forse woningbouwopgave, dit plan draagt daarin bij. Wat betreft (toekomstige) herontwikkeling van het complex, zal de hoofddraagstructuur van het monumentale pand (dat behouden wordt) altijd de potentie hebben om een andere functie te huisvesten, maar dat is voor het voorliggend plan niet de insteek. Het complex wordt na een eeuw van onderwijs klaargemaakt voor een nieuwe eeuw van bewoning.	-
I.			
1	Indiener is enthousiast over de manier waarop de	De gemeente deelt deze mening. De architect en de	Dit is nader uitgewerkt in het DO

	oudbouw behouden blijft.	ontwikkelaar hebben een ontwerp gemaakt waarbij de karakteristieke waarden van het pand behouden blijven. De ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) kan zich vinden in het ontwerp.	stedenbouwkundig plan, hoofdstuk 3 en 4.
2	Indiener heeft bezwaar tegen het “markante kopgebouw”, met name tegen de recht opgetrokken daklijn waardoor het markante kopgebouw groter oogt en de kleur van de gevel als niet passend in de wijk wordt gezien.	In overleg met de ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) is gekeken op welke wijze oud en nieuw met elkaar tot één concept konden worden gesmeed. De ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) is in juni 2017 akkoord gegaan met de stedenbouwkundige inpassing van het nieuwbouwdeel waaronder het kopgebouw. De architectonische uitwerking en materialisering zal in nauw overleg met de ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) een vervolg krijgen. Hierbij wordt rekening gehouden met de wijze waarop het gebouw oogt ten opzichte van het totaalplan. Voor de keuze van de gevel voor de nieuwbouw is door de architect een zorgvuldige studie gedaan naar de gevelopbouw van de verschillende bouwdelen: het monumentale pand uit 1922, de uitbreiding uit 1955 en de nieuwbouw. De nieuwbouw is volgens dezelfde verhoudingen opgebouwd, de kleur van de steen is bewust contrasterend met de andere bouwdelen/bouwstijlen (alhoewel het monument van origine een zandkleurige steen heeft gehad, deze is echter door vervuiling donker geworden).	-
3	Het voorlopige ontwerp voldoet volgens indiener niet aan de artikelen 23.1.1.c, d, f, m en n van het geldende bestemmingsplan. Bestaande lijnen moeten volgens deze artikelen behouden blijven en dat is niet het geval.	De genoemde artikelen hebben voor een groot deel betrekking op het monumentale gebouwdeel. Dit deel blijft behouden. Voor het niet-monumentale gedeelte is herontwikkeling het uitgangspunt, zoals ook al blijkt uit de wijzigingsbevoegdheid. Hiervoor is een bouwplan opgesteld. De ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) kan instemmen met het bouwplan. De gemeente is van mening dat het een verantwoorde ontwikkeling is. Het voormalige schoolgebouw is in verval geraakt en het realiseren van woningbouw is een begrijpelijke keuze. Om de ontwikkeling mogelijk te maken, gaat de	-

		gemeente een nieuw bestemmingsplan opstellen voor het perceel.	
4	Indiener mist in de “MEMO - verkeersgeneratie transformatie ‘Sterren College’” wat de te verwachten verhouding huur- en koopwoningen wordt voor het project, evenals het scenario waarbij uitgegaan wordt van meer dan 50% koopappartementen.	Zie antwoord B.1 In de onderzoeken gaat ontwikkelaar COD uit van 50 % koop / 50 % huur. Echter zal het complex naar alle verwachting verkocht worden aan een belegger, welke de appartementen in de verhuur zal aanbieden. Dit heeft een (positief) effect op de parkeerdruk en verkeersintensiteit rondom het complex: uit verkeersgeneratiekengetallen van de CROW (CROW publicatie 317) blijkt dat de verkeersgeneratie bij een koopwoning (etage, duur) ongeveer anderhalf keer hoger ligt dan bij een huurwoning (etage, duur).	Voor verdere informatie verwijst ontwikkelaar COD naar het rapport ‘Verkeersanalyse De Meester van Haarlem’ van adviseur Goudappel Coffeng als bijlage bij hoofdstuk 7 van het DO stedenbouwkundig plan.
5	Indiener van de zienswijze mist in het voorlopig ontwerp een goed plan voor de ontsluiting van de extra verkeersbewegingen die het ontwerp teweegbrengt. Indiener geeft aan dat de uitgang van de parkeergarage in de smalle Brakenburghstraat zorgelijk is mede omdat de omliggende straten niet zijn berekend op een dergelijke toename van verkeersbewegingen door het slechte wegdek en de beperkte breedte.	Zie H.3.	Hier is aandacht aan besteed in het DO stedenbouwkundig plan, hoofdstuk 7 verkeer en parkeren.
6	Indiener vraagt hoe representatief de ASVV 2012 nog is waar de “MEMO - verkeersgeneratie transformatie ‘Sterren College’” van uitgaat. Gevraagd wordt om rekening te houden met de nieuwe ontwikkelingen tussen 2012 en heden. 2012 is ten tijde van de economische crisis waarbij het beeld naar het idee van de indiener niet representatief is voor tijden van economische groei en de impact op verkeersdruk.	ASVV 2012 is landelijke richtlijn die nog steeds wordt gehanteerd.	Het onderzoek is inmiddels gestaafd met een verkeerstelling op locatie door Goudappel Coffeng, uitgevoerd begin 2018. Voor de resultaten, zie hoofdstuk 7: verkeer en parkeren in het DO stedenbouwkundig plan.
7	De informatievoorziening tijdens de informatieavond op 28 september 2017 was volgens indiener inhoudelijk gebrekkig en de stukken die op de website van de gemeente over het plan zijn te	Er volgt een tweede informatieavond, waarbij COD laat zien wat zij gedaan heeft met de reacties op het ontwerp. Een uitgebreid beeldkwaliteitsplan en stedenbouwkundig plan, voorzien van een onderbouwing, zal voor een ieder ter	-

	vinden zijn summier en technisch. Dit is niet in lijn met het participatie- en inspraakplan.	beschikking worden gesteld via de website van de gemeente.	
8	Gevraagd wordt of als er aan het riool gewerkt gaat worden voor de voorgenomen ontwikkeling, het riool in de Meester Cornelisstraat meteen mee te nemen. De staat van het riool en het wegdek is slecht en er is het nodige vrachtverkeer dat hier rijdt of gaat rijden, niet alleen voor de voorgenomen ontwikkeling maar ook voor de supermarkt.	De gemeente heeft geen grote onderhoudswerkzaamheden op korte termijn gepland in de omgeving van het Sterrencollege. Het riool in de Meester Cornelisstraat wordt dus niet meegenomen bij de herontwikkeling.	-
J.			
1	Indiener meldt zich aan voor de nulmeting.	Zie D6.	-
2	Gevraagd wordt om de mogelijkheden van een busverbinding te onderzoeken, zeker ook omdat er bij de ijsbaan een hotel is gekomen. Dit komt de parkeerdruk in de wijk ten goede.	Zie C1.	-
K.			
1	Indiener beoordeelt de vorm van de informatieavond op 28 september 2017 als chaotisch. Het was onduidelijk dat het om een inloopavond ging en dat er geen plenaire presentatie werd gegeven.	Zie I7. Ontwikkelaar COD betreurt het feit dat het chaotisch is overgekomen. Met de inloopavond wilde ontwikkelaar juist omwonenden de gelegenheid bieden om direct vragen te stellen.	
2	Gevraagd wordt om aan te geven hoe mensen op de hoogte worden gehouden over dit project. Genoemd worden zaken als werktijden, voortgang, wegafsluitingen, sanering en dergelijke.	Voor de uitvoering moet een plan gemaakt worden waarin maatregelen, verantwoordelijkheden en afspraken rondom Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie tijdens de bouw worden vastgelegd, het BLVC-plan. Het BLVC-plan wordt onderdeel van de vergunning. Onderdeel hiervan is tevens communicatie richting omwonenden. Voorafgaand aan de bouw zal hier ook een plenaire informatiebijeenkomst voor georganiseerd worden.	-
3	Indiener vraagt om aan te geven hoe wordt omgegaan met de slechte staat van het wegdek van de Brakenburghstraat. Ook de riolering daar is in slechte staat en gevraagd wordt wanneer daar iets mee gebeurt.	Na de bouw wordt bestrating stoepen en wegen indien noodzakelijk hersteld. Gemeente gaat periodieke werkzaamheden vanuit beheer indien aan de orde afstemmen met planvorming. Zie ook I.8.	

4	Indiener vraagt waarom de in- en uitgang van de parkeergarage in de Brakenburghstraat komen. Indiener begrijpt dat de Brakenburghstraat met uitzondering van fietsers eenrichtingsverkeer wordt. Indiener geeft mee om te overwegen om de verkeersoverlast te verdelen, bijvoorbeeld door de ingang van de parkeergarage in de Meester Cornelisstraat te maken en de uitgang in de Brakenburghstraat of de Begastraat.	Zie F.6. en H.3.	-
5	Indiener geeft aan dat er is gesproken over een fietsparkeergarage onder de oude kantine met een in- en uitgang aan de Brakenburghstraat. Indiener acht dit verkeersonveilig, mede omdat de straat eenrichtingsverkeer wordt met uitzondering van fietsers. Dit legt nog meer druk op het verkeer in deze smalle straat. Indiener vraagt of er een analyse van de verkeersstromen op deze plannen is uitgevoerd. Indiener noemt als betere mogelijkheid om de in- en uitgang van de fietskelder beter aan de Begastraat te realiseren.	Een goede suggestie, welke is overgenomen in het voorliggende plan. Vanwege meerdere zienswijzen over dit onderwerp is besloten de ingang voor de fietsenkelder niet bij de ingang van de parkeergarage te positioneren, om zo het gebruik van de openbare ruimte beter te verdelen.	Ingang fietsparkeren verplaatst.
6	Indiener vraagt hoe wordt voorkomen dat de parkeergarage leeg komt te staan en bewoners van De Meester (gratis) op straat gaan parkeren. Indiener raadt aan om de appartementen inclusief parkeerplek in de garage te verkopen/verhuren. Indiener geeft aan dat mogelijk op termijn de bestaande parkeerzone moet worden uitgebreid. Indiener vindt het belangrijk dat bewoners van De Meester geen vergunning om op straat te parkeren krijgen.	De straten rondom De Meester zijn momenteel geen vergunningsgebied. Dat wordt niet aangepast naar aanleiding van dit plan. De parkeerplaatsen in de ondergrondse parkeergarage worden inclusief verkocht aan toekomstige eigena(a)r(en). Bewoners krijgen geen vaste parkeerplaatsen in de parkeergarage toegewezen. Zo wordt dubbelgebruik van de parkeerplekken gestimuleerd door bewoners en bezoekers, gedurende de gehele dag. Het parkeerdrukonderzoek van Goudappel Coffeng wijst uit dat met een tweelaags parkeergarage (i.p.v. éénlaags met parkeersysteem) in de parkeerbehoefte kan worden voorzien. Het aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage biedt bewoners en bezoek zelfs op piekmomenten altijd een	Parkeren is nader uitgewerkt, zie hiervoor hoofdstuk 7 DO Stedenbouwkundig plan

		overdekte, droge en veilige parkeergelegenheid. Daarnaast bieden we een alternatief voor het bezitten van een auto. In de ondergrondse parkeergarage hebben bewoners/gebruikers van het complex de beschikking over deelauto's.	
7	Indiener wil op de hoogte worden gehouden van de nulmeting, zowel qua tijdstip als qua inhoud.	Een onafhankelijk adviseur van de aannemer beoordeelt of uw woning / pand in aanmerking komt voor een nulmeting. Voorafgaand aan de (sloop)werkzaamheden zal u hierover tijdig geïnformeerd worden. De eerste sloopwerkzaamheden zullen naar verwachting begin 2019 plaats vinden, de nulmetingen naar verwachting daarmee eind 2018.	-
8	Door het bouwen van een parkeergarage wordt een grote afgesloten bak in de grond aangebracht. Op deze plek kan geen grondwater meer stromen, dat moet dan ergens anders heen. Indiener geeft aan dat daardoor mogelijk wateroverlast ontstaat bij omliggende woningen en wil weten hoe dat wordt gemonitord en wanneer deze metingen worden gestart. Indiener geeft aan dat er op dit moment al een onderzoek naar wateroverlast loopt in de Kleverpark- en Bosch- en Vaartbuurt door de gemeente. Indiener geeft aan dat het wellicht goed is om contact op te nemen met de contactpersoon bij de gemeente voor dit onderzoek.	Door te werken met een gesloten bouwkuip-principe zal niet extra grondwater worden onttrokken buiten de bouwkuip, dus van een daling van het grondwaterpeil zal geen sprake zijn. Er wordt een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd door adviseur Geomet als onderdeel van de omgevingsvergunnings-aanvraag. Dit onderzoek zal leidend zijn voor het bouwkuip advies en de wijze waarop de bouwkuip geconstrueerd zal worden.	-
9	Indiener is van mening dat het realiseren van nieuwe appartementen een uitgelezen kans is om die gasvrij te gaan bouwen.	Zie G1.	Dat gebeurt ook; voor meer informatie zie hoofdstuk 8 uit het DO stedenbouwkundig plan.
10	Indiener vraagt om een gedegen verkeers- en parkeeraanlyse van de huidige en toekomstige situatie te maken.	Dat is uitgevoerd. Voor meer informatie en onderliggend onderzoek, verwijst ontwikkelaar COD naar hoofdstuk 7: verkeer en parkeren uit het DO stedenbouwkundig plan.	Zie hoofdstuk 7 DO Stedenbouwkundig plan.

L.			
1	Indiener doet de suggestie om het opknappen van de riolering van de Brakenburghstraat tegelijk aan te pakken met de aanpak van de riolering van De Meester, maar in elk geval voor de start van de bouwwerkzaamheden.	Na de bouw wordt bestrating stoepen en wegen indien noodzakelijk hersteld. Gemeente gaat periodieke werkzaamheden vanuit beheer indien aan de orde afstemmen met planvorming.	-
2	Gevraagd wordt waarom de in- en uitgang van de parkeergarage in de Brakenburghstraat komen welke eenrichtingsverkeer wordt. Indiener geeft ter overweging mee om de verkeersoverlast te verdelen, bijvoorbeeld door de ingang van de parkeergarage in de Meester Cornelisstraat te maken en de uitgang in de Begastraat ter voorkoming van verkeersonveilige situaties.	Zie F6.	-
3	Voorgesteld wordt om de te realiseren appartementen inclusief parkeergarage te verkopen om zo te voorkomen dat de parkeergarage leeg komt te staan.	Zie K6.	Zienswijze is overgenomen.
4	Indiener meent dat het vergroten van de huidige parkeerzone op termijn onontkoombaar lijkt. Gesuggereerd wordt dat de gemeente in dat geval de bewoners aan de Brakenburghstraat die grenzen aan De Meester, per woning één gratis parkeervergunning geeft. Gesuggereerd wordt verder om bezoekers van de toekomstige bewoners van De Meester ook in de parkeergarage toe te laten en als de parkeergarage vol is bezoekers buiten de (toekomstige) parkeerzone te laten parkeren. Bewoners van De Meester moeten geen recht krijgen op een parkeervergunning en/of bezoekersparkeervergunning.	Zie H2. en E1.	-

5	Indiener merkt op dat er overdag nog wel parkeerplaatsen beschikbaar zijn maar 's avonds niet, ondanks dat niet alle woningen in de Brakenburghstraat momenteel in gebruik zijn.	Uit het parkeeronderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat de voorgenomen ontwikkelingen voldoen aan de gehanteerde parkeernorm. Dit is mogelijk door een tweelaagse parkeergarage te realiseren en de inzet van deelauto's.	Zie hoofdstuk 7 DO Stedenbouwkundig plan
6	Indiener wil op de hoogte worden gehouden van de nulmeting zowel voor wat betreft de tijd als de inhoud.	Zie K7.	-
M.			
1	Indiener stelt voor de ingang van de parkeergarage van de Brakenburghstraat naar de Verspronckweg te verplaatsen. Gelet op het voorziene aantal woningen levert het realiseren van de ingang in de Brakenburghstraat volgens indiener veel extra verkeer op in een toch al volle straat.	Een ingang van de parkeergarage aan de Verspronckweg is vanwege uitvoeringstechnische en financiële redenen niet mogelijk. Dit zou betekenen dat er dwars door de fundering op houten palen van het monumentale pand een doorgang gebouwd moet worden naar de achterzijde. Dit is zonder een ernstige aantasting van het monumentale pand niet mogelijk. Bovendien is de Verspronckweg een doorgaande 50 km/u weg. Vanuit verkeersveiligheid is het niet wenselijk om hier een in/uitrit op te laten uitkomen. Een parkeergarage onder de hof aan de Verspronckweg-zijde is onderzocht, maar vanwege de bestaande beplanting en de maatvoering geen haalbare oplossing. De andere mogelijkheid voor de ingang van de parkeergarage is op de hoek Meester Cornelisstraat / Brakenburghstraat, waar de huidige gymzaal wordt gesloopt. In verband met de verkeersveiligheid (in- en uitrijdend verkeer op korte afstand van de kruising) is deze locatie is niet wenselijk. Het wegprofiel van de Brakenburghstraat blijkt na onderzoek de toename van autoverkeer aan te kunnen. Voor verdere informatie verwijst ontwikkelaar COD naar het DO stedenbouwkundig plan, hoofdstuk 7 verkeer en parkeren	Zie hoofdstuk 7 DO Stedenbouwkundig plan.
2	Indiener vraagt zich af of het aantal parkeerplaatsen	Ontwikkelaar COD houdt de Haarlemse parkeernorm aan. Deze	-

	overeenkomt met de CROW-normen die daarvoor gelden.	wijkt af van de (landelijke) CROW norm en telt 'zwaarder': naast de parkeerbehoefte-berekening op basis van de gemeentelijke normen is daarom ook een berekening op basis van (landelijke) CROW kengetallen (Publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie') uitgevoerd. De parkeerdruk volgens de CROW norm valt hiermee lager uit dan waar nu rekening mee is gehouden. De gewogen parkeerdruk volgens de CROW normen zou uit komen op een totaal van 155 benodigde parkeerplaatsen (zonder toepassing van deelauto's). Omdat ontwikkelaar COD deelauto's in het plan wil opnemen, om op een duurzame wijze invulling te geven aan de mobiliteitsbehoefte van bewoners, voldoet de huidige parkeergarage ruimschoots.	
3	Indiener maakt zich zorgen over de veiligheid van kinderen die nu nog op straat kunnen spelen.	Zie H3. De capaciteit van het wegprofiel kan de toename van het verkeer op een veilige manier verwerken. Verder gelden de verkeersregels ter plaatse. Bij spelen op straat is altijd voorzichtigheid geboden, ook in de huidige situatie.	-
4	Indiener is van mening dat wanneer ook andere functies als wonen mogelijk worden gemaakt zoals horeca, detailhandel of onderwijs draagt dat bij aan een prettig leefbare wijk.	De locatie is reeds een binnenstedelijke locatie dichtbij allerlei voorzieningen. Juist aan woningen is een enorme behoefte binnen Haarlem.	-
N.			
1	Indiener stelt dat de balkons en de buitenplaatsjes zullen leiden tot geluidsoverlast en inkijk.	Niet is in te zien hoe de balkons en buitenplaatjes leiden tot geluidsoverlast en inkijk. Het betreft het toevoegen van wooneenheden aan een stadswijk. Dit zal in tegenstelling tot bijvoorbeeld een school niet leiden tot extra overlast. Daarnaast voldoet de afstand tot omliggende woningen ruimschoots aan de eisen vanuit het burendrecht (art. 5:50 BW). De minimale afstanden tussen de nieuwe woningen en de bestaande woningen zijn gebruikelijk in een stedelijke omgeving.	-

2	De indiener vindt de voorziene bebouwing in de Begastraat niet passend in het straatbeeld.	Voor de keuze van de gevel voor de nieuwbouw is door de architect een zorgvuldige studie gedaan naar de gevelopbouw van de verschillende bouwdelen: het monumentale pand uit 1922, de uitbreiding uit 1955 en de nieuwbouw. De nieuwbouw is volgens dezelfde verhoudingen opgebouwd, de kleur van de steen is bewust contrasterend met de andere bouwdelen/bouwstijlen (alhoewel het monument van origine een zandkleurige steen heeft gehad, deze is echter door vervuiling donker geworden).	Het ontwerp is nader uitgewerkt door de architect in samenspraak met de ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) en de bouwhistoricus.
3	Indiener vraagt of er een fietsenstalling in de parkeergarage komt.	Er komt een ruime voorziening voor fietsparkeren onder de bestaande uitbreiding uit 1955. Het betreft de voormalige fietsenkelder welke opnieuw in gebruik zal worden genomen. Er zal ruimte zijn voor meer dan 400 fietsen.	Extra fietsparkeren is opgenomen in het plan.
4	Indiener maakt zich zorgen over de gekozen parkeeroplossing en vraagt zich af of mensen gratis toegang krijgen tot de parkeergarage, is parkeren in de garage verplicht voor bewoners en bezoekers?	Zie E1. en H2.	-
5	Indiener geeft aan dat voor het parkeren uitgegaan wordt van gemiddelde cijfers waaraan de parkeergarage maar net voldoet.	Goudappel Coffeng is een gerenommeerd bureau op het gebied van verkeers- en parkeeronderzoek. Aan normen wordt voldaan waarmee er sprake is van een aanvaardbaar plan)	-
6	Het zal volgens indiener drukker worden op straat waar nu al nauwelijks plek is.	Het aantal verkeersbewegingen rondom het pand neemt toe, de parkeerdruk niet. Onderzoek van Goudappel Coffeng wijst uit dat het straatprofiel rondom het complex de toename van verkeersbewegingen ruimschoots aan kan. Zie ook H.3.	-
7	174 appartementen is teveel.	Vanwege de gemeentelijke woningbouwopgave en omdat sprake is van een binnenstedelijke locatie is het wenselijk om de locatie te intensiveren. In de basis is het bestaande complex van circa 20.000 m2 BVO maatgevend voor het aantal woningen dat op deze locatie gerealiseerd kan worden. De realisatie van (inmiddels) 176 appartementen heeft vooral gevolgen voor verkeer en parkeren. Uit het onderzoek blijkt dat er geen sprake is van onevenredige overlast.	-

8	De kleine appartementen trekken een andere doelgroep aan dan de doelgroep die nu al in de wijk woont.	De Woonvisie Haarlem 2017-2020 spreekt de ambitie uit dat de stad in 2030 gemengde woonwijken kent. Verschillende soorten huishoudens wonen in dezelfde wijk. Haarlem wil een stad zijn die een thuis biedt aan een breed scala aan inwoners. De visie, die voor inspraak al ter inzage heeft gelegen, zal naar verwachting in het voorjaar van 2018 worden vastgesteld. De appartement variëren van grootte tussen de 55 en 130 m2, gemiddelde grootte ligt rond de 95 m2. Er is een verscheidenheid aan types en groottes, voor alle doelgroepen. Ook uit de inschrijvingen door geïnteresseerden blijkt dat leeftijdscategorieën zeer breed vertegenwoordigd zijn.	Zie ook hoofdstuk 5 van het DO stedenbouwkundig plan.
9	Woningen toestaan leidt in tegenstelling tot de huidige bestemming tot geluidsproductie in de avonduren en er komen 's avonds meer verkeersbewegingen in de straat.	Door de functiewijziging zullen er 's avonds meer personen aanwezig zijn dan bij een maatschappelijke voorziening. Niet is in te zien hoe een toevoeging van woningen aan een woonwijk leidt tot onacceptabel geluidsoverlast. Uit het verkeers- en parkeeronderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling uit oogpunt van verkeer en parkeren aanvaardbaar is.	-
10	Indiener maakt zich zorgen over de bouwwerkzaamheden in verband met trillingen en de fundering.	COD zal onderzoek doen naar de wijze van uitvoering van de werkzaamheden om overlast te beperken en schade aan omliggende panden te voorkomen. De wijze van uitvoering zal worden besproken met de gemeente. Wij wijzen er wel op dat de vergunninghouder verantwoordelijk is voor een rechtmatige uitvoering van de bouwwerkzaamheden.	-
11	Indiener maakt zich zorgen over de effecten van de voorgenomen bouw op het grondwaterpeil.	Zie K8.	-
O.			
1	Indiener is van mening dat de nieuwbouw buitenproportioneel is, zowel het volume als de hoogte aan de Brakenburghstraat.	Zie A.2.	-
2	De smalle straten rondom het gebouw staan niet in verhouding tot de extra verkeersdruk van 170 woningen. Aanbevolen wordt om de bereikbaarheid met het openbaar vervoer aan te passen. Dit	Zie D2.	Zie hoofdstuk 7 uit het DO stedenbouwkundig plan.

	vergroot de mogelijkheid voor bewoning door ouderen en verlicht de parkeerdruk.		
3	Het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd voldoet volgens de indiener niet aan de parkeernormen van de gemeente Haarlem. Er is naar een resultaat toegerekend door gebruik te maken van deelauto's. Voorgesteld wordt om daarom minder woningen en meer parkeerplaatsen te realiseren, overeenkomstig de geldende parkeernormen. Indiener gaat er vanuit dat de huidige dwarsparkeervakken behouden blijven en ingetekend worden in het definitieve ontwerp.	Zie D3.	Het onderzoek is opnieuw uitgevoerd en gestaafd met verkeer- en parkeertellingen ter plaatse. Zie hoofdstuk 7 uit het DO stedenbouwkundig plan.
4	Indiener stelt dat het ontwerp conflicteert met de monumentale waarde. Het "markante kopgebouw" ontkracht de oudbouw. Voorgesteld wordt om het pand in oorspronkelijke staat terug te brengen en de aanbouw uit 1955 te verwijderen.	Zie D5.	-
5	Indiener meldt zich aan voor de nulmeting.	Zie D6.	-
6	Indiener wil de gegevens van een contactpersoon bij de ontwikkelaar voor verdere vragen gedurende de looptijd van het project.	Zie D7.	-
P.			
1	Indiener constateert dat er ongeveer 150 appartementen bijkomen en het winkelbestand neemt toe.	Er komen in totaal 176 appartementen in de herontwikkeling van de voormalige Ambachtsschool en nieuwbouw. Er zijn geen winkels in het complex opgenomen.	-
2	Indiener constateert dat de ingang van de parkeergarage is voorzien tegenover de Brakenburghstraat 5.	De in/uitrit aan de Brakenburghstraat bevindt zich in voorliggend plan direct tegenover de inrit van de parkeerplaats van het tegenoverliggende appartementengebouw, niet voor Brakenburghstraat 5. Zo voorkomen we dat autolichten direct bij de overburen naar binnen schijnen en het is verkeersveilig.	-
3	Indiener is van mening dat door de hoogte van de nieuwbouw er toenemende slagschaduw op de omliggende bebouwing ontstaat.	Zie A1.	-

4	De verkeersintensiteit en parkeerdruk nemen volgens indiener toe terwijl de breedte van de rijbaan al beperkt is.	Zie D2.	-
5	Milieu- en geluidshinder nemen volgens indiener toe.	Niet is in te zien hoe hinder op onacceptabele wijze toeneemt door realisering van het bouwplan. Langdurige leegstand van het pand zal overigens wel leiden tot overlast en mede resulteren in een gevoel van sociale onveiligheid.	-
6	De waarde van onroerend goed tegenover de geplande nieuwbouw neemt indiener af.	Het bestemmingsplan geeft reeds de mogelijkheid het voormalige schoolgebouw om te zetten naar woningbouw. In de Woonvisie spreekt de gemeente haar ambitie uit Haarlem een stad te laten zijn voor een breed scala aan inwoners. Het omzetten van het voormalige schoolgebouw naar woningen draagt hieraan bij. Indien men van mening is dat alsnog vermogensschade wordt geleden, is het mogelijk om na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan een verzoek tot planschade in te dienen.	-
Q.			
1	Het aantal parkeerplaatsen is volgens indiener te laag ondanks het gebruik van deelauto's.	Zie B1.	-
2	Indiener stelt voor om voor de parkeergarage toe te staan dat de parkeergarage uitgebreid mag worden onder de Brakenburghstraat zelf.	Huidige parkeeroplossing binnen de perceelgrenzen van het complex voldoet. Onder de straat lopen we tegen allerlei andere zaken aan, zoals riolering, infra en leidingen.	-
R.			
1	Indiener is van mening dat het beter is om de ingang van de parkeergarage ondanks hogere kosten te verplaatsen van de Brakenburghstraat naar de Verspronckweg.	Zie M1.	-
2	140 parkeerplaatsen voor 175 appartementen is volgens indiener te weinig, ook al is de doelgroep starters en ouderen. Veel starters hebben volgens indiener namelijk twee auto's en ouderen één.	Zie E.1. De doelgroep is zeer divers, daarom hanteren we parkeernorm op basis van prijsklasse van de appartementen.	Hoofdstuk 7 DO stedenbouwkundig plan.
3	Indiener ziet graag naast woningen ook horeca en detailhandel gerealiseerd worden in het pand om de druk op bestaande voorzieningen te beperken.	Er is juist een enorme behoefte aan woningen en dit is een binnenstedelijke locatie dichtbij allerlei voorzieningen. Gezien de ruimte die de gesuggereerde functies nodig hebben is dit in combinatie met woningbouw geen haalbaar plan.	-

		Daarnaast staan dergelijke functies op gespannen voet met de architectonische kwaliteit van het pand (denk hierbij aan gevelreclame). Deze functies zullen ook bij nader onderzoek een geheel andere verkeersafwikkeling en parkeerbalans kennen. Denk hierbij aan bevoorrading door vrachtwagens en bezoekend publiek. Overigens is er geen noodzaak om de veronderstelde druk op bestaande voorzieningen te beperken.	
4	De bebouwing op de hoek van de Brakenburghstraat en de Meester Cornelisstraat staat volgens indiener niet in verhouding tot de rest voor wat betreft bouwstijl en hoogte. Als de entree van de Brakenburghstraat gevormd gaat worden door twee flatgebouwen wordt de straat volgens indiener minder aantrekkelijk.	Zie I.2.. In overleg met de ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) is enige malen gekeken op welke wijze oud en nieuw met elkaar tot één concept konden worden gesmeed. De ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) is in juni 2017 en 2018 akkoord gegaan met de stedenbouwkundige inpassing van het nieuwbouwdeel waaronder het kopgebouw. De architectonische uitwerking en materialisering zal in nauw overleg met de ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) een vervolg krijgen. Hierbij wordt rekening gehouden met de wijze waarop het gebouw oogt ten opzichte van het totaalplan.	Het ontwerp is nader uitgewerkt door de architect in samenspraak met de ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) en de bouwhistoricus.
5	Indiener suggereert om van de Bega- en Brakenburghstraat eenrichtingsverkeer te maken om de verkeersdruk te minimaliseren.	Dit is nu niet uitgangspunt geweest voor de verkeersafwikkeling rondom het complex. Zie H.3. voor argumentatie dat de capaciteit van het huidige straatprofiel van de Brakenburghstraat (en daarmee ook Begastraat) voldoet.	-
6	Om het parkeren te ontmoedigen in de (Brakenburgh)straat zal volgens indiener de bestaande parkeerzone moeten worden uitgebreid.	Zie H2.	-
7	Indiener geeft aan dat volgens de ontwikkelaar starters veel gebruik maken van het openbaar vervoer. Dat moet volgens de indiener dan ook gefaciliteerd worden.	Er zijn meerdere bushaltes in de omgeving. De voorzieningen voor het openbaar vervoer zijn voldoende.	-
S.			
1	Indiener geeft aan dat er twijfel bestaat of het zin heeft om te reageren omdat “ze toch doen wat ze	COD streeft er naar om in samenspraak met de gemeente en de omgeving een project te realiseren met behoud van de	In het huidige ontwerp zijn reacties van indieners reeds meegenomen. Die

	willen".	kwaliteit van het pand en de omgeving. Iedere inbreng zal dan ook zorgvuldig worden afgewogen.	helpen om het plan beter te maken.
2	Het is volgens indiener onbegrijpelijk dat het mooie schoolgebouw verstopt wordt achter nieuwbouw.	Het monumentale gebouw is volledig zichtbaar vanaf de doorgaande Verspronckweg. Ook vanaf de Begastraat en de Meester Cornelisstraat is het gebouw zichtbaar. Er is dus geen sprake van dat het monumentale gebouw verstopt wordt achter nieuwbouw. Voor wat betreft het zicht vanaf de Brakenburghstraat geldt dat er nu ook al bebouwing aanwezig is tussen deze straat en het monumentale gebouw. In strekkende meters op straatniveau zal juist het zicht op het monument aan de achterzijde (Brakenburghstraat) verbeteren t.o.v. de huidige situatie. Zie ook A.2.	Zie ook hoofdstuk 4 uit het DO stedenbouwkundig plan, pagina 43-44.
3	De nieuwbouw leidt volgens indiener tot verlies van uitzicht, licht en privacy	Het pand staat reeds geruime tijd grotendeels leeg en is in verval geraakt. Het transformeren van dit karakteristieke pand naar woningbouw is een logische keuze. Wij zien niet in hoe het bouwplan leidt tot verlies van uitzicht, licht en privacy. Hierbij moet worden vermeld dat niemand een afdwingbaar recht heeft op uitzicht. Ook is het bouwplan in overeenstemming met het burennrecht van artikel 5:50 Burgerlijk Wetboek. De minimale afstanden tussen de nieuwe woningen en de bestaande woningen bedragen ca. 16 meter en zijn gebruikelijk in een stedelijke omgeving.	-
4	De ontwikkeling leidt volgens indiener tot meer drukte door een toename van autoverkeer.	Uit onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat de toename van autoverkeer verantwoord is.	Zie hoofdstuk 7 DO stedenbouwkundig plan.
T.			
1	Indiener geeft aan dat de parkeerbalans bij het voorlopig ontwerp uitgaat van een huidige functie met een aantal woningen, terwijl het gebouw als primaire functie altijd als school diende. De keuze is volgens indiener begrijpelijk omdat de	Naar aanleiding van meerdere zienswijzen is er uitgebreider onderzoek gedaan naar de parkeerdruk en verkeersintensiteit als gevolg van de ontwikkeling. Daarbij is de functie van schoolgebouw buiten beschouwing gelaten. Het is juist dat er gebruik wordt gemaakt van salderen naar aanleiding van het	Naar aanleiding van meerdere zienswijzen besloten de parkeeroplossing aan te passen en uit te breiden. In plaats van een enkellaags parkeergarage met automatisch

	aanwezigheidspercentages van woningen beter overeenkomen met de nieuwe functie en daarmee te salderen is in het piekmoment op een werkdagavond. Daarnaast is volgens indiener omdat de school al geruime tijd is verhuist conform het artikel 'parkeren in het omgevingsrecht' (gemeentestem 2016/53/pag.289) in dat geval het salderen met de parkeervraag die van de betreffende functie uitging niet langer toegestaan. Volgens indiener mag worden aangenomen dat in dat geval aan een "leegstaand" pand geen parkeervraag kan worden toegekend. Voor de antikraakbewoners die ten tijden van de leegstand in het gebouw hebben gewoond is uitgegaan van 30 woningen van het type "goedkoop". Indiener meent dat dit een te hoge inschatting is omdat antikraak bewoners in een nog lager segment vallen met een lagere parkeerbehoefte. Het aantal parkeerplekken van de huidige situatie is daarmee te hoog ingeschat.	huidige gebruik (anti-kraak) op basis van de norm woningen 'goedkoop' (< € 215.000,-). Bij ruimtelijke procedures is het gebruikelijk om uit te gaan van normen. Dit is in voorliggend plan ook gestaafd op locatie met een telling.	parkeersysteem zal er een tweelaagse parkeergarage komen met voldoende parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers. Het onderzoek is opnieuw uitgevoerd en gestaafd met verkeer- en parkeertelling ter plaatse. Zie hoofdstuk 7 uit het DO stedenbouwkundig plan. Voor verdere informatie en onderliggende onderzoeken, verwijst ontwikkelaar COD naar hoofdstuk 7 uit het DO stedenbouwkundig plan.
2	Indiener geeft aan dat de parkeerbalans ervan uitgaat dat de bewoners en bezoekers parkeren in een parkeergarage op eigen terrein. In de huidige situatie parkeren de gebruikers van het gebouw voornamelijk op de openbare plekken rondom het gebouw. Door deze plekken, al dan niet terecht, te salderen, wordt er volgens indiener vanuit gegaan dan men toch rondom het gebouw gaat parkeren.	In theorie, en in praktijk, zijn deze parkeerplaatsen al in gebruik door gebruikers of bezoekers van het huidige complex.	Voor verdere informatie en onderliggende onderzoeken, verwijst ontwikkelaar COD naar hoofdstuk 7 uit het DO stedenbouwkundig plan.
3	Gevraagd wordt hoe gegarandeerd wordt dat de bewoners en bezoekers alleen in de parkeergarage op eigen terrein zullen parkeren. Dit omdat de parkeervoorzieningen in de openbare ruimte rondom het gebouw niet behoren tot een parkeerzone waardoor gratis op straat geparkeerd	Zie K6.	-

	kan worden. Dit maakt het aankopen van een parkeerplek in de parkeergarage onaantrekkelijk. Indiener noemt ter vergelijking de nieuwbouw van het appartementencomplex aan de Spaarndammerweg en de Werfstraat.		
4	Indiener vraagt hoe parkeerplaatsen aan de bewoners en bezoekers worden toebedeeld. Worden de parkeerplaatsen mee verkocht met het appartement of niet? Wanneer het een vaste parkeerplaats voor bewoners is en iedereen dus zijn eigen plek heeft, mag dubbelgebruik niet worden toegepast volgens indiener en dienen er tijdens het piekmoment 20 extra parkeerplaatsen in de parkeergarage gerealiseerd te worden.	Zie ook K.6. Parkeerplaatsen worden mee verkocht, maar niet toebedeeld. Er worden 16 parkeerplaatsen gereserveerd voor een deelauto-concept.	-
5	Indiener vraagt hoe de indeling van de half hoge parkeerplaatsen worden geregeld in de parkeergarage. Indiener meent dat uit de ontwerptekening die in het voorlopige ontwerp is opgenomen, niet alle voertuigen gebruik lijken te kunnen maken van de bovenste plekken, bijvoorbeeld voor een stationwagen. Dit lijkt er daarmee op dat de bewoners een vaste plek toegewezen zullen krijgen volgens indiener waarmee het toepassen van dubbelgebruik niet van toepassing is en de parkeerbalans daarmee te laag is.	Naar aanleiding van meerdere zienswijzen en aanvullend onderzoek is besloten de parkeeroplossing aan te passen en uit te breiden. In plaats van een enkellaags parkeergarage met automatisch parkeersysteem zal er een tweelaagse parkeergarage komen met voldoende parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers. Zoals indiener stelt, is de drempel om te parkeren in een automatisch parkeersysteem te hoog en zal er daardoor eerder gebruik gemaakt worden van een parkeerplaats buiten de garage.	Mede om de genoemde reden uit deze zienswijze is gekozen om de parkeergarage uit te breiden naar een twee-laags parkeergarage in plaats van een automatisch parkeersysteem.
6	Gevraagd wordt of bevestigd kan worden dat wanneer het omliggende gebied onderdeel wordt van de parkeerzone de toekomstige bewoners van De Meester, conform het huidige parkeerbeleid niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning.	Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat het plan in voldoende parkeerplaatsen voorziet. Besluitvorming over een parkeerzone is niet aan de orde.	-
7	Indiener geeft aan dat het concept deelauto's niet expliciet is toegelicht. Het toepassen van deelauto's kan volgens indiener de parkeerbehoefte en daarmee de parkeerbalans verlagen. Indieners	In het parkeerdrukonderzoek van Goudappel Coffeng is in bijlage 2 aandacht besteed aan het toepassen van deze norm en de onderbouwing daarvan.	Voor verdere informatie en onderliggende onderzoeken, verwijst ontwikkelaar COD naar hoofdstuk 7 uit het DO stedenbouwkundig plan.

	wijzen op informatie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) dat echter stelt dat het concept autodelen achterblijft bij de verwachtingen, deelauto's vaak niet als eerste auto worden gebruikt en dat het gaat om specifieke doelgroepen, voornamelijk jongeren/ hipsters welke doelgroep volgens indiener slechts een beperkt aandeel van de toekomstige bewoners van De Meester betreft. Het effect van deelautogebruik meenemen op zo'n grote schaal voor het gehele gebouw is daarmee volgens indiener niet aannemelijk en dus te hoog ingeschat.		
8	Indiener stelt dat de verkeersgeneratie is vergeleken met een functie die al lange tijd niet meer in het schoolgebouw aanwezig is, namelijk de school. Terwijl de parkeerbalans juist op de antikraakbewoners is gebaseerd, al dan niet terecht. Dit zorgt voor onduidelijkheid in de onderbouwing. Indiener meent dat er gekozen lijkt te worden naar de functie die men per situatie het beste uitkomt.	Voor een zuivere vergelijking, is er voor gekozen om de huidige situatie (anti-kraak) te vergelijken met de toekomstige situatie. De voormalige functie als schoolgebouw, alsmede de huidige bestemmingsmogelijkheden volgens het vigerend bestemmingsplan, zijn bij nader inzien buiten beschouwing gelaten.	De onderzoeken zijn opnieuw uitgevoerd, zie hoofdstuk 7 uit het DO stedenbouwkundig plan.
9	Aangegeven wordt dat de verkeersgeneratie van de nieuwe functie uitgaat van maximaal 50% koopappartementen. In het voorlopig ontwerp staat niet dat dit ook daadwerkelijk het geval is. Als er een groter aandeel koopappartementen gerealiseerd wordt, neemt ook de verkeergeneratie toe. Dit betekent volgens indiener dat deze hoger uit kan komen dat de verkeersgeneratie, die nu volgens het bestemmingsplan mogelijk is.	Zie I4.	-

10	Op basis van de functies die op dit moment in het bestemmingsplan mogelijk zijn, is volgens indiener een fictieve verkeergeneratie per etmaal bepaald. Deze is vergeleken met de verkeersgeneratie van de nieuwe functie en daarmee is geconcludeerd dat het aantal verkeersbewegingen overeen komt met functies die nu in het bestemmingsplan mogelijk zijn. Er is daarbij volgens indiener echter geen rekening gehouden met de verkeerafwikkeling van dit verkeer. Indiener vraagt zich af of het verkeer op de omliggende woonstraten af is te wikkelen. Indiener vraagt zich af of de verkeersintensiteiten niet voor hinder op de kruispunten of de woonstraten rondom het plangebied zorgen.	Zie eerder antwoord (T8). Adviseur Goudappel Coffeng heeft tevens onderzoek gedaan naar de verkeersgeneratie en de effecten op onderliggende wegprofielen.	Voor het plan is het onderzoek is opnieuw uitgevoerd en gestaafd met verkeer- en parkeertelling ter plaatse. Zie hoofdstuk 7 uit het DO stedenbouwkundig plan.
11	Indiener geeft aan dat in de berekening van de verkeersgeneratie een korte toelichting op de verkeersgeneratie in de piekmomenten staat, maar dat niet wordt ingegaan of dit voor mogelijke verkeersproblemen kan zorgen. In vergelijking met het programma dat binnen het bestemmingsplan mogelijk is, zorgen woningen volgens indiener voor een veel grotere piekbelasting. Bewoners vertrekken in de ochtendspits en komen aan in de avondspits. De verkeersgeneratie die binnen het geldende bestemmingsplan wordt voorgesteld heeft volgens indiener een veel evenrediger verdeelde verkeersgeneratie over de gehele dag.	Er is bij de berekeningen rekening gehouden met aanwezigheid op verschillende momenten van de dag.	- Zie hoofdstuk 7 DO stedenbouwkundig plan.
12	Indiener stelt dat de nieuwbouw in de eerdere ontwerpen in de “visie op transformatie” van mei 2017 meer recht doet aan het karakter van het bestaande gebouw, en beter aansluit op de bouwstijl in de buurt dan het “markante kopgebouw” zoals opgenomen in het nieuwe plan. De indieners vinden het contrast veroorzaakt door de grote, witte balkons te groot voor een klassieke	Zie I2. In samenspraak met de ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) van de gemeente Haarlem en naar aanleiding van de zienswijzen, is de nieuwbouw aangepast: balkons komen nog maar beperkt buiten de gevel, de hiërarchie en gelaagdheid in de gevel verfijnd. Daarnaast is de nieuwbouw altijd ‘losgekoppeld’ van het monument door glazen entree/tussenruimtes. De zonnestudie uit het DO stedenbouwkundig plan (hoofdstuk 4) laat zien dat er op het	Zie hiernaast.

	straat als de Meester Cornelisstraat. Daarnaast zorgen vijf bouwlagen aan het markante kopgebouw ervoor dat de oudbouw in de “schaduw” van haar bijgebouw komt te staan.	maatgevende moment (21 maart) juist een verbetering is ten op zichte van de huidige situatie: minder schaduwwerking tegen het monument.	
13	Het verwijderen van de groenstrook met daarin een aantal bomen en struiken in de Meester Cornelisstraat die grenst aan het nieuw te bouwen deel, staat volgens indiener in schril contrast met het feit dat de gemeente het behoud van groen aanmoedigt. Deze groenstrook heeft volgens indiener een functie voor vogels en zorgt voor een fraai aanzicht. Indiener vraagt of het behoud of het eventueel adopteren van deze groenstrook door buurtbewoners tot de mogelijkheid behoort.	In het huidige landschapsontwerp zal meer ruimte zijn voor groen dan in de huidige situatie. Naast dat er meer ruimte zal zijn voor groen rondom, door de achtertuinen van appartementen op de begane grond, zal er vooral aan de binnenhof aan de achterzijde meer ruimte zijn voor groen. Dit zal (en extra) ter compensatie zijn van de groenstrook aan de Meester Cornelisstraat welke ruimte zal maken voor een entreegebied.	Inmiddels is een landschapsarchitect aangehaakt om de hoven en buitenruimtes rondom verder vorm te geven. Onderdeel hiervan is een historisch onderzoek.
14	Indiener vraagt of er al afspraken zijn met de ontwikkelaar over de momenten van bouwwerkzaamheden.	Die zijn nog niet gemaakt. De aannemer van ontwikkelaar COD gaat uit van de gebruikelijke werkbare werkdagen, van maandag tot en met vrijdag, van 07.00 uur – 16.00 uur. Dit zal worden vastgelegd in het zogenaamde BLVC-plan, waarin afspraken zijn vastgelegd over de Bereikbaarheid Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie van de bouw.	-
15	Indiener vraagt of er afspraken zijn gemaakt welke routes het bouwverkeer zal nemen en waar geparkeerd wordt tijdens de werkzaamheden.	Voor een verantwoorde afwikkeling van het bouwverkeer zal op enig moment afspraken worden gemaakt met de ontwikkelaar. Enige mate van tijdelijk overlast is echter niet te voorkomen. Zie ook T14.	-
16	Gevraagd wordt hoe eventuele verzakking/scheuren aan bestaande woningen geregistreerd worden en of er een fonds is opgericht om eventuele kosten hiervoor te vergoeden.	Een onafhankelijk adviseur van de aannemer beoordeelt of uw woning / pand in aanmerking komt voor een nulmeting. Voorafgaand aan de (sloop)werkzaamheden zal u hierover tijdig geïnformeerd worden. Voor verzakkingen/scheuren aan o.a. omliggende panden is een aannemer verzekerd middels een zgn. CAR-verzekering (constructions-all-risk).	-
17	Indiener vraagt of de bestaande reeds verzwakte	Ontwikkelaar COD is in overleg met de gemeente om aan te	.-

	riolering in staat is de extra belasting van De Meester op te vangen.	sluiten op het bestaande riool. Hier wordt ook rekening gehouden met de capaciteit van de bestaande riolering	
18	Gevraagd wordt wat er gebeurt met de bestrating rondom het gebouw nadat de werkzaamheden zijn afgerond.	Zie F.5.	-
19	Indiener vraagt wat er gebeurt met het transformatorhuis op de hoek van de Meester Cornelisstraat en de Brakenburghstraat en hoeveel overlast de buurt zal ondervinden van een eventuele verplaatsing.	Zowel het bestaande Liander station in de voormalige woningen aan de Brakenburghstraat als het KPN station op de hoek van de Meester Cornelisstraat / Brakenburghstraat krijgen vooruitlopend op de bouw- en sloopwerkzaamheden een permanente plek in de bestaande bebouwing. Zodra gereed, betekent dat op één moment dat alles kan worden omgezet. Mocht u aan dit moment mogelijke hinder ondervinden, dan zal Liander / KPN u hierover tijdig informeren.	-
U.			
1	Indieners van de zienswijze voorzien grote parkeerproblemen omdat het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd ontoereikend is voor het aantal woningen dat wordt gerealiseerd én omdat toekomstige bewoners waarschijnlijk liever gratis in de buurt gaan parkeren dan dat zij een parkeerplaats kopen in de garage.	Zie F1. en K6.	-
2	Indiener geeft aan dat de voorgenomen ontwikkeling niet ten kosten zal gaan van de parkeergelegenheid voor de omwonenden indien de bestaande parkeerzone wordt uitgebreid in noordelijke richting tot de Kleverlaan.	De straten rondom De Meester zijn momenteel geen vergunningsgebied. Dat wordt niet aangepast naar aanleiding van dit plan.	-
V.			
1	In opdracht van ontwikkelaar COD is door het Monumenten Advies Bureau het rapport 'Bouwhistorische verkenning & waardestelling' van 14 maart 2017 opgesteld. Gevraagd wordt door de indieners waarom dit geen onderdeel is van het stedenbouwkundige plan en daarin ook niet	Het rapport is toegevoegd aan het DO stedenbouwkundig plan en hoort daar ook onderdeel van te zijn.	Zie DO stedenbouwkundig plan.

	benoemd wordt. Indieners vinden dat het rapport daar wel onderdeel van moet zijn.		
2	Indieners zijn blij met het behoud en herstel van met name de monumentale hoofdentree met trappenhuis en glas in loodramen, de oorspronkelijke tegels, de gangstructuur en de bestuurs-, directeurs- en lerarenkamers omdat dit belangrijke dragers van het monumentale interieur zijn. Ook met het zichtbaar blijven van de oude school- en draagstructuur, en daarmee het 'schoolgevoel' door de constructie van de woonappartementen zijn de indieners blij.	Met de indieners is de gemeente van mening dat het behoud en herstel van het voormalige schoolgebouw een goede ontwikkeling is.	-
3	Indiener heeft bezwaar tegen de sloop van de dienstwoningen aan de Brakenburghstraat vanwege de monumentale status zoals aangegeven in het rapport 'Bouwhistorische verkenning & waardestelling'. Deze dienstwoningen genieten wettelijke bescherming, maken deel uit van de oorspronkelijke en vroegste aanleg van het complex en hebben ensemble- en een positieve monumentenwaarde en zijn mede daarom beschermwaardig. Verder is dit het laatste Ambachtschool/MTS-complex uit de twintiger jaren van de vorige eeuw waar de dienstwoningen nog aanwezig zijn. Herbestem daarom deze dienstwoningen als woningen en renoveer ze naar de oorspronkelijke staat, met respect voor de monumentale status.	Ook al zijn de (oorspronkelijke) portierswoning op Brakenburghstraat 4 en twee kantines (Brakenburghstraat 2 en 6) onderdeel van de oorspronkelijke bebouwing uit 1922, zij zijn geen onderdeel van het gemeentelijk monument. Door aanpassingen door de vorige eeuw heen (van kantines naar woningen of transformatorruimte) is van de oorspronkelijke structuur maar een beperkt gedeelte over. In de Bouwhistorische Verkenning en Waardestelling door Monumenten Advies Bureau is de bebouwing beoordeeld met een positieve waarde, niet met een hoge waarde zoals de voormalige Ambachtsschool. Voor verdere informatie verwijzen we naar het rapport van MAB (Monumenten Advies Bureau), als bijlage van het DO stedenbouwkundig plan. Daarnaast staan de huidige woningen een eventuele herbestemming van de voormalige Ambachtsschool in de weg, omdat bij behoud de beperkte maatvoering van de resterende ruimte aan de achterzijde geen ondergrondse parkeeroplossing mogelijk maakt.	-
4	De indiener van de zienswijze is verheugd over het behouden van het in 1958 toegevoegde bouwdeel op de hoek van de Brakenburgstraat en de Begastraat vanwege vele cultuurhistorische en	De inspanningen van eenieder hebben bijgedragen aan het behoud van de karakteristieke waarden van het pand na realisering van de woningen. Wij waarderen de inbreng van deze zienswijze.	-

	architectonische overwegingen die behoud rechtvaardigen.		
5	De zuidoostelijke nieuwbouw hoekoplossing past met vijf lagen en een platte dakconstructie niet bij de aangrenzende zijvleugel van het monumentale hoofdgebouw. Dit omdat het platte dak van het nieuwbouw hoekdeel uitkomt boven de onderkant van de schuine kap van het aangrenzende monumentale hoofdgebouw en niet past bij de schuine kap van het aangrenzende monumentale hoofdgebouw. Verder heeft het hoekgebouw aan de Brakenburghstraat en de Begastraat ook geen platte dakconstructie, maar analoog aan de aansluitende noordelijke zijgevel van het monumentale hoofdgebouw, een lage kapconstructie.	Er wordt met beleid omgesprongen met de aansluiting oud-nieuw. Daar waar gesloopt wordt, wordt het zichtbaar gemaakt met een glazen tussenruimte tussen oud en nieuw (welke tevens dienst doet als entree). Daarmee wordt het aanzicht van het monument behouden. Door een verschil in materialisatie en architectuur wordt er een duidelijk onderscheid gemaakt tussen drie bouwstijlen: de oorspronkelijke bebouwing uit 1922, de uitbreiding uit 1955 en de nieuwbouw. Bij de opbouw van de nieuwbouw gevel is rekening gehouden met de verhoudingen en vormtaal van de eerdere bebouwing uit 1922 en 1955. Zie hiervoor het DO stedenbouwkundig plan, hoofdstuk 4 of beantwoording I.2.	De zijvleugel heeft meer aandacht en ruimte gekregen in het laatste ontwerp, door onder andere meer afstand tussen het hoekgebouw en het monumentale hoofdgebouw op te nemen. Zie hiervoor pagina 53 van het DO stedenbouwkundig plan.
6	Indiener stelt dat het lijkt alsof er voor het zuidoostelijke nieuw hoekgebouw later een bouwlaag bijgezet is omdat op pagina 20 van het stedenbouwkundige plan vier bouwlagen zichtbaar zijn, en op pagina 19 vijf. Gevraagd wordt of de reden om vijf bouwlagen te realiseren daadwerkelijk is een 'accent op de hoek' creëren zoals op pagina 9 van het stedenbouwkundige plan staat, of dat de reden financieel van aard is.	Het DO stedenbouwkundig plan gaat uit van een nieuwbouwvolume van vijf lagen, waarvan een groot gedeelte terug ligt t.o.v. de vierde laag om zo ruimte te maken voor buitenruimtes. Op de hoek Brakenburghstraat / Meester Cornelisstraat is in samenspraak met de ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) gekozen om een hoekaccent te maken. Zie ook beantwoording O.4.	-
7	Het bestaande hoekgebouw aan de Brakenburghstraat en Begastraat laat op pagina 20 van het stedenbouwkundige plan een donkerbruine baksteen zien maar dat is niet de huidige kleur van de bakstenen gevel. Wat is daarvan de reden? Gezien cultuurhistorische en architectonische overwegingen moet de oorspronkelijke bakstenen gevelwand behouden blijven met de huidige kleur van de bakstenen, en die moet ook niet worden gereinigd.	Terechte opmerking, dat is niet de juiste weergave. De bestaande bakstenen gevels worden hersteld en waar nodig opnieuw gevoegd, maar met behoud van de huidige kleur door natuurlijke vervuiling. De stenen welke later zijn gerepareerd in de gevel en een flink kleurverschil vertonen, worden bijgewerkt zodat ze er niet meer qua kleur uitspringen. Ten overvloede, maar bij de keuze van de materialen van de nieuwbouw ingrepen wordt een keuze gemaakt welke aansluiten op het bestaande palet aan bakstenen en a.d.h.v. historisch kleuronderzoek van kozijnen en dakkapellen.	Beelden zijn aangepast in het DO stedenbouwkundig plan.

8	De indieners gaan er vanuit dat de oorspronkelijke ijzeren raampartijen van het hoekgebouw aan de Brakenburghstraat en Begastraat behouden blijven en adviseren om dat te doen.	Dat advies neemt ontwikkelaar COD over. Er wordt wel onderzocht hoe er HR-glas kan worden toegepast in de kozijnen om de thermische isolatie te verbeteren.	Advies wordt overgenomen door ontwikkelaar COD.
8	Indieners vragen zich af of de gevels van het gemeentelijk monument worden gereinigd en adviseren om dat niet te doen.	Dat advies neemt ontwikkelaar COD over.	Advies wordt overgenomen door ontwikkelaar COD.
9	Indieners nemen aan dat zoveel mogelijk oorspronkelijk historische metselwerk van het gemeentelijke monument wordt gehandhaafd en eventueel te herstellen metselwerk op zicht gelijk te maken aan het historische voegwerk en adviseren dat zo te doen.	De bestaande bakstenen gevels worden hersteld en waar nodig opnieuw gevoegd, maar met behoud van de huidige kleur door natuurlijke vervuiling. De stenen welke (in de huidige situatie) zijn gerepareerd in de gevel en een flink kleurverschil vertonen, worden bijgewerkt zodat ze er niet meer qua kleur uitspringen.	Advies wordt overgenomen door ontwikkelaar COD.
10	Aangenomen wordt dat het oorspronkelijke hekwerk rond het gemeentelijke monument zoveel mogelijk gerestaureerd wordt en eventueel nieuw hekwerk op zicht gelijk te maken aan het oorspronkelijke.	Dat is juist. Het oorspronkelijke hekwerk wordt gerenoveerd en het aangezicht behouden. Aan de Begastraat-zijde zal in lijn met het bestaande hekwerk een aanvullende erfafscheiding worden gemaakt. Momenteel is dit er niet.	-
11	Monumentale gebouwdelen B en C: het lange aaneengesloten en symmetrische ingedeelde gevelpatroon met standaardopbouw van de deuren, ramen en dakkapellen van de noordelijke en zuidelijke zijvleugel is een belangrijke cultuurhistorische onderlegger voor de gemeentelijke monumentenstatus van dit hoofdgebouw. De nieuwe balkons, deuren en ramen op 1e verdieping en nieuwe deuren en ramen op begane grond doorbreken dit gevelpatroon in belangrijke, zo niet ernstige mate. In het Stedenbouwkundige Plan lijkt het erop dat de nieuwe deuren en ramen van een aanzienlijk afwijkend ontwerp/patroon en kleur zijn van de originele ramen. Wij vinden het gezien de monumentale status van groot belang dat de nieuwe ramen en deuren op de begane grond en de 1e	Dit punt is uitvoerig behandeld bij meerdere ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) bijeenkomsten en aangepast, tevens in samenspraak met een bouwhistoricus van de gemeente Haarlem. Er is onderzoek gedaan naar elk afzonderlijk kozijn en de bouwkundige staat daarvan. Daaruit is gebleken dat de huidige staat van de kozijnen zeer slecht is (schilderwerk afgebladderd, stopverf niet meer aanwezig, roedes verrot of verwijderd) of het kozijn is verrot en aan het einde van zijn levensduur. Dit zijn o.a. alle dakkapellen en kozijnen op de zuidgevel(s). Er is daarom besloten om één lijn te trekken en alle kozijnen te vervangen voor nieuwe hardhouten kozijnen met dubbel glas, met behoud van de historische kozijn- en raamindeling. In samenspraak met de ARK (Adviescommissie Ruimtelijke	-

	verdieping zoveel als mogelijk van gelijk ontwerp/patroon en kleur worden als de huidige ramen (inclusief kenmerkende raamprofielen aan de binnenzijde). Het doel moet zijn dat het huidige monumentale en symmetrische ingedeelde gevelpatroon zo beperkt mogelijk wordt aangetast. Wij verzoeken u bij het oplossen van dit issue als alternatief ook het zogenaamde 'Melkmeisje'-alternatief te onderzoeken.	Kwaliteit) krijgen de woningen, in tegenstelling tot die aan de straatzijdes, aan het hof aan de voorzijde geen buitenruimte. Alleen op de begane grond wordt het kozijn plaatselijk verlaagd in relatie tot de herinrichting van de voorhof. Uitzondering zijn de stijlkamers op de hoek. Aan de straatzijdes (Begastraat & Meester Cornelisstraat) zal de borstwering op de begane grond worden verlaagd en is er vanuit de woning direct toegang mogelijk tot een buitenruimte achter het omliggende hekwerk. Op de verdieping krijgen de woningen een balkon. Deze ingreep wordt gedaan per travee - om en om. De structuur en gevelindeling van de voormalige Ambachtsschool kan dit aan, is ook de opvatting van ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit). Het 'Melkmeisje' principe is onderzocht, maar niet wenselijk, omdat door de driedeling van het kozijn de doorgang in het midden van het kozijn te smal zou worden voor toegang (< 70 cm).	
12	Indieners nemen aan dat alle bestaande dakkapellen van het gemeentelijk monument gerenoveerd worden en gelijk blijven aan het oorspronkelijke ontwerp/patroon en kleur. Zo niet, dan wordt geadviseerd dat wel te doen.	Ontwikkelaar COD neemt dit advies over; de bestaande dakkapellen worden allen vervangen en volgens het oorspronkelijke ontwerp/patroon hersteld (en kozijnen vervangen). Er is tevens historisch kleuronderzoek uitgevoerd naar de oorspronkelijke kleurstelling. Daaruit is gebleken dat het kozijn- en raamhout van origine van kleur verschilden en niet in alleen creme wit waren uitgevoerd. De nieuwe kleurstelling van het kozijn- en raamhout zal nog worden bepaald in het verdere proces.	Advies wordt overgenomen door ontwikkelaar COD.
13	Omdat er naar het hof aan de Verspronckweg geen toegangen tot de buitenruimten worden gecreëerd, lijkt de gekozen nieuwe raamoplossing ongewenst vanwege het beperkte nut en de beperkte aantrekkelijkheid voor de bewoners hebben in relatie tot de versterking van het monumentale gevelbeeld. Handhaaf daarom aan het voorhof het	Dit advies is overgenomen in samenspraak met de ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit). Er is besloten de kozijnen op de begane grond te verlagen, om zo de relatie tot het landschapsontwerp van de voorhof te verbeteren (met uitzondering van de stijlkamers op de kop).	Advies overgenomen.

	oorspronkelijke gevelpatroon met de oorspronkelijke raampartijen (inclusief kenmerkende raamprofielen aan de binnenzijde).		
14	Tot slot een vraag over de nieuwbouwdeel in het oostelijk binnenhof, tegen de gevel van de noordelijke gemeentelijk monument aan (gebouwdeel B). Ons is desgevraagd verteld dat dit nieuwbouwdeel mede dient om de in slechte staat verkerende gevel van gebouwdeel B aan het binnenhof niet te hoeven restaureren. Is dit een financieel argument in die zin dat het betreffende nieuwbouwdeel financieel noodzakelijk is (ten opzichte van de kosten van restauratie van de gevelwand)?	De – inmiddels gestutte - gevel is constructief ernstig aangetast door een ingreep uit het verleden waarbij er o.a. een entreeruimte en garderobe op de begane grond in een laagbouwvleugel is aangebouwd. Om een verbinding met de bestaande gang te maken zijn er verschillende doorbraken op de begane grond geforceerd, welke de gevel ernstig hebben aangetast dat herstel in zijn oorspronkelijke staat financieel, maar ook esthetisch en qua functionaliteit (waaronder ontsluiting) niet een gewenst resultaat zal opleveren voor de herontwikkeling tot woongebouw. Het voorliggende plan is het resultaat van een zorgvuldige afweging qua bouw- en renovatiekosten, hoeveelheid woningen i.r.t. de ondergrondse parkeeroplossing, de ruimtelijke inpasbaarheid en de daarvoor benodigde nieuwbouwvolumes. Naast dat het ruimtelijk wenselijk is om de Brakenburghstraat van een kwalitatief betere straatwand te voorzien, is het plan vanwege de hoge renovatiekosten van het in verval geraakte monument en de hoge bouwkosten van de tweelaagse parkeergarage financieel alleen haalbaar als er volume wordt toegevoegd om zo te compenseren. Onderdeel van deze afweging was het behouden van de markante jaren '50 uitbreiding op de hoek van de Brakenburghstraat / Begastraat.	-
W.			
1	In het belang van de leefbaarheid in de buurt is het volgens indiener van belang om niet alleen maar woningen toe te voegen maar om ook verschillende voorzieningen in het pand te realiseren zoals horeca, onderwijsvoorzieningen en kinderopvang.	Er is juist een enorme behoefte aan woningen en dit is een binnenstedelijke locatie dichtbij allerlei voorzieningen.	-

2	Er is sprake van een hoge parkeerdruk en de verwachting dat er sprake is van autodelen is volgens indiener niet onderbouwd.	Onderzoek is uitgebreid naar aanleiding van meerdere zienswijzen.	Zie hiervoor hoofdstuk 7 uit het DO stedenbouwkundig plan.
3	Door de toenemende druk op het openbaar vervoer wordt gebruik daarvan niet gestimuleerd waardoor goede parkeervoorzieningen in de wijk noodzakelijk zijn.	Uit het parkeerdrukonderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat het project verantwoord is.	-
4	Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is te laag ingeschat waardoor de parkeerdruk zal toenemen terwijl de eis is om de parkeerdruk op eigen terrein op te lossen.	Zie beantwoording B1. en K6.	-
5	Door het realiseren van uitsluitend woningen zal het aantal verkeersbewegingen hoger zijn dan wanneer ook functies als horeca, onderwijsvoorzieningen en kinderopvang worden gerealiseerd.	Dat is niet juist. Horeca en kinderopvang leiden juist tot veel verkeersbewegingen, zie ASVV2012 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom).	-
6	De situering van de ingang van de parkeergarage in de Brakenburghstraat is ongunstig vanwege veel extra verkeersbewegingen de wijk in en leidt tot een afname van het woongenot en van de verkeersveiligheid. Verplaats de ingang van de parkeergarage naar de Verspronckweg.	Zie beantwoording F6., H3. en M1.	-
7	De ingang van de parkeergarage op de nu geplande plek zorgt voor lichtinval en geluidsoverlast veroorzaakt door voertuigen die in en uit de garage komen. De geluidsoverlast wordt nog versterkt op de binnenplaats achter de Brakenburghflat.	Van lichtinval zal geen overlast worden ondervonden, omdat de eerste tegenover liggende gevel zich op geruime afstand bevindt, circa 50 meter (achtergevel woning). Incidenteel zal het geluidsniveau in verband met de toename van het aantal verkeersbewegingen in de straat toenemen, maar het geluid wordt niet versterkt op de binnenplaats. Dat zou het gevolg zijn als auto's ook daadwerkelijk de toegang van de binnenplaats van de Brakenburghflat zouden inrijden, maar dat is niet het geval.	-
8	De stijl en de hoogte van de nieuwbouw, en met name de vijfhoekse bebouwing op de hoek van de Brakenburghstraat en de Meester Cornelisstraat, sluiten niet aan bij de rest van de wijk.	Zie I1.	-
9	De hoogte van de hoekbebouwing aan de	De woning van de insprekers bevindt zich op ruime afstand ten	-

	Brakenburghstraat en de Meester Cornelisstraat zorgt voor het wegnemen van zon en inkijk van meerdere appartementen. Dit leidt tot minder woongenot en waardevermindering van ons huis.	oosten van de nieuwbouw (circa 50 meter). Schaduwhinder of inkijk is niet aan de orde. Zie ook beantwoording A.	
10	De kleur van de steen en een plat dak op het pand sluit niet aan bij de stijl van de rest van de wijk. Realiseer daarom een dak dat schuin terugloopt.	Zie I2., V5. en V6. Na meerdere bijeenkomsten met de ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) is dit het resultaat.	-
X.			
1	Het grote aantal voorziene woningen zal leiden tot een grote druk op de voorzieningen in de buurt.	Niet is in te zien hoe dit woningaantal zal leiden tot een te grote druk op de voorzieningen in de buurt.	-
2	Het grote aantal voorziene woningen zal leiden tot een grotere parkeerdruk doordat bezoekers van bewoners van De Meester zullen parkeren in de omliggende straten en het onduidelijk is of de bestaande parkeerzone wordt uitgebreid en of de nieuwe bewoners ook aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning om op straat te kunnen parkeren.	Zie W3.	-
3	Zorg voor diversiteit door naast kleine appartementen ook enkele grotere maisonnettes en penthouses te maken.	Zie beantwoording N8.	-
4	De bebouwing op de hoek van de Meester Cornelisstraat en de Brakenburghstraat ontnemt teveel zicht op het monumentale schoolgebouw. Maak een lagere en minder brede woontoren of helemaal geen bebouwing maar groen, water of speelgelegenheid.	Zie D5.	-
5	De balkons aan de buitenzijden tasten de originele raamgeledingen teveel aan waardoor het gebouw en de monumentale waarde teveel worden aangetast. De balkons passen ook niet in het straatbeeld, zorgen voor inkijk bij omwonenden.	De ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) kan zich vinden in het beeldkwaliteitsplan. Gezien de afstand tussen de balkons en omliggende bebouwing (circa 16 meter) is er geen sprake van een onaanvaardbare situatie wat betreft privacy. De afstanden zoals genoemd in boek 5 van het Burgerlijk Wetboek worden gerespecteerd.	-
6	Wat gebeurt er met de smalle groenstrook rondom het gebouw. Blijft die groen en wordt die op een eenduidige manier ingericht zoals omwonenden	Achter de omliggende muur komen privé buitenruimtes op de begane grond, grenzend aan een pad rondom (achter de perceelmuur). Zo wordt een eenduidige inrichting min of meer	Zie hiernaast.

	willen?	afgedwongen, omdat het niet mogelijk is om de buitenruimte af te sluiten en bij de woning te betrekken.	
7	Blijft het hof aan de Verspronckweg behouden en openbaar toegankelijk?	Beide hoven worden semi-openbaar. Dat zal in de praktijk betekenen dat gedurende de dag de hoven toegankelijk zijn, maar 's avonds worden afgesloten door middel van een hekwerk.	-
8	Geef aan hoe met duurzaamheid wordt omgegaan en welke mogelijkheden zijn er voor buurtbewoners om gebruik te maken van duurzame componenten in en op het gebouw zelf.	Zie ook G1. en G2. Het dakoppervlak zal reeds volledig benut worden (voor PV-panelen) om het vermogen dat het complex zelf vraagt te ondervangen. Dit geldt ook voor de luchtwaterwarmtepomp installatie. Het is daarom niet mogelijk om duurzame componenten met de buurtbewoners te delen.	-
9	Indiener meldt zich aan voor de nulmeting en wenst daar meer informatie over.	Zie D6. Een onafhankelijk adviseur van de aannemer beoordeelt of uw woning / pand in aanmerking komt voor een nulmeting. Voorafgaand aan de (sloop)werkzaamheden zal u hierover tijdig geïnformeerd worden.	-
Y.			
1	Indiener geeft aan dat balkons de invloedssfeer van het gebouw op de openbare ruimte vergroten. Dit is in tegenspraak met de monumentale status. De balkons zorgen ook voor een meer extroverte uitstraling wat leidt tot aantasting van privacy van omwonenden.	Het voorliggend ontwerp is het resultaat van zorgvuldig overleg met de ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) en de bouwhistoricus van de gemeente. De minimale afstanden tussen de nieuwe woningen en de bestaande woningen (> circa 16 meter) zijn gebruikelijk in een stedelijke omgeving.	-
2	Indiener geeft aan dat het op de geveltekening van het voorlopige ontwerp lijkt of de woningen ontsloten worden via de Begastraat. Dit leidt tot aantasting van privacy van omwonenden en een grotere invloedssfeer op de openbare ruimte.	Wij zien niet in dat het bouwplan leidt tot het verlies van privacy. Ook is het bouwplan in overeenstemming met het burendrecht (artikel 5:50, Burgerlijk Wetboek). Het is mogelijk om vanaf de begane grond aan de Begastraat de woning aan de straatzijde te verlaten. Echter zal de hoofdontsluiting van de voormalige school toegang geven tot de voordeur van de betreffende woningen. In de praktijk zal de	-

		buitenruimtes en toegang meer als achtertuin / achteringang gebruikt worden. De minimale afstanden tussen de nieuwe woningen en de bestaande woningen zijn gebruikelijk in een stedelijke omgeving.	

Hoofdstuk 3 Door het college aangebrachte ambtshalve wijzigingen

3.1 Inleiding

Aanpassingen in het ontwerp van het stedenbouwkundige plan en onduidelijkheden in het ontwerp die ambtelijk zijn geconstateerd kunnen voor de vaststelling van het definitieve ontwerp van het stedenbouwkundige plan nog worden hersteld of aangepast. Paragraaf 3.2 geeft alle ambtshalve wijzigingen weer. Ondergeschikte (tekstuele) wijzigingen zoals verbeteringen in spelling, woordvolgorde e.d. zijn niet opgenomen omdat die niet leiden tot inhoudelijke verwijzigingen van het stedenbouwkundige plan.

3.2 Overige door het college aangebrachte ambtshalve wijzigingen

Niet in overzicht maar Begaweg in het Voorlopig Ontwerp moet zijn Begastraat			