

Bijlage C: Wijzigingsoverzicht bestemmingsplan Tempeliersstraat-Raamsingel**1.1 Inleiding**

Het ontwerpbestemmingsplan Tempeliersstraat-Raamsingel heeft ter inzage gelegen van 20 september 2018 tot en met 1 november 2018. In de periode dat de stukken ter inzage lagen konden zienswijzen worden ingediend. Op 17 oktober 2018 heeft informatiebijeenkomst plaatsgevonden. Er zijn 5 zienswijzen tijdig ingediend. 1 zienswijze is na de daarvoor gestelde termijn ingediend. De zienswijzen zijn verwerkt in dit zienswijzen en wijzigingsoverzicht, dat onderdeel uitmaakt van het vaststellingsbesluit bestemmingsplan Tempeliersstraat-Raamsingel. Met de vaststelling van dit bestemmingsplan stemt de gemeenteraad in met de behandeling en verwerking van de ingekomen zienswijzen, met de door het college voorgestelde ambtshalve wijzigingen, en met de daaruit voortvloeiende aanpassingen van het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

1.2 Leeswijzer

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

Cd	Naam
A.	Naam op verzoek niet gepubliceerd mede namens bewoners van in totaal 38 adressen aan de Tempeliersstraat en het Wijde Geldelozepad
B.	Wijkraad Welgelegen t.a.v. dhr. John van de Gevel secretaris wijkraad Welgelegen en Stichting belangen behartiging Wijkraad Welgelegen
C.	Dhr. Van Overeem namens dhr./mevr. Welsen
D.	Mevr. Kuyper
E.	Dhr/mevr. Torunlu
F.	Dhr. Dekker
G.	Mevr. Tonino

1. Zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan

A. Naam op verzoek niet gepubliceerd, mede namens bewoners van 38 adressen aan de Tempeliersstraat en het Wijde Geldelozeapad					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Proces totstandkoming bestemmingsplan Indieners voelen zich buiten spel staan en onjuist geïnformeerd. Indieners willen dat hun belangen worden meegewogen in de besluitvorming. Het college van BenW is volgens indieners op twee punten onjuist geïnformeerd. Er wordt ten onrechte beweerd dat de Wijkraad Welgelegen volledig positief is. In de tweede plaats zijn bezwaren van indieners ten onrechte afgedaan als zijnde slechts een onderdeel van "een bredere discussie omtrent de luchtkwaliteit en busverkeer".	De gemeente betreurt het dat indieners zich buiten spel voelen staan, maar is wel van mening dat de belangen van indieners zorgvuldig zijn meegewogen en betrokken bij de voorgenomen ontwikkeling. De gemeente ziet participatie met de omgeving als een belangrijk onderdeel van het proces. Voor een volledig overzicht van het inspraak- en participatietraject wordt verwezen naar paragraaf 6.2 van de toelichting. In de aanloop naar het bestemmingsplan is een stedenbouwkundig plan opgesteld en gedurende dit proces op diverse momenten met de omgeving besproken. De belangen van omwonenden zijn daarmee in een vroegtijdig stadium al in het stedenbouwkundig plan meegewogen. Op 20 februari 2018 is het stedenbouwkundig plan vastgesteld door het college. Conform de wettelijke procedure in art. 3.8 Wro is een ontwerpbestemmingsplan opgesteld en in procedure gebracht. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet aan de vereisten van een goede ruimtelijke ordening en de belangen van de indieners zijn meegewogen. Gelet op al het voorgaande is de gemeente van mening, dat bij de ontwikkeling van de Tempeliersstraat-Raamsingel sprake is van een zorgvuldige ruimtelijke inpassing en een zorgvuldig doorlopen proces. Wat betreft de stelling dat de wijkraad volledig positief is deelt de gemeente dat de paragraaf 6.2 van	Ja, paragraaf 6.2 Zie tabel 2: 'Ambtshalve wijzigingen op het voorstel van het college'		

		toelichting op dit onderdeel aangepast moet worden. Er zal nuancering worden aangebracht.			
2.	Beschermd stadsgezicht Indieners vinden het ontwerpbestemmingsplan volgens hen onvoldoende bescherming biedt aan het beschermd stadsgezicht, de orde 2 aanduiding van het HKB pand omdat er geen minimale en maximale bouwhoogtes zijn aangeduid die aansluiten bij de hoogte van het huidige HKB-pand. Het argument dat langs de Raamsingel de bestaande rooilijnen worden overgenomen, zou volgens indieners tevens moeten gelden voor de Tempeliersstraat. Indien de nieuwbouw zeshoog wordt, kan het huidige karakter van de hoeksteen van de Tempeliersstraat en het algemene karakter van de straat niet behouden blijven.	In een beschermd stadsgezicht gaat het erom dat nieuwe ontwikkelingen zich positief verhouden tot de bestaande kwaliteiten, waarbij de aanwezige cultuurhistorische waarden worden betrokken. Het HKB pand is niet aanwezig als orde-2 pand. Paragraaf 2.2 van de toelichting was op dit punt onjuist en is aangepast. Met het vaststellen van het stedenbouwkundig plan 'de Vierhoek' is gekozen voor sloop/nieuwbouw en wordt niet meer voldaan aan de criteria voor de aanduiding orde 2 (orde 2 betreft bouwwerken ouder dan 50 jaar die op grond van hun architectonische kwaliteit, op grond van hun plaats in de stedenbouwkundige structuur of als toonaangevend element behoudenswaardig zijn). Er is onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische aspecten van het HKB-gebouw, waar rekening mee gehouden dient te worden in geval van nieuwbouw (zie rapport Steenhuis Meurs, bijlage 10 bij het bestemmingsplan): • Het matchen van de schaal van de nieuwbouw met de schaal van het stadsgezicht, zowel in de hoogte (afwisselend daklandschap) als in de breedte (bescheiden kavelbreedtes). • Opvangen van de hoekverdraaiing in de wand van Tempeliersstraat, ter hoogte van het Wijde Geldelozepad. Dit kan met een knik in de rooilijn of (zoals in het bestaande gebouw) met een terugliggend en een iets vooruitspringend deel. • Het ontwerpen van een logische overgang van de doorlopende straatwand (Tempelierstraat) naar de vrijstaande volumes bij de Van Eedenstraat. In de bestaande toestand is het perceel in drie delen opgedeeld; parkeerterrein, entreeblok HKB en zalen HKB; waarbij het entreeblok de straatwand van de Tempeliersstraat beëindigt en zich	Ja, paragraaf 2.2 Zie tabel 2: 'Ambtshalve wijzigingen op het voorstel van het college'	-	-

		bovendien als een vrijstaand volume manifesteert in relatie tot de villa's in de Van Eedenstraat (zie foto). • Het behoud als hoeksteen functie • Het behoud rooilijn van het HKB gebouw • Rekening houden met alzijdigheid • Herstellen stedenbouwkundige structuur als gevolg van de aanleg van het parkeerterrein Het stedenbouwkundig plan houdt rekening met de bestaande stedenbouwkundige kwaliteiten. De rooilijn blijft gehandhaafd en daarmee ook de hoekverdraaiing en de functie als hoeksteen van de Tempeliersstraat. Daarnaast versterkt het plan bestaande kwaliteiten en voegt het plan nieuwe kwaliteiten toe. Daardoor wordt het nieuwbouwplan gezien als een verbetering van de cultuurhistorische waarden. De stedenbouwkundige waarde van de plek wordt versterkt door enerzijds het gebouw als hoeksteen te versterken door toevoeging van een hoekaccent. Het hoekaccent kruist meerdere zichtlijnen; vanuit het Wijde Geldeloze pad, de oude Raamstraat en de Tempeliersstraat. Daarnaast markeert het accent de overgang van de villatypologie naar de historische kerntypologie (NRK). Aan de voet van het hoogteaccent ontstaan twee openbaar toegankelijke groen ingerichte ruimtes. Een hof als binnengebied en een plek aan de Tempeliersstraat. De positionering van deze plek zorgt er ook voor dat de zijgevel zichtbaar is en versterkt eveneens de functie als hoeksteen.			
	De vormgeving van het ontwerp doet geen recht aan de cultuurhistorische waarde van het HKB-pand en de Tempeliersstraat. Het ontwerp sluit bovendien niet aan bij de huidige bouwstijl in de Tempeliersstraat, namelijk drie bouwlagen van in totaal 9 a 10 meter hoog.	Voor zover deze zienswijze betrekking heeft op de vormgeving, betreft dit de architectonische uitwerking van het stedenbouwkundig plan die in een latere fase aan bod komt en waaraan eisen zullen worden gesteld. Ten aanzien van de opmerkingen over de stedenbouwkundige massa en cultuurhistorische	Ja, paragraaf 4.17 is toegevoegd Zie tabel 2: 'Ambtshalve wijzigingen op		

		waarde van het HKB pand wordt verwezen naar het antwoord onder A.2. Daarnaast wordt voor deze beantwoording ook verwezen naar paragraaf 4.17 van de toelichting met betrekking tot de hoogbouweffecten en bijlage 15 waarin een Cultuurhistorische effectrapportage (CHER) is opgenomen.	het voorstel van het college'		
3.	Nadere eisen Het valt indieners op dat er in het ontwerpbestemmingsplan staat dat de gemeente nadere eisen kan stellen ten behoeve van het straat- en bebouwingsbeeld, de cultuurhistorische waarden en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken. De gemeente stelt deze eisen echter niet. Door geen eis op te nemen ten aanzien van de cultuurhistorische waarde en de orde 2 status van het HKB pand, heeft de ontwerper nu vrij spel.	Het instrument 'nadere eisen' kan indien noodzakelijk worden ingezet bij het verlenen van de omgevingsvergunning en pas na vaststelling van het bestemmingsplan. Dit instrument is opgenomen om de mogelijkheid te behouden ten aanzien van bovenstaande onderwerpen het bouwplan bij te sturen, mocht dit alsnog nodig blijken. Het is een instrument dat terughoudend wordt ingezet. Dit komt mede, omdat gedurende het proces, op de onder A.2. genoemde aspecten wordt getoetst en gestuurd. De (bouw)regels van het bestemmingsplan zijn dusdanig strak om het stedenbouwkundig plan geplaatst, zodat er weinig ruimte is om van het vastgestelde stedenbouwkundig ontwerp af te kunnen wijken. Gezien voorgaande kan de stelling dat de ontwerper vrij spel heeft kan dan ook niet worden gevolgd. Zoals reeds eerder gesteld heeft het HKB pand geen orde 2 status.			
4.	Hoogte Indieners zijn het niet eens met de voorgenomen bouwhoogte van zeshoog in de Tempeliersstraat en verzoeken aan de Tempeliersstraat een maximale bouwhoogte van 11 meter op te nemen. Ze vinden dat er dan ruimte is voor aansluiting bij de bestaande bouwhoogte en een hoogteaccent. Zij vinden een gebouw van 22 meter geen hoogteaccent en zij vinden de hoogte niet passend in de Tempeliersstraat, waar de	In de Tempeliersstraat mag hoger worden gebouwd omdat bestaande kwaliteiten blijven behouden en er een nieuwe kwaliteit wordt toegevoegd. Het stedelijk bouwblok wordt afgemaakt en de hoeksteen van de Tempeliersstraat krijgt een accent. Dit accent beantwoordt een aantal zichtlijnen en markeert de toegang van het hof en het pleintje dat de overgang is naar de villatypologie. Hierdoor word de al aanwezige stedenbouwkundige kwaliteit van het HKB-gebouw versterkt. Zie ook het antwoord onder A.2. Een hoogteaccent kan worden gedefinieerd als een			

	bestaande hoogte maximaal driehoog is. Er is geen onderbouwing dat dit "hoogteaccent" past binnen de huidige cultuurhistorische waarde van het hKB-pand en het straat- en bebouwingsbeeld van de Tempeliersstraat	incidenteel (deel van een) gebouw, met een afwijkende bouwhoogte ten opzichte van de direct omliggende bebouwing. In die zin betreft het hier een hoogteaccent. een hoogteaccent op deze locatie is om de volgende redenen passend: • Het komt vaker voor op bijzondere hoeken • Het concurreert niet met zichtlijnen op belangrijke monumenten. • Het accentueert de overgang van villa naar stedelijke typologie. • Het vormt de hoeksteen van de Tempeliersstraat. • Ligt in de zichtlijn vanuit het Wijde Geldeloze pad (benoemd als historische structuur). • Ligt in de zichtlijn vanuit de Oude Raamstraat • Maakt het ook mogelijk betekenisvolle open ruimte te realiseren Bij de beoordeling of een hoogteaccent past in een omgeving zijn van belang: het ontwerp en de manier waarop het hoogte accent opgaat in de omgeving. Het ontwerp 'De Vierhoek' is door cultuurhistorie, stedenbouw en de ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) beoordeeld. De uitkomst van deze beoordelingen is dat het totale plan met schaa sprong een aanvaardbare invloed heeft op de bestaande omgeving. De locatie van het HKB-gebouw is bijzonder. Het is de hoeksteen van de Tempeliersstraat, staat in de zichtlijn van de Tempeliersstraat, het Wijde Geldelozepad en de Oude Raamstraat (overkant Raamsingel). Deze stedenbouwkundige kwaliteit wordt versterkt. Het			
--	--	---	--	--	--

		karakter van de Tempeliersstraat verandert niet. Van belang is dat het bouwplan twee bouwblokken 'heelt' waardoor de historische structuur wordt afgemaakt en een logische overgang wordt gecreëerd. Het ruimtelijk proces van een stedelijke ontwikkeling wordt gekenmerkt door verschillende fases waarin de ontwikkeling steeds verder wordt uitgewerkt. Feitelijk wordt getrechterd van grof naar fijn. Naar mate het proces vordert komen keuzes meer vast te liggen en wordt het ontwerp aangescherpt, zoals in dit geval ten aanzien van de hoogte. Daarnaast wordt voor deze beantwoording ook verwezen naar paragraaf 4.17 van de toelichting met betrekking tot de hoogbouweffecten en bijlage 15 waarin een Cultuurhistorische effectrapportage (CHER) is opgenomen.			
5a	Verkeersintensiteit Indieners zijn van mening dat de verkeersintensiteit in de Tempeliersstraat (te) hoog is. Volgens indieners wordt de Tempeliersstraat in het verkeersonderzoek ten onrechte een straat met lage verkeersintensiteit genoemd, terwijl dit juist een drukke straat is met veel bus- en autoverkeer. Indieners signaleren dat er met de bouwplannen drie uitgangen in de Tempeliersstraat bijkomen: één van de nieuwe ondergrondse parkeergarage, één van een parkeerplaats en één van de dansschool-fietsenstalling. Het weggedeelte vóór kruising met de Van Edenstraat wordt volgens hen erg gevaarlijk. Er zullen in totaal vijf	Het verkeerskundig onderzoek is aangevuld en opgenomen in bijlage 6 van de toelichting. De effecten van de verkeersdruk, parkeerdruk en ontsluiting op de omgeving zijn onderzocht. Er wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening, de genoemde effecten staan de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg. De Tempeliersstraat wordt in het verkeerskundig onderzoek een straat met 'lage verkeersintensiteit' genoemd omdat de omvang van het verkeer via andere straten omvangrijker is dan via de Tempeliersstraat. Het begrip laag is hier dus in vergelijkende zin gebruikt. In de Tempeliersstraat (gebiedsontsluitingsweg) rijden nu ongeveer 5.500 voertuigen per etmaal. Voor een 50km/uur gebiedsontsluitingsweg is dit geen grote hoeveelheid verkeer. Vandaar dat dit een lage verkeersintensiteit wordt genoemd. Gebiedsontsluitingswegen kunnen een grotere	Ja, verkeerskundig onderzoek (Bijlage 6) is aangevuld Zie tabel 2 'Ambtshalve wijzigingen op het voorstel van het college'		

	verkeersstromen bij elkaar komen plus het verkeer rondom de kruising. Er is een fietsenprobleem in de Tempeliersstraat: fietsen en scooters staan lukraak geparkeerd en worden achtergelaten. Indieners vinden het niet passend dat er een dansschool-fietsenstalling wordt gebouwd uitgang naar de Tempeliersstraat, terwijl de dansschool gevestigd is aan de Raamsingel.	hoeveelheid verkeer verwerken. Ter vergelijking Eerste Emmastraat 7.700, Kinderhuissingel 6.000. De ervaren drukte wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van en de activiteit rond de bushaltes in de straat, door de horecagelegenheden en de winkel aan het trottoir. Als er in de spits (7:00-9:00), (16:30-18:00) sprake is van 80 bussen per uur betekent dat dat er (gemiddeld) om de 45 seconden een bus voorbij rijdt. Uit de tellingen blijkt dat er in de spits ongeveer 500 voertuigen per uur door de Tempeliersstraat rijden. Het overgrote deel van het verkeer in de straat is dus autoverkeer. Met de plannen die voor het Houtplein in ontwikkeling zijn is het de verwachting dat de hoeveelheid autoverkeer sterk af zal nemen. Samen met de verplaatsing van de bushaltes en de verbreding van het trottoir zal de ervaren drukte naar verwachting ook sterk afnemen. De nieuwe aansluitingen op de Tempeliersstraat, de inritten naar de garage en de inrit naar het pand op de hoek van de Van Eedenstraat, worden aangelegd in de vorm van inritconstructies. Dat betekent dat het in en uitrijden een 'bijzondere manoeuvre' is ex. art. 54 Reglement verkeerstekens 1990, waarbij voorrang verleend moet worden aan alle verkeersdeelnemers. De nieuwe inritten zullen naar verwachting dan ook nauwelijks invloed hebben op de afwikkeling van het kruispunt. De fietsenstalling voor de dansschool krijgt een ingang aan de Tempeliersstraat. Bezoekers van de dansschool kunnen via de fietsenstalling binnendoor naar de dansschool lopen. Op die manier is er een directe verbinding met de stalling en daarmee is het de verwachting dat de dansers gebruik zullen maken van de stalling. De fiets-parkeeroverlast van dansfietsen			
--	---	--	--	--	--

		wordt hiermee beperkt. In het project Houtplein e.o. wordt aandacht besteed aan het parkeren van fietsen in de openbare ruimte.			
5b	Berekening met supermarkt In het aangepaste verkeerskundig onderzoek wordt een vergelijking gemaakt met een voorgaande situatie, wanneer een supermarkt in het HKB-gebouw zat. Het is belangrijk om een vergelijking te maken met de huidige situatie. Een dergelijk onderzoek heeft niet plaatsgevonden. Indieners stellen dat het verkeer zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie.	In feite is het inderdaad niet relevant welke functie er voorheen in het pand zat. In parkeeronderzoeken wordt echter altijd wel aangeduid wat de vroegere functie was en wat de nieuwe functie wordt. Relevant is de manier waarop de verschillende zaken in de nieuwe situatie worden opgelost. Voor de ontwikkeling gelden op parkeergebied de volgende punten: - Voor het parkeren van de bewoners van de nieuwe woningen wordt voorzien in parkeergelegenheid op eigen terrein. In een garage onder het gebouw worden 63 parkeerplekken gemaakt; - Voor het parkeren van bezoekers aan de woningen en voor bezoekers van het centrum zijn er parkeerplaatsen beschikbaar in de nabij gelegen openbare parkeergarages Houtplein en bij het provinciehuis aan de Dreef. Daarnaast worden de 'restplekken' in de garage onder het nieuwe gebouw aangeduid als bezoekersplek; Voor vignethouders die voorheen op het parkeerterrein aan de Raamsingel parkeerden geldt dat zij gebruik mogen maken van de parkeerplekken in de omgeving. De basis van de parkeerdrukmeting is een parkeeronderzoek dat Trajan voor de gemeente Haarlem heeft uitgevoerd. Als 'realistisch zoekgebied' is een straal gehanteerd van 500 meter¹ vanaf het parkeerterrein en is er alleen gekeken naar de beschikbare plekken in de parkeerzone 'Centrum'.	Zie tabel 2: 'Ambtshalve wijzigingen op het voorstel van het college'		

¹ Het stappenplan van de beleidsregels parkeernormen Haarlem geeft een trits aan maatregelen. In de maatregelen wordt gesproken over het oplossen van de parkeerbehoefte buiten het plangebied, binnen een straal van 500 meter.

		Binnen het zoekgebied zijn er mogelijkheden om te kunnen parkeren.			
5c	Ontsluiting parkeergarage De indieners vinden dat het verkeerskundig onderzoek weinig inzicht geeft t.a.v. de vraag of alle uitgangen vlakbij een kruispunt realiseerbaar zijn en niet leiden tot een verkeersonveilige situatie. Ze willen verder dat de gemeente een vergelijking van de situatie met de uitgang van de parkeergarage naar de Raamsingel maakt. Volgens indieners heeft er geen objectieve toets plaatsgevonden, waarbij de voor- en nadelen van de ontsluiting van de parkeergarage naar de Tempeliersstraat dan wel de Raamsingel zijn vergeleken. Indieners zijn van mening dat de komst van de uitgang van de parkeergarage aan de kant van de Tempeliersstraat zal leiden tot een toename van drukte en verkeersonveiligheid welke de leefomgeving zal aantasten. Het verkeer op de Tempeliersstraat zal toenemen, terwijl het verkeer op de Raamsingel zal afnemen (vanwege het verdwijnen van de parkeerplaats). De uitgang van de parkeergarage komt voor het stoplicht bij het kruispunt, de kruising met het Wijde Geldelozepad, de tegenover gelegen in-uitrit van een parkeerplaats van Oass & Kasem advocaten. Dit terwijl in de straat meer dan 70 bussen per uur rijden. De toekomstige naastgelegen winkels/ ateliers zullen voetgangers en fietsers aantrekken, naast de vele bestaande fietsers en voetgangers vanwege overige horeca en winkelfuncties. Kortom: het wordt erg druk en onoverzichtelijk.	Het vastgestelde stedenbouwkundig plan is de basis voor het bestemmingsplan. Het stedenbouwkundig plan gaat uit van een uitrit aan de Tempeliersstraat en niet aan de Raamsingel. Voor de Tempeliersstraat is onderzocht of een veilige verkeersafwikkeling mogelijk is met het realiseren van het bouwplan. Uit het volgende blijkt dat dat mogelijk is: In- en uitrijden De auto's die de parkeergarage in willen rijden moeten vanuit oostelijke richting zoveel mogelijk rechts wachten, zodat het achteropkomende verkeer eromheen kan rijden. Vanuit het westen rijden de auto's zoveel mogelijk langs de aangebrachte markering op het midden van de weg, zodat het achteropkomende verkeer er rechtsom heen kan passeren. Hierbij is toegestaan om de fietsstrook kortdurend te gebruiken. Met de huidige intensiteiten is het de verwachting dat de parkeergarage veilig gebruikt kan worden. Op de rijbanen is ruimte beschikbaar om even te kunnen wachten om de parkeergarage in te rijden. Bij het uitrijden verlaten van de parkeergarage moet altijd voorrang worden verleend aan alle verkeer op de tempelierstraat. Met de plannen die voor het Houtplein in ontwikkeling zijn is bovendien het de verwachting dat de hoeveelheid autoverkeer sterk af zal nemen. In het voorlopige ontwerp Houtplein is er in de Tempeliersstraat sprake van eenrichtingverkeer voor auto's. In die situatie wordt de parkeergarage alleen bereikbaar vanuit het Houtplein. De autobeweging zal dan 'rechtsaf garage in en rechtsaf garage uit' zijn.	Zie tabel 2: 'Ambtshalve wijzigingen op het voorstel van het college'		

	Dit in tegenstelling tot de verkeerssituatie op de Raamsingel. Indieners betwijfelen dat de auto's die uit te parkeergarage rijden dan voldoende zicht hebben op de weg. Zij denken dat wachtende auto's bij (te) beperkt zicht toch gebruik zullen maken van het voetpad of de fietsstrook voor fietsers, waardoor hinder ontstaat. Verder zijn zij van mening dat in het rapport ten onrechte staat dat er ruimte is voor de grote lijnbussen om voor de parkeergarage wachtende auto's te passeren.				
5d	Parkeren Indieners vragen waar bewoners na het wegvallen van de huidige parkeerplaatsen kunnen parkeren. Volgens het verkeerskundig rapport kunnen bewoners in de Tempeliersstraat parkeren. In de Tempeliersstraat mogen vergunninghouders echter niet parkeren tussen 9:00-18:00. Verder is de constatering over het aantal parkeerplaatsen - ook na aanpassing van het rapport – onjuist. Gezien de herontwikkeling van het Houtplein en omgeving is het bovendien onduidelijk of de overige parkeerplaatsen behouden blijven.	Voor de ontwikkeling gelden op parkeergebied de volgende punten: - Voor het parkeren van de bewoners van de nieuwe woningen wordt voorzien in parkeergelegenheid op eigen terrein. In de parkeergarage onder het gebouw worden 63 parkeerplekken gemaakt; - De bezoekers van de woningen en de kantoren hebben toegang tot de particuliere parkeergarage. Bezoekers van de commerciële ruimte, werkplekken en horeca kunnen op straat parkeren en in de parkeergarages bij het Houtplein en bij het provinciehuis aan de Dreef. - Voor vignethouders die voorheen op het parkeerterrein aan de Raamsingel parkeerden, geldt dat zij gebruik mogen maken van de openbare parkeerplekken in de omgeving om de auto te kunnen parkeren. De basis van de parkeerdrukmeting is een parkeeronderzoek dat Trajan voor de gemeente Haarlem heeft			

		uitgevoerd. Als 'realistisch zoekgebied' is er een straal gehanteerd van 500 meter ² vanaf het parkeerterrein en is er alleen gekeken naar beschikbare plekken in parkeerzone 'Centrum'.			
6.	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Indieners stellen dat uit hun onderzoek (Atlas Leefomgeving-geluidkaart) blijkt dat de normen voor geluidsbelasting in de Tempeliersstraat ernstig worden overschreden, en dat sprake is van een geluidsbelasting van meer dan 75 decibel. Zij stellen dat, uit de Wet geluidhinder volgt, dat sprake is van een overschrijding van de hoogst toelaatbare geluidsbelasting van wegen voor woningen in stedelijk gebied (>58 dB). Indieners trekken de conclusie van het akoestisch rapport, dat de norm (van 63 decibel voor nieuwbouw in stedelijk gebied)voor geluidsbelasting in de Tempeliersstraat niet overschreden, wordt in twijfel. Zij stellen, onder verwijzing naar Platform Buskruit, dat de dubbeldeksbussen (lijn 346) meer dan 90 decibel veroorzaken. Zij stellen daartegenover dat uit genoemde geluidkaart blijkt dat geluidsbelasting in de Raamsingel slechts 50 tot 60 decibel is. Indieners menen dat de toevoeging van extra verkeer door de ontsluiting van de parkeergarage naar de Tempeliersstraat zal leiden tot een toename van geluidsoverlast. De indieners vragen zich af of nog sprake is van een gezonde leefomgeving	De Atlas Leefomgeving biedt geen gedetailleerd overzicht van de geluidbelasting in de Tempeliersstraat, en is te onnauwkeurig om er bindende conclusies aan te binden. Uit het nu voorliggende onderzoek blijkt dat de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet wordt overschreden. Reeds in de voorafgaande situatie was er een supermarkt (Aldi) aanwezig, met parkeerplaats. Het ligt voor de hand dat een supermarkt met parkeerplaats meer autoverkeer genereert dan een appartementengebouw met parkeergarage. Dit is feitelijk niet relevant voor de huidige situatie. Naar aanleiding van de zienswijze heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden met betrekking tot de bussen. De gegevens en percentages zijn verwerkt in het akoestisch rapport. (Bijlage 2) Het aantal bussen is nu gemodelleerd met de dienstregeling van de bussen als basis. Daarmee geeft het akoestisch onderzoek een getrouw beeld van de optredende geluidbelasting. Op grond van art. 1.1 onder 1 sub b Reken en met voorschrift geluid 2012 vallen zowel de gelede als de ongelede autobussen onder de categorie middelzware voertuigen. Art. 1.1 onder 1 sub c Reken en met voorschrift geluid 2012 sluit autobussen uit. De dubbeldekkers vallen daarom ook in de categorie middelzware voertuigen.	Ja, akoestisch onderzoek (Bijlage 2) is aangevuld. Zie tabel 2: 'Ambtshalve wijzigingen op het voorstel van het college'.	-	-

² In het stappenplan van de [beleidsregels parkeren](#) wordt gesproken over een trits van maatregelen. In de maatregelen wordt gesproken over het oplossen van de parkeerbehoefte buiten het plangebied, binnen een straal van 500 meter.

	t.a.v. het verkeerslawaaï nu de geluidsnormen naar hun mening worden overschreden. Indieners trekken de voertuigverdeling uit het akoestisch rapport in twijfel. Zij stellen dat in de Tempeliersstraat ongeveer 1000 lijnbussen per dag rijden. Naar hun mening kwalificeren de lijnbussen als middelzware voertuigen, en de XXL-bussen als zware motorvoertuigen. Mede vanwege de gebruikte gegevens, wordt de uitkomst van 61 decibel in het akoestisch rapport door indieners ook in twijfel getrokken. Indieners zijn van mening dat naast het overwegen van fluisterasfalt en/of een geluidswal ook zou moeten worden gekeken naar andere maatregelen bijvoorbeeld om de Tempeliersstraat in te richten als een 30 km weg en om de XXL bussen uit de Haarlemse binnenstad te weren. Indieners merken op dat de Tempeliersstraat in paragraaf 3.5.6 is aangemerkt als 30 km/u weg. Indieners stellen dat het, bij het vaststellen van de hogere grenswaarde, verplicht is om de woning te voorzien van minimaal 1 geluidsluwe zijde, waarbij de buitengebruiksruimte en minimaal 1 slaapkamer aan de geluidsluwe zijde zijn gesitueerd en ook verblijfsruimten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde zijn gesitueerd. Ze stellen dat op p. 11 van het rapport te vinden is dat meerdere woningen aan de kant van de Tempeliersstraat over geen enkele geluidsluwe gevel beschikken. Indieners verzoeken opnieuw een berekening	De Tempeliersstraat valt onder de hoofdverkeersstructuur uit de structuurvisie openbare ruimte. Het is een belangrijke openbaar vervoer verbinding met passende weginrichting is het daarom is de snelheid 50 km per uur. De snelheid zal niet worden verlaagd. Ten aanzien van de opmerking dat de Tempeliersstraat in de toelichting is aangemerkt als 30 km weg erkent gemeente dat dat de Tempeliersstraat een 50 km weg is, de toelichting op dit onderdeel zal aangepast worden. Het streven is elke nieuwe woning te voorzien van een slaapvertrek aan de geluidluwe zijde, en een buitenruimte aan de geluidluwe zijde. Dit kan echter niet voor elk plan volledig worden gerealiseerd; dit stuit op architectonische beperkingen. BenW heeft op grond van artikel 17 van het Hogere waardebeleid de mogelijkheid hiervan gemotiveerd van af te wijken. Het bouwplan wordt gerealiseerd in binnenstedelijk gebied waar in betrekkelijke hoge dichtheden wordt gebouwd. Er is in Haarlem veel vraag naar kleine wooneenheden voor een- en tweepersoons huishoudens. De architect heeft in overleg met de gemeente en zijn opdrachtgever een groot aantal van dit soort appartementen in het ontwerp opgenomen. Deze woningen komen deels aan de zijde van de Tempeliersstraat te liggen. Vanwege de kleine woonoppervlakte beschikken deze woningen over slechts een buitengevel. Deze gevel kijkt uit op de Tempeliersstraat. De tweede gevel ligt aan een inpandige corridor, deze gevel wordt niet als buitengevel aangemerkt. De andere kleine appartementen aan deze corridor beschikken over een			
--	---	--	--	--	--

	te laten uitvoeren, op basis van juiste gegevens. Indieners verwachten dat de geluidsbelasting in de Tempeliersstraat voor zowel de nieuwbouw als de bestaande bouw ver boven de norm is. Zij menen dat dit aanpassingen aan de inrichting van de straat en verkeerskundige maatregelen vereist.	buitengevel die gelegen is aan een binnenhof. Deze appartementen beschikken daarom wel over een geluidluwe buitengevel. Grosso modo geldt deze redeneerlijn voor de buitenruimte. Er zijn dus appartementen met een geluidbelaste gevel en een geluidluwe gevel. Daarmee wordt deels aan het Hogere waardebeleid voldaan. Volledig aan het Hogere waardebeleid voldoen is in dit geval niet mogelijk. Gezien het belang van de woningvraag achten wij dit aanvaardbaar. Met de plannen die voor het Houtplein in ontwikkeling zijn is het de verwachting dat de hoeveelheid autoverkeer sterk af zal nemen. In het voorlopige ontwerp Houtplein is er in de Tempeliersstraat sprake van eenrichtingverkeer voor auto's. Dat betekent dat een aanzienlijk deel van de voertuigen die nu door de Tempeliersstraat rijdt dat niet meer doet wanneer de plannen definitief worden.			
7.	<i>Luchtkwaliteit</i> Indieners verwijzen naar een meting van de GGD Amsterdam waarin de hoeveelheid fijnstof en stikstofdioxide in de Tempeliersstraat is gemeten. Op basis van deze meting stellen zij het volgende: Op basis van Voorschrift 2.1 van Bijlage 2 bij de Wet Milieubeheer is de grenswaarde voor het jaargemiddelde is 40 µg/m³. Dat betekent dat de grenswaarden voor een gezonde leefomgeving in de Tempeliersstraat ernstig worden overschreden. Deze grenswaarde werd al vóór de aanpassing van het busverkeer in december 2017 overschreden. Dat betekent dat het jaargemiddelde in 2018 hoger zal uitvallen, vergelijkbaar met de waarden die nu	Het jaargemiddelde gemeten door de GGD in opdracht van de Wijkraad geeft inderdaad een lichte overschrijding (3,5%) ten opzichte van de grenswaarde. Zodra een mogelijke overschrijding zich aftekende is de gemeente een nader onderzoek begonnen als basis voor eventuele maatregelen. Ook de meting i.o.v. de Wijkraad is voortgezet. De metingen over 2018 zijn inmiddels bijna afgerond. Op basis van de resultaten tot dusver is vrijwel zeker dat het jaargemiddelde in 2018 ruimschoots beneden de grenswaarden blijft. Dit geldt zowel voor het meetpunt i.o.v. de Wijkraad als voor de 4 andere meetpunten i.o.v. de gemeente. Op basis hiervan is de conclusie dat voldaan wordt aan de Wet milieubeheer. De resultaten weerspreken ook de verwachting in de zienswijze dat door wijzigingen in frequentie en bustype in de nieuwe concessie (vanaf 2018) de			

	in december 2017 zijn gemeten. Omdat de grenswaarde van Voorschrift 2.1 van Bijlage 2 bij de Wet Milieubeheer is overschreden, is het college van BenW verplicht een plan op te stellen waarin wordt aangegeven op welke wijze en door middel van welke maatregelen zal worden voldaan aan de grenswaarde binnen de gestelde termijn. De toevoeging van extra verkeer door de ontsluiting van de parkeergarage naar de Tempeliersstraat zal leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit doordat verkeer vaker met draaiende motoren stil zal staan. De verwachte verslechtering zal naar hun mening leiden tot een verdere overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen in de Tempeliersstraat. Indieners vinden dat onvoldoende is gemotiveerd waarom het bouwproject niet in betekende mate zou bijdragen aan de luchtverontreiniging. De gemeente noemt dat er sprake is van geleidelijke verbetering van luchtkwaliteit door overheidsmaatregelen (schonere voertuigen en schonere industrie). Dit zijn geen project gebonden omstandigheden, maar ontwikkelingen op landelijk niveau. In de Tempeliersstraat is bovendien geen industrie en met de recentelijk ingegane concessie aan Connexxion voor het busverkeer zijn nog geen elektrische bussen ingezet. Ook zijn indieners van mening dat door de hoogte van de nieuwbouw aan de Tempeliersstraat de luchtverontreiniging meer	waarden in de Tempeliersstraat in 2018 (nog) hoger zouden uitvallen. De gemeente merkt hierbij nog op dat de bussen die vanaf januari 2018 rijden nieuwe bussen zijn, die aan EURO VI voldoen. De uitstoot daarvan is gemiddeld een factor 3 of meer lager dan van de bussen in de vorige concessie. De elektrificatie van de meeste buslijnen door de Tempelierstraat zal hierin nog een verdere verlaging van de uitstoot betekenen, maar er wordt dus ook nu al ruim voldaan aan de Wet milieubeheer. Aangezien er geen sprake is van overschrijding van grenswaarden in 2018 is er geen sprake van een planplicht. De in de zienswijze genoemde suggesties behoeven dan ook hier, in de context van het plan De Vierhoek, geen bespreking. Op dit punt geldt tevens dat er geen overschrijding van de luchtkwaliteit is geconstateerd en ook redelijkerwijs niet te verwachten is in de toekomst. De invloed van het project op de luchtkwaliteit is blijkens de berekeningen 'niet in betekende mate'. Dit betekent dat hij kleiner is dan de hiervoor uit het Besluit 'Niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) volgende grens van 1,2 ug/m³ als jaargemiddelde, en daarmee voldoet aan de Wet milieubeheer wat betreft de luchtkwaliteit. De berekening is -correct- uitgevoerd met het hiervoor door het Rijk beschikbaar gestelde NIBM-tool. De bijdrage betreft de bijdrage van het project zelf, waarbij deze 'worst case' is berekend ten opzichte van een nulsituatie zonder verkeersbijdrage en niet als verschil tussen oude en nieuwe situatie. De wettelijk NIBM-grens van 1,2 ug/m³ is niet afhankelijk van landelijke ontwikkelingen of lokale verbetermaatregelen.			
--	---	--	--	--	--

	zal blijven hangen. De indieners vragen zich af of nog sprake is van een gezonde leefomgeving tav de luchtkwaliteit. Indieners stellen dat de gemeente op grond van artikel 5.16 Wet Milieubeheer de plicht heeft om bij een bestuurlijke beslissing vast te stellen of sprake is van negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit. Uitvoering van een plan is slechts aan de orde indien de luchtkwaliteit per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft.	Het rekentool NIBM maakt zijn berekening van het effect op de luchtkwaliteit met worst case uitgangspunten, dat is inclusief een slechte verspreiding ('verdunning') van de uitstoot door het type weg en bebouwing. De luchtkwaliteit in de Tempeliersstraat voldoet zowel volgens modelberekeningen als metingen ruimschoots aan de wettelijke grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Het bestemmingsplan staat bovendien geen gevoelige functies toe (zoals onderwijs en kinderopvang). De zienswijze geeft een verkeerde interpretatie van de Wet milieubeheer. Op grond van de Niet in betekende mate bijdrage is er geen belemmering voor het plan vanuit oogpunt van luchtkwaliteit (Wm, artikel 5.16. lid 1 onder c.)			
8.	Groen In de BenW nota 'ter inzage leggen ontwerpbestemmingsplan' is meermaals genoemd dat de bouwplannen leiden tot meer groen in de omgeving. Het hofje wordt bijvoorbeeld groen ingericht. Helaas hebben de bewoners van de Tempeliersstraat en het Wijde Geldelozepad daar geen profijt van. Wij vinden dat een gemiste kans.	Het hofje is semi-openbaar, dat houdt in dat het overdag toegankelijk is voor de omgeving maar gedurende de avond en nacht zal worden afgesloten. Indieners kunnen tijdens de opengestelde uren door het hofje heen waden. Daarnaast is aan de voorzijde aan de kant van de Tempeliersstraat een groene plek voorzien, deze plek is zichtbaar vanaf de straat.	-	-	-
9.	Beoordelingsbesluit Milieueffectrapportage Indieners betwijfelen dat de bouwplannen, inclusief alle uitgangen aan de kant van de Tempeliersstraat, geen belangrijke milieugevolgen hebben. Zij betwisten daarom dat het niet verplicht zou zijn om een m.e.r.-procedure te doorlopen en een milieueffectrapportage (MER) op te stellen. Indieners stellen dat in het MER-	De formulering van paragraaf 3.5 van m.e.r. - aanmeldingsnotitie behoeft een nadere duiding. Er is geen noodzaak opnieuw een besluit te nemen over het doorlopen van een m.e.r.-procedure. Het advies waarop de beslissing van het college gebaseerd is berust wat geluid betreft op de toetsing van de geluidssituatie in de toekomstige situatie en niet op toetsing van een netto verschil in geluidbelasting met de huidige situatie. Niet is gebleken dat het verkeersrapport op het punt van de verkeerssituatie in	-	-	-

	beoordelingsrapport, in paragraaf 3.5 wordt uitgegaan van onjuiste gegevens zoals een afname van het aantal verkeersbewegingen. Indieners vragen de gemeente om opnieuw te beoordelen of een MER noodzakelijk is, maar dan op basis van juiste gegevens.	de toekomstige situatie onjuist is. De conclusie van het aangepaste geluidsrapport -na correctie op een ander aspect, namelijk de verwerking van de bussen- blijft de dat de hoogst toelaatbare ontheffingswaarde niet wordt overschreden. Wat betreft geluid is derhalve geen sprake van milieu-effecten die een m.e.r. noodzakelijk zouden maken. Wat betreft luchtkwaliteit is in de NIBM-toetsing niet uitgegaan van het netto verschil met de huidige situatie maar is als 'worst case' de volledige ontwikkeling meegenomen. De vraag of de supermarkt wel of niet in de huidige situatie moet worden meegenomen speelt derhalve niet. Nu de relevante conclusies in de aanmeldingsnotitie onveranderd blijven is het niet nodig opnieuw een besluit te nemen dat een m.e.r. procedure niet nodig is.			
10.	Horeca In het ontwerpbestemmingsplan is een horeca gelegenheid tot en met categorie 2 voorzien. Indieners merken op dat er al voldoende horeca type 1 en 2 gelegenheden in de Tempeliersstraat zijn gevestigd met erg ruime openingstijden, die bovendien gebruik maken van bezorgscooters. In het bestemmingsplan zien wij niet terugkomen hoe de gemeente gaat waarborgen dat er geen snackbars met bezorgscooters komen en dat daadwerkelijk sprake is van "blurring" Indieners verzoeken de gemeente om hier meer aandacht aan te besteden door de criteria voor de invulling van de horecafunctie beter te duiden. Gelet op het gewenste "blurring" verwachten wij in elk geval dat de openingstijden aansluiten bij gebruikelijke winkeltijden (09:00- 18:00 uur) en dat er geen bezorgscooters worden toegestaan.	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in horeca tot en met categorie 2. Het college heeft omwille van de woon- en leefbaarheid van de bewoners in de omgeving, in afwijking van de Algemene Plaatselijke Verordening, de opening- en sluitingstijd al in het ontwerpbestemmingsplan vastgelegd op 07.00u - 22.00u. Dit is een beperking van de openingstijden ten opzichte van de APV. Voorts is vanwege de beperkte opening- en sluitingstijd de kans verkleind dat er zich ter plekke een snackbar zal vestigen vanwege de concurrentie van de reeds aanwezige snackbar- en shoarmazaken in de Tempeliersstraat. Het is dan ook niet zonder meer gezegd dat ter plekke zich een snackbar zal vestigen, te meer er ook andere type horecabedrijven zijn toegestaan (tot en met categorie 2), zoals een restaurant, lunchroom etc. In het licht van het voorgaande en de omstandigheid dat een horecagelegenheid tot en met categorie 2 voldoet aan de richtafstanden als bedoeld in de VNG	Ja paragraaf 5.2. Zie tabel 2: 'Ambtshalve wijzigingen op het voorstel van het college'		

		bedrijven- en milieuzonering, maakt dat er geen verdere aanpassing in de opening- en sluitingstijden zal worden gedaan, te meer er thans al sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De geldende bestemming faciliteert een blurring concept met horeca ondergeschikte detailhandel en flexwerkplekken. De daadwerkelijke blurring kan met een bestemmingsplan worden gestimuleerd maar niet worden afgedwongen. Wat betreft het verzoek om de sluitingstijden aan te passen naar 9:00-18:00uur deelt de gemeente dat de, voor de horeca gekozen openingstijden niet aansluiten bij sommige winkeltijden. Paragraaf 5.2 van de toelichting zal op dit onderdeel aangepast worden: de zin “Deze tijden sluiten aan op de openingstijden van de winkels” zal worden verwijderd.			
--	--	---	--	--	--

B. Wijkraad Welgelegen					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Indieners vinden dat BenW onjuist is geïnformeerd, aangezien ten onrechte beweerd wordt dat de Wijkraad Welgelegen volledig positief is over de bouwplannen. De wijkraad vindt het inderdaad positief dat er gebouwd gaat worden. Echter, de wijkraad heeft zich kritisch uitgelaten over de uitgang van de parkeergarage naar de Tempeliersstraat en de bouwhoogten	Wat betreft de stelling dat de wijkraad volledig positief is deelt de gemeente dat de paragraaf 6.2 van toelichting op dit onderdeel aangepast moet worden. Er zal nuancering worden aangebracht. Ten aanzien van de bouwhoogte van het plan wordt voor de beantwoording verwezen naar A.2 van het wijzigingsoverzicht. Ten aanzien van de parkeergarage wordt verwezen naar A.5 van het wijzigingsoverzicht.	Ja paragraaf 6.2 Zie tabel 2: ‘Ambtshalve wijzigingen op het voorstel van het college’		

2.	Beschermd stadsgezicht De wijk Welgelegen maakt deel uit van het beschermde stadsgezicht. Het ontwerp doet nu geen recht aan de cultuurhistorische waarde van het, als orde 2 pand aangewezen HKB-pand, de omliggende straten en de wijk Welgelegen. De gemeente is voornemens om een 22 meter hoge flat te bouwen op de plek van het huidige HKB gebouw. Deze hoogte is absoluut niet passend in de Tempeliersstraat en de wijk Welgelegen. Deze hoogte zorgt voor vernietiging van de huidige kenmerken van het HKB-pand. Het ontbreekt nu aan een onderbouwing dat het “hoogteaccent” past binnen de huidige cultuurhistorische waarde van het HKB-gebouw en het straat- en bebouwingsbeeld van de wijk Welgelegen. Indieners verzoeken de gemeente om het bestemmingplan zo vorm te geven dat het beschermd stadsgezicht gewaarborgd blijft en een maximale bouwhoogte van 11 meter in het bestemmingsplan op te nemen.	Voor een beantwoording wordt verwezen naar A.2., A.3. en A.4 van het Wijzigingsoverzicht.	Zie tabel 2: ‘Ambtshalve wijzigingen op het voorstel van het college’	-	-
3.	Verkeersonveilige situatie Er ontbreekt een verkeerskundig onderzoek over de huidige situatie. Wij verzoeken dit alsnog op te stellen. Daarbij dient te worden onderzocht of alle uitgangen vlakbij een kruispunt en winkels/horeca niet leidt tot een verkeersonveilige situatie. In de huidige situatie is de parkeerplaats ontsloten via de Raamsingel. De verplaatsing van de ontsluiting van de parkeergarage naar de Tempeliersstraat in plaats van naar de Raamsingel zal leiden tot een onveilige uitkomst.	Voor een beantwoording wordt verwezen naar A.5a en A.5c.	Zie tabel 2: ‘Ambtshalve wijzigingen op het voorstel van het college’	-	-

4.	<u>Akoestisch onderzoek</u> Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting die veroorzaakt wordt door verkeer. Indieners hebben moeten constateren dat het onderzoek is uitgevoerd op basis van verkeerde verkeersgegevens met betrekking tot de lijnbussen. Uit de gegevens blijkt dat deze niet zijn niet meegenomen in het onderzoek. Het is essentieel dat er een gedegen onderzoek komt naar de geluidsbelasting. De uitkomsten daarvoor kunnen namelijk van invloed zijn op de bouw dan wel de inrichting van de straten en omgeving.	Voor een beantwoording wordt verwezen naar A.6. van het Wijzigingsoverzicht.	Zie tabel 2: 'Ambtshalve wijzigingen op het voorstel van het college'		
5.	<u>Horeca typen</u> De gemeente wil ruimte maken voor horeca type 2. Daarbij worden maximale openingstijden worden vastgesteld op 07:00 tot 22:00 uur. Op dit moment hebben de huidige horeca gelegenheden in de straat zeer ruime openingstijden. Tevens maken velen gebruik van bezorgscooters. Deze ruime openingstijden en scooters zorgen voor veel overlast. Onduidelijk is hoe de gemeente kwaliteit gaat borgen dat er kwaliteit wordt toegevoegd en extra bezorgscooters zal voorkomen. Wij verzoeken de gemeente om criteria voor de invulling van de horecafunctie beter te duiden, geen bezorgscooters toe te staan en de openingstijden aan te laten sluiten bij gebruikelijke winkeltijden (09:00 – 18:00 uur).	Voor een beantwoording wordt verwezen naar A.10 van het Wijzigingsoverzicht.	Zie tabel 2: 'Ambtshalve wijzigingen op het voorstel van het college'		

C. Welsen					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
	Indieners zijn eigenaar van de Raamsingel 14.	De zienswijze die betrekking heeft op art. 5:50 lid 4 BW	Toelichting	Verbeelding	Planregels

	Hun woning grenst direct aan het plangebied. Indieners hebben bezwaar tegen de bouw mogelijkheden die het plan biedt wat betreft de afstand tussen het bouwvlak en hun perceelgrens. Indieners stellen dat het bouwvlak in het voorliggende ontwerp zodanig is gesitueerd dat direct op de perceelsgrens (en dus ruim binnen 2 meter van de zijgevel van cliënten) gebouwd kan gaan worden. Zij stellen dat het op grond van artikel 5:50 vierde lid van het Burgerlijk Wetboek niet is toegestaan om binnen een afstand van 2 meter vanaf de erf grens te bouwen indien in deze zijgevel een raam aanwezig is. Ook doen zij beroep op een uitspraak van de Raad van State uit 2012 waaruit naar hun mening blijkt dat de gemeente gebonden is aan art. 5:50 lid 4 BW en zich niet kan beroepen op het feit dat de ramen er niet mogen zitten. Indieners stellen dat de ramen er al meer dan 100 jaar zitten waardoor sprake is van verjaring. Bezonning Indieners stellen dat op onaanvaardbare wijze daglicht aan het woonhuis (en de tuin) wordt onthouden indien gebruik van de beoogde bouw mogelijkheden wordt gemaakt. Er is dus onvoldoende rekening gehouden met de gebruiksmogelijkheden van Raamsingel 14. Indieners voeren aan dat hun woonhuis voor de lichtvoorziening in een groot deel van het huis afhankelijk van de lichtinval in de ramen van de zijgevel. Die lichtinval verdwijnt in een zeer aanzienlijke mate als gevolg van het feit dat er op kleine afstand van die ramen over de	leidt tot aanpassing van het plan. Het bouwplan zal zo worden vormgegeven dat een afstand van 2 meter ten opzichte van de zijgevel van indieners wordt aangehouden. Naar aanleiding van de ingekomen zienswijze met betrekking tot bezonning is een aanvullende bezonningsstudie verricht. <i>“De schaduwwerking van het plan op Raamsingel 14 betreft het effect op de zuidgevel van het gebouw. Deze zuidgevel heeft in de winterperiode (zie resultaat op d.d. 21 januari), maximaal 3 uur directe bezonning op de gevel. Dit is net voldoende om de ‘strengere’ eisen te behalen. Dit komt door schaduw van overige omliggende bebouwing, niet zijnde het bouwplan. In de huidige situatie voldoet dit gebouw aan de ‘lichte TNO’ eisen en aan de ‘strengere TNO’ eisen. Door de nieuwbouw wordt de bezonning op dit gebouw verminderd en worden de strengere eisen van 3 uur bezonning niet meer behaald. De lichte eisen worden echter wel behaald na nieuwbouw van dit plan”.</i> Aangetoond is dat de bezonning op de zuidgevel van Raamsingel 14, in de late ochtend van de winter maanden afneemt. Door deze afname wordt de strengere TNO norm niet meer gehaald. De lichte norm wordt nog wel gehaald. In een stedelijke woonomgeving wordt dit acceptabel geacht. Er is geen sprake van een onaanvaardbare afname van zonlicht. Ten aanzien van het daglicht voeren indieners aan dat hun woonhuis voor de lichtvoorziening in een groot deel van het huis afhankelijk is van de lichtinval in de ramen van de zijgevel. In het bouwbesluit staan de eisen voor daglicht bij bestaande bouw. Eisen ten aanzien van daglicht		Ja, aanpassing situering. Zie tabel 2: ‘Ambtshalve wijzigingen op het voorstel van het college’	
--	---	--	--	--	--

	volledige breedte en hoogte gebouwd kan worden. Indieners stellen een zeer geringe beperking van de te realiseren vierkante meters vloeroppervlakte van de beoogde bebouwing voor om op die wijze (deels) recht te doen aan hun belangen. Indieners stellen dat het plan prima uitvoerbaar is als de grens van het bouwvlak aangrenzend aan hun perceel wordt opgeschoven in oostelijke richting. Ook dan zullen zij nog nadelige gevolgen ondervinden door een verminderde lichtinval, maar alsdan op een zodanige wijze dat recht wordt gedaan aan zowel hun belangen als die van de ontwikkelaar.	worden gesteld voor verblijfsruimtes. Volgens de bouwtekeningen uit 1907 zijn de ruimtes met een raam in de zijgevel op de verschillende verdiepingen verkeersruimtes en toilet. Deze worden volgens het bouwbesluit niet gezien als verblijfsruimtes. Tevens worden daar geen eisen aan gesteld ten aanzien van daglicht. De verblijfsruimtes aan de voor en achterzijde van de woning zijn voorzien van grote ramen die voorzien in voldoende daglichttoetreding. Met het oog op het bouwbesluit en de daarin gestelde eisen wordt dit niet gezien als een onaanvaardbare situatie. Verschuiving van het bouwvlak in oostelijke richting is derhalve niet noodzakelijk.			
--	--	--	--	--	--

D. Mevr. Kuyper					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Indiener geeft aan niet blij te zijn met de veranderingen die in de tussentijd zijn verricht en hebben geresulteerd in de woontoren van 22 meter. Indiener stelt dat de toren erg hoog is, ruim tweemaal de hoogte van de huizen in de Tempeliersstraat. Ze vindt dat de toren niet in het bestaande geheel past. Op een informatiebijeenkomst werd uitgelegd dat sommige bouwwerken in de directe omgeving nog hoger zijn dan de voorgenomen hoogte. Dit ontkent zij niet maar haar bezwaar is dat de voorgenomen bebouwing niet in harmonie is met de bestaande bebouwing. Ze stelt dat nieuwbouw met zeer moderne uitstraling en veel glas het harmonisch geheel verstoort en niet bijdraagt aan de omschreven sfeer.	Voor een beantwoording wordt verwezen naar A.2., A.3. en A.4 van het Wijzigingsoverzicht.	Zie tabel 2: 'Ambtshalve wijzigingen op het voorstel van het college'		

E. Dhr/mevr. Torunlu					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
	Indieners maken op dit moment gebruik van de parkeerplaats gelegen tussen de Raamsingel en Tempeliersstraat. Zij zijn bezorgd of er voldoende parkeerplaatsen zijn voor de bewoners van de Tempeliersstraat wanneer het parkeerterrein zal verdwijnen. Indieners willen weten of de, nieuw te bouwen, ondergrondse parkeergarage publiekelijk toegankelijk zal zijn. En zo nee of er dan plannen zijn om (nieuwe) openbare parkeergelegenheid toe te voegen.	Indiener E heeft de zienswijze ingediend na afloop van de gestelde termijn. De zienswijze is daarom niet-ontvankelijk. Voor een beantwoording wordt verwezen naar A.5d van het Wijzigingsoverzicht. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de nieuwe ondergrondse parkeergarage niet publiekelijk toegankelijk zal zijn. Voor zover thans bekend zijn er geen plannen om (nieuwe) openbare parkeergelegenheden toe te voegen.	-	-	-

F. Dhr. Dekker					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
		De zienswijze onder F.1 betreft vragen van indiener F welke binnen de termijn zijn binnengekomen ter voorbereiding op het indienen van een zienswijze, deze vragen zullen wij behandelen als zienswijze. Indiener F heeft na afloop van de gestelde termijn nog aanvullende vragen gesteld onder F.2. deze beschouwen wij als niet-ontvankelijk.			
1.	Indiener stelt: geluidsbelasting door wegverkeer wordt in hoge mate bepaald door de hoeveelheid en soort verkeer. In het akoestisch onderzoek (bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan) is voor de berekening van de geluidsbelasting uitgegaan van de prognose verkeersgegevens in 2030. Indiener trekt de voor het onderzoek gebruikte gegevens in twijfel en vraagt toelichting en om aanpassing van de gegevens met betrekking tot	Deze zienswijze betreft vragen die binnen de termijn door indiener zijn gesteld vooruitlopend op het indienen van een zienswijze. Deze vragen zullen als zienswijze worden behandeld. De buiten de termijn ingediende aanvullende zienswijze vragen is niet-ontvankelijk. Voor de beantwoording van de zienswijze ten aanzien van het geluidsonderzoek wordt verwezen naar het antwoord onder A.6.	Zie tabel 2: 'Ambtshalve wijzigingen op het voorstel van het college'	-	-

	de Tempeliersstraat in het geluidsonderzoek. Indiener trekt de percentages zware motorvoertuigen, middelzware voertuigen en lichte motorvoertuigen in twijfel; een groot gedeelte van het verkeer bestaat namelijk uit lijnbussen, waaronder veel grote 3-assige dubbeldekkers en lange geledebussen. Op basis van de in de Wet geluidhinder vastgestelde voertuigklassen kunnen bewoners zich niet voorstellen dat deze bussen onder lichte motorvoertuigen vallen. Zij stellen dat lijnbussen op grond van de Wet geluidhinder op zijn minst onder middelzware motorvoertuigen moeten vallen. Naast regulier vrachtverkeer voor o.a. winkels en bedrijven rijden er nu volgens de huidige dienstregeling c.a. 1050 lijnbussen per dag door de straat. In het kader van de twijfels met betrekking tot prognose 2030 uit het geluidsrapport verwijst indiener ook naar een prognose van Connexxion. Deze prognose veronderstelt een groei in het aantal en formaat van de lijnbussen op de route via Houtplein, zo vermeldt het verkeersonderzoek van W+B bij het project herinrichting Houtplein. In 2030 zou dat dus nog meer en nog grotere lijnbussen betekenen. Bij de in het onderzoek genoemde 6021 totaal aantal voertuigen per etmaal betekent dat dus een aanzienlijk deel lijnbussen en in ieder geval meer dan de vermelde 2% of 1%.	De verkeersgegevens zijn gebaseerd op een verkeersmodel van Goudappel Coffeng, opgesteld in opdracht van de gemeente Haarlem. De etmaalintensiteit voor het oostelijk deel van de Tempeliersstraat bedraagt 6021 motorvoertuigen per etmaal. Ter verifiëring is een telsingmeting uitgevoerd in november 2018 waaruit blijkt dat de huidige etmaalintensiteit inclusief alle busverkeer circa 5500 motorvoertuigen bedraagt. Daar kan uit geconcludeerd worden dat de prognose die het verkeersmodel berekend, juist is. Adviesbureau Alcedo heeft gerekend met 6021 motorvoertuigen in het oostelijke deel van de Tempeliersstraat, aangevuld met 1021 bussen in hetzelfde deel, totaal 7042 motorvoertuigen per etmaal. De toekomstige verkeersintensiteiten zijn hiermee conservatief ingeschat. Ter aanvulling: de etmaalintensiteit van 6021 heeft betrekking op verkeer exclusief het busverkeer, ergo, deze samenstelling bevat overig vrachtverkeer zoals aanlevering aan winkels, verhuishagens bijvoorbeeld. Het busverkeer is hier geen onderdeel van. Het akoestisch onderzoek van Alcedo gaat uit van 7042 motorvoertuigen in 2030. Uit een recente telling blijkt dat de etmaalintensiteit nu circa 5500 motorvoertuigen (beide getallen inclusief busverkeer). Het rapport geeft geen onderschatting van de toekomstige situatie. Met de herziening van de verkeersgegevens en de voertuigverdeling bedraagt het percentage busverkeer nu 15% op etmaalbasis in de Tempeliersstraat.			
2	Indiener wil graag weten op basis van welke bron/gegevens de verwachte groei van het aantal lijnbussen in 2030 wordt bepaald. Daarnaast verzoekt indiener tot aanpassing van	Deze zienswijze is buiten de gestelde termijn ingediend en daarmee niet-ontvankelijk. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat deze groei in het verkeersmodel wordt bepaald door de verwachte			

	de invoergegevens voor de andere straten (Van Eedenstraat, Raamsingel en Leidsevaart). Een ander aandachtspunt dat indiener noemt is dat het plan is opgevat om na herinrichting van Houtplein ook lijn 3 een lus door bovenstaande straten te laten rijden. Dit komt omdat bij de herinrichting van Houtplein de noordkop grotendeels autovrij gemaakt wordt, wat het wijzigen van de busroute voor lijn 3 en N80 noodzakelijk maakt. Hierbij zal lijn 3 vanaf Houtplein linksaf de Tempeliersstraat in slaan en via de van Eedenstraat ook de Raamsingel aandoen richting Gasthuissingel. Zeer waarschijnlijk geldt dit ook voor nachtbus N80, Connexxion moet hierover nog een definitief besluit nemen.	groei van inwoners en van arbeidsplaatsen tot 2030. Het bus- en vrachtverkeer in het verkeersmodel wordt daarop afgestemd. De vervoerder (Connexxion) schat de groeiverwachtingen in op basis van de huidige bezettingscijfers (en de groei daarin) en op basis van ontwikkelingen die in de stad actueel zijn.			
--	--	--	--	--	--

G. Mevr. Tonino					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Indiener zou graag een afbeelding ontvangen van het te realiseren bouwplan met aanzicht vanaf de Raamsingel.	Deze zienswijze is buiten de gestelde termijn ingediend en daarmee niet-ontvankelijk. De gevraagde foto hebben wij niet tot onze beschikking. Er wordt voor aanwezige foto's verwezen naar Bijlage 16 van het bestemmingsplan waarin een fotostudie van het bouwplan op de omgeving is opgenomen.			
	Indiener wil graag een nadere toelichting met betrekking tot het onderwerp parkeren. Daarbij geeft zij aan dat het parkeren een steeds groter probleem zal worden, nu ook de bezoekers van de toekomstige bewoners en plek zullen moeten.	Deze zienswijze is buiten de gestelde termijn ingediend en daarmee niet-ontvankelijk. Er wordt verwezen naar A.5d van het wijzigingsoverzicht waarin een beantwoording met betrekking tot het onderwerp parkeren is opgenomen.			

--	--	--	--	--	--

2. Ambtshalve wijzigingen op voorstel van het college

Toelichting		Aanpassing
Nr.	Hoofdstuk 1 Inleiding	-
	Hoofdstuk 2 Ontwikkeling	Paragraaf 2.2 is aangepast, HKB pand is niet aangewezen als orde-2 pand
	Hoofdstuk 3 Beleidskader	Paragraaf 3.5.6 is geschrapt, omdat de HVVP is vervallen
	Hoofdstuk 4 Milieu- en Omgevingsaspecten	- Paragraaf 4.2 Geluid is aangepast - Paragraaf 4.10 Verkeer en parkeren is aangepast - Paragraaf 4.17 Hoogbouweffecten is toegevoegd
	Hoofdstuk 5 Juridische aspecten	- Paragraaf 5.2.2.1 van de toelichting op het artikel 5 Verkeer is aangepast: de tekst “Binnen de bestemming verkeer kan een in - en uitrit worden gerealiseerd ten behoeve van de parkeervoorziening van adres Van Eedenstraat 7.” is toegevoegd aan de toelichting. - Paragraaf 5.2.2.1 van de toelichting op het artikel 3 Gemengd 6 is aangepast. De zin “Deze tijden sluiten aan op de openingstijden van de winkels” is verwijderd.
	Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid	Paragraaf 6.2 tekst met betrekking tot Wijkraad Welgelegen is aangepast
	Bijlagen bij toelichting	- Bijlage 2 Akoestisch onderzoek is aangevuld - Bijlage 6 Verkeersonderzoek is aangevuld - Bijlage 13 Bezonningsstudie 2 is toegevoegd - Bijlage 15 Cultuurhistorische effectrapportage is toegevoegd - Bijlage 16 Fotostudie invloed bouwplan De Vierhoek is toegevoegd - Bijlage 18 Windonderzoek is toegevoegd - Bijlage 19 Advies ARK is toegevoegd

Verbeelding		Aanpassing
Nr.		
1.	De situering ten opzichte van de gevel van Raamsingel 14	De situering ten opzichte van de gevel van Raamsingel 14 is aangepast: er wordt nu een afstand van 2 meter gehanteerd ten opzichte van de gevel van het bouwplan. Het tussen Raamsingel 14 en het bouwplan gelegen bouwvlak is bestemd ten behoeve van een berging.
2.		
3.		
4.		

Regels		Aanpassing
Nr.		
	Algemeen	
	De regels zijn aangepast aan de laatste versie van de Haarlemse standaardregels en de SVBP 2012.	
	Hoofdstuk 1 Begrippen	Aanpassing
	Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	Aanpassing
	Art. 8 Waarde - Beschermd stadsgezicht	Art. 8.2.1 lid 1 onder 3 is toegevoegd om de, in de kap weggewerkte, technische voorzieningen te kunnen faciliteren.
	Hoofdstuk 3 Algemene regels	Aanpassing