Gemeente Haarlem

Bijlage : Wijzigingsoverzicht omgevingsplan Molenwijk - Waddenbuurt

Inleiding

De ontwerpwijziging van het omgevingsplan voor het project Molenwijk - Waddenbuurt heeft ter inzage gelegen van 26 maart tot en met 6 mei.
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
A.
B.
C.
D.
E.
F.
G.
H.
I.
J.

1. Zienswijzen op ontwerp-omgevingsplan

A.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Ik heb begrepen dat tussen de Amelandstraat en de Zwemmerslaan een doorsteek voor auto's komt. Ik ben daar zeer op tegen want dit gaat voor veel overlast zorgen. Op dit moment is er een autoluwe buurt, waarin veel kinderen spelen en waar veel groen is. Er is een doorsteek voor fietsers en brommers, hetgeen mij meer dan voldoende lijkt. Tevens is het een fijne, rustige buurt. Dat zien we niet graag veranderen.	Wij begrijpen uw zorgen over de mogelijke gevolgen van een autoverbinding tussen de Amelandstraat en de Zwemmerslaan. Het behoud van een rustige, groene en kindvriendelijke woonomgeving vinden wij eveneens belangrijk. Tegelijkertijd zijn wij van mening dat een directe verbinding in de nieuwe situatie bijdraagt aan een betere verkeerscirculatie en bereikbaarheid binnen de Waddenbuurt. Deze verbinding zorgt voor een duidelijkere route voor bewoners en bezoekers en verbetert de doorstroming voor fietsers, brommers en auto's. Bij de verdere uitwerking van het plan krijgt verkeersveiligheid nadrukkelijk prioriteit. Daarbij wordt gekeken naar passende maatregelen om de leefbaarheid en veiligheid in de buurt te waarborgen.	Geen

B.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Mooi plan. Ruim voldoensw inspraak. Echter maken de meeste bewoners zich zorgen over de parkeerruimte. Ondanks alle metingen en onderzoeken kan deze ongerustheid maar niet worden weggenomen.	Begrijpelijk dat u hier zorgen over heeft. De openbare ruimte in de stad is beperkt waardoor er keuzes gemaakt moeten worden hoe we deze ruimte opvullen. Om te kunnen voldoen aan onze doelstellingen rond leefbaarheid en groene ruimte, maar toch een goede bereikbaarheid te kunnen handhaven, zet de gemeente Haarlem in op de mobiliteitstransitie. Ons beleid is daarom gericht op het beperken van autobezit- en gebruik. Dit wordt gedaan door in te zetten op het versterken van de alternatieven (lopen, fietsen,	Geen

		OV), in combinatie met voor nieuwbouw een relatief lage parkeernorm voor het auto-parkeren, met juist een relatief hoge norm voor het fietsparkeren. Onze normen voor het auto-parkeren zijn gebaseerd op de landelijke richtlijn van het CROW (zowel voor aantallen als loopafstanden). De normen zijn, ondanks dat we aan de onderkant van de bandbreedte zijn gaan zitten ten aanzien van de aantallen, realistisch te noemen met oog op het stedelijke karakter van de stad, het type woning en de doelgroep die hier gaat wonen. Daarnaast hebben wij een speciale norm gebruikt voor de bestaande te handhaven woningen op basis van diverse tellingen. Daardoor blijven er meer parkeerplekken aanwezig dan wanneer enkel met de standaard parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2025 wordt gerekend. Wij voorzien daarom geen parkeerproblematiek.	

C.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Ik heb begrepen dat er tussen de amelandatraat en de zwemmerslaan een doorgaande weg voor auto's komt, waar die nu aan het eind alleen een doorgang biedt voor voetgangers, fietsers en brommers. Op dit moment is het een hele fijne rustige, autoluwe buurt waar kinderen heerlijk buiten spelen. Ik zou het heel jammer vinden als dit zou veranderen als het er door de auto's veel drukker zou worden. Dit zal voor veel overlast zorgen in deze fijne rustige buurt. Het zou fijn zijn als er op dit punt een aanpassing gemaakt kan worden in het plan.	Wij begrijpen uw zorgen over de mogelijke gevolgen van een autoverbinding tussen de Amelandstraat en de Zwemmerslaan. Het behoud van een rustige, groene en kindvriendelijke woonomgeving vinden wij eveneens belangrijk. Tegelijkertijd zijn wij van mening dat een directe verbinding in de nieuwe situatie bijdraagt aan een betere verkeerscirculatie en bereikbaarheid binnen de Waddenbuurt. Deze verbinding zorgt voor een duidelijkere route voor bewoners en bezoekers en verbetert de doorstroming voor fietsers, brommers en auto’s. Bij de verdere uitwerking van het plan krijgt verkeersveiligheid nadrukkelijk prioriteit. Daarbij wordt gekeken naar passende maatregelen om de leefbaarheid en veiligheid in de buurt te waarborgen.	Geen

D.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Er wordt in de plannen te weinig rekening gehouden met de parkeerproblematiek in de straat. Er komen dubbel zoveel woningen, er verdwijnt parkeergelegenheid in de straat en je kan nu je auto al niet eens in de straat kwijt als je ‘s avonds thuiskomt.	Begrijpelijk dat u hier zorgen over heeft. De openbare ruimte in de stad is beperkt waardoor er keuzes gemaakt moeten worden hoe we deze ruimte opvullen. Om te kunnen voldoen aan onze doelstellingen rond leefbaarheid en groene ruimte, maar toch een goede bereikbaarheid te kunnen handhaven, zet de gemeente Haarlem in op de mobiliteitstransitie. Ons beleid is daarom gericht op het beperken van autobezit- en gebruik. Dit wordt gedaan door in te zetten op het versterken van de alternatieven (lopen, fietsen, OV), in combinatie met voor nieuwbouw een relatief lage parkeernorm voor het auto-parkeren, met juist een relatief hoge norm voor het fietsparkeren. Onze normen voor het auto-parkeren zijn gebaseerd op de landelijke richtlijn van het CROW (zowel voor aantallen als loopafstanden). De normen zijn, ondanks dat we aan de onderkant van de bandbreedte zijn gaan zitten ten aanzien van de aantallen, realistisch te noemen met oog op het stedelijke karakter van de stad, het type woning en de doelgroep die hier gaat wonen. Daarnaast hebben wij een speciale norm gebruikt voor de bestaande te handhaven woningen op basis van diverse tellingen. Daardoor blijven er meer parkeerplekken aanwezig dan wanneer enkel met de standaard parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2025 wordt gerekend. Wij voorzien daarom geen parkeerproblematiek.	Geen

E.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Gedurende het broedseizoen broeden er veel meeuwen op de platte daken van de te slopen portiekflats. Ik zie dit niet terugkomen in de onderzoeken voor ecologie en natuur. De effecten van de sloop op de broedlocaties van de meeuw zijn hiermee niet goed onderzocht. Ik adviseer daarom om het ecologisch onderzoek aan te vullen, ook om problemen te voorkomen tijdens de uitvoering.	Dank voor de oplettendheid en betrokkenheid. Meeuwen vallen onder de categorie “algemene broedvogels”. Deze vogels worden verwacht op daken binnen het plangebied. Sloopwerkzaamheden moeten buiten broedseizoen of na een broedvogelcontrole en bij blijk van afwezigheid van broedgevallen worden uitgevoerd. Dat geldt ook voor broedgevallen van meeuwen.	Geen

F.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Ik maak me zorgen over parkeren. De parkeerplaats bij de jumbo is verouderd, en het is nu al soms moeilijk parkeerplek te vinden, laat staan met nieuwe woningen die ook van de parkeerplaats gebruik gaan maken	Begrijpelijk dat u hier zorgen over heeft. De openbare ruimte in de stad is beperkt waardoor er keuzes gemaakt moeten worden hoe we deze ruimte opvullen. Om te kunnen voldoen aan onze doelstellingen rond leefbaarheid en groene ruimte, maar toch een goede bereikbaarheid te kunnen handhaven, zet de gemeente Haarlem in op de mobiliteitstransitie. Ons beleid is daarom gericht op het beperken van autobezit- en gebruik. Dit wordt gedaan door in te zetten op het versterken van de alternatieven (lopen, fietsen, OV), in combinatie met voor nieuwbouw een relatief lage parkeernorm voor het auto-parkeren, met juist een relatief hoge norm voor het fietsparkeren. Onze normen voor het auto-parkeren zijn gebaseerd op de landelijke richtlijn van het CROW (zowel voor aantallen als loopafstanden). De normen zijn, ondanks dat we aan de onderkant van de bandbreedte zijn gaan zitten ten aanzien van de aantallen, realistisch te noemen met oog op het stedelijke karakter van de stad, het type woning en de doelgroep die hier gaat wonen. Daarnaast hebben wij een speciale norm gebruikt voor de bestaande te handhaven woningen op basis van diverse tellingen. Daardoor blijven er meer parkeerplekken aanwezig dan wanneer enkel met de standaard parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2025 wordt gerekend. Wij voorzien daarom geen parkeerproblematiek.	Geen

G.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	**Parkeren en verkeersdruk** Het wijzigingsbesluit omgevingsplan voorziet in een netto toevoeging van 281 woningen (545 nieuwe woningen na sloop van 264 bestaande sociale huurwoningen). Uit de bij het besluit	Begrijpelijk dat u hier zorgen over heeft. De onderbouwing van de gemaakt parkeerbalans bestaat uit de volledige Nota Parkeernormen 2025 van de gemeente Haarlem. Deze nota biedt de handvatten en richtlijnen om een goede parkeerbalans op te stellen voor alle projecten. Het aantal parkeerplaatsen zijn in dit project	Geen

	gevoegde parkeerbalans (bijlage 4) blijkt dat de totale parkeerbehoefte voor de blokken 1 t/m 6 wordt berekend op 715,7 parkeerplaatsen. De gemeente stelt hieraan te voldoen met 350 parkeerplaatsen op eigen terrein en 464 in de openbare ruimte. Daarbij is in de parkeerbalans expliciet vermeld dat de 464 openbare parkeerplaatsen uitsluitend beschikbaar zijn voor sociale huurwoningen. Bewoners van de middensegment- en vrije sectorwoningen zijn daarmee volledig aangewezen op de 350 parkeerplaatsen op eigen terrein, waarvoor geen frictie wordt gehanteerd en 100% bezetting als uitgangspunt geldt. Dit acht ik onvoldoende onderbouwd en onaanvaardbaar krap. Daarnaast constateer ik een fundamentele inconsistentie in de parkeerbalans. De berekende parkeerbehoefte van 715,7 parkeerplaatsen omvat ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te handhaven woningen in de wijk — in totaal goed voor circa 468 parkeerplaatsen (bestaande appartementen en grondgebonden woningen oost, midden en west). Deze bestaande bewoners maken reeds gebruik van de huidige openbare parkeerplaatsen. De parkeerbalans telt hun behoefte wel mee in de totaaleis, maar de 464 openbare parkeerplaatsen zijn vervolgens uitsluitend aangemerkt als beschikbaar voor sociale huurwoningen. Dit betekent dat het plan de parkeerbehoefte van bestaande bewoners meeneemt in de berekening, maar hen tegelijkertijd uitsluit van de openbare parkeerplaatsen die bedoeld zijn om in die behoefte te voorzien. Dit is een ernstige tekortkoming in de parkeerbalans die onvoldoende is gemotiveerd in het wijzigingsbesluit. Als eigenaar-bewoner van een bestaand appartement aan de Texelhof is mijn belang bij dit punt bijzonder direct. Ik val in de parkeerbalans onder de categorie 'bestaande appartementen', waarvoor een parkeerbehoefte is opgenomen maar waarvoor geen concrete parkeeroplossing wordt geboden. Ik ben noch voorzien van een parkeerplaats op eigen terrein — die zijn uitsluitend bestemd voor de nieuwe woningen — noch van een	berekend d.m.v. de Nota Parkeernormen 2025 en een speciale norm voor de bestaande te handhaven woningen. Daardoor blijven er meer parkeerplekken aanwezig dan wanneer enkel met de standaard parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2025 wordt gerekend. In de planvorming zijn de parkeerplaatsen voor de bestaande woningen op eigen terrein (indien aanwezig) of in de openbare ruimte opgenomen. Bij de 715,7 parkeerplaatsen is deze parkeerbehoefte meegenomen. De Nota parkeernormen 2025 stelt dat van de nieuwbouwwoningen enkel sociale huur in de openbare ruimte mag parkeren. Aangezien hier ook bezoekers van de bewoners en andere functies bij kunnen komen, wordt hier gerekend met marge van 85%. De andere nieuwbouw woonfuncties lossen de parkeereis op d.m.v. een eigen terrein. Dit eigen terrein kan afgesloten worden. Daarom wordt dit altijd voor 100% meegeteld. In de planontwikkeling gaat de corporatie er van uit dat de parkeerterreinen binnen hun bouwvelden open toegankelijk zijn voor een ieder, u mag hier als bestaande bewoner ook parkeren.	

	gegarandeerde plek in de openbare ruimte, die uitsluitend zijn aangemerkt voor sociale huurwoningen. Als eigenaar van een koopappartement val ik daarmee buiten beide categorieën. Het wijzigingsbesluit laat aldus volledig ongemotiveerd hoe in de parkeerbehoefte van bestaande eigenaar-bewoners zoals ondergetekende wordt voorzien na realisatie van de plannen. Dit raakt direct aan mijn belang als eigenaar en dagelijks gebruiker van de openbare parkeerruimte rondom de Texelhof. Ik verzoek de gemeente de parkeerbalans te herzien en daarin expliciet te onderbouwen: (1) hoe de parkeerbehoefte van de bestaande bewoners wordt opgevangen indien de openbare parkeerplaatsen uitsluitend worden aangemerkt voor sociale huurwoningen; (2) hoe bewoners van de middensegment- en vrije sectorwoningen in hun parkeerbehoefte voorzien indien de eigen terrein capaciteit van 350 plaatsen op basis van 100% bezetting als norm wordt gehanteerd; en (3) op welke wijze de Nota Parkeernormen 2025 voor alle woningsegmenten afdoende wordt nageleefd. Zolang deze vragen niet afdoende zijn beantwoord, acht ik de parkeerbalans onvoldoende onderbouwd om als grondslag voor het wijzigingsbesluit te dienen.		
2.	**Groen en bestaande bomenstructuur** Ik waardeer de ambitie van de gemeente om de Waddenbuurt groen en klimaatbestendig in te richten. De motivering wijzigingsbesluit vermeldt echter expliciet dat bij de uitwerking van het ontwerp zal worden bepaald welke bestaande bomen niet behouden kunnen worden vanwege de plaatsing van gebouwen, nutsvoorzieningen en dergelijke. Deze formulering acht ik onvoldoende concreet en biedt onvoldoende bescherming aan de bestaande, waardevolle boomstructuren in de wijk. De Groenparagraaf (paragraaf 4.9) erkent zelf dat er bomen aanwezig zijn die ouder zijn dan 45 tot 50 jaar. Het kappen van dergelijke volgroeide bomen en vervangen door	Dank u wel voor uw reactie en uw betrokkenheid. Een Boomeffectanalyse 2.0 zal uitgevoerd worden voor de bomen die zich bevinden op locaties waar mogelijk sprake is van invloed door de beoogde plannen. Op die manier zal bekeken worden hoe bestaande (waardevolle) bomen zo veel mogelijk gespaard kunnen blijven. Kap zal enkel plaatsvinden indien behoud echt niet mogelijk is. Er zal compensatie plaatsvinden van de bomen die gekapt gaan worden. Hierbij zal rekening worden gehouden met de huidige waarden van de te kappen bomen, zodat zo passend mogelijk gecompenseerd wordt.	

	jonge aanplant gaat gepaard met een onherstelbaar verlies aan groenwaarde, schaduwwerking en biodiversiteit voor een periode van tientallen jaren — juist de kwaliteiten die het plan zegt te willen versterken. Ik verzoek de gemeente een bomeneffectanalyse (BEA) uit te voeren en de plannen zo aan te passen dat bestaande, waardevolle bomen zoveel mogelijk behouden blijven. Nieuwe beplanting dient een aanvulling te zijn op het bestaande groen, niet een vervanging ervan.		
3.	**Hoogte en schaal van de nieuwe bebouwing** De voorgenomen bebouwing ter plaatse van de Texelhof wordt voorzien van vijf bouwlagen, terwijl de bestaande bebouwing in de directe omgeving vier lagen telt. Daarnaast wijkt de situering van de nieuwe gebouwen af van de bestaande rooilijnen. Deze combinatie van extra hoogte en afwijkende plaatsing leidt naar mijn mening tot een onaanvaardbare aantasting van het stedenbouwkundig karakter van de wijk. De maat en schaal van de nieuwe bebouwing passen niet bij de bestaande omgeving en zullen een bepalend effect hebben op de lichtinval, bezonning en het straatbeeld voor de omliggende woningen aan en rondom de Texelhof. Als eigenaar-bewoner van een koopappartement aan de Texelhof maak ik mij tevens zorgen over het mogelijke waardeverlies van mijn woning als gevolg van de voorgenomen bouwhoogte en locatiekeuze. De aantasting van het stedenbouwkundig karakter, de verminderde lichtinval en de afwijkende situering van de nieuwe bebouwing zijn factoren die in het algemeen een negatief effect hebben op de waarde van omliggende koopwoningen. Ik verzoek de gemeente bij de belangenafweging expliciet rekening te houden met het financiële belang van bestaande eigenaar-bewoners, en te	Het klopt dat binnen het westelijk deel van het plan, ter plaatse van de Texelhof, bebouwing tot maximaal vijf bouwlagen mogelijk wordt gemaakt en dat daarbij niet overal wordt aangesloten op de oorspronkelijke rooilijnen. Bij de planvorming is echter zorgvuldig rekening gehouden met de bestaande ruimtelijke structuur, de positie van omliggende bebouwing en de schaal van de Zuiderzeelaan als ontsluitingsweg. Aan de achterzijde van de bestaande gezinswoningen worden grondgebonden woningen gerealiseerd die qua bouwhoogte lager zijn dan de bestaande situatie. Aan de overzijde van de Zuiderzeelaan wordt een appartementengebouw met een maximale bouwhoogte van 16,5 meter (5 bouwlagen) mogelijk gemaakt. De afstand tot de bestaande woningen bedraagt ruim 34 meter, waardoor sprake is van een stedenbouwkundig aanvaardbare verhouding tussen hoogte en afstand. De afstand tussen de bestaande flat aan het Texelhof en de nieuwe bebouwing wordt vergroot ten opzichte van de huidige situatie en bedraagt straks circa 50 meter. Een bouwhoogte van vijf bouwlagen (16,5 meter) achten wij passend binnen de nieuwe stedenbouwkundige opzet. De ruimte tussen de bestaande flat en de nieuwe bebouwing wordt bovendien ingericht als een parkachtige groenvoorziening.	

	motiveren waarom dit belang ondergeschikt wordt geacht aan de planbelangen. Ik verzoek de gemeente de bouwhoogte te beperken tot maximaal vier bouwlagen, passend bij de schaal van de bestaande bebouwing, en de situering opnieuw te bezien zodat deze aansluit bij de bestaande rooilijnen.	Uit bezonningsonderzoek blijkt bovendien dat de effecten op schaduwwerking beperkt zijn en niet leiden tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. De gemeente heeft een integrale belangenafweging gemaakt, waarbij zowel de belangen van omwonenden als de woningbouwopgave zijn betrokken. Het aantal bouwlagen is noodzakelijk om het gewenste woningprogramma te realiseren. De gemeente acht de gekozen bouwhoogte en situering, gezien voorgaande afwegingen, stedenbouwkundig aanvaardbaar. Indien men van mening is dat er sprake zal zijn van waardeverlies, staat het vrij om op enig moment een verzoek om nadeelcompensatie in te dienen bij de gemeente.	
4.	**Privacy, uitzicht en waardeverlies** Als bewoner van de Texelhof op de vijfde verdieping ondervind ik directe en ernstige gevolgen van de voorgenomen bebouwing ter plaatse van de Texelhof en het huidige trapveldje. De nieuwe gebouwen zullen recht voor mijn balkon worden gerealiseerd. Dit betekent een substantiële aantasting van mijn uitzicht, dat momenteel wordt gekenmerkt door een ruimtelijk en open karakter dat onlosmakelijk verbonden is met de aanwezigheid van het open terrein en het groen rondom de Texelhof. Dit uitzicht vertegenwoordigt een significante waarde, zowel voor mijn woongenot als voor de waarde van mijn woning als koopappartement. Het door de gemeente uitgevoerde bezonningsonderzoek (Peutz, 2026, bijlage 17) bevestigt dat de bebouwing ter plaatse van de Texelhof directe effecten heeft op de bezonning van omliggende woningen. Veelzeggend is dat het onderzoek zelf vermeldt dat het vervallen van de appartementen aan het Texelhof een gunstig effect zou hebben op de bezonning in de omgeving. Dit toont aan dat de planmakers zich bewust zijn van de negatieve impact van juist deze locatiekeuze. De aantasting van uitzicht, privacy en bezonning zijn factoren die direct van invloed zijn op de marktwaarde van mijn koopappartement. Ik	Het mag duidelijk zijn dat de ontwikkeling gevolgen heeft voor de directe leefomgeving. Elf portiekflats worden gesloopt en hier komen nieuwe gebouwen voor in de plaats. Het aantal woningen neemt toe. Ook wordt er een park aangelegd en geïnvesteerd in de kwaliteit van het groen. Wel geldt dat binnen een stedelijke omgeving geen recht bestaat op blijvend uitzicht of volledige privacy. De beoordeling richt zich op de vraag of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Bij de planvorming is rekening gehouden met de afstanden tussen de bestaande en de nieuwe bebouwing, de positionering van deze bebouwing en de oriëntatie van de gevels, de stedenbouwkundige opzet en de gekozen bouwvolumes. Op basis hiervan is het standpunt dat de gevolgen voor de privacy en uitzicht niet als onevenredig moeten worden aangemerkt. Daarnaast tonen de onderzoeken, die onderdeel uitmaken van de goede onderbouwing van de gevolgen voor de fysieke leefomgeving, aan dat de herontwikkeling van de wijk verantwoord is. Wat betreft de bezonningsstudie als volgt. Uit dat onderzoek blijkt dat voldaan wordt aan de lichte TNO-norm, voor alle bestaande te behouden woningen rond het plan geldt dat als er schaduw optreedt ten gevolge van het plan, dat nergens leidt tot een situatie die niet voldoet aan de gestelde criteria, met uitzondering van	

	verzoek de gemeente een expliciete en volledige belangenafweging te maken waarbij zowel de aantasting van uitzicht en privacy als het mogelijke waardeverlies voor eigenaar-bewoners aan de Texelhof concreet worden gewogen, en te motiveren waarom deze belangen ondergeschikt zijn aan de planbelangen.	Amelandstraat 15. Op 21 oktober zal bij schaduwwerking op deze locatie de norm niet worden gehaald. Aan het vernieuwen van de verouderde woningen en het toevoegen van meer woningen wordt echter een groter belang gehecht gezien de huidige woonkwaliteit van de te vervangen woningen en de nood voor sociale huurwoningen en woningen in het middensegment. Over het vervallen van appartementen aan het Texelhof het volgende. Het bestaande blok wordt gesloopt. Per abuis is het te slopen blok wel meegenomen in de oorspronkelijke berekening in de bezonningsstudie. Om deze reden is een variantberekening uitgevoerd waarin het appartementenblok van Texelhof niet is meegenomen. De bestaande bebouwing betreft dus niet het gebouw met uw woning, maar een te slopen gebouw dat in de studie was blijven staan. Het vervallen van het appartementenblok maakt geen, tot een licht positief verschil voor de bezonning in de omgeving omdat de nieuwbouw geen schaduw meer op dit bestaande appartementenblok kan geven, en het appartementenblok geen schaduw meer geeft op de woningen in de omgeving. Dit betreft in de nieuwe situatie de locatie van het park. Indien men van mening is dat er sprake zal zijn van waardeverlies, staat het vrij om op enig moment een verzoek om nadeelcompensatie in te dienen bij de gemeente.	
5.	**Verlies van speelgelegenheid** De plannen voorzien tevens in het bebouwen van de locatie waar zich momenteel het trapveldje bij de Texelhof bevindt. Dit trapveldje vervult een belangrijke sociale functie voor de jeugd in de wijk en is direct gelegen in de directe leefomgeving van de bewoners van de Texelhof. Het verdwijnen van deze voorziening, zonder dat er een gelijkwaardige vervangende speelgelegenheid in de directe omgeving wordt gerealiseerd, acht ik onwenselijk. Met de komst van per saldo 281 extra woningen en de daarmee te verwachten toename van het aantal kinderen in de wijk, neemt de behoefte aan	De gemeente onderkent de waarde en sociale functie van het bestaande trapveldje voor de jeugd in de wijk. Bij de herinrichting van de openbare ruimte en de inrichting van het nieuwe park wordt daarom uitgegaan van behoud van het trapveldje. Het trapveldje wordt geïntegreerd in de nieuwe inrichting van het park, hetzij op de huidige locatie, hetzij op een andere plek binnen het park dichtbij de bestaande situatie. Hiermee blijft deze speelvoorziening behouden voor de buurt en toekomstige bewoners. Ook biedt het park de gelegenheid om op het gras in vrije spelvorm te spelen, aanvullend op de eerdere voorziening is dit ook als trapveld te gebruiken.	

	buitenspeelruimte juist toe in plaats van af. De plannen voorzien weliswaar in kindvriendelijke binnenhoven bij de woonblokken, maar deze vormen geen volwaardig alternatief voor een open trapveldje dat vrij toegankelijk is voor alle kinderen in de buurt. Ik verzoek de gemeente te onderzoeken of het trapveldje op een alternatieve locatie binnen de wijk kan worden teruggebracht, dan wel op welke andere wijze wordt voorzien in voldoende en kwalitatief goede speelgelegenheid voor de toekomstige bewoners.		
6.	**Slotverzoek** Ik verzoek het College van Burgemeester en Wethouders bovenstaande zienswijze te betrekken bij de verdere besluitvorming over het bestemmingsplan voor de herinrichting van de Waddenbuurt. Mijn bezwaren richten zich niet tegen de woningbouwopgave als zodanig, maar zijn ingegeven door de overtuiging dat uitbreiding van het woningaanbod en behoud van de kwaliteiten van de bestaande wijk goed samen kunnen gaan, mits de plannen op de genoemde punten worden aangepast.	Wij bedanken u voor uw zienswijzen. Wij hebben met de beantwoording nader uitleg willen geven ten aanzien van de door u genoemde onderwerpen. Enkele onderwerpen (groen en speelgelegenheid) worden in het vervolgtraject meegenomen als aandachtspunt. De beantwoording wordt namens het college aan de raad voorgelegd, u kunt gebruik maken van de gelegenheid om uw gedachten met hen te delen.	

H.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	De bewoners van Zevenwoudenplantsoen 70-88 en omgeving herkennen niet dat er voldoende parkeerruimte is. Dat komt omdat de parkeerplaatsen buiten het zicht, achter de galerijflats van de Waddenstraat, niet ten volle worden benut. De straat staat vol, zelfs regelmatig óp het trottoir en in de bochten en deels voor de uitgang van het parkeerterrein voor onze deur.	Begrijpelijk dat u hier zorgen over heeft. De openbare ruimte in de stad is beperkt waardoor er keuzes gemaakt moeten worden hoe we deze ruimte opvullen. Om te kunnen voldoen aan onze doelstellingen rond leefbaarheid en groene ruimte, maar toch een goede bereikbaarheid te kunnen handhaven, zet de gemeente Haarlem in op de mobiliteitstransitie. Ons beleid is daarom gericht op het beperken van autobezit- en gebruik. Dit wordt gedaan door in te zetten op het versterken van de alternatieven (lopen, fietsen,	Geen

	De overlast door fout-parkeerders op dit parkeerterrein is dagelijks aanwezig. Helaas wordt dit niet gehandhaafd, waardoor iedereen maar zijn gang gaat. De parkeervakken zijn niet duidelijk meer te herkennen en zijn te klein voor het huidige formaat auto's en busjes. Daardoor wordt naast vakken en inefficiënt geparkeerd. Velen ervaren schade door portieren die tegen hun voertuig aan komen bij het in/uit stappen. Ook wordt steevast geparkeerd in de rond-rij lus. Dit maakt dat pakketbezorgers en tuiniersbedrijven regelmatig het uitrijden blokkeren omdat ze op de weg tussen de parkeervakken gaan staan. Dat de parkeerterreinen achter de galerijflats niet of weinig worden benut heeft een oorzaak: Er is geen toezicht want er komen haast geen mensen langs. De plint van deze flats is blind: er is aan de zijde van het parkeerterrein geen ingang naar de flats, waardoor men moet omlopen, wat natuurlijk niet prettig is. Ook zijn deze parkeervakken berucht omdat er autobranden zijn gemeld. Het is fijn als de werkgroep en de gemeente gaat bekijken hoe deze zaken kunnen woorden opgelost. Hiermee hoeft u niet te wachten totdat het bouwproject start;) Valt deze kwestie buiten de bemoeienis van de projectgroep vernieuwing Waddenbuurt, dan verzoeken wij u om dit naar de daarvoor aangewezen afdeling door te zetten.	OV), in combinatie met voor nieuwbouw een relatief lage parkeernorm voor het auto-parkeren, met juist een relatief hoge norm voor het fietsparkeren. Onze normen voor het auto-parkeren zijn gebaseerd op de landelijke richtlijn van het CROW (zowel voor aantallen als loopafstanden). De normen zijn, ondanks dat we aan de onderkant van de bandbreedte zijn gaan zitten ten aanzien van de aantallen, realistisch te noemen met oog op het stedelijke karakter van de stad, het type woning en de doelgroep die hier gaat wonen. Daarnaast hebben wij een speciale norm gebruikt voor de bestaande te handhaven woningen op basis van diverse tellingen. Daardoor blijven er meer parkeerplekken aanwezig dan wanneer enkel met standaard parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2025wordt gerekend. Wij voorzien daarom geen parkeerproblematiek.	
2.	Wel valt eventuele vergroening van het parkeerterrein binnen uw project. Nu er 15 bomen verdwijnen achter onze huizen en we bovendien het grasveld daar kwijtraken, kan er eigenlijk geen sprake meer zijn van een ZevenwoudenPLANTSOEN…Graag zien we	Inderdaad zal het groen aan de westzijde van uw woning verdwijnen voor nieuwbouw. Aan de oostzijde zal in het huidige voorstel de Gaasterlandstraat een flinke vergroening krijgen met brede plantvakken en nieuwe bomen. Het parkeerterrein direct voor uw deur ligt ten westen van deze vergroening. Dit parkeerterrein was omwille van de benodigde parkeercapaciteit in de buurt in de opzet	

	een aantal van die bomen terug aan onze voorzijde, op het parkeerterrein.	ongewijzigd gelaten. In het voorstel worden de betonklinkers vervangen voor gebakken materiaal. Begrijpelijk dat u hier extra bomen wilt. Wij zullen extra vergroenen van dit parkeerterrein meenemen in de verdere uitwerking.	
3.	Met betrekking tot de plannen rond blok 3 A en 3 B zien wij tweemaal een achterpad gepland. Deze paden zijn o.i. alleen ten behoeve van de bewoners van ons woonblok en blok 3B. Daarom vragen wij u om te onderzoeken of deze kunnen worden afgesloten met een poort. Vooral het pad achter blok 3A: aan een zijde begrensd door onze woningen en aan de andere kant door een muur van minstens 2 meter, maakt dat deze paden aan het zicht worden onttrokken, wat misbruik en gespuis, drugshandel enz. in de hand zal werken.	Het is uiteraard niet de bedoeling dat hier een onfrisse of onveilige situatie ontstaat. Bij de verdere uitwerking van blokken 3A en 3B kan deze kwestie daarom worden meegenomen en in overleg met de bewoners van de bestaande woningen worden bekeken of deze achterpaden uitsluitend toegankelijk kunnen worden gemaakt voor omwonenden.	
4.	Rest mij om nog te onderstrepen dat de punten die zijn ingebracht als inspraakreactie op het plan van Eisen voor de Leefomgeving, ingediend op 10-01-2025, blijven bestaan. We zien nu al dat er m.b.t ruimte tussen woonblok 3B en ons rijtje niet veel kan worden gedaan. We hopen dat we in goed overleg gerustgesteld worden m.b.t. schouw, ongedierte overlast, veiligheid en verder genoemde zaken.	Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan is onderzocht wat de mogelijkheden zijn t.a.v. het verruimen van de afstand tussen uw achterpad en die van de nieuwbouw woningen met een groenstrook. Verder zijn wij geregeld met de hulpdiensten (brandweer en politie) in gesprek. Zij denken mee over veiligheid en over bereikbaarheid bij calamiteiten. Zoals in de beantwoording van uw zienswijze bij het PvEL aangegeven: Bij het behandelen van de aanvraag bouwvergunning zal ook een bouw- en sloopveiligheidsplan worden ingediend. Dit plan zal opgesteld zijn conform de landelijke richtlijn. De richtlijn ziet toe op de veiligheid van de omgeving tijdens het bouwen en slopen. Onderdeel van de richtlijn is het aanwijzen van een veiligheidscoördinator. Gezien de omvang van de herontwikkeling zal een bepaalde mate van overlast niet te voorkomen zijn. Inzet is wel om deze overlast zo beperkt als mogelijk te houden. Hiervoor zal de gemeente nadere afspraken maken met de initiatiefnemer. De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor eventuele schade die ontstaat tijdens de bouw. Wij zullen erop aansturen dat voor aanvang van de werkzaamheden er een schouw wordt uitgevoerd en vastgelegd. Met een eindschouw wordt bekeken of de situatie	

		van uw woning gelijk is gebleven. Dit is een gebruikelijke praktijk. De mogelijkheid voor een tussentijdse schouw en eventuele direct handelen bij schade zullen wij dan ook bespreken. Ook gaan wij afspraken maken met de ontwikkelaar over het verzorgen van de communicatie tijdens sloop/bouw. Onderdeel hiervan is het aanwijzen van een contactpersoon. Dergelijk contactpersoon kan ook benaderd wordt indien sprake is van overlast door ongedierte.	

I.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Ik maak me zorgen over de parkeergelegenheid, zeker als je slechter ter been bent/gaat worden. De ontmoetingsplek voor de ingang van mijn blok; er zijn veel pubers/jong volwassenen van verschillende culturen. De 'hangjongeren'. Het aantal gebruikers van 'alles wat God verboden heeft' is groeiende. (Niet persoonlijk, maar ik spreek uit ervaring wat dat teweeg brengt). Tenslotte wordt er een park voor mijn blok gemaakt. Ik hoop dat er geen hoge bomen (hoger dan 4 meter) vlakbij mijn huis worden geplaatst zodat ik de zon op mijn balkon behoudt. Ik wil hier graag over meedenken.	Begrijpelijk dat u hier zorgen over heeft. De openbare ruimte in de stad is beperkt waardoor er keuzes gemaakt moeten worden hoe we deze ruimte opvullen. Om te kunnen voldoen aan onze doelstellingen rond leefbaarheid en groene ruimte, maar toch een goede bereikbaarheid te kunnen handhaven, zet de gemeente Haarlem in op de mobiliteitstransitie. Ons beleid is daarom gericht op het beperken van autobezit- en gebruik. Dit wordt gedaan door in te zetten op het versterken van de alternatieven (lopen, fietsen, OV), in combinatie met voor nieuwbouw een relatief lage parkeernorm voor het auto-parkeren, met juist een relatief hoge norm voor het fietsparkeren. Onze normen voor het auto-parkeren zijn gebaseerd op de landelijke richtlijn van het CROW (zowel voor aantallen als loopafstanden). De normen zijn, ondanks dat we aan de onderkant van de bandbreedte zijn gaan zitten ten aanzien van de aantallen, realistisch te noemen met oog op het stedelijke karakter van de stad, het type woning en de doelgroep die hier gaat wonen. Daarnaast hebben wij een speciale norm gebruikt voor de bestaande te handhaven woningen op basis van diverse tellingen. Daardoor blijven er meer parkeerplekken aanwezig dan wanneer enkel met de standaard parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2025wordt gerekend. Wij voorzien daarom geen parkeerproblematiek.	Geen

		Uw opmerkingen die betrekking hebben op de inrichting van het park worden in het vervolgtraject meegenomen als aandachtspunt.	

J.	Voor een volledig overzicht van de zienswijzen wordt verwezen naar de bijlage.		
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Een toelichting op de parkeerbalans ontbreekt.	Naar aanleiding van de zienswijze is een toelichting op de parkeerbalans (verkeerskundige onderbouwing) toegevoegd conform het stappenplan zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen 2025, duurzame parkeeroplossingen bij ruimtelijke ontwikkelingen.	Opnemen toelichting parkeerbalans als bijlage bij de motivering omgevingsplan.
2.	Uit de motivering van het omgevingsplan noch de parkeerbalansen blijkt of en hoe het stappenplan zoals opgenomen in de 'Nota parkeernormen, duurzame parkeeroplossingen bij ruimtelijke ontwikkelingen' is doorlopen.	Bij de opgenomen verkeerskundige onderbouwing is stapsgewijs het stappenplan van de Nota Parkeernormen 2025 doorlopen. Het standpunt van indiener dat hiervoor een toelichting ontbreekt is juist, waardoor een toelichting op de parkeerberekeningen naar aanleiding van de zienswijze als bijlage is toegevoegd. Daarnaast is de motivering ook aangevuld naar aanleiding van deze toelichting.	Opnemen toelichting parkeerbalans als bijlage bij de motivering omgevingsplan.
3.	De normatieve parkeerbehoefte is verkeerd berekend. Er is niet uitgegaan van de maximale planologische invulling van het plan, omdat ten eerste voor de appartementen middenhuur en sociale huur uit is gegaan van een te lage parkeernorm. In de planregels is uitsluitend de minimale afmeting voor de appartementen opgenomen en niet de maximale afmeting. Daarnaast is op grond van de planregels onduidelijk wat onder 'horeca van categorie 1' verstaan moet worden en is geen beperking opgenomen die bepaalt dat de horeca alleen overdag in gebruik mag zijn, waardoor in de parkeerberekening uitgegaan moet worden van een parkeernorm voor restaurant in plaats van daghoreca. Vervolgens is onduidelijk waar de parkeernorm voor de buurtkamer op is gebaseerd. Tevens is uitgegaan van een te lage parkeernorm voor de consumentgerichte dienstverlening en/of zakelijke dienstverlening, omdat op grond van de planregels andere functies mogelijk zijn die een	Ten aanzien van de sociale huurappartementen is in de parkeerbalans uitgegaan van maximaal 410 appartementen en een realistische maximale planologische invulling gebaseerd op de aanwezige ruimte in de gebouwen die ontwikkeld worden. Het opnemen van grotere appartementen voor sociale huur leidt automatisch tot een vermindering in het aantal appartementen, wat leidt tot een vergelijkbare parkeerbehoefte voor de sociale huurappartementen. In artikel 1.1 tweede lid en doorverwijzing naar bijlage III bij het omgevingsplan van de gemeente Haarlem is een begripsbepaling voor horeca categorie 1 opgenomen: "horeca categorie 1 horecabedrijven die hoofdzakelijk overdag eenvoudige etenswaren verstrekken en als nevenactiviteit licht- en niet-alcoholische dranken verstrekken, zoals lunchrooms, ijssalons, koffie/theehuizen, broodjeszaken en daarmee gelijk te stellen horecabedrijven." Daarmee is volgens de gemeente voldoende	Geen

	hogere parkeernorm hebben zoals een tandarts in plaats van een makelaarskantoor. Ten slotte is in de parkeerbalansen ten onrechte geen rekening gehouden met het feit dat op basis van de planregels binnen de woningen ook aan huis gebonden beroepen, hospitaverhuur en mantelzorg mogelijk is en is met onjuiste cijfers voor bezoekersparkeren gerekend.	gewaarborgd dat binnen de aanduiding 'horeca categorie 1 ontwikkellocatie' geen avondhoreca kan plaatsvinden, zoals een restaurant. Zo is voor daghoreca gekozen voor de functie "café/bar/cafetaria" bij autoparkeren en de functie "café" bij fietsparkeren, wat het beste aansluit bij de behoefte van de gemeente binnen het plangebied. Voor kinderopvang is wel een parkeernorm, deze is overgenomen zoals aangegeven in de Nota Parkeernormen 2025. Waarbij middels een formule uit het ASVV 2012 het aantal bezoekersparkeren is berekend. Vervolgens is voor de buurtkamer aangesloten bij de functie "Wijkcentrum (klein)" voor autoparkeren en de functie "winkelcentrum" voor fietsparkeren, wat de gangbare functie is om qua parkeernormering een buurtkamer te normeren. Op basis van artikel 7.16 is ter plaatse van de aanduiding 'ontwikkellocatie ruimte voor werk' consumentgerichte dienstverlening, zakelijke dienstverlening en bedrijf geschikt voor functiemenging mogelijk. Functies zoals een tandarts, fysiotherapiepraktijk, een gezondheidscentrum of een apotheek zijn echter op basis van deze begripsomschrijvingen niet mogelijk. Onder consumentgerichte dienstverlening moet het volgende verstaan worden "het bedrijfsmatig verlenen van diensten met rechtstreeks contact met consumenten, zoals bankfilialen met een baliefunctie, reisbureaus, kappers, nagelstudio's en daarmee te vergelijken vormen van dienstverlening" en onder zakelijke dienstverlening wordt verstaan een onderneming of instelling die is gericht op dienstverlening op bestuurlijk, financieel, zakelijk, juridisch of administratief gebied. Daarmee zijn zorgfuncties niet toegestaan ter plaatse van deze aanduiding, waardoor de gemeente van oordeel is dat zij is uitgegaan van de functie "commerciële dienstverlening" om een zo juist mogelijk beeld te scheppen van de mogelijkheden van blok 7.	

		Bij een beroep aan huis kan gedacht worden aan een aan huis verbonden beroep, zoals accountant of logopedist of aan bedrijvigheid aan huis zoals een kapper. Het kenmerk van deze beroepen of bedrijven aan huis is dat dit bedrijven zijn zonder personeel, waarbij de verwachte parkeerdruk wordt veroorzaakt door de bewoner van de woning en eventueel tijdelijk bezoek. Daarnaast is het gebonden aan een maximum vloeroppervlak. De parkeernormen voor de beroepen en bedrijven aan huis zit daarmee verdisconteerd in de parkeernorm voor de woningen, evenals het aandeel bezoekers. In de parkeerbalansen is hiermee rekening gehouden. In de Nota parkeernormen is voor het omgevingstype 'Stedelijk gebied' een bezoekersparkeernorm van 0,15 parkeerplaats per woning opgenomen. Deze parkeernorm is gehanteerd in de parkeerbalansen.	
4.	Er ontbreekt een kaartje van de bestaande appartementen (met bijbehorende afmeting en aanduiding) bij de saldering waardoor niet gecontroleerd kan worden of uitgegaan is van de juiste uitgangspunten. Daarnaast valt op dat de parkeernormen die worden gehanteerd voor de bestaande woningen waarmee gesaldeerd wordt, hoger zijn dan de parkeernormen voor de nieuwe woningen.	In de verkeerskundige onderbouwing die op basis van deze zienswijze is aangevuld bij het omgevingsplan, is informatie opgenomen hoe de bestaande parkeerbehoefte is berekend en met welke uitgangspunten voor de saldering is gerekend. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt daarom verwezen naar stap 2 van het kopje "Auto parkeren blok 1 tot en met 6" en het kopje "Blok 7 (Terschellingpad 2)" in de toelichting op de parkeerbalansen.	Geen
5.	Er is geen mobiliteitscorrectie uitgevoerd conform het stappenplan. Daarnaast is de parkeerbehoefte onjuist en te laag vastgesteld.	Het klopt dat er geen mobiliteitscorrectie is toegepast in de parkeerbalansen. In stap 3 van het kopje "Auto parkeren blok 1 tot en met 6" en het kopje "Blok 7 (Terschellingpad 2)" in de toelichting op de parkeerbalansen is dit aspect nader onderbouwd.	Geen
6.	Er ontbreekt bij de stukken een inrichtingstekening waarop duidelijk te zien is waar parkeerplaatsen op eigen terrein of het in het openbaar gebied zijn voorzien. Daarnaast is onduidelijk welke parkeerplaatsen nieuw worden aangelegd of bestaand zijn. Het aan te leggen aantal parkeerplaatsen (op eigen terrein of openbare ruimte) is verder op geen enkele wijze geborgd in de planregels of in de toelichting.	Onder het kopje "Verdere reactie zienswijzen" in de verkeerskundige onderbouwing is een inrichtingstekening opgenomen waarop duidelijk te zien is waar parkeerplaatsen op eigen terrein en de openbare ruimte beschikbaar zijn. Vanwege de herinrichting worden alle parkeerplaatsen nieuw aangelegd.	Geen

7.	Er ontbreekt een onderzoek waaruit blijkt dat er voldoende capaciteit aanwezig is op de openbare ruimte om de parkeerbehoefte van de sociale woningbouw daar op te vangen. Er is geen onderzoek waaruit blijkt dat de bestaande parkeerdruk en de parkeerbehoefte van de ontwikkeling leiden tot een maximale parkeerdruk van 85%. Dit aspect klemt meer omdat indieners van de zienswijze structureel parkeerproblemen ervaren in het openbaar gebied rondom hun flat.	Door de jaren heen hebben op verschillende momenten parkeermetingen plaatsgevonden die een beeld geven van de parkeerdruk in de gehele Waddenbuurt. Uit deze tellingen blijkt dat de parkeerdruk in de buurt onder de 85% blijft. Ook in de nieuwe situatie hanteren wij de 85% bezettingsgraad voor de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Ten aanzien van de afstand van parkeergelegenheden vanaf de woning of entree van een gebouw geldt de eis dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig moet zijn binnen een maximaal acceptabele loopafstand van 200. Zie voor nadere uitleg de verkeerskundige onderbouwing. De parkeerbalans wordt bij elke uitwerking geactualiseerd.	Opnemen toelichting parkeerbalans als bijlage bij de motivering omgevingsplan.
8.	Er is geen regel in het omgevingsplan opgenomen waarin is geborgd dat bij bouwen of gebruiken in voldoende parkeerplaatsen moet zijn voorzien. Hoewel in de toelichting op het Omgevingsplan staat dat artikel 3.13 bepaalt dat de 'Nota parkeernormen, duurzame parkeeroplossingen bij ruimtelijke ontwikkelingen' van toepassing is bij het bouwen of gebruiken van gronden en bouwwerken, dat een activiteit in voldoende parkeerplaatsen moet voorzien en dat de hoeveelheid parkeerplaatsen wordt bepaald door de nota, ontbreekt een dergelijke bepaling zowel in het geldende Omgevingsplan en in het Ontwerpplan.	In het ontwerp omgevingsplan ontbreekt inderdaad het betreffende artikel. Daags na publicatie van het ontwerp kwam dit aan het licht en is direct hersteld. In het vast te stellen plan is het artikel opgenomen.	Juiste verwijzing naar artikel m.b.t. parkeren.
9.	Cliënten verzoeken het college om de verkeersberekeningen opnieuw uit te voeren op basis van de juiste aantallen verkeersgeneratie.	De verkeersberekeningen zijn uitgevoerd conform het onderzoek van Goudappel dat als bijlage bij de motivering van het omgevingsplan is gevoegd. Goudappel is uitgegaan van de verkeersgeneratiekencijfers zoals opgenomen in de publicatie CROW-744. Daarnaast zijn de verkeerseffecten van de ontwikkeling berekend aan de hand van het regionale verkeersmodel Noord-Holland Zuid (prognosejaar 2040). Het opnieuw berekening van de verkeersgeneratie is daarom niet noodzakelijk.	Geen
10	In het gebied komen vleermuizen voor. Onduidelijk is of de ontheffing voor het verstoren en vernietigen van	Nog gedurende het traject van het omgevingsplan wordt voor een aanvraag omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit gedaan	

	verblijfplaatsen is aangevraagd en naar verwachting verkregen zal worden.	voor verstoring van de aangetroffen verblijfplaatsen van beschermde diersoorten. Dit betreft een apart traject en waarbij mitigerende maatregelen worden getroffen, waardoor er vanuit wordt gegaan dat de omgevingsvergunning wordt verkregen en in het kader van uitvoerbaarheid het omgevingsplan vastgesteld kan worden.	
11	De stikstofberekening is onjuist uitgevoerd omdat het onderzoek naar de parkeerbehoefte niet goed is uitgevoerd. Daarnaast heeft de ecologische beoordeling niet ter inzage gelegen.	Tijdens de termijn van terinzagelegging was het ecologisch onderzoek nog niet gereed. Inmiddels is dat wel het geval en is het onderzoek toegevoegd aan het vast te stellen omgevingsplan. De indiener van de zienswijze is hierin niet in zijn belangen geschaad. De berekeningen m.b.t. de stikstofdepositie maken onderdeel uit van de passende beoordeling. Voor de verkeersaantallen in de gebruiksfase is 1-op-1 gebruik gemaakt van het verkeersmodel van Goudappel. In de reactie bij nr. 1 is reeds aangetoond dat de parkeerbalans (en dus ook de verkeershoeveelheden en -afwikkeling van Goudappel) op de juiste wijze tot stand is gekomen.	
12	Het windhinderonderzoek roept vragen op. Er wordt voorbij gegaan aan de gevolgen voor windhinder die op het kaartje als “matig” wordt aangegeven tussen de twee flats van cliënten in de noordoosthoek van het plangebied. Onduidelijk is of dit slechte windklimaat een gevolg is van de onderhavige ontwikkeling, en/of dat mogelijk reeds bestaande windhinder door de onderhavige ontwikkeling wordt verslechterd.	Het matige windklimaat tussen die twee torens is geen gevolg van de geplande bebouwing. De bouwhoogte van het plan bij de twee bestaande torens in de buurt is zodanig laag dat dat geen, tot een zeer beperkt effect zal hebben op het windklimaat tussen de twee torens. Op andere plaatsen in het plangebied, bij bouwdelen met een vergelijkbare hoogte is ook een gunstig windklimaat vastgesteld. Daaruit kunnen we concluderen dat deze bouwhoogte in deze situatie niet leidt tot hoge hinderkansen. De bestaande torens zijn met bouwhoogten van 40 en 45 meter aanzienlijk hoger dan de bestaande en toekomstige omgeving, en in combinatie met de bouwvorm, oriëntatie en ligging geeft dat lokaal hogere hinderkansen.	
13	De veiligheid en bereikbaarheid van de bewoners van de flats is in het geding. De bereikbaarheid van de hulpdiensten baart de indiener van de zienswijze zorgen. De gemeente heeft de brandweer niet geconsulteerd. Het ontwerpplan heeft onaanvaardbare gevolgen voor de toegankelijkheid van de hulpdiensten en de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van	De suggestie dat de gemeente de hulpdiensten niet heeft geconsulteerd, is onjuist. In verschillende fasen van het planproces zijn de betreffende diensten betrokken en om advies gevraagd. Ook bij de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte blijven deze partijen betrokken, zodat kan worden gewaarborgd dat er geen onveilige situaties ontstaan.	

	de flats in het algemeen. Cliënten vernemen graag hoe de gemeente voornemens is de veiligheid en de bereikbaarheid van de flats blijvend te borgen.		
14	In het Programma van Eisen dat tussen de ter inzage gelegde stukken zit, zijn kaartjes opgenomen waarop de parkeerplaatsen die behoren bij de flats van cliënten zijn komen te vervallen (p. 60). Cliënten vernemen graag wat hieromtrent precies de plannen zijn en hoe de gemeente dit voor zich ziet qua parkeergelegenheid en bereikbaarheid van de flats. Vooruitlopend daarop merken cliënten vast op dat dit gronden betreft van de VVE en dat hiervoor vooralsnog geen toestemming wordt gegeven, zodat er sprake zal zijn van een evidente privaatrechtelijke belemmering.	Op de betreffende pagina wordt expliciet aangegeven dat het gaat om een toekomst- en wensbeeld voor parkeren. Er wordt niet gesuggereerd dat parkeerplaatsen komen te vervallen, maar de nadruk ligt op een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Wij zijn ons er nadrukkelijk van bewust dat deze parkeerterreinen eigendom zijn van de bewoners (VvE) en dat binnen deze eigendomsgrenzen geen plannen kunnen worden gemaakt zonder instemming van de VvE.	

2. Ambtshalve wijzigingen op voorstel van het college

Er heeft een aantal aanpassingen plaatsgevonden in zowel de regels, de onderbouwing als de verbeelding. Dit vloeit voort uit de verdere optimalisatie van het stedenbouwkundig plan alsook verbeteringen aan het omgevingsplan in verband met de raadpleegbaarheid daarvan en het bieden van flexibiliteit m.b.t. het bouwen. Te denken valt aan:

- Ietwat vergroten van de bouwblokken aan de achterzijde om zo meer flexibiliteit te bieden om te schuiven met de gebouwen alsook de positie van de achtergevel;
- Meer ruimte om met functies te schuiven binnen een bouwperceel in plaats van de exacte plaats van een specifieke functie, zoals een parkeerplaats, vast te leggen;
- Het toevoegen van de mogelijkheid een luchtbrug te maken tussen twee naast elkaar gelegen appartementengebouwen;
- Enkele locatieaanduidingen, zoals sociale woningbouw, aangevuld met bijbehorende gebiedsaanduiding, zodat de gebruiksmogelijkheden zoals Regels op de Kaart die toont beter zichtbaar zijn;
- De bouwblokken voor de vrije sector woningen voorzien van de goot- en bouwhoogte (conform de onderzoeken);
- Het toevoegen van een voorwaardelijke verplichting m.b.t. de waterhuishouding;
- Het aanvullen van de motivering voor het wijzigen van het omgevingsplan m.b.t. het thema natuur en verkeer.

Deze aanpassingen zijn in overeenstemming met de hoofdopzet van het stedenbouwkundig plan en betreffen geen grote wijzigingen ten opzichte van het ontwerp omgevingsplan dat ter inzage heeft gelegen.

Bijlage: zienswijzen J

4. Gronden zienswijze

4.a Parkeren

4.1. Uit de motivering van het Ontwerpplan (motivering wijzigingsbesluit omgevingsplan Waddenbuurt Haarlem, Mees Ruimte & Milieu 9 maart 2026, hierna: **Motivering,** p. 55) volgt dat op basis van de Nota parkeernormen 2025 een parkeerbalans is opgesteld om de parkeerbehoefte in kaart te brengen. Er zijn twee parkeerbalansen als bijlage bij de Motivering gevoegd, één voor blokken 1 t/m 6 en één voor blok 7. Voor blokken 1 t/m 6 zou een parkeerbehoefte bestaan van 715,7 parkeerplaatsen. Er zou in totaal worden voorzien in 350 parkeerplaatsen op eigen terrein en 462 in het openbaar gebied (deze zijn alleen beschikbaar voor sociale woningen). Na verrekening met frictie zou het aantal beschikbare parkeerplaatsen uitkomen op 744,4 parkeerplaatsen, waardoor een overmaat zou zijn aan 28,8 parkeerplaatsen in de omgeving.

4.2. Allereerst wensen cliënten op te merken dat een toelichting op de parkeerbalans ontbreekt. Tussen de ter inzage gelegde stukken zit geen parkeerrapport zoals gebruikelijk is bij dit soort grote ontwikkelingen. De enige toelichting is de hierboven genoemde korte toelichting op de parkeerbalans die is opgenomen in de Motivering. Een toelichting hoe tot de cijfers in de parkeerbalans is gekomen ontbreekt, zoals bijvoorbeeld een overzicht met situatietekening van het aantal woningen en vierkante meters aan functies dat is gebruikt, welke normen er zijn toegepast, wat wordt bedoeld met de genoemde begrippen in de parkeerbalans zoals frictie, maatgevend moment en doorrekening van benodigde parkeerplaatsen in de openbare ruimte en welke gevolgen dit heeft voor de berekening van de parkeernorm en parkeerbehoefte. Zonder nadere toelichting is de parkeerbalans lastig te lezen en te interpreteren en is ook onduidelijk hoe het plan precies is getoetst aan het parkeerbeleid en hoe het stappenplan uit het parkeerbeleid precies is doorlopen. Ook is niet te verifiëren of met de juiste aantallen, afmetingen en parkeernormen is gerekend omdat er geen situatietekening bij de balans is gevoegd. Cliënten ontvangen daarom graag een nadere toelichting op dit punt en behouden zich het recht voor de zienswijze op dit punt na ontvangst daarvan nader aan te vullen.

4.3. Daarop vooruitlopend hebben cliënten alvast de volgende opmerkingen.

4.4. In de gemeentelijke Nota parkeernormen (laatstelijk gewijzigd 2025, hierna: **Nota parkeernormen**) zijn de autoparkeernormen opgenomen voor woningen en ander gebruik. Uit de Nota parkeernormen volgt dat de gemeente Haarlem voor de toepassing van parkeernormen een vast stappenplan hanteert. Uit de Motivering noch de parkeerbalansen blijkt of en hoe dit volgende stappenplan is doorlopen:

- Normatieve parkeerbehoefte
- Saldering bestaande parkeerbehoefte
- Mobiliteitscorrectie
- Vaststelling van de parkeerbehoefte
- Parkeerplaatsen op eigen terrein
- Parkeerplaatsen openbaar (sociale woningbouw).

4.5. In de Parkeernota staat hierover het volgende:

> *Het stappenplan kan worden gezien als een rekensom. Met behulp van parkeernormen wordt de normatieve parkeerbehoefte bepaald. Vervolgens wordt op deze waarde de parkeerbehoefte van eventuele bestaande functies in mindering gebracht. Dit wordt salderen genoemd. Hierna heeft de initiatiefnemer de mogelijkheid om op basis van een mobiliteitsplan een mobiliteitscorrectie toe te passen. Het resultaat dat hieruit volgt is de vastgestelde parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling.*
>
> *De vastgestelde parkeerbehoefte moet in beginsel op eigen terrein worden opgelost. Indien dit niet volledig mogelijk blijkt te zijn, kan de initiatiefnemer onderzoeken of het mogelijk is om gebruik te maken van bestaande openbare parkeerplaatsen. Haarlem biedt deze mogelijkheid voor het oplossen van de parkeerbehoefte van sociale woningbouw welke in eigendom is bij een woningcorporatie (zie paragraaf 3.2.7). Als het volledige stappenplan is doorlopen, wordt de parkeereis vastgesteld. De parkeereis bestaat hiermee uit de vastgestelde parkeerbehoefte en de wijze waarop in deze behoefte wordt voorzien. De parkeereis wordt vastgelegd in de omgevingsvergunning.*

4.6. Graag ontvangen cliënten een toelichting op het doorlopen van dit stappenplan voor het onderhavige project, nu deze toelichting in de huidige stukken ontbreekt. Daarop vooruitlopend merken cliënten alvast het volgende op over de toets aan de Parkeernota.

Stap 1: normatieve parkeerbehoefte berekenen

4.7. De eerste stap is het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte, door voor iedere geplande functie de berekening: functie * parkeernorm uit te voeren. Cliënten menen dat dit niet danwel onjuist is gebeurd. Het is erg lastig om op basis van de twee parkeerbalansen te verifiëren of van de juiste functies en afmetingen en aantallen is uitgegaan, omdat dit is opgesplitst per blok en niet per functie (en een situatietekening ontbreekt).

4.8. Wanneer cliënten uitgaan van de maximaal planologische invulling van het plan (hierna: **mpi**) komen zij tot een hogere normatieve parkeerbehoefte, zoals volgt uit onderstaand overzicht van de mpi van het Ontwerpplan:

- 410 appartementen sociale huur (min 40 m2 GBO), parkeernorm 0,6;
- 100 appartementen middenhuur (min. 50 m2 GBO), parkeernorm 0,6;
- 35 vrije sector appartementen, parkeernorm 0,8;
- 400 m2 kinderdagverblijf 400 m2, 0,9 per 100 m2;
- 200 m2 horeca categorie 1, 8 pp per 100 m2;
- 90 m2 buurtkamer;
- 200 m2 consumentgerichte dienstverlening/zakelijke dienstverlening;
- aan huis verbonden beroep, gastouder, BenB (bij 545 woningen);
- hospitaverhuur (max 2 personen, bij 545 woningen); en
- mantelzorg (bij 545 woningen).

4.9. Cliënten menen dat de parkeerbalans om de volgende redenen in ieder geval onjuist is:

- in de parkeerbalans voor de appartementen middenhuur en sociale huur is ten onrechte gerekend met een te lage parkeernorm nu het college is uitgegaan van kleinere appartementen. Dit terwijl op grond van de planregels (mpi) uitsluitend een minimale afmeting geldt voor de appartementen. Er kunnen dus ook appartementen worden gerealiseerd die groter zijn dan 75m2. De vermelding in de planregel dat het gemiddeld oppervlakte van de appartementen sociale huur en middenhuur 50 m2 GBO dient te zijn, biedt onvoldoende grondslag voor handhaving en is daarom onvoldoende geborgd in de planregels. Voor deze appartementen moet daarom worden uitgegaan van de parkeernorm die geldt voor appartementen tussen de 75-100 m2 bvo;
- Voor "daghoreca" moet worden aangesloten bij de parkeernorm die geldt voor restaurant (8 parkeerplaatsen per 100 m2) nu op grond van de planregels onduidelijk is wat precies moet worden verstaan onder "Horeca van categorie 1" en in de planregels is geen beperking opgenomen die bepaalt dat de horeca alleen overdag in gebruik mag zijn.
- Onduidelijk is op welke parkeernorm de norm voor de 90 m2 buurtkamer is gebaseerd.
- Voor de 200 m2 consumentgerichte dienstverlening en/of zakelijke dienstverlening is uitgegaan van een makelaarskantoor, maar op grond van de planregels mag deze 200 m2 ook worden ingevuld met bijvoorbeeld een tandarts, fysiotherapiepraktijk, een gezondheidscentrum of een apotheek. Uitgaande van een apotheek geldt een parkeernorm van 2,3 per apotheek, voor een tandartspraktijk geldt een norm van 1,4 per 100 m2 en voor een arbeidsintensief bedrijf geldt bijvoorbeeld een norm van 1,3. Dit betekent dat voor dit gebruik is uitgegaan van een te lage parkeernorm.
- In de parkeerbalansen is ten onrechte niet meegenomen dat op grond van de planregels binnen de woningen ook aan huis verbonden beroepen, hospitaverhuur (kamerverhuur met max 2 personen) en mantelzorg is toegestaan. De parkeernormen die gelden voor dat gebruik zijn ten onrechte niet in het totaal aantal parkeernormen meegenomen.
- In de tabel van de parkeerbalansen die ziet op het bezoekersparkeren, is met onjuiste cijfers gerekend. Zo staat in de balansen de bezoekersparkeernorm op 0,2, maar wanneer dit wordt toegepast op de genoemde aantallen, klopt de uitkomst niet. Zo staat bijvoorbeeld bij "37 appartementen blok 1 tussen 30-75 m2 bvo" een bezoekersnorm van 0,2, hetgeen blijkens de balans zou uitkomen op een totaal van 5,6. Echter dit moet zijn 7,4. Hetzelfde geldt voor de overige totaal aantallen voor de bezoekersparkeernorm in de parkeerbalans: het rekensommetje is elke keer onjuist.

4.10. Gelet op het bovenstaande menen cliënten dat stap 1, het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte, om meerdere redenen onjuist heeft plaatsgevonden. Dit heeft uiteraard ook negatieve gevolgen voor het doorlopen van de volgende stappen uit de Parkeernota.

Stap 2: salderen bestaande parkeerbehoefte

4.11. Bij stap 2 wordt de parkeerbehoefte van eventuele bestaande functies, die als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling komen te verdwijnen, in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s).

4.12. In de parkeerbalansen worden de volgende bestaande woningen opgevoerd die gesaldeerd worden met de nieuwe parkeerbehoefte:

- 306 bestaande appartementen oost met een parkeernorm van 0,8;
- 10 grondgebonden appartementen oost met een parkeernorm van 1;
- 120 appartementen minder met een parkeernorm van 0,8
- 33 grondgebonden midden met een parkeernorm van 1;
- 96 appartement west met een parkeernorm van 0,8;
- 10 grondgebonden west met een parkeernorm van 1.

4.13. Omdat een kaartje met de bestaande appartementen ontbreekt (met bijbehorende afmetingen en aanduiding of dit sociaal, middenhuur of vrije sector is), kan niet worden geverifieerd of is uitgegaan van de juiste aantallen en parkeernormen voor de bestaande woningen. In ieder geval valt op dat de parkeernormen die worden gehanteerd voor de bestaande woningen waarmee gesaldeerd wordt, hoger liggen dan de parkeernormen voor de nieuwe woningen.

Stap 3: Mobiliteitscorrectie

4.14. Voor zover cliënten kunnen vaststellen is geen mobiliteitscorrectie uitgevoerd (stap 3) maar indien dit anders is dan vernemen zij dat graag.

Stap 4: Vaststelling parkeerbehoefte

4.15. Bij stap 4 wordt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling vastgesteld. Gelet op hetgeen hierboven is betoogd bij stap 1 en stap 2, menen cliënten dat de parkeerbehoefte vooralsnog onjuist en te laag is vastgesteld.

Stap 5 en stap 6: Eigen terrein en openbare parkeerplaatsen

4.16. Blijkens de Parkeernota moet de parkeerbehoefte zoveel mogelijk op eigen terrein worden opgelost (stap 5). Voor het faciliteren van de parkeerbehoefte van sociale woningbouw welke in eigendom is bij een woningcorporatie, kan gebruik worden gemaakt van openbare parkeercapaciteit, maar alleen indien er sprake is van een parkeerdruk in de openbare parkeersituatie die in de bestaande situatie lager is dan 85%. De bestaande parkeerdruk en de parkeerbehoefte vanuit de ruimtelijke ontwikkeling mogen samen maximaal leiden tot een parkeerdruk van 85%.

4.17. In de Motivering staat dat er bij blok 1 t/m blok 6 wordt voorzien in 350 parkeerplaatsen op eigen terrein en 462 parkeerplaatsen in het openbaar gebied, blok 7 krijgt een parkeergarage met 80 parkeerplekken, zo staat in de stukken. Omdat een inrichtingstekening bij de parkeerbalansen ontbreekt, kunnen cliënten niet vaststellen waar het aantal voorziene parkeerplaatsen op eigen terrein of in het openbaar gebied komt te liggen. Ook kan niet worden geverifieerd of de opgegeven aantallen juist zijn en waar deze zijn voorzien. Daarnaast is onduidelijk of het aantal parkeerplaatsen in openbaar gebied ziet op bestaande of nieuw aan te leggen parkeerplekken. Het aan te leggen aantal parkeerplaatsen (eigen terrein of openbare ruimte) is verder op geen enkele wijze geborgd in de planregels of de toelichting.

4.18. Voorts geldt dat onderzoek ontbreekt waaruit blijkt dat er voldoende capaciteit aanwezig is in de openbare ruimte om de parkeerbehoefte van de sociale woningbouw daar op te vangen. Er is geen onderzoek waaruit blijkt dat de bestaande parkeerdruk en de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling gezamenlijk leiden tot een maximale parkeerdruk van 85%, zoals de Parkeernota vereist.

4.19. Het voorgaande klemt te meer omdat cliënten nu reeds structureel problemen ervaren met het parkeren van hun auto in het openbare gebied rondom de flat. De zorgen hierover zijn door bewoners van de flats van cliënten reeds meerdere malen met de gemeente gedeeld, zoals ook blijkt uit bijgevoegde emails van een van de bewoners. Hieruit blijkt dat het meermaals niet mogelijk was om zijn auto te parkeren in de directe omgeving en dat ook het grote parkeerterrein tussen de Waddenstraat en de Groningenlaan regelmatig volstaat (**Bijlage 1**). Het gebeurt vaak dat de bewoners van de flats, waarvan 25% ouder is dan 65 jaar) meer dan 200 meter moeten lopen om hun auto te kunnen parkeren.

Dubbelgebruik en frictie

4.20. Omdat een toelichtend rapport op de parkeerbalans ontbreekt, is onduidelijk hoe dubbelgebruik en frictie precies is toegepast. Blijkens de Parkeernota kan dubbelgebruik alleen worden toegepast bij het inzetten van openbare parkeerplaatsen (dus voor de sociale woningbouw).

4.21. Als gezegd ontvangen cliënten graag een overzichtskaart met het aantal beschikbare en aan te leggen parkeerplaatsen, waarop ook is aangegeven ten aanzien van welke parkeerplaatsen en waarom dubbelgebruik is toegepast.

Geen borging verplichting voorzien in voldoende parkeerbehoefte

4.22. Tot slot is van belang dat er geen regel is opgenomen in het Omgevingsplan (niet in het Ontwerpplan maar ook niet in het Omgevingsplan) waarin is geborgd dat bij bouwen of gebruiken in voldoende parkeerplaatsen moet zijn voorzien. Met andere woorden, de parkeerbehoefte is in de planregels niet geborgd.

4.23. En hoewel in de toelichting op het Omgevingsplan staat dat artikel 3.13 bepaalt dat de 'Nota parkeernormen, duurzame parkeeroplossingen bij ruimtelijke ontwikkelingen' van toepassing is bij het bouwen of gebruiken van gronden en bouwwerken, dat een activiteit in voldoende parkeerplaatsen moet voorzien en dat de hoeveelheid parkeerplaatsen wordt bepaald door de nota, ontbreekt een dergelijke bepaling zowel in het geldende Omgevingsplan en in het Ontwerpplan.

4.b Verkeersgeneratie beoogde situatie

4.24. Gelet op de onjuiste invulling van de mpi bij het bepalen van de parkeerbehoefte, vermoeden cliënten dat ook bij het onderzoek naar de verkeersgevolgen van het plan is uitgegaan van te lage cijfers. Cliënten verzoeken het college om de verkeersberekeningen opnieuw uit te voeren op basis van de juiste aantallen verkeersgeneratie zoals aangegeven in par. 3.a hierboven.

4.c Natuur (soortenbescherming)

4.25. Uit de Quick scan Wet natuurbescherming blijkt dat uit de bureaustudie en biotooptoets naar voren komt dat in het plangebied mogelijk meerdere geschikte verblijfplaatsen voor vleermuizen aanwezig zijn en dat er nader onderzoek moet worden uitgevoerd. Uit het vervolgens uitgevoerde "Nader onderzoek Wet natuurbescherming" blijkt dat er drie verschillende soorten vleermuizen zijn waargenomen. Er zijn in vier woonblokken verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen. Voor het verstoren en vernietigen van deze verblijfplaatsen is een ontheffing van de Wet natuurbescherming benodigd voor vier woonblokken.

4.26. Op basis van de stukken is onduidelijk of deze ontheffing al is aangevraagd en wat daarvan de status is en bovendien, of redelijkerwijs verwacht kan worden dat deze ontheffing kan worden verkregen. In dat kader verwijzen cliënten naar vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: **Afdeling**) waaruit volgt dat de raad het plan niet mag vaststellen indien en voor zover hij op voorhand redelijkerwijs had moeten inzien dat het soortenbeschermingsregime in de Wet natuurbescherming aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat (in het kader van de ETFAL toets).[1]

4.d Natuur: stikstof

4.27. Uit de onderzoeken blijkt dat de dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied is gelegen op 3 kilometer afstand en dat bovendien, gelet op de grote schaal van het project en de uitgevoerde stikstofberekeningen, significante negatieve effecten niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Cliënten merken op dat de AERIUS berekeningen van de bouwfase en de gebruiksfase van het project ontbreken bij de ter inzage gelegde stukken. Graag ontvangen cliënten afschrift van deze stukken en de mogelijkheid om daar alsnog op te kunnen reageren in het kader van de zienswijzen procedure.

4.28. Omdat uit deze AERIUS-berekeningen zou volgen dat de stikstofdepositie hoger uitkomt dan 0,00 mol/ha/jaar, zijn significante negatieve effecten niet uit te sluiten en is een passende beoordeling opgesteld. Er zou worden voldaan aan de voorwaarden voor interne saldering, zodat dit als mitigerende maatregel is toegepast. In de stikstofberekeningen zou intern gesaldeerd zijn met de emissies verbonden aan de bestaande elf woongebouwen die stikstofemissies uit verkeersgeneraties en gasverbruik hebben.

4.29. Uit de stikstofberekeningen zou volgen dat in de gebruiksfase per saldo geen sprake is van een toename in de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats in omliggende Natura 2000-gebieden (de berekende stikstofdepositie is op geen enkel relevant hexagoon hoger dan 0,00 mol/ha/jaar). Cliënten merken op dat gelet op de onjuiste aantallen waar bij de parkeerbehoefte van is uitgegaan (zie par. 3.a en 3.b) waarschijnlijk ook voor de gebruiksfase van de stikstofgevolgen is gerekend met te lage aantallen en niet is uitgegaan van de mpi van het Ontwerpplan. Cliënten kunnen dit echter niet verifiëren nu de Aerius-berekeningen ontbreken. Als gezegd ontvangen zij daarvan graag afschrift.

[1] ABRvS 4 september 2024, ECLI:NL:RVS:2024:3603.

4.30. Uit de passende beoordeling volgt dat in de aanlegfase is gebleken dat er tijdelijk een potentieel effect optreedt in vergelijking met de referentiesituatie. Hiervoor wordt een nadere ecologische beoordeling uitgevoerd om te bepalen of dit potentiële effect leidt tot een significatie negatieve aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied. Deze ecologische beoordeling wordt in de procedure nog aangevuld, zo staat in de aanmeldnotitie mer. Cliënten stellen vast dat deze ecologische beoordeling niet tussen de ter inzage gelegde stukken zit en dat zonder de ecologische beoordeling niet kan worden geconcludeerd dat significante negatieve effecten zijn uit te sluiten en dat het plan daarom nog niet kan worden vastgesteld (gelet op artikel 10.24 lid 1 Bkl).

4.e Windhinder

4.31. In de Hoogbouweffectrapportage van Peutz d.d. 26 februari 2026 zijn tevens conclusies opgenomen omtrent gevolgen van het plan voor windhinder. Op p. 19 van het rapport wordt geconcludeerd dat rondom de beoogde hoogbouw voornamelijk een goed windklimaat is vastgesteld, met uitzondering van de noordwestelijke hoek van het pand.

4.32. Daarbij wordt echter voorbij gegaan aan de gevolgen voor windhinder die op het kaartje als "matig" wordt aangegeven tussen de twee flats van cliënten in de noordoosthoek van het plangebied. Onduidelijk is of dit slechte windklimaat een gevolg is van de onderhavige ontwikkeling, en/of dat mogelijk reeds bestaande windhinder door de onderhavige ontwikkeling wordt verslechterd.

4.33. Cliënten ontvangen op dit punt graag een nadere toelichting en behouden zich het recht voor de zienswijze op dit punt nader aan te vullen.

4.f Veiligheid en bereikbaarheid flats bewoners

4.34. Cliënten hebben op basis van het inrichtingsplan "Molenwijk Noord Waddengebied SO" vastgesteld dat door de voorgenomen ontwikkeling de flat aan de Waddenstraat 287-521 minder goed toegankelijk en bereikbaar zal worden.

4.35. Cliënten hebben hun zorgen daarover bij de gemeente geuit, met name de zorgen over de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Namens de gemeente is in reactie daarop aangegeven dat de brandweer het complex via het fietspad ten oosten van het gebouw zou kunnen bereiken. Cliënten hebben hierover navraag gedaan bij de brandweer, en die heeft aangegeven dat de gemeente de brandweer hierover niet heeft geconsulteerd en dat bovendien bereikbaarheid via het fietspad in strijd is met de Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019.

4.36. In aanvulling daarop is relevant dat de brandweer vanuit het zuiden het woonerf niet meer op zal kunnen rijden, dan moet de brandweer eerst een haakse bocht naar links en direct weer een haakse bocht naar rechts maken om zo op het terrein van de flat van cliënten te komen, waarop zij vervolgens niet meer kunnen keren. Eenmaal erin gereden kunnen zij er dus vervolgens niet meer uitkomen.

4.37. Dit geldt voor de brandweer maar ook voor aannemers of andere dienstverleners die de flat moeten kunnen bereiken zoals service monteurs, verhuizers en pakketbezorgers. Het is voor een hoogwerker niet langer mogelijk om in de buurt te komen, zodat er geen onderhoud meer kan worden uitgevoerd.

4.38. Maar ook voor bewoners van de flat zelf, die het parkeerterrein bij de flat willen oprijden of een parkeerplek in de buurt zoeken, is het op basis van de ontwerpen die nu ter inzage liggen niet mogelijk om op een redelijke manier aan te rijden naar de flat en de voorliggende parkeerplaatsen en ook niet om vervolgens op een redelijke manier weer terug te rijden. Dit zou alleen kunnen door achteruit te rijden. Omdat het om een doodlopende weg gaat, zal dit tot verkeersproblemen en opstoppingen gaan leiden, hetgeen weer tot verkeersonveilige situaties kan leiden.

4.39. Voorts is van belang dat er nu 3 vaste parkeerplaatsen aanwezig zijn voor minder-validen (9-KDS-65, 3-KHG-99 en 64-TL-GZ). Deze staan nu in het schetsontwerp vlakbij de flat ingetekend Door de positionering van deze minder valide plaatsen wordt de doorstroom van het verkeer nog verder bemoeilijkt: immers de ruimte is daar al zeer beperkt en er is bijna geen ruimte om te keren. Op deze plek blijkt bovendien een extra (vierde) plek in de toekomst, mocht dit nodig zijn, niet haalbaar. In dat kader verwijzen cliënten naar de gemeentelijke beleidsregels inzake gehandicaptenparkeerplaatsen, waaruit volgt dat deze geen belemmering mogen vormen voor de verkeersveiligheid en doorstroming, én dat deze binnen loopafstand van de bestuurder moet zijn gelegen.

4.40. Gelet op het voorgaande heeft het Ontwerpplan onaanvaardbare gevolgen voor de toegankelijkheid van de hulpdiensten en de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de flats in het algemeen. Cliënten vernemen graag hoe de gemeente voornemens is de veiligheid en de bereikbaarheid van de flats blijvend te borgen.

4.g Evidente privaatrechtelijke belemmeringen

4.41. In het Programma van Eisen dat tussen de ter inzage gelegde stukken zit, zijn kaartjes opgenomen waarop de parkeerplaatsen die behoren bij de flats van cliënten zijn komen te vervallen (p. 60). Cliënten vernemen graag wat hieromtrent precies de plannen zijn en hoe de gemeente dit voor zich ziet qua parkeergelegenheid en bereikbaarheid van de flats.

4.42. Vooruitlopend daarop merken cliënten vast op dat dit gronden betreft van de VVE en dat hiervoor vooralsnog geen toestemming wordt gegeven, zodat er sprake zal zijn van een evidente privaatrechtelijke belemmering.

5. Conclusie

5.1. Gelet op het voorgaande concluderen cliënten dat het Ontwerpplan geen stand kan houden, nu het is gebaseerd op onjuiste ruimtelijke uitgangspunten en een evenwichtige toedeling van functies aan locaties ontbreekt.

5.2. Cliënten zijn graag bereid om onderhavige zienswijze nader mondeling toe te lichten indien gewenst. Ook staan cliënten open voor een gesprek waarin kan worden gezocht naar een alternatieve parkeeroplossing die tegemoet komt aan de belangen van cliënten.

Hoogachtend,