



<b>Onderwerp</b> Verklaring van geen bedenkingen in verband met het verlenen van ontwerp-omgevingsvergunning realisatie 60 appartementen aan de Schalkwijkerstraat en Vijfhuizerstraat (New Harlem)		
Nummer	2019/85200	Datum college: 5 februari 2019
Portefeuillehouder	Roduner, F.J.	
Programma/beleidsveld	4.1 Duurzame stedelijke ontwikkeling	
Afdeling	PCM	
Auteur	J.J. Koster	
Telefoonnummer	023-5114306	
Email	jkoster@haarlem.nl	
Bestemd voor:	Het college stuurt deze raadsinformatiebrief ter kennisname naar de commissie ontwikkeling.	
Bijlagen	geen	
<p>Om het bouwplan aan de Schalkwijkerweg 13 planologisch te faciliteren dient een omgevingsvergunning verleend te worden welke de afwijking van het bestemmingsplan mogelijk maakt. Hiervoor dient de raad een Verklaring van geen bedenkingen af te geven, hierna aangeduid als Vvgb</p> <p>Na de bespreking in de commissie ontwikkeling van 10 januari heeft de gemeenteraad op 31 januari besloten het onderwerp “<i>Verklaring van geen bedenkingen in verband met het verlenen van ontwerp-omgevingsvergunning realisatie 60 appartementen aan de Schalkwijkerstraat en Vijfhuizerstraat (New Harlem)</i>” opnieuw in de commissie te bespreken, waarbij het college heeft toegezegd de raad nader te informeren. In deze brief gaat het college in op vragen en opmerkingen welke gemaakt zijn in de commissievergadering van 10 januari jl. aangaande het gehanteerde parkeerbeleid en het proces.</p> <p><u>De beoordeling van dit bouwplan is conform vastgesteld beleid</u></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Het bouwplan moet kunnen voldoen aan de parkeereis, die berekend kan worden aan de hand van de door de gemeente vastgestelde parkeernorm. Uitgangspunt van het Haarlemse parkeerbeleid is dat dit op eigen terrein wordt opgelost. Dat kan op 2 manieren:<ul style="list-style-type: none"><li>• op maaiveld/bovengronds: dat zou een groot effect hebben op het stedenbouwkundig plan en het mogelijke aantal woningen;</li><li>• ondergronds: maakt het bouwplan financieel niet haalbaar.</li></ul></li><li>2. Wanneer de parkeeroplossing niet op eigen terrein kan worden opgelost zijn er verschillende vrijstellings- en ontheffingsmogelijkheden:<ul style="list-style-type: none"><li>• Het verkleinen van het bouwplanvolume. Dit is geen gewenste oplossing want dan minder woningen en de parkeerkwestie is hiermee niet opgelost.</li><li>• Het introduceren van vervoersmanagement door bedrijven. Dit is alleen voor werk- en</li></ul></li></ol>		

voorzieningenfuncties.

- Het kopen of huren van de benodigde parkeerplaatsen binnen een straal van 500 meter. Dit is niet mogelijk want het benodigde aantal parkeerplekken is niet aanwezig is binnen een straal van 500 m.
- Het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit is niet mogelijk vanwege te weinig fysieke ruimte.
- Het opstellen van een mobiliteitsplan. Dit is alleen relevant als er ook voldoende fysieke plek in de openbare ruimte aanwezig is om te voorzien in een deel van de parkeerbehoefte. Gelet op de eerdere punten, is hier geen sprake van.
- Een afkoopregeling: deze is in Haarlem nog niet in praktijk gebracht en heeft de verplichting om in de nabijheid van het project te investeren in parkeerplaatsen.
- Afzien van het recht op parkeervergunning: binnen gereguleerd gebied kan worden afgezien van het recht op parkeervergunningen, inclusief bezoekersschijven. Daarmee heeft de gemeente een publiekrechtelijke sturingsmiddel om te voorkomen dat de parkeerdruk in de omgeving van het bouwplan zal toenemen. Hiermee is er geen sprake meer van een parkeerbehoefte van het bouwplan.

Deze laatste optie is nader uitgewerkt in de *Beleidsregel toekennen parkeervergunningen en bezoekersschijven* ([2014/75438](#)). Hierin wordt een toelichting gegeven op in welke situaties en hoe kan worden omgegaan met het niet toekennen van parkeervergunningen en bezoekersschijven. Daarin wordt expliciet beoogd dat door het toepassen van de beleidsregel kan worden bijgedragen aan een verantwoorde herontwikkeling van leegstaande panden in vergunninghoudersgebied:

*‘verschillende ontwikkelaars geven aan dat zij bereid zijn om af te zien van de mogelijkheid tot het verkrijgen van een parkeervergunning en/of een bezoekersschijf. Dat is bijvoorbeeld mogelijk omdat er voldoende openbaar vervoersmogelijkheden in de buurt zijn of omdat de ontwikkelaar zich richt op een doelgroep die niet of nauwelijks gebruik maakt van een auto. Als wordt ingegaan op de wens van de ontwikkelaars, wordt een knelpunt in de herontwikkeling van leegstaande panden opgelost, terwijl hierdoor niemand wordt gedupeerd. Het is de eigen afweging van toekomstige bewoners en/of eigenaren of zij bereid zijn om een pand in gebruik te nemen zonder recht op parkeervergunningen en bezoekersschijven’.*

Bovenstaande heeft ook betrekking op de situatie zoals bij New Harlem het geval is en geeft voldoende grondslag om af te wijken van de Haarlemse parkeernormen. Deze beleidsregel geldt voor het gehele gereguleerde gebied. Het feit dat deze ontwikkeling aan de rand van het gereguleerde gebied ligt, doet voor de toepassing van het beleid niet ter zake. Parkeergarage De Kamp ligt overigens op ca. 450 meter van het project. Daarnaast geeft de ontwikkelaar de bewoners de mogelijkheid van een deelauto gebruik te maken door deze exclusief aan hen aan te bieden. De bewoners betalen in hun huur automatisch mee aan de deelauto's waardoor het gebruik hiervan wordt gestimuleerd. Daarnaast wordt het fietsgebruik gestimuleerd door voor elke bewoner een stallingplaats te maken.



### Parkeren buiten vergunninghoudersgebied

Op basis van het bovenstaande is de verwachting dat dit project geen toename van de parkeerdruk met zich mee brengt. Mocht het risico zich toch voordoen, dan speelt het volgende:

1. Wanneer een deel van de bewoners/bezoekers ervoor kiest om buiten het vergunninghoudersgebied te parkeren, ontstaat er extra parkeerdruk aan de randen van het vergunningsgebied. Dit kan overlast geven voor de huidige wijkbewoners. De gemeente heeft inzicht in de actuele parkeerdruk gedurende de nacht in de Slachthuisbuurt. Dat is het tijdstip waarop de grootste behoefte aan parkeerplaatsen van New Harlem verwacht mag worden. De meeste mensen slapen immers thuis en overdag heeft men activiteiten waardoor men niet thuis verblijft. De parkeerdruk bedraagt omstreeks 12 uur 's nachts 80% (telling 2018). Uitwijkgedrag zal daarom niet dadelijk tot parkeeroverlast leiden.
2. In 2013 heeft de gemeenteraad een parkeervisie vastgesteld. Op basis van deze visie wordt het parkeerbeleid verder vormgegeven. De maatregelen die genomen zijn in het programma moderniseren zijn daar onder meer een resultaat van. In beleidslijn 1 (te ontwikkelen beleid rond parkeren en bouwen) is opgenomen dat wanneer een bouwplan parkeeroverlast dreigt te veroorzaken er overwogen kan worden in de omgeving het gereguleerd parkeren uit te breiden. In het geval van New Harlem kan een dergelijke besluit de loopafstand tussen een parkeerplaats in niet-gereguleerd gebied en de toekomstige woning vergroten, waardoor het voor toekomstige bewoners/bezoekers aantrekkelijker wordt een andere oplossing te zoeken voor hun parkeer- en/of mobiliteitsbehoefte. Het college stelt voor om na realisatie en bewoning van het nieuwe complex een parkeermeting uit te voeren. Op basis van de resultaten van die parkeermeting kan besloten worden een enquête onder bewoners voor parkeerregulering te houden.

### Het bestuurlijk proces

De projectontwikkelaar heeft een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend. De aanvraag past niet binnen het vigerend bestemmingsplan. Gebleken is dat het totaal aantal vierkante meters aan bruto-vloeroppervlakte voor het oprichten van een hoofdgebouw en eventuele bijgebouwen op één locatie meer is dan 2500 m<sup>2</sup>. Hiermee valt deze aanvraag onder de categorie waarin een verklaring van geen bedenkingen is vereist. Op het moment dat de raad om een Vvgb wordt verzocht, zal de raad het plan ook integraal bekijken in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De raad zal deugdelijk moeten motiveren waarom een project wel/niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Met de ontwikkelaar is eerder een anterieure overeenkomst gesloten. Hierin wordt aangegeven dat de gemeente bereid is ten behoeve van deze realisatie het benodigd planologisch traject in gang te zetten. De gemeenteraad moet een dergelijke overeenkomst in zijn overwegingen over het al dan niet afgeven van Vvgb betrekken. De gemeenteraad zal duidelijk moeten laten zien op welke wijze de belangen van de initiatiefnemer bij het besluit zijn betrokken. Mocht de

gemeenteraad geen medewerking willen verlenen, is zij gehouden daar ruimtelijke motieven voor aan te voeren. Doet de gemeenteraad dat niet of niet voldoende, dan kan dat in een eventuele juridische procedure reden zijn om het uiteindelijke besluit (gedeeltelijk) te vernietigen.

### Vervolg

Het plan bevindt zich thans in de ontwerpfase. Een aantal scenario's die zich kunnen voordoen:

1. De raad geeft een ontwerp Vvgb af. Indien de raad een ontwerp Vvgb afgeeft, zal dit ontwerp samen met de ontwerp omgevingsvergunning voor zes weken ter inzage worden gelegd waartegen door een ieder zienswijzen kunnen worden ingebracht. De beantwoording van deze zienswijzen zal te zijner tijd aan de raad worden voorgelegd voor een definitieve Verklaring van geen bedenkingen en omgevingsvergunning. Bij afgifte daarvan zal dit wederom voor zes weken ter inzage worden gelegd voor beroep.
2. De raad geeft geen ontwerp Vvgb af:
  - De ontwikkelaar kan hiertegen in beroep gaan. Dit nadat de ontwikkelaar een zienswijze heeft mogen indienen tegen de ontwerp weigering Vvgb. Het beroep kan zien op het vernietigen van het weigeringsbesluit en daarnaast beroep doen op een eventuele schadevergoeding op grond van een onrechtmatige overheidsdaad.
  - De ontwikkelaar kan het plan aanpassen. Een scenario is dat de ontwikkelaar het plan zodanig aanpast, dat de omvang minder bedraagt dan 2500 m<sup>2</sup> BVO. Deze aanpassing zou tot gevolg hebben dat er geen Vvgb meer is vereist. Indien de functiemogelijkheden van het bestemmingsplan in acht worden genomen, kunnen woningen worden gerealiseerd binnen het aangegeven bestemmingsvlakken. Ook een bouwmarkt behoort bijvoorbeeld tot deze mogelijke functies. Uiteraard met inachtneming van de parkeernormen en parkeerbeleid.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester