

ZIENSWIJZENNOTA BOUWEN APPARTEMENTENGEBOUW MET 103 APPARTEMENTEN AAN DE BAZELLAAN

Termijn

De aanvraag en de ontwerpbesluit met bijbehorende stukken zijn op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Algemene wet bestuursrecht vanaf 12 juli 2022 tot en met 22 augustus 2022 ter inzage gelegd. Gedurende deze periode konden belanghebbenden zienswijzen tegen de ontwerpbesluit indienen.

Zienswijzen

De bewoners van Corrie ten Boomstraat 24, 28 en 30 hebben bij brief van 20 augustus 2022 een zienswijze ingediend. Deze zienswijze is ontvangen op 23 augustus 2022. Alhoewel het poststempel lastig leesbaar is, gaan wij ervan uit dat de zienswijze tijdig is ontvangen.

De zienswijze berust, kort samengevat, op de volgende gronden:

- Het is gebruikelijk en verplicht dat voor een ingrijpende wijziging in de leefomgeving aan bewonersparticipatie wordt gedaan. Dit is hier echter niet gedaan;
- Het bouwplan voorziet in een bouwhoogte van 24,5 meter, terwijl de hoogte van het bestaande blok 13 meter bedroeg. Deze hoogte is niet passend in een woonwijk met voornamelijk rijtjeshuizen en flats van vier verdiepingen. Het appartementencomplex is niet vergelijkbaar met andere hogere complexen omdat deze aan de rand van de wijk en langs drukke verkeerswegen liggen, waar ze een extra functie als geluidswal hebben;
- De bezonningsstudie is niet deugdelijk. De huizen aan Corrie ten Boomstraat zijn niet meegenomen in deze studie, terwijl deze in de schaduwzone van het nieuwe complex komen te liggen. Verder zal er aan het einde van de dag extra schaduwwerking ontstaan voor de huizen aan de Corrie ten Boomstraat. Dat is het moment waarop de betrokkenen gebruik maken van hun tuin om in de zon te zitten;
- De verkeers- en parkeersituatie bij de Bazellaan is slecht. Er wordt veel fout geparkeerd en de T-splitsing voor het gebouw is onoverzichtelijk en gevaarlijk;
- De parkeertelling geeft geen getrouwe weergave, omdat deze is uitgevoerd toen twee van de vier blokken leeg stonden. Voor één blok werden al de eerste voorbereidingen voor sloop getroffen. Bovendien is de zone te ruim genomen, omdat voor drie sectoren buiten de zone zelf wordt gereden om daar te komen en 17 sectoren zo ver van de woningen verwijderd zijn dat het niet realistisch is dat mensen daar gaan staan;
- De uiteindelijke parkeerdruk zal 96 % komen te bedragen. Dit is beduidend hoger dan de door de gemeente genoemde 85 %;
- Er is geen onderzoek overlegd over de verkeersveiligheid van de T-splitsing;
- De toezegging van meer parkeerhandhaving is een onaanvaardbare verplaatsing van het parkeerprobleem. De toekomstige bewoners moeten dan parkeerboetes gaan betalen. Dit is voor de beoogde doelgroep, sociale huur, een extra belasting in een tijd waarop deze doelgroep al extra hard wordt getroffen door onder andere inflatie en stijgende energiekosten.

Reactie van de aanvrager

De aanvrager is overeenkomstig artikel 3:15 van de Algemene wet bestuursrecht in de gelegenheid gesteld om op de zienswijze te reageren. De aanvrager heeft bij brief van 21 september 2022 van deze gelegenheid gebruik gemaakt.

De reactie van de aanvrager berust, kort samengevat, op de volgende gronden:

- De aanvrager heeft een inloopavond georganiseerd over het voorlopig ontwerp van blok 4. Daarvoor zijn onder meer de bewoners van de Corrie ten Boomstraat uitgenodigd. Het is de aanvrager niet duidelijk waarover de omwonenden onjuist zouden zijn geïnformeerd;
- De verdichting vindt deels plaats aan de zijde van de binnentuin en deels door optopping. Het aantal bouwlagen varieert van 3 tot 8 bouwlagen. Bij het ontwerp is rekening gehouden met de aangrenzende bebouwing;
- Tussen bouwblok 4 en de woningen en tuinen van de indieners van de zienswijzen, staat een dubbele singel van bomen. Deze bomen zullen een substantiële bijdragen leveren aan de ervaren slagschaduw. Dit blijkt ook uit de luchtfoto, waarop de slagschaduw van de bomen nadrukkelijk zichtbaar is. Gelet op de noord-zuidas van de bebouwing blijft de bezonning het grootste deel van de dag (vanuit het zuiden) onbelemmerd;
- Er heeft in 2017 een parkeertelling plaatsgevonden. Uit deze telling bleek dat er woningen toegevoegd konden worden. In 2021 is het onderzoek herhaald. Uit dit onderzoek blijkt dat de theoretische parkeercapaciteit ten opzichte van 2017 met 26 parkeerplaatsen is afgenomen. Op basis van de huidige capaciteit en de piekbelasting is er ruimte voor 46 extra woningen wanneer een parkeerdruk van 85 % wordt aangehouden. Na de afronding van de voorgenomen bouwplannen neemt de parkeerdruk tot ongeveer 88-89%. De toekomstige bewoners zullen daardoor tijdens piekmomenten mogelijk uitwijken naar andere aangrenzende straten, waarbij het waarschijnlijker is dat wordt uitgeweken naar Parkwijk dan naar de Zuiderpolder. De leefbaarheid in de wijk ondervindt geen nadelige gevolgen van de hogere parkeerdruk.

Beoordeling van de ingediende zienswijzen

Algemene overwegingen

Voordat wij ingaan op de zienswijzen, merken wij in algemene zin het volgende op.

Er bestaat een grote behoefte aan extra sociale huurwoningen, zowel in de regio als in de gemeente Haarlem. Er wordt tweejaarlijks onderzoek gedaan naar wonen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Uit het laatste onderzoek Wonen in de MRA in perspectief (te raadplegen via <https://data.amsterdam.nl/dossier/wonen>) blijkt dat het woningtekort in de MRA nog steeds groot is, met name in de sociale- en middenhuur en koopsector tot € 409000. Dit tekort is opgelopen ten opzichte van 2017. De mogelijkheden voor huishoudens met een laag- of middeninkomen op de woningmarkt zijn daarmee kleiner geworden. Daarbij geldt dat de instroom vanuit de rest van Nederland groot is en die vanuit het buitenland sterk toeneemt.

Het aandeel aan sociale huur ligt onder het aandeel lage inkomens, terwijl de omvang van de sociale huursector is gekrompen. De mogelijkheden voor lage inkomens zijn daarom sinds 2017 alleen maar afgenomen. Hierbij is vanzelfsprekend geen onderscheid gemaakt tussen regulier woningzoekenden met een laag inkomen en statushouders met een laag inkomen, omdat het in alle gevallen gaat om woningzoekenden die zijn aangewezen op de sociale huursector.

Meer specifiek voor de regio Zuid-Kennemerland/IJmond geldt dat ook hier sprake is van een tekort aan sociale huurwoningen. Bovenop het al bestaande tekort wordt voor de periode 2017-2024 voorzien dat 2800 tot 3000 extra sociale huurwoningen nodig zijn. Met name in Haarlem en overig Zuid-Kennemerland geldt dat de wachttijden voor een sociale huurwoning lang zijn en steeds langer worden. De gemiddelde wachttijd bedraagt inmiddels 7,3 jaar, waarbij binnen de regio de druk op Haarlem en Heemstede het grootst is. De sociale huurwoningvoorraad dient dan ook te groeien, waarbij ook voor de komende jaren een forse woningproductie gewenst is. Er zijn dan ook regionaal afspraken gemaakt over het woningbouwprogramma in de regio Zuid-Kennemerland/IJmond (het Regionaal Actieprogramma Wonen).

Naast het bovenstaande blijkt ook uit de Woonvisie 2017-2020, de concept-Woonvisie 2021-2025 en de gemeentelijke nota kaders en instrumenten sociale huur en middensegment dat er in de gemeente Haarlem nog steeds een tekort is aan sociale huurwoningen en dat vanuit de betrokken partijen wordt ingezet op een toename van het aantal beschikbare sociale huurwoningen.

Daarnaast is het vanzelfsprekend niet alleen van belang dat er extra sociale huurwoningen worden gerealiseerd, maar ook dat deze van voldoende kwaliteit zijn. In dit kader zal dan ook waar nodig worden voorzien in sloop en vervangende nieuwbouw, waarbij ook bij de vervangende nieuwbouw telkens zal worden bezien in hoeverre een uitbreiding van het aantal sociale huurwoningen mogelijk is, ook buiten de kaders van het bestemmingsplan. De bestemmingsplannen zijn in Haarlem immers grotendeels consoliderend van aard, zodat deze veelal geen ruimte bieden voor extra woningen, terwijl het toevoegen van extra woningen ruimtelijk wel aanvaardbaar is.

Gelet op het bovenstaande is er bij het realiseren van sociale huurwoningen sprake van een groot maatschappelijk belang. Vanzelfsprekend wordt bij de beoordeling van elke aanvraag die (mede) voorziet in de realisatie van extra sociale huurwoningen ook acht geslagen op de andere relevante belangen, zodat er sprake is en blijft van een goede ruimtelijke ordening. Dat neemt niet weg dat aan de realisatie van kwalitatief goede sociale huurwoningen een groot maatschappelijk wordt toegekend, welke in de belangenafweging dan ook een grote rol speelt.

Herontwikkeling van de bouwblokken

In de bestaande situatie waren vier bouwblokken aanwezig. Deze bouwblokken zijn afgeschreven en voldoen niet meer aan de eisen van deze tijd. Zowel vanuit het oogpunt van veiligheid als van gezondheid is vervanging van deze bouwblokken noodzakelijk.

Zoals in het bovenstaande is toegelicht, is bij de sloop- en nieuwbouwplannen niet alleen uitgegaan van het behoud van het bestaande aantal woningen, maar is ook bekeken of en in hoeverre het aantal woningen kan worden uitgebreid. Daarbij zijn de blokken in onderlinge samenhang en in relatie tot de buurt bekeken. Dit heeft ertoe geleid dat er uiteindelijk 44 extra sociale huurwoningen zullen worden gerealiseerd. Deze uitbreiding wordt vooral voorzien bij de nieuwbouw van blok 4. Het huidige blok 4 bestaat uit 48 appartementen, terwijl dit er in de nieuwe situatie 103 zullen zijn.

Reactie op de ingediende zienswijzen: participatie

Aan de orde is een ingediende aanvraag om omgevingsvergunning. Er bestaat (nog) geen wettelijke verplichting voor de aanvrager om voorafgaand aan de indiening van de aanvraag een participatietraject te doorlopen. Evenmin is de gemeente als bevoegd gezag hiertoe verplicht nadat de aanvraag is ingediend. De gemeente dient het bouwplan te beoordelen zoals deze is ingediend en mag deze niet aanpassen aan de hand van verzoeken vanuit de omgeving. Aanpassingen aan het bouwplan mogen uitsluitend worden gedaan door de aanvrager.

Het wettelijk stelsel voorziet erin dat omwonenden via de zienswijzenprocedure hun standpunt kenbaar kunnen maken over de aanvraag. Het gemeentebestuur betreft deze zienswijzen bij de besluitvorming.

Reactie op de ingediende zienswijzen: de bouwhoogte en de gevolgen daarvan voor de omgeving

Om aan de woningbouwopgave te kunnen voldoen en ondertussen ruimte over te houden voor bijvoorbeeld groen, is het onvermijdelijk om in de hoogte te bouwen. Wij begrijpen dat de inwoners van bestaande woningen een voorkeur hebben voor een gebouw van 13 meter in plaats van een gebouw van gedeeltelijk 24,5 meter. Gelet op het zwaarwegende belang dat met woningbouw is gediend, is het behoud van de bestaande leefomgeving voor de huidige inwoners echter geen doorslaggevende factor voor de vraag of medewerking wordt verleend aan een bouwplan. Wij beoordelen of de gevolgen van het bouwplan voor de omgeving aanvaardbaar zijn. Het enkele feit dat een bouwplan gevolgen heeft voor de omgeving, is geen reden om deze te weigeren.

De hoogte van het nu aan de orde zijnde blok 4 is maximaal 24,5 meter. Het gebouw bestaat uit een basislaag van 9,5 m tot 12,5 m, gebaseerd op de voormalige 4 lagen, met daarin twee hoogteaccenten van 24,5 meter. Met deze typologie wordt deels aangesloten op de voormalige 'strokenbouw' bouwstructuur, én wordt de gewenste woningdichtheid gerealiseerd. Het blok is dus niet over gehele linie 24,5 meter hoog.

Tussen Parkwijk en de Zuiderpolder ligt het Meerspoorpad; een brede groene 'lange lijn' die samen met het nieuwe gebouw de rand van Parkwijk definieert. Op het krapste punt bedraagt de afstand van blok 4 tot de woningen in Zuiderpolder 57 meter. Dit brede groene profiel is niet te vergelijken met de stadsstraat van Prins Bernhardlaan (34m). Het profiel van het Meerspoorpad bedraagt twee watergangen, brede groene stroken met twee hoge bomenrijen, en een fietspad. Er is hier dan ook sprake van een grotere groene buffer tussen de wijken (en gebouwen) is gelegen. Wij vinden de bouwhoogte dan ook passend op deze locatie. De hoogteaccenten zijn zo gepositioneerd dat deze de verbinding tussen de wijken (de Amnesty Internationalweg) accentueren.

De bezonningsstudie laat zien dat de gebouwen aan de Corrie ten Boomstraat blijven voldoen aan de "lichte" TNO-norm. Deze norm houdt in dat er ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag zijn in de periode van 19 februari – 21 oktober in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam. De "lichte" TNO-norm wordt in vele stedelijke gebieden in Nederland, waaronder ook in de gemeente Haarlem, aangehouden. Het is overigens geen verplichtende norm. Het bevoegd gezag mag instemmen met minder bezonningsuren als dit opweegt tegen het belang dat met het bouwplan is gediend. Die situatie doet zich hier echter niet voor, er wordt voldaan aan de "lichte" TNO-norm.

Bij het beoordelen van de bezonningstudie is daarnaast ook nog gekeken naar de context en de omgeving van gebouw en de invloed van de schaduwwerking op het gebruik en de kwaliteit van de woonomgeving. In de wintermaanden is de zon voor 18u al onder. De woningen aan de Corrie ten Boomstraat (en de rand van de Zuiderpolder) hebben tot zonsondergang de hele dag voldoende bezonning. In de herfstavonden werpen de hoogteaccenten gedeeltelijk schaduw op enkele tuinen aan de Corrie ten Boomstraat. Echter is het gebouw geen rechthoekig volume, maar vormgegeven met een ruime opening (26m) tussen de hoogteaccenten in. Gezien het open volume van het gebouw en de draaiing van de zon, en daarnaast ook het gegeven dat het Meerspoorpad een brede groene zone is met hoge bomen (met volle kronen), zal er maar zeer beperkt sprake zijn van schaduwwerking. Dit is binnen een stedelijke omgeving aanvaardbaar.

Gelet op het bovenstaande zijn wij van mening dat de gevolgen van het bouwplan voor de omgeving aanvaardbaar zijn. Wij merken daarbij op dat wij het standpunt van de indieners van zienswijzen dat een complex met een dergelijke hoogte niet passend is in een woonwijk, niet delen. Niet valt in te zien waarom een gebouw met een dergelijke hoogte niet op een goede wijze op deze locatie kan functioneren.

Reactie op de ingediende zienswijzen: verkeersveiligheid

Voorop moet worden gesteld dat de omgevingsvergunning betrekking heeft op het bouwen en niet zozeer op het gedrag van (toekomstige) bewoners en/of het gebruik van het pand. Hierop is andere regelgeving van toepassing.

Verkeersgedrag wordt niet gereguleerd via de omgevingsvergunning, maar via de verkeersregelgeving. Indien (toekomstige) bewoners zich dusdanig gedragen dat de veiligheid in gevaar wordt gebracht, dan kan daar via de verkeersregelgeving tegen op worden getreden. Ook kunnen er maatregelen worden genomen om de veiligheid te vergroten, zoals het invoeren van verkeersremmende maatregelen. Dat ligt alleen anders indien er sprake is van een dusdanig aantal extra woningen, dan wel een dusdanig ontbrekende infrastructuur, dat moet worden geoordeeld dat de verkeersveiligheid ernstig in gevaar wordt gebracht en dat er geen mogelijkheden bestaan om de situatie verkeersveilig te maken. Daarvan is in deze situatie geen sprake.

Reactie op de ingediende zienswijzen: parkeren

Allereerst moet worden opgemerkt dat volgens vaste jurisprudentie alleen rekening hoeft te worden gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het realiseren van het bouwplan. Een eventueel bestaand tekort kan buiten beschouwing worden gelaten. Dit houdt in dat alleen rekening hoeft te worden gehouden met de toename van parkeerbehoefte als gevolg van het realiseren van het bouwplan ten opzichte van de al bestaande parkeerbehoefte vanwege het te verbouwen pand.

In de afgelopen jaren is geconstateerd dat de parkeerbehoefte bij sociale woningbouw is gedaald. Dit is bevestigd door het onderzoek "Analyse naar autobezit in Haarlem 2018", naar aanleiding waarvan de parkeernormen in 2019 door de gemeenteraad zijn aangepast.

Tot die tijd werd voor goedkope woningen in het overloopgebied uitgegaan van 0,9 auto per bewoner en daarnaast 0,3 voor bezoekers. Daarmee was het totaal 1,2 per woning.

Uit bovengenoemde analyse blijkt dat het autobezit bij sociale woningbouw inmiddels is gedaald naar 0,6 per woning. Daarom is in 2019 de parkeernorm voor sociale woningen in het overloopgebied verlaagd naar 0,9 (inclusief 0,3 voor bezoekers).

Dat houdt in dat tijdens het gebruik van de vier bouwblokken de parkeernormen zijn verlaagd. Ten tijde van het gebruik van het complex diende te worden uitgegaan van 163,2 parkeerplaatsen (136 goedkope woningen). Ten tijde van de vergunningverlening voor de nieuwbouw dient te worden uitgegaan van 162 parkeerplaatsen (180 woningen). Zoals uit het bovenstaande blijkt, is het autobezit in de afgelopen jaren gedaald. De parkeernorm is daarom voor sociale woningbouw verlaagd. Op basis van de voorheen geldende parkeernorm, toen de bestaande bouwblokken nog in gebruik waren, bestond er een parkeerbehoefte van 163 parkeerplaatsen (afgerond naar beneden).

Het nu voorliggende bouwplan dient te worden getoetst aan de nu geldende parkeernormen. Op basis van deze parkeernorm bestaat er een parkeerbehoefte van 162 parkeerplaatsen. Daarmee is er

naar ons oordeel geen sprake van een toename van de parkeerbehoefte en komen we feitelijk niet aan een verdere beoordeling van het parkeren toe.

Ten overvloede merken wij het volgende op. Recent is binnen de gehele gemeente onderzoek gedaan naar de parkeerdruk binnen de verschillende wijken, zodat op wijkniveau bekend is wat de parkeerdruk is. Deze locatie is gelegen binnen Parkwijk. Uit het onderzoek blijkt dat de parkeerdruk in deze wijk minder dan 85 % bedraagt. Dat betekent dat er binnen de wijk voldoende ruimte beschikbaar is om de extra parkeerbehoefte, voor zover deze er zou zijn door dit bouwplan, op te vangen.

Binnen de huidige systematiek van de Haarlemse parkeernormering wordt echter nog niet gekeken op wijkniveau, maar op buurtniveau. Daarbij is de buurt ook beperkt tot een straal van 500 meter rondom het bouwplan, ongeacht of er binnen de wijk op redelijke afstand maar buiten die straal voldoende parkeerplekken beschikbaar zijn. Voor het nu voorliggende bouwplan wordt daarom vooralsnog aangesloten bij het huidige parkeerbeleid. Dat neemt niet weg dat het gemeentebestuur bij de afweging van de betrokken belangen ook rekening kan en mag houden met de totale parkeerdruk in de wijk, aangezien het huidige parkeerbeleid ook uitdrukkelijk de mogelijkheid van maatwerk biedt.

De meest recente parkeertelling voor dit bouwplan heeft plaatsgevonden op een dinsdagavond tussen 23.00 uur en 5.00 uur buiten een schoolvakantie. Een doordeweekse avond geldt als maatgevend moment voor het parkeren bij woningen, omdat dan de parkeerdruk maximaal is.

Uit de meest recente parkeertelling bleek dat er 617 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Daarvan waren tijdens de telling 497 parkeerplaatsen bezet. Er waren dan ook 120 parkeerplekken beschikbaar. Er worden nog drie parkeerplekken toegevoegd, zodat er 123 parkeerplekken beschikbaar zullen zijn.

Het aantal woningen neemt ten opzichte van de telling toe met 93 toe. Volgens de parkeernorm leidt dit tot een toename van de parkeerbehoefte met 56 parkeerplaatsen. Er blijven dan nog 64 parkeerplaatsen over. Wanneer wordt uitgegaan van het slechtste scenario, dat inhoudt dat alle bezoekers van de appartementen die met de auto zijn gekomen ook allemaal tegelijkertijd blijven overnachten en tegelijkertijd ook alle bewoners met een auto thuis zijn, zijn nog 28 parkeerplekken extra nodig. Zelfs op zo'n moment, waarbij sprake is van een (onwaarschijnlijke) piekbelasting, blijven voldoende parkeerplekken over.

In een meer realistisch scenario zullen er bezoekers blijven overnachten, waardoor de bezoekers parkeerplaatsen innemen, maar overnachten er tegelijkertijd ook bewoners elders, waardoor er bewonersparkeerplekken vrijvallen. In dit meer realistische scenario zijn circa 64 parkeerplekken beschikbaar. Daarmee wordt de parkeerdruk van 85 % weliswaar overschreden, maar het aantal beschikbare parkeerplaatsen is dusdanig groot, dat er altijd zonder al te grote inspanningen een vrije parkeerplek te vinden is.

Wij merken daarbij op dat de parkeerdruk van 85 % geen harde eis is en dan ook niet als zodanig is vastgelegd in het Haarlemse parkeerbeleid. Het gemeentebestuur mag dan van deze norm afwijken. In gevallen zoals deze, waarbij nog een groot aantal parkeerplaatsen vrij blijft, ook als de parkeerdruk hoger is dan 85 %, ziet het college aanleiding om van deze norm af te wijken. Het is niet zo dat bewoners geen parkeerplek meer zullen kunnen vinden. Het is ook niet zo dat er slechts een enkele parkeerplek beschikbaar is, die slechts na zeer lang zoeken gevonden kan worden. Binnen een straal

van 300 meter zijn enkele tientallen vrije parkeerplekken beschikbaar. Het college acht dit aanvaardbaar. Dit oordeel wordt ondersteund door het gegeven dat er op wijkniveau voldoende parkeerplekken beschikbaar zijn.

Ten aanzien van de loopafstand merken wij het volgende op. De gemeente Haarlem acht een loopafstand van 500 meter in het algemeen aanvaardbaar. Dit volgt ook uit de beleidsregels voor het parkeren, waarin is opgenomen dat de huur of koop van een parkeerplaats op maximaal 500 meter van het bouwplan meetelt bij het aantal parkeerplaatsen. Een straal van 300 meter loopafstand is passend binnen deze grens.

Wij merken verder op dat het niet in de lijn der verwachting ligt dat het autobezit bij sociale woningbouw zal stijgen. Daarnaast kan en zal het college handhavend optreden bij fout parkeren.

Tot slot merken wij het volgende op. Wij zien niet in waarom bewoners van sociale huurwoningen fout zouden gaan parkeren en daardoor parkeerboetes op zouden lopen die zij niet kunnen betalen. Wij gaan daarom verder niet op deze zienswijze in.

Conclusie

Na afweging van alle betrokken belangen en na de beoordeling van de ingediende zienswijzen, zijn wij van mening dat aan het belang dat is gediend met dit bouwplan, een doorslaggevend belang moet worden toegekend. Wij zijn daarom bereid medewerking te verlenen aan het bouwplan.