

College van B&W
Gemeente Haarlem

T.a.v Drs E. Cassee, wethouder

CC: Gemeenteraad

T.a.v. Raadsgriffie

SPOED

VERZOEK TOT HERZIENING OMGEVINGSVERGUNNING LAND IN ZICHT

Haarlem, 28-05-1014

Geacht College,

Hierbij verzoek ik u kennis te nemen van bijgaande onderzoeksrapportage inzake de omgevingsvergunning (2013-0000516) voor de bouw van drie woontorens in het kader van project Land in Zicht. Uit de rapportage blijkt dat grote fouten zijn gemaakt in het proces van vergunningverlening.

Met name heeft uw College ten onrechte ontheffing verleend op basis van artikel 2.5.30 lid 4 sub a van de HBV. Materieel heeft dit voor belanghebbenden tot gevolg dat zij ernstig geschaad zijn in hun belangen nu er evident is afwijking van hetgeen de HBV voorschrijft een enorm tekort ontstaat aan parkeergelegenheid in de openbare ruimte en daarmee de (juridische) basis voor de verleende ontheffing ontbreekt.

De betreffende vergunning is inmiddels onherroepelijk en de bezwaartermijn is verstreken. Op basis van nieuwe feiten die bij belanghebbenden niet bekend waren, of dat redelijkerwijs konden zijn ten tijde van de bezwaartermijn, blijkt dat er gegronde redenen zijn voor het vragen om herziening van de vergunning. Deze nieuwe feiten zijn ondermeer:

1. Uit het bestuurlijk behandelvoorstel (2013/359603) van het College van B&W inzake het ontwerpbesluit omgevingsvergunning bouwplan Land in Zicht blijkt dat uw College met betrekking tot het in art. 2.5.30 lid 1 HBV gestelde, advies in gewonnen heeft bij de vakafdeling verkeer en parkeren.
2. Uit de tekst van het behandelvoorstel bij het ontwerpbesluit blijkt dat deze vakafdeling de vergunningaanvraag inclusief de bijbehorende stukken heeft beoordeeld en dat positief advies is verstrekt met betrekking tot de te verlenen bouwvergunning.
3. Op basis hiervan stelt het College dat er geen beletselen zijn om de vergunning te verlenen en geeft men ontheffing op basis van art. 2.5.30, lid 4, sub a. Dit omdat er voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is.
4. Als burger en direct belanghebbende mocht ik uitgaan van de juistheid van deze informatie. Op grond daarvan heb ik geen bezwaar gemaakt tegen het ontwerpbesluit.
5. Inmiddels heb ik kennis genomen van het interne ambtelijke advies waarnaar wordt verwezen in het behandelvoorstel van uw College en op basis waarvan u ontheffing heeft verleend.
6. Uit dit stuk, het adviesformulier vergunningen, d.d. 6/5/2013 blijkt dat door de ambtelijke afdeling parkeren en verkeer NEGATIEF advies is gegeven met betrekking tot de ontheffing die door uw College is verleend.
7. Dit is op een cruciaal punt in strijd met de informatie zoals die in de bezwaarprocedure is verstrekt door uw College, waar u stelt dat sprake is van positief advies.
8. Uit het ambtelijke advies valt bovendien af te leiden dat ten onrechte ontheffing is verleend ex art. 2.5.30.lid 4 sub a omdat er sprake zou zijn van voldoende parkeerruimte. Dit wordt in het rapport verder onderbouwd.
9. Als gevolg hiervan ontstaat een tekort aan parkeergelegenheid in de vrije ruimte van tenminste 37,5 op basis van de normen uit de HBV, Bijlage 13.

10. Als direct betrokkene ben ik hierdoor materieel ernstig mijn mijn belangen geschaad, omdat ik mede ben aangewezen op parkeren in de vrije ruimte.

Op basis van de aangedragen feiten ben ik van mening dat u dient over te gaan tot herziening van de omgevingsvergunning en wel zodanig dat deze conform de ontheffing ex art. 2.5.30 lid 4 sub a alsnog voorziet in voldoende parkeergelegenheid zoals deze voortvloeit uit de normen van de HBV.

Ik doe derhalve een beroep op uw College om een gemaakte (zwaarwegende) fout recht te zetten en daarmee het vertrouwen dat burgers moeten kunnen hebben in de kwaliteit van uw besluitvorming te herstellen.

Volledigheidshalve wijs ik u erop dat ik de noodzaak van een spoedige invoering van een zone parkeerverbod binnen het bestemmingsplan onderschrijf en dat mijn verzoek tot herziening niet is ingegeven door andere motieven dan in de bijgaande rapportage zijn vermeld.

Graag treed ik op zeer korte termijn met u in overleg.

Hoogachtend,



A.F.C van Dijk

Klipperkade 10

2022 GB Haarlem

E: tonfvandijk@gmail.com

M: 06-28494319

Bijlage: Onderzoeksrapportage 27 mei 2014

Onderzoek naar de verleende ontheffing ex art. 2.5.30 lid 4 sub a
bij de uitbreiding van het aantal te bouwen woningen "Land in Zicht".

*Als de regels waren gevolgd,
was er niet gebouwd...*



Door:
Drs Ton F. van Dijk
(Bestuurskundige)
Bewoner Klipperkade
27 mei 2014

VERTROUWELIJK

1. Inleiding.

Op 7 maart 2011 heeft het College van B&W van de gemeente Haarlem besloten om een omgevingsvergunning te verlenen in het kader van het bestemmingsplan "Land in Zicht". Het betreft hier de bouw van 29 waterwoningen en 18 watervilla's. Het juridisch kader van dit besluit is ondermeer gebaseerd op de Haarlemse bouwverordening (HBV).

In de vergunning is een ontheffing opgenomen in het kader van artikel 2.5.30 lid 4 sub a van de HBV. Deze ontheffing heeft betrekking op het aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein. Het betreft hier de omgevingsvergunning onder nummer 2010/1771/22.

Op 29 maart 2011 is in het kader van hetzelfde bestemmingsplan een tweede omgevingsvergunning verleend. Nu voor de bouw van een aantal woontorens met parkeergarage.

Onderdeel van dit besluit vormt de toepassing van artikel 2.5.30 lid 5 van de HBV om zo vrijstelling te verlenen van de in lid 1 van hetzelfde artikel opgenomen verplichting tot aanleggen van een parkeervoorziening op eigen terrein. Deze vergunning is verleend onder nummer 2011/0000067.

Op 17 december 2013 is door het College van B&W een derde en aangepaste omgevingsvergunning verleend voor de bouw van drie woontorens op basis van een gewijzigd (groter, +25) aantal woningen. Bij deze vergunning is ontheffing verleend van artikel 2.5.30 lid 1 HBV inzake parkeren op eigen terrein. Dit op basis van artikel 2.5.30 lid 4 sub a HBV. Deze vergunning is verleend onder zaak nummer 2013/0000516

Alle genoemde vergunningen zijn inmiddels onherroepelijk. Nieuw onderzoek leidt echter tot de conclusie dat sprake is van een nieuwe feiten die een herziening van de verleende vergunning door het College van B&W noodzakelijk maken.

2. Nieuw feitenonderzoek.

Uit nader feitenonderzoek (in het kader van deze rapportage) blijkt dat de ontheffing inzake artikel 2.5.30 lid 4 sub a in de laatste vergunning (2013/0000516) ten onrechte is verleend. Dit omdat sprake is van:

- Onjuiste en/of onvolledige informatie in het vergunningsbesluit;**
- Informatie die heeft geleid tot een onjuiste weergave van de parkeerbehoefte in relatie tot het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de vrije ruimte;**
- Ontheffing op basis van onjuiste overwegingen en motivering.**

Ook blijkt uit het nieuwe feitenonderzoek:

- Dat in de eerder verleende omgevingsvergunning onder nummer 2011/0000067 voor hetzelfde bouwplan ten onrechte vrijstelling is verleend van artikel 2.5.30 lid 1 op basis van lid 5 van hetzelfde artikel, omdat het voorgeschreven stappenplan uit Bijlage 15 HBV niet is doorlopen;**
- En dat aldus de juridische grondslag voor deze vrijstelling volledig ontbreekt.**

Op basis van voorgaande feiten is bovendien sprake van onbehoorlijk bestuur omdat:

- In de eerste omgevingsvergunning (2011/0000067) gebruik is gemaakt van een vrijstelling van artikel 2.5.30 lid 1 en in de tweede vergunning (2013/0000516) van een ontheffing op basis van lid 4 sub a;**
- Deze twee artikelen elkaar (inhoudelijk en volgorde) uit sluiten;**
- Het ontheffingsartikel uit gaat van het feit dat er voldoende alternatieve parkeerplaatsen in de vrije ruimte worden gerealiseerd;**
- Het vrijstellingsartikel is gebaseerd op feit dat er onvoldoende alternatieve parkeerruimte beschikbaar is.**

Dit zijn nieuwe feiten die ten tijde van de vergunningverstrekking bekend waren bij de gemeente Haarlem, maar niet redelijkerwijs bekend konden zijn bij belanghebbenden met betrekking tot

de uitgebreide procedure inclusief bezwaarmogelijkheid inzake de omgevingsvergunning onder nummer 2013/0000516.

2.1 Gevolgen voor de parkeerruimte: een groot tekort.

Materieel heeft dit grote gevolgen: Er is in de laatste en gewijzigde vergunning - waarbij meer woningen worden gebouwd dan was voorzien - ten onrechte uit gegaan van het feit dat er voldoende parkeerruimte wordt gerealiseerd. En dat zo recht wordt gedaan aan de geldende parkeernormen op basis van de HBV.

Een onjuiste berekening van de normen in relatie tot de beschikbare parkeerplaatsen, leidt in werkelijkheid ten onrechte tot de formulering "voldoende parkeerplaatsen" in de overweging van de ontheffing. Feitelijk is sprake van een tekort van 37.5 parkeerplaatsen ten opzichte van de uit de norm voortvloeiende parkeerbehoefte. De ontheffing is ten onrechte verleend en de omgevingsvergunning is daarmee - anders dan het College stelt- in strijd met de HBV.

2.2 Onjuiste informatie in vergunning.

Als gevolg hiervan is de wettelijk verplichte bezwaarprocedure ernstig gecompromiteerd. Dit omdat in het ter bezwaar voorgelegde ontwerpbesluit onjuiste informatie is opgenomen. Deze informatie leidt tot een wezenlijk onjuist beeld van de gevolgen van de vergunningverlening voor de realisatie van de gestelde parkeernormen voor het project.

Belanghebbenden zijn als gevolg hiervan niet goed geïnformeerd en konden dus geen adequate afweging maken ten aanzien van de mogelijkheid om bezwaar aan te tekenen en eventueel op basis daarvan een bestuursrechtelijke traject te volgen om dit bezwaar te laten toetsen door de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Op grond van de in de vergunning verstrekte informatie mochten belanghebbenden er zonder meer van uit gaan dat er voldoende parkeergelegenheid zou worden gerealiseerd. Dit blijkt niet zo te zijn.

3. Het besluitvormingstraject.

De drie in dit kader relevante vergunningen zijn verleend in het kader van het bestemmingsplan "Land in Zicht". Dit plan voorziet in een "autoluw" nieuwbouwproject aan het Spaarne op de plaats van de voormalige jachthavens De Drijver en De Wetterwille. Het betreft de bouw van 29 waterwoningen (WW), 18 watervilla's (WV) en vier woontorens (ABCD).

Het project wordt in twee fasen gebouwd. Fase 1: de waterwoningen, watervilla's en woontoren D. Fase 2: de woontorens ABC. De eerste fase is inmiddels gerealiseerd. Naar verwachting wordt in juni 2014 begonnen met de bouwkundige implementatie van fase 2.

In totaal gaat het uiteindelijk om 182 woningen, een ruimte met maatschappelijke bestemming (HV), een jachthaven (JH) en de daaruit - op basis van de gemeentelijke normen -voortvloeiende parkeerbehoefte.

In deze parkeerbehoefte dient conform de HBV te worden voorzien door het zogenoemde "parkeren op eigen terrein". En daarnaast door "parkeren in de openbare ruimte", in casu het voorterrein van woontoren D met daarop 54 parkeerplaatsen. Dit in het kader van een ontheffing voor de eis om parkeren op eigen terrein te realiseren conform artikel 2.5.30 lid 1 HBV.

3.1 Parkeerbehoefte

Bij het vaststellen van de parkeerbehoefte (zoals die in de verleende vergunningen is gehanteerd) is gebruik gemaakt van de zogenoemde CROW normen, die zijn opgenomen in Bijlage 13 van de HBV en die door de gemeente Haarlem op dit project van toepassing zijn verklaard. Hieruit vloeit voort dat in totaal 286,4 parkeerplaatsen nodig zijn. Waarvan een groot deel moet worden gerealiseerd op eigen terrein om zo te kunnen voldoen aan het in art 2.5.30 lid 1 HBV gestelde:

Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort. Daarbij moet voldaan worden aan de parkeernormen zoals die in de bijlage "Tabel Parkeernormen" zijn aangegeven.

Een aanzienlijk deel van de parkeerbehoefte wordt echter niet gerealiseerd op eigen terrein maar in de openbare ruimte. Daarvoor is ontheffing verleend op grond van artikel 2.5.30 lid 4 sub a:

Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste en het derde lid: a. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

3.2 Gehanteerde norm.

Uit het ambtelijke "Overzicht notieblok aanvraag" dat als voorblad dient bij de verleende vergunning 2010/1771/22, blijkt dat voor de waterwoningen en de watervilla's een norm is gehanteerd van 1.5. Dit komt overeen met Bijlage 13, tabel *parkeernormen*, van de HBV.

Uit de verleende vergunning onder nummer 2013/0000516 wordt duidelijk welke normen zijn gehanteerd voor de woontorens. Het betreft hier dure en middeldure woningen die leiden tot parkeernormen van respectievelijk 1.5 en 1.4 per eenheid.

Daarnaast is in de "Parkeerbehoefte Land in Zicht (april 2010)" van de gemeente Haarlem berekend welke parkeerbehoefte voortvloeit uit het gebruik van de Gemeentelijke Jachthaven. Uitgegaan is van 43 eenheden met een norm van 0.5. Ook volgt uit dit document welke norm is gehanteerd voor de ruimte met een maatschappelijke bestemming in woontoren D (HV). Het gaat daarbij om 2 eenheden met een norm van 1.5.

Op basis van deze gegevens is het mogelijk om te komen tot een overzicht van de totale parkeerbehoefte op basis van de gemeentelijke normen van het vergunde project.

Dit leidt tot de volgende weergave:

	WW	WV	Woontoren D	Woontoren ABC	JH	HV	TOT
Eenheden	29	18	30	105	43	2	227
Norm	1.5	1.5	1.4/1.5	1.4/1.5	0.5	1.5	nvt
Behoefte	43,5	27	42,2	148,8	22	3	286,4

Tabel 1: Totale parkeerbehoefte

Hiervan worden er op eigen terrein gerealiseerd conform art 2.5.30, lid 1 HBV:

	WW	WV	Woontoren D	Woontoren ABC	JH	HV	TOT
Behoefte	43,5	27	42,2	148,8	22	3	286,4
Eigen terrein	29	27	34	105	0	0	195

Tabel 2: Realisatie parkeerplaatsen op eigen terrein

Hiervan zijn benodigd in de openbare ruimte conform Bijlage 13, tabel *parkeernormen*:

	WW	WV	Woontoren D	Woontoren ABC	JH	HV	TOT
Behoefte	43,5	27	42,2	148,8	22	3	286,4
Openbare ruimte	14,5	0	8,2	43,8	22	3	91,5

Tabel 3: Benodigd aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Er zijn dus 91,5 parkeerplaatsen nodig in de vrije ruimte om te kunnen voorzien in de totale parkeerbehoefte op basis van de gehanteerde parkeernormen. Er worden echter, zo blijkt uit de verleende vergunning, slechts 54 parkeerplaatsen gerealiseerd in de openbare ruimte. Het gaat hier om het zogenoemde voorterrein van Woontoren D.

Dit leidt tot een tekort van 37,5 parkeerplaatsen ten opzichte van de norm, zoals blijkt uit volgend overzicht:

	WW	WV	Woontoren D	Woontoren ABC	JH	HV	TOT
Eenheden	29	18	30	105	43	2	227
Norm	1,5	1,5	1,4/1,5	1,4/1,5	0,5	1,5	nvt
Behoefte	43,5	27	42,2	148,8	22	3	286,4
Eigen terrein	29	27	34	105	0	0	195
Openbare ruimte	14,5	0	8,2	43,8	22	3	91,5
Realisatie							54
Tekort							37,5

Tabel 4: Totaal overzicht benodigde parkeerplaatsen als gevolg van de norm

De bouw van de drie woontorens ABC en de uitbreiding van het aantal woningen, zoals vergund onder nummer 2013/0000516 leidt derhalve tot een toename van de parkeerbehoefte, waarin niet kan worden voorzien in de openbare ruimte. Dit in tegenstelling tot hetgeen in de vergunning expliciet wordt gesteld, namelijk dat in de parkeerbehoefte voor woontorens ABC kan worden gerealiseerd in de beschikbare ruimte van 54 vrije parkeerplaatsen:

Er worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd, omdat niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd is ontheffing nodig op grond van artikel 2.5.30 lid 4 sub a.

Deze weergave van de feiten in de tekst van de vergunning is op grond van voorgaande onjuist. Immers: er is op basis van de door de gemeente Haarlem (in de drie vergunningen) gehanteerde parkeernormen een tekort van 37,5 parkeerplaatsen (zie tabel 4), dat mede wordt veroorzaakt door de uitbreiding van het aantal woningen op basis van de laatste vergunning.

4. De vergunningen nader bekeken: een tijdlijn

Van belang is om te zien wat er nu precies wel en niet in de drie verleende vergunningen wordt gesteld over de parkeerbehoefte. En: of de vergunningen op dit punt onderling congruent zijn, hetgeen onder normale omstandigheden verwacht mag worden. Dit zegt derhalve iets over de kwaliteit van het bestuurlijk proces en of gehandeld is op basis van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

4.1. De eerste vergunning 1 (2010/1771/22).

In de eerste vergunning voor de bouw van de waterwoningen en watervilla's wordt gesteld dat de HBV voorschrijft:

Dat een bouwplan voor het parkeren of stallen van auto's voldoende parkeergelegenheid moet hebben op eigen terrein.

De woningen (WW) beschikken over 29 inpandige garages, de woningen (WV) over 18 inpandige garages en over 18 plekken op eigen terrein. Op basis van de norm zijn er zo meer dan voldoende parkeerplaatsen voor de Watervilla's (+9) en te weinig voor de waterwoningen (-14,5). Maar deze kunnen niet onderling worden verrekend omdat het gaat om "eigen terrein". Deze zijn niet

geschikt voor gecombineerd gebruik. In de CROW publicatie "Parkeerkencijfers-Basis voor parkeernormering" staat:

Hoe meer parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen, hoe minder gecombineerd gebruik mogelijk is.

Kortom: de parkeerplaatsen van de watervilla's kunnen alleen door de bewoners zelf worden gebruikt. Zij halen daarmee de gestelde norm van 1.5.

Het tekort van 14,5 parkeerplaatsen bij de waterwoningen (WW) dient, zo blijkt uit de vergunning, op het voorterrein van woontoren (D) te worden gerealiseerd. Daar zijn 54 plekken beschikbaar.

Op basis van de behoefte van de Waterwoningen in de openbare ruimte resteert op basis van de gehanteerde norm derhalve een aantal van 39,5 parkeerplaatsen voor overige gebruikers op het voorterrein.

4.2 Berekening parkeerbehoefte april 2010.

De "parkeerbehoefte april 2010" is opgesteld ten behoeve van het College van B&W. Tijdens een commissievergadering *Ontwikkeling* (8 april 2010) kreeg wethouder Nieuwenburg van het raadslid Van Driel (CDA) de vraag of er wel voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd bij het project.

Het CDA vindt het plan mooi met al het water dat erin verwerkt is. De participatie is helaas niet tweezijdig naar tevredenheid verlopen. Het valt de heer Van Driel op dat over het parkeren in dit gebied niet wordt gesproken. Hij hoort daar graag meer over.

De wethouder heeft daarop geantwoord dat de normen zullen worden gerealiseerd. Uit de "parkeerbehoefte 2010" die speciaal ten behoeve van het College is opgesteld, blijkt dat er voor de Jachthaven (JH) 22 parkeerplekken benodigd zijn en voor de praktijkruimte (HV) 3, totaal 25. Nieuwenburg:

De normen zijn gehanteerd in dit plan (...) De norm is contractueel vastgelegd en daaraan houdt de gemeente vast.

Niet duidelijk is op welke wijze de norm contractueel is vastgelegd. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning is geen sprake van een contractrelatie. Mogelijk doelt de wethouder op de privaatrechtelijke ontwikkel- en realisatie overeenkomst uit 2005 met de projectontwikkelaar. In deze overeenkomst is echter een andere en lagere norm opgenomen dan in de HBV en de vergunning (gemiddeld 1.4-1.5). In de bijlage van de overeenkomst staat in artikel 5.3:

Per woning zal 1,2 parkeerplaats beschikbaar zijn.

In een reactie zegt de ambtelijke afdeling STZ/OGV Beleid *Parkeren* in een gesprek d.d. 20 mei 2014 (zie bijlage), dat wethouder Nieuwenburg inderdaad doelt op de privaatrechtelijke overeenkomst met Strukton. Indien dit juist is onthoudt de wethouder ogenschijnlijk belangrijke informatie aan de raadscommissie. De beleidsambtenaar STZ/OGV Beleid *Parkeren* :

Of hij (Nieuwenburg) het door elkaar haalt of een vaag antwoord geeft, laat ik in het midden.

Conclusie: Er waren –zoals we hebben gezien - op basis van de reeds vergunde situatie met betrekking tot de woningen (WW en WV), nog 39,5 plaatsen beschikbaar op het voorterrein. Dit betekent feitelijk dat er (ten opzichte van de door gemeente gehanteerde normen) na toedeling van benodigde aantal parkeerplaatsen aan de Jachthaven en de Hengelsportvereniging op het voorterrein nog totaal 14,5 parkeerplaatsen "over blijven" voor de parkeerbehoefte van de woontorens ABCD in de vrije ruimte

4.3 De tweede vergunning (2011/0000067)

Een jaar later wordt een vergunning voor de bouw van woontorens ABCD verleend. Net als in de eerste vergunning voor de woningen (WW en WV) wordt verwezen naar de HBV. Deze schrijft dwingend voor dat bij grootschalige nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein dient te worden gerealiseerd.

Er wordt in de vergunning uitgegaan van een parkeerbehoefte voortvloeiend uit de HBV, bijlage 13, van 155 parkeerplaatsen op basis van 120 woningen. Er wordt gesteld dat voor de parkeerbehoefte waarin niet op eigen terrein kan worden voorzien, het voorterrein dient te worden gebruikt. Opgemerkt wordt dat hier ook de JH en de HV dienen te worden geacomodeerd.

Van de 155 benodigde parkeerplaatsen voor de woontorens worden er 120 op eigen terrein gerealiseerd (op de parkeerdekken). Blijft over een behoefte in de vrije ruimte van 35 parkeerplaatsen. Te weten op het voorterrein bij woontoren D. In de vergunning staat dan ook:

Door middel van een voorplein wordt hier invulling aangegeven.

Daar zijn op grond van de eerder verleende vergunning en de behoefte van de Jachthaven en Hengelsportvereniging echter nog maar 14,5 parkeerplaatsen “over”. Dit op basis van de door de gemeente zelf gehanteerde norm.

Dit betekent dat als gevolg van de tweede verleende vergunning een “tekort” (ten opzichte van de norm) ontstaat van 20,5 parkeerplaatsen. In de vergunning wordt gesteld:

Bij een eventueel tekort in de openbare ruimte dienen in de parkeergarages parkeerlagen ter beschikking worden gesteld.

Dit is echter een onrealistische en derhalve onjuiste voorstelling van zaken. Alle parkeerplaatsen in de parkeergarages zijn reeds exclusief toegewezen aan de (koop)appartementen en daarmee particulier eigendom (kadastraal vastgelegd). Deze kunnen derhalve niet ter beschikking worden gesteld (door wie?) voor parkeren door anderen dan de eigenaar.

Omdat als gevolg van de bouw van de woontorens onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, wordt door het College een vrijstelling verleend op basis van art 2.5.30 lid 5 HBV. Dit op basis van het feit dat er een tekort is van 20,5 parkeerplaatsen in de vrije ruimte. Reactie van de beleidsambtenaar STZ/OGV Beleid *Parkeren* d.d. 14 mei (zie bijlage):

Feit dat er sprake is van een vrijstelling zegt al dat er niet genoeg parkeerplaatsen zijn...

Artikel 2.5.30 lid 5 HBV stelt dat het College vrijstelling *kan* geven van het in lid 1 van hetzelfde artikel gestelde, als het “stappenplan” uit bijlage 15 *Parkeerbeleid* HBV is doorlopen en het vervolgens “onmogelijk” blijkt om aan de gestelde parkeernormen te voldoen:

De stappen zijn: bezien mogelijkheden tot verkleining van het volume of van vervoermanagement (voor werken en sommige voorzieningen), als dat niet lukt: realiseer de benodigde parkeerplaatsen binnen het bouwplan cq op eigen terrein, als dat niet lukt in de buurt (binnen een straal van 500 m) door plekken te kopen of te huren (aantonen door contract, koop of huur voor 10 jaar), of als dat niet lukt, realiseer de plaatsen in de aangrenzende openbare ruimte. Als laatste middel, dus als alle stappen in de trits doorlopen zijn en geen oplossing bieden, kan gedacht worden aan gedeeltelijke (reductie dus) of algehele vrijstelling van de verplichting aan de parkeernorm te voldoen.

En zo stelt Bijlage 15:

Bij aantoonbare onmogelijkheid geheel of gedeeltelijk aan de normen te voldoen kan de bouwvergunning dus verleend worden met als argument het belang van het

bouwplan voor de stedelijke ontwikkeling als geheel en het feit dat genoemde trits is afgelopen. Met andere woorden: dat getracht is een goede oplossing voor het parkeren te vinden, maar dat dit niet gelukt is.

Dat een stappenplan als bedoeld in artikel 2.5.30 lid 5 is gevolgd, blijkt echter op geen enkele wijze uit de inhoud van de verleende vergunning, noch uit de motivering van de verleende vrijstelling. Een verwijzing naar het stappenplan (en eventuele “afkoop” conform lid 6) is echter wel noodzakelijk.

De ambtelijke afdeling STZ/OGV Beleid *Parkeren* die de vergunning heeft voorbereid erkent in een gesprek d.d. 20 mei 2014 dat het stappenplan zoals voorgeschreven in lid 5 van het genoemde artikel niet is gevolgd (zie bijlage):

Zoals hier omschreven is dat niet gebeurt.

Daaruit vloeit voort dat de vrijstelling ten onrechte is verleend, omdat het voorgeschreven stappenplan niet is uitgevoerd en dus in strijd is gehandeld met Bijlage 15 HBV als gevolg waarvan de juridische basis voor de vrijstelling ontbreekt. De tweede omgevingsvergunning is derhalve ten onrechte op genoemde gronden en overwegingen verleend.

4. 4 De derde vergunning (2013/0000516).

In december 2013 wordt de voorgaande vergunning gewijzigd omdat er *meer* woningen in de woontorens zullen worden gebouwd. Concreet worden er in woontorens ABC (fase 2 van het project) volgens de tekst van de vergunning 25 woningen extra gebouwd ten opzichte van de reeds vergunde situatie ((2011/0000067) en worden 10 extra parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd.

Dit leidt tot een nieuwe parkeerbehoefte van 191 parkeerplaatsen waarvan er volgens de informatie in de vergunning 150,5 inpandig kunnen worden gerealiseerd. Dit betreft de eigen ruimte van de parkeergarages onder de torens.

Blijft over een behoefte van 40,5 parkeerplaatsen in de openbare ruimte op basis van de door de gemeente zelf gehanteerde parkeernorm.

Opnieuw wordt ten behoeve van dit contingent in de derde vergunning verwezen naar het voorterrein waarbij wordt opgemerkt dat ook de JH en de HV hier moeten worden gacomodeerd. Tevens wordt wederom ten onrechte opgemerkt dat bij een tekort in de openbare ruimte de parkeerlagen opengesteld dienen te worden voor bezoekersparkeren.

Het College verleent onthefing van artikel 2.5.30 lid 1 HBV op grond van artikel 2.5.30, lid 4 sub a HBV. Als overweging formuleert men:

In totaal worden in het gebied 139 gebouwde parkeervoorzieningen en 54 parkeerplaatsen in de open lucht aangelegd. Dit is meer dan de theoretische berekende behoefte van 191. Er worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. (...) Ontheffing kan worden verleend op grond van artieel 2.5.30 lid 4 sub a, omdat op andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien.

De vergunning maakt geen melding van het feit dat uit een berekening van de de totale parkeerbehoefte inclusief Waterwoningen en Watervilla's, Jachthaven en Hengelsportvereniging automatisch voortvloeit (zoals we hebben kunnen zien) dat er sprake is van een tekort dat zelfs oploopt ten opzichte van de voorgaande vergunning, die gebruik maakte van het vrijstellingsartikel. De ambtelijke afdeling STZ/OGV Beleid *parkeren* bevestigt dit in een gesprek d.d. 14 mei 2014 (zie bijlage):

Ik ga niet betwisten dat er een tekort is, want dat is er.

De bewering dat er “voldoende ruimte” is gerealiseerd, is dan ook onjuist en misleidend. Het College van B&W verleent derhalve op onjuiste gronden ontheffing van artikel 2.5.30 lid 1 op basis van lid 4 sub a.

Schematisch kan het proces als volgt worden weergegeven:

B&W	1e vergunning	Parkeerbehoefte	2e vergunning	3e vergunning
Kenmerk	2010/1771/22	April 2010	2011/0000067	2013/0000516
Betreft	WW,WV	JH, HV	ABCD	ABCD
HBV	1.5	0,5/1,5	1.4-5	1.4-5
Eenheden	47	45	120	135
Behoeft	70,5	25	155	191
Eigen terrein	56	0	120	139
Behoeft	14,5	25	35	52
vrije ruimte				
Beschikbaar	54	39,5	14,5	14,5
Saldo	39,5	14,5	-20,5	-37,5
Ontheffings Grond artikel 2.5.30 lid 1	“Voldoende zekerheid andere parkeer gelegenheid” (voorplein)	nvt	“Door middel van voorplein voldoende invulling”	“54 plaatsen op voorplein, dus voldoende vrije parkeer plaatsen”
Soort	Ontheffing		Vrijstelling	Ontheffing

Tabel 5: Totaal overzicht verleende vergunningen

4.5 College negeert negatief ambtelijk advies

In het ontwerpbesluit 2013/359603 dat betrekking heeft op de te verlenen omgevingsvergunning, wordt door het College van B&W in de begeleidende brief gesteld dat positief advies is verleend door de ambtelijke afdeling parkeren en verkeer:

*De adviezen van de vakafdelingen zijn positief. (...) De Gemeentelijk vakafdelingen, zoals (...) verkeer, parkeren zijn om advies gevraagd. Zij hebben de aanvraag inclusief bijbehorende stukken beoordeeld. **De adviezen zijn positief***

In het kader van dit onderzoeksrapport zijn de onderliggende ambtelijke adviezen ingezien. Daaruit blijkt echter dat de ambtelijke afdeling parkeren een negatief advies heeft verstrekt. Op het interne adviesformulier van de gemeente Haarlem d.d. 06-05-1014 staat vermeld:

ADVIES: NEGATIEF, MOGELIJKHEID OM VRIJSTELLING TE VERLENEN

Het College stelt derhalve ten onrechte dat positief advies is verleend en negeert het negatieve advies. Ook wordt gebruik gemaakt van het ontheffingsartikel en niet van het vrijstellingsartikel zoals wordt geadviseerd. Cruciale informatie die ontbreekt voor burgers en gemeenteraad om de omgevingsvergunning op juistheid te beoordelen. Dit is misleidend en in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur en vormt op zichzelf al een grond voor herziening dan wel intrekken van de omgevingsvergunning. Het lijkt erop dat het College weloverwogen een andere en onjuiste presentatie van de feiten geeft. Dit dient nader te worden uitgezocht door de gemeenteraad.

5. Parkeer(on)balans.

Wat in de drie vergunningen ontbreekt is de verwijzing naar een *parkeerbilans*. Met dit beleidsinstrument wordt de (on)bilans tussen parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied berekend. Zo valt de parkeervraag van bepaalde functies soms niet samen in tijd. Of is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk.

In de vergunning wordt uit gegaan van het aantal benodigde parkeerplaatsen dat is uitgerekend op basis van de parkeernorm. Deze systematiek vormt ook de grond voor de verleende ontheffingen.

Een parkeerbalans vertelt ons meer over het feitelijke aantal plaatsen dat nodig is op basis van de normen. Het was dus beter geweest als in de vergunningen een parkeerbalans was opgenomen, om te bekijken of er op basis van gecombineerd gebruik minder parkeerplaatsen nodig zouden zijn dat het theoretische berekende aantal, dat nu in absolute zin in de vergunningen wordt gehanteerd.

Het merkwaardige is dat een dergelijke parkeerbalans in april 2010 wel is gemaakt in het kader van de parkeerbehoefte die aan wethouder Nieuwenburg is verstrekt. Maar deze parkeerbalans wordt dus wordt in het kader van de laatste vergunning in 2013 niet gebruikt voor de overwegingen op basis waarvan ontheffing wordt verleend inzake art. 2.5.30, lid 4 sub a.

De parkeerbalans uit 2010 gaat uit van de toen bekende cijfers. Op hoofdlijnen blijkt dat werkelijke de parkeerbehoefte dient te worden berekend op basis van het avondtijdvak omdat dan de meeste gebruikers een parkeerplaats nodig hebben. Concreet laat dit het volgende beeld zien:

	Maximaal	Avond
wonen	241	241
Maatschappelijk	3	1
Jachthaven	22	11
Totaal	266	253

Tabel 6: Samenvatting oorspronkelijke parkeerbalans 2010

Op basis van de parkeerbalans uit 2010 blijkt dus dat er 253 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn op basis van gecombineerd gebruik en/of functievermenging.

In 2013 is met betrekking tot de uitbreiding van het bouwproject geen nieuwe parkeerbalans gemaakt. Reactie van De ambtelijke afdeling STZ/OGV Beleid parkeren in een gesprek d.d. 14 mei 2014 (zie bijlage):

Het is allemaal wat minder netjes gegaan dan het in theorie zou behoren te zijn gegaan. Natuurlijk had er destijds bij het opstellen van het Bestemmingsplan en het aangaan van de ontwikkelovereenkomst al een behoorlijke berekening moeten liggen. Maar dat is niet gebeurd. Dan wordt er een kritische vraag gesteld in de raad en wordt die parkeerbalans op dat moment gemaakt.

Conclusie: de parkeerbalans is een noodzakelijk instrument om te komen tot een beoordeling van de feitelijke parkeerbehoefte in relatie tot het beschikbare aantal parkeerplaatsen. Bij het bouwproject, waar sprake is van 182 woningen en waarmee grote belangen zijn gemoeid, wordt de parkeerbalans echter niet gemaakt.

Dit gebeurt pas wanneer er door de gemeenteraad vragen worden gesteld over een mogelijk tekort aan parkeerruimte. Onduidelijk is of de gemeenteraad van de "Parkeerbalans 2010" kennis heeft genomen. In het Commissieverslag ontbreekt iedere verwijzing.

Wel wordt de raad ten onrechte gerustgesteld door de wethouder, die zegt "dat de normen zullen worden gehanteerd en dat deze contractueel zijn vastgelegd". De beleidsambtenaar STZ/OGV Beleid *Parkeren* die de parkeerbalans naar aanleiding van de raadsvragen heeft opgesteld zegt hierover d.d. 14 mei (zie bijlage):

Ik weet overigens niet of de raad die gegevens heeft gekregen of dat de wethouder ze in z'n achterzak heeft gehouden....

Wanneer we zelf een nieuwe parkeerbalans maken op grond van de cijfers in de laatste vergunning, zien we het volgende beeld ontstaan:

	Maximaal	Avond
wonen	261,5	261,5
Maatschappelijk	3	1
Jachthaven	22	11
Totaal	286,5	273

Tabel 7: Samenvatting nieuwe parkeerbalans 2013

De conclusie op basis van de “nieuwe” parkeerbalans, die dus ontbreekt in de laatst verleende vergunning, is dat er 273 parkeerplaatsen nodig zijn. Een feitelijk tekort van 24 ten opzichte van het beschikbare aantal parkeerplaatsen. Er is dus sprake van een onbalans.

Het CROW schrijft in een dergelijk geval het volgende voor, zo blijkt uit de publicatie kencijfers parkeren (nr 182, p.29):

Er bestaat dus een onbalans tussen vraag en aanbod (...) Voor het project moeten dus extra parkeerplaatsen worden aangelegd.

Hoewel de informatie uit de nieuwe parkeerbalans cruciaal is voor de afweging of een ontheffing kan worden verleend voor “parkeren op eigen terrein” naar aanleiding van de gewijzigde bouwplannen, ontbreekt deze dus bij de gemaakte afweging in de vergunning volledig.

Vraag is of de gemeente Haarlem op de hoogte is van de onbalans die ontstaat op basis van de bouw van meer woningen waarvoor vergunning is verleend. Met andere woorden: Weet de gemeente dat de bouw leidt tot een tekort?

In een email, d.d. 6 mei 2014 bevestigt de ambtelijke afdeling *STZ/OGV Beleid Parkeren* dat bekend is dat er 273 parkeerplaatsen nodig zijn op basis van de parkeerbalans in de nieuw vergunde situatie:

Er is door de functiemenging sprake van verspreid gebruik in de tijd van de parkeerplaatsen (CROW kent per dagdeel aanwezigheidspercentages toe aan de verschillende dagdelen per functie.) Rekeninghoudend met dubbelgebruik in tijd kom ik uit op een theoretische behoefte van 273 parkeerplaatsen.

Conclusie: de gemeente Haarlem is op de hoogte van het getal van 273 benodigde parkeerplaatsen op basis van de uitbreiding van het aantal woningen. Men weet derhalve ook er zo een tekort ontstaat van minimaal 24 parkeerplaatsen. Er is sprake van een onbalans. Toch ontbreekt deze vitale informatie in de vergunning en ook in de overwegingen en motivering die leiden tot het geven van een ontheffing op basis van art. 2.5.30, lid 4 sub a.

Het is moeilijk te begrijpen dat in de tekst van de vergunning wordt gesteld dat er “voldoende parkeerplaatsen” zijn, terwijl men weet, dat er op basis van een parkeerbalans 273 parkeerplaatsen nodig zijn, terwijl die niet volledig beschikbaar zijn (-24). De beleidsambtenaar *STZ/OGV Beleid Parkeren* die de parkeerbalans heeft opgesteld zegt hierover d.d. 14 mei (zie bijlage):

Er is een zin die niet in mijn ambtelijk advies staat en dat is de zin: “er worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd”.

De zin ***er worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd*** is volgens de ambtenaar later (en niet door de betrokken ambtenaar zelf) aan de tekst van de overwegingen in de vergunning toegevoegd. Uit het adviesformulier blijkt dat dit inderdaad klopt. De zin komt in het advies niet voor.

Op basis van de onbalans die is geconstateerd, had geen ontheffing mogen worden verleend op grond artikel 2.5.30 lid 4 sub a HBV. Het is niet duidelijk waarom het College van B&W deze ontheffing wel heeft verleend een negatief ambtelijk advies heeft verzwegen en heeft afgezien van het opnemen van deze cruciale informatie in de tekst van de verleende vergunning.

5.1 Parkeerbehoefte maatschappelijke ruimte

De relevantie van een parkeerbalans hangt af van de juistheid van de input. Met andere woorden: "Wat je er in stopt" bepaalt grotendeels de uitkomst.

In dit geval is voor de bestemming "wonen" in het avond tijdvak de juiste input gebruikt (261,5 parkeerplaatsen). Dit geldt ook voor de bestemming "Jachthaven"(11).

Grote vraagtekens moeten worden geplaatst bij het getal dat is gebruikt voor de ruimte met een "maatschappelijke bestemming" in woontoren D. Daar is een getal gehanteerd (1) dat op geen enkele wijze overeenkomt met de realiteit.

In deze maatschappelijke ruimte is de *Hengelsportvereniging Haarlem* ondergebracht. Maar de gehanteerde norm van 1 parkeerplaats is gebaseerd op een "praktijkruimte" uit 2010. Deze norm is volstrekt onrealistisch op basis van de feitelijke situatie die bij de gemeente bekend was toen de laatste vergunning tot stand kwam. Sterker nog: de gemeente heeft actief bijgedragen aan het onderbrengen van de Hengelsportvereniging in de ruimte met een maatschappelijke bestemming. De website meldt het aantal leden:

De Hengelsportvereniging Haarlem e.o. is de grootste sportvereniging van Haarlem en telt meer dan 7200 leden...

Er is niet langer sprake van een "praktijkruimte" zoals in 2010, maar van een vereniging met 7200 leden. En dat is bekend bij het College op het moment dat de derde vergunning wordt verleend. Dit heeft grote consequenties voor de parkeerbehoefte, die niet zijn meegenomen in de berekening in het kader van de omgevingsvergunning 2013/0000516.

Om een dergelijke gebruiksfunctie in de avond - zelfs nu nog - een parkeerbehoefte van 1 toe te rekenen (zie email afd. Parkeren, d.d.14 mei) is in alle opzichten "absurd". In het kader van de laatste vergunning had men uit moeten gaan van de werkelijke parkeerbehoefte van deze vereniging, die met name in de avond bijeenkomt. Een getal voor de vereniging van 22 is niet onlogisch. De vereniging heeft in dit kader bevestigd dat men een gebruiksvergunning heeft aangevraagd voor 90 personen.

Ook in dit opzicht is de (ten onrechte niet gemaakte) parkeerbalans 2013 dus volledig ontworpen en overstijgt deze het tekort in het avondtijdvak van 24 in hoge mate.

	Maximaal	Avond
wonen	261,5	261,5
Maatschappelijk	3	22
Jachthaven	22	11
Totaal	286,5	294
Tekort		45

Tabel 8: Nieuwe parkeerbalans 2013 op basis van Hengelsportvereniging

6. Samenvatting

In de verschillende vergunningen wordt ontheffing verleend van artikel 2.5.30 lid 1 HBV. Twee keer gebeurt dit op basis van lid 4, sub a en een keer is sprake van vrijstelling op basis van lid 5. Op geen enkele wijze blijkt dat het stappenplan zoals lid 5 voorschrijft in dat laatste geval werd gevolgd. Het lijkt er sterk op dat ten onrechte vrijstelling is verleend op basis van lid 5 van het artikel.

Datzelfde geldt voor de ontheffing die in de laatste – en gewijzigde - bouwvergunning is verleend op basis van artikel 2.5.lid 4, sub a HBV. Gesteld wordt dat er voldoende parkeerruimte wordt gerealiseerd op het voorterrein bij woontoren D en dat op die grond de ontheffing kan worden verleend.

Echter: uit de eerste vergunning voor de woningen blijkt dat de 54 parkeerplaatsen op het voorterrein grotendeels zijn “vergeven” aan de WW, JH en HV. In feite wordt het grootste deel van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte twee keer geteld om aan de parkeerbehoefte, die voortvloeit uit de normen te kunnen voldoen. Ze worden eerst toegewezen aan het vergunde in zaak nummer 2010/1771/22 en daarna voor een aanzienlijk deel opnieuw in de gewijzigde vergunning onder nummer 2013/0000516.

De bewering in de vergunning dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd op basis van de normen, klopt dan ook aantoonbaar niet. Daar vloeit uit voort dat de ontheffing ten onrechte is verleend op de in het besluit genoemde gronden.

In de praktijk is er nu een tekort ten opzichte van de norm van minimaal 37,5 parkeerplaatsen (uitgaande van 3 voor de HV). Dit is een onderschrijding van ongeveer 60% in de openbare ruimte (beschikbaar 54).

Uit de door ons gemaakte parkeerbalans blijkt dat er sprake is van een tekort van -24 parkeerplaatsen (of zelfs meer, te weten -45 indien uit gegaan wordt van de werkelijke behoefte van de vereniging). Het getal van minimaal -24 wordt bevestigd door de ambtelijke afdeling STZ/OGV Beleid *Parkeren*.

Het is in dat licht bijzonder vreemd dat ontheffing is verleend voor het “parkeren op eigen terrein” zoals de HBV voorschrijft, omdat men dus wist, dat er onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de openbare ruimte.

Hetgeen ook nog eens bevestigd wordt door dat in de eerdere vergunning voor de dezelfde woontorens (zonder uitbreiding) het vrijstellingsartikel is gebruikt dat hier in zijn aard en context strijdig is met het ontheffingsartikel.

De gang van zaken is tevens expliciet in strijd met de “Parkeervisie” van de gemeente Haarlem waarin wordt gesteld:

In de schil ervoor zorgen dat bij nieuw- of verbouwplannen geen extra parkeerdruk in de aangrenzende openbare ruimte ontstaat.

Daarnaast valt moeilijk te begrijpen waarom het College in de bijlage van het ontwerpbesluit melding maakt van een positief advies van de afdeling parkeren. Dit omdat uit het ambtelijk adviesformulier (een intern stuk) blijkt dat er sprake is van een negatief advies. Deze twee feiten zijn onverenigbaar en vragen om nader onderzoek door de Haarlemse gemeenteraad. Het College lijkt bewust verkeerde informatie te hebben verstrekt over de aard van het ambtelijk advies.

Hoe het ook zij: Er wordt op basis van onjuiste gronden ontheffing dan wel vrijstelling verleend van de verplichting tot parkeren op eigen terrein, zoals de HBV voorschrijft. Als gevolg hiervan neemt de parkeerdruk in de aangrenzende openbare ruimte dusdanig toe dat deze daarin onmogelijk kan voorzien. Dit is belangwekkende informatie die echter nergens in de vergunning wordt vermeld.

7. Conclusie.

De verleende ontheffing voor de gewijzigde bouwplannen in de laatste vergunning is op onjuiste gronden verleend. Deze staat haaks op de eerder verleende vrijstelling. De twee artikelen zijn niet verenigbaar. De vergunning is inmiddels onherroepelijk. Maar belanghebbenden konden op basis van de informatie zoals die is verstrekt in de vergunning alsmede de motivering van het College van B&W voor het verlenen een ontheffing alleen maar opmaken dat er “voldoende”

parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Ook konden zij niet weten dat er geen sprake was van een positief ambtelijk advies zoals uit de begeleidende brief van het College bij het ontwerpbesluit blijkt, maar van een negatief advies.

7.1 Bewonersbelangen geschaad.

De direct betrokkenen (bewoners) zijn onjuist geïnformeerd. En hen is het recht op een ordentelijke bezwaarprocedure op grond van de werkelijke feiten, zoals die zich nu presenteren, ontnomen. Intussen worden zij in de toekomst geconfronteerd met een fors tekort aan parkeerplaatsen ten opzichte van de normen uit Bijlage 13 HBV (37,5 of groter) en zijn hun belangen daarmee aanzienlijk geschaad.

7.2 Maatschappelijke belang in het geding

Daarbij komt dat iedere burger er van uit mag gaan dat van overheidswege verstrekte informatie in een omgevingsvergunning juist is. Het feit dat dit hier aantoonbaar niet het geval is, tast het vertrouwen aan dat burgers moeten kunnen hebben in hun bestuur.

7.3 Herziening noodzakelijk.

Een herziening van de verleende vergunning is dan ook van groot belang en zelfs noodzakelijk. Dit om de schade te beperken ten aanzien van de parkeerbelangen van de bewoners. Maar ook als het gaat om het feit dat burgers vertrouwen moeten kunnen hebben in de juistheid van informatie afkomstig van het College van B&W van de gemeente Haarlem.

De noodzaak van herziening is daarom ingegeven door zowel een materieel belang (parkeerbehoefte) als ook door een maatschappelijk belang (vertrouwen in deugdelijk bestuur).

7.4 Minimum normen: extra verantwoordelijkheid.

Op grond van het vergunningtraject blijkt –zoals we hebben gezien – dat de gemeente normen hanteert voor parkeren. In het kader van de hier relevante vergunningen is een norm gehanteerd van ongeveer 1.5. Deze komt overeen met de minimum CROW norm (1.5-1.7).

Het feit dat het minimum van de norm uitgangspunt vormt voor beleid, brengt de noodzaak met zich mee deze dan ook daadwerkelijk te respecteren.

Belanghebbenden, zoals kopers van de woningen, mogen er vanuit gaan dat de normen die (wel) worden gehanteerd ook in de praktijk richtinggevend zijn voor de uitkomst. En daarmee feitelijk tot uiting komen in hun leefomgeving. Temeer daar in de HBV expliciet naar de CROW normen wordt verwezen en deze in beginsel bindend zijn.

7.5 Twee petten.

In het vergunningstraject zoals hierboven beschreven, staat de gemeente als bestuursorgaan centraal. In het project “Land in Zicht” is de gemeente echter ook privaatrechtelijk betrokken door het aangaan van een ontwikkel- en realisatie overeenkomst met Strukton Projectontwikkeling BV (Strukton) in 2005.

Deze overeenkomst is ondermeer gericht op aanleg van de Schoterbrug en de verkoop van de grond aan Strukton en bevat ook een passage over de te realiseren parkeernormen.

Privaatrechtelijk is de gemeente Haarlem met Strukton overeengekomen dat men per woning 1.2 parkeerplaats dient te realiseren.

Dit is een substantiele afwijking (-0,3) van de CROW norm van 1.5 parkeerplaats die het bestuursorgaan gemeente Haarlem hanteert.

De vraag is hoe dit verenigbaar is. Immers een bestuursorgaan dat privaatrechtelijk andere afspraken heeft gemaakt met een projectontwikkelaar dan men vervolgens bestuursrechtelijk doet met de samenleving begeeft zich op zeer glad ijs.

7.6 Onbehoorlijk bestuur?

De vraag kan zelfs gesteld worden of deze twee werkelijkheden zich tot elkaar verhouden. En of een gemeente die met de ene pet op afsprekt dat een norm van 1.2 moet worden gerealiseerd en met de andere pet op vergunningen afgeeft op basis van de norm 1.5 zich nog richt naar de regels van behoorlijk bestuur.

Zeker omdat in alle omgevingsvergunningen onjuiste aannames worden gedaan - zoals we hebben kunnen zien - die er voor "zorgen" dat de projectontwikkelaar zijn plannen niet hoeft aan te passen op basis van de verschillen tussen de privaatrechtelijk en bestuursrechtelijk afgesproken normen.

Immers in alle stukken wordt consequent gesproken over een surplus van ongeveer 54 parkeerplaatsen op het voorterrein. Geen enkele keer wordt gezegd dat de projectontwikkelaar meer parkeerplaatsen dient aan te leggen in de openbare ruimte dan privaatrechtelijk overeengekomen in de oorspronkelijke overeenkomst, omdat anders de bestuursrechtelijke norm van het benodigde aantal parkeerplaatsen niet wordt gehaald.

Daarbij komt dat ook de Haarlemse gemeenteraad als gevolg van dit alles door het College van B&W verkeerd en onjuist is geïnformeerd. Waar men heeft toegezegd dat de normen uit Bijlage 13 van de HBV zullen worden gerealiseerd, blijkt de werkelijkheid te zijn, dat de normen niet worden gerealiseerd. En dat zelfs een aanzienlijk tekort ontstaat ten opzichte van de norm.

7.7 Tenslotte.

Het lijkt er sterk op dat de juridische basis voor de omgevingsvergunningen 2011/0000067 en 2013/0000516 zoals die wordt gevonden in de Haarlemse Bouwverordening bij de bouw van "Land in Zicht" ondergeschikt is gemaakt aan de wens om te bouwen. En dat de gemeente Haarlem daarbij (bewust) in strijd met de eigen regels heeft gehandeld.

1. Immers het College van B&W was op de hoogte van het tekort aan parkeerplaatsen na bouw van de woontorens, op grond waarvan vrijstelling werd verleend. Het gebruik van het vrijstellingsartikel laat geen andere interpretatie open.
2. Het College van B&W weet dat er geen stappenplan als voorgeschreven in Bijlage 15 HBV is gevolgd. Dit blijkt uit de tekst van de vergunning, waarin geen melding wordt gemaakt van het stappenplan, terwijl dit wel noodzakelijk is. De beleidsambtenaar die het voortraject heeft begeleid bevestigt bovendien dat er geen stappenplan is gevolgd.
3. Het College van B&W gaf daarna ondanks de uitbreiding van het aantal woningen een ontheffing omdat er wel voldoende parkeergelegenheid zou zijn.
4. Het gebruik van het ontheffingsartikel is volstrekt strijdig met het gebruik van het vrijstellingsartikel in de eerdere vergunning.
5. In beide gevallen is ongeveer hetzelfde aantal (50-54) parkeerplaatsen in de vrije ruimte beschikbaar en de conclusie kan derhalve alleen maar kan zijn dat het tekort toe neemt en geen ontheffing mogelijk is.
6. Cruciale informatie ontbreekt zo in de tekst van de vergunning en de overwegingen en motivering voor het gebruik van het ontheffingsartikel in vergunning 2013/0000516.
7. Het College negeert een negatief ambtelijk advies en stelt in de stukken zelfs dat positief is geadviseerd ten aanzien van de parkeersituatie, waarmee sprake is van een ernstige misrepresentatie van de werkelijkheid, die opgehelderd dient te worden.

Gevolg is dat de juridische basis voor de vrijstelling en ontheffing in beide vergunningen ontbreekt. De betrokken ambtenaar van de ambtelijke afdeling STZ/OGV Beleid *Parkeren* zegt over de gevolgde procedure het volgende (zie bijlage):

Als we het gedaan hadden zoals wordt gezegd, dan was er niet gebouwd. Dan had men daar nu niet gewoond.

Een opmerkelijke constatering die er op duidt dat als de regels wel waren gevolgd, er niet was gebouwd. En andersom: Dat bewust is afgeweken van de regels. Hetgeen door de bevindingen in deze rapportage wordt bevestigd.

Pikant daarbij is dat de gemeente Haarlem in het onderhavige project ook een direct privaatrechtelijk belang heeft, te weten de verkoop van grond en de realisatie van de Schoterbrug. Het lijkt er op dat het grote privaatrechtelijke belang mogelijk op gespannen voet stond met de bestuursrechtelijke kaders. Of zoals de betrokken beleidsambtenaar zegt:

Je kunt bosjes privaatrechtelijke overeenkomsten afsluiten die niet te rijmen zijn met het publiek recht.

Niet alleen de burger en direct belanghebbende is op het verkeerde been gezet, maar ook de Haarlemse gemeenteraad. Vanuit democratisch oogpunt zeer onwenselijk. En ook zorgelijk omdat het wellicht iets zegt over de bestuurlijke en ambtelijke cultuur in Haarlem waar het gaat om grootschalig bouwen: *The show must go on*, lijkt in deze casus het centrale thema. Dit vraagt ook om nader en gedegen onderzoek van de Haarlemse gemeenteraad.

Vraag is bovendien of er op basis van de werkelijke gevolgen van de laatste vergunning (uitbreiding woningen en tekort parkeerplaatsen in de openbare ruimte van tenminste 24) terecht geen Verklaring van Geen Bedenkingen aan de gemeenteraad is gevraagd, omdat er immers sprake is van een behoorlijke afwijking van de uitgangspunten in het bestemmingsplan en de HBV (Parkeren eigen terrein), die leidt tot een onbalans tussen parkeervraag en aanbod.

Dit onderzoeksrapport is samengesteld door Drs Ton F. van Dijk, als bewoner en direct belanghebbende. (hierna: bewoner). De in deze publicatie vermelde gegevens zijn ontleend aan door bewoner betrouwbaar geachte bronnen en publiekelijk bekende informatie. Voor de juistheid en volledigheid van de genoemde feiten, gegevens, meningen, verwachtingen en uitkomsten daarvan kan bewoner niet instaan. Bewoner geeft geen garantie of verklaring omtrent genoemde juistheid en volledigheid, noch uitdrukkelijk noch stilzwijgend. Bewoner aanvaardt dan ook geen aansprakelijkheid voor schade die het gevolg is van de onjuistheid en/of onvolledigheid van bedoelde informatie. Dit rapport dient uitsluitend ter informatie aan het College van B&W van de gemeente Haarlem en de Haarlemse Gemeenteraad. Bewoner verbiedt nadrukkelijk het herspreiden van dit rapport via internet of op een andere manier anders dan in het kader van democratische procedures en aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor de acties van derde partijen op dit gebied. Het auteursrecht van deze publicatie berust bij bewoner. De ontvanger van dit rapport is gebonden aan de restricties zoals vermeld staan in deze disclaimer.

Bijlage: Gespreksverslag op hoofdlijnen d.d. 20 mei 2014

Klein Heiligland 84 Haarlem

Aanwezig namens gemeente Haarlem:

Jeroen Braakman, projectleider Land In Zicht (JB)

Frank Kool, beleidsambtenaar parkeren (FK)

Bewoners Land in Zicht

Ton F. van Dijk, Klipperkade 10 (B)

Hans Hendriksma, Klipperkade 8 (Verslag)

Besproken is deze concept rapportage in het kader van informatievoorziening door de gemeente en wederhoor. De antwoorden zijn op hoofdlijnen weergegeven.

B: Waarom is in de tweede vergunning op andere gronden een ontheffing verleend, te weten lid 5?

FK: Het gaat hier om een vrijstelling. Daarbij is er geen alternatief...

B: Dan moet er een stappenplan worden doorlopen. Is er zo'n stappenplan?

FK: Het stappenplan is in feite onze beoordeling...

B: Nee, je moet echt een aantal stappen doorlopen op grond waarvan je komt tot vrijstelling op basis van lid 5...

FK: Zoals je dat nu omschrijft is dat niet gebeurd.

B: Wat opvalt is dat de theoretische berekening van de parkeernormen is gehanteerd in de vergunningen, dus de absolute aantallen op basis van de normen uit de bouwverordening?

FK: Ja, dat klopt. Ten tijde van de berekening hadden we alleen maar theoretische uitgangspunten...

B: Dat geldt niet voor de laatste vergunning, want toen was er al een groot deel gebouwd, dus toen had je het anders kunnen doen?

FK: Ja dat klopt.

B: Hoe zijn jullie in 2010 tot de berekening gekomen van het aantal eenheden voor de Jachthaven?

FK: Dat is een klap op het water geweest. Gebaseerd op wat er in het verleden stond.

B: Er is ook een praktijkruimte die is gewaardeerd op 2 eenheden...

FK: Oorspronkelijk was daar sprake van. In het nieuwbouwplan komt ie niet meer terug.

B: Waar is dat aantal op gebaseerd, op een kantoortje met twee medewerkers?

FK: Ja zoiets.

B: De vergunningen gaan uit van absolute cijfers, dan kom je op een parkeerbehoefte van 286,4, daarvan wordt op eigen terrein gerealiseerd: 195 parkeerplaatsen. Blijft over 91,5 parkeerplaatsen op openbaar terrein... Daar zijn 54 plaatsen, dus is er een tekort van 37.5... op basis van de verleende vergunningen... Hoe kan dat?

FK: Er is maar ruimte voor 54.

JB: Ik denk, waar staan dan die 22 van die havens?

B: Die staan in de vergunning, het getal komt uit de parkeerbalans 2010...

JB: Maar die praktijkruimte zit er niet meer in...

B: Staat letterlijk in de tekst van de vergunning...

FK: Feit dat er sprake is van een vrijstelling zegt al dat er niet genoeg parkeerplaatsen zijn...

B: Nee, de ontheffing geldt voor parkeren op eigen terrein. Er zou wel voldoende ruimte zijn in de openbare ruimte...

FK: Ja

B: Klopt he?

FK: Ja, ik ga niet betwisten dat er een tekort is, want dat is er.

B: Er is ook een parkeerbalans gemaakt...

FK: Die is bedoeld om vragen van de raad te beantwoorden. (...)Ik weet overigens niet of de raad die gegevens heeft gekregen of dat de wethouder ze in z'n achterzak heeft gehouden....

FK: Er worden twee verschillende verhalen verteld in de vergunningen...

B: Het gaat erom wat in de motivering en overwegingen van de ontheffing wordt gesteld, op welke grond deze is verleend, en daar staat dat er voldoende plekken zijn terwijl dit niet zo is...

FK: Die conclusie moet u zelf trekken...

B: Dat is flauw...

FK: Ik zit hier namens het college dus...

B: Nou als u hier namens het College zit, kan ik die vraag mooi stellen..

JB: Nee, hij zit hier niet namens het College

B: Klopt het dat een ontheffing is verleend op basis van het feit dat er voldoende parkeerplaatsen zijn, terwijl er in werkelijkheid een tekort is van 37,5?

FK: Er is een tekort...

B: Maar dat staat niet bij de overwegingen en in de berekening op basis waarvan de ontheffing is verleend...

FK: Die overwegingen heb ik niet geschreven....

B: Nu komen er appartementen bij en de vergunning zegt, dat is prima, want er zijn genoeg plaatsen.

B: In 2010 worden vragen gesteld door het CDA, dan zegt de wethouder, we houden ons aan de norm en de norm is contractueel vastgelegd. Wat bedoelt hij daarmee?

FK: Daar bedoelt hij mee, dat er een overeenkomst is met de bouwer die een brug gaat bouwen.

B: Maar hij zegt: de normen worden gehanteerd. Dat zijn de normen uit de HBV. Maar de norm die contractueel is vastgelegd is een andere norm...

JB: Dat is een lagere norm van 1.2

B: Dus in onze optiek haalt de wethouder twee dingen door elkaar als ie dit zegt..

FK: Of ie het door elkaar haalt of een vaag antwoord geeft, laat ik in het midden.

B: De norm is contractueel vastgelegd, dat is wel verwarrend voor de raad, want die norm uit de HBV is namelijk helemaal niet contractueel vastgelegd, sterker nog: er is juist een lagere norm vastgelegd in dat contract...

FK: Er waren in 2005 helemaal geen normen....

FK: Het is allemaal wat minder netjes gegaan dan het in theorie zou behoren te zijn gegaan, tuurlijk had er destijds bij het opstellen van het Bestemingsplan en het aangaan van de ontwikkelovereenkomst al een behoorlijke berekening moeten liggen, maar dat is niet gebeurd. Dan wordt er een kritische vraag gesteld in de raad en wordt die parkeerbalans op dat moment gemaakt.

B: Hoe werkt dat met het openstellen van de parkeergarages voor bezoekers, leg eens uit...

FK: Dat mag de projectontwikkelaar organiseren...

B: Nee, hoe moet dat?

FK: Dat is een voorwaarde die we opleggen...

B: Maar die plekken zijn eigendom van individuele bewoners. Hoe kun je dat nou aan de projectontwikkelaar overlaten, die parkeerplaatsen hebben nota bene een kadastraal nummer. Daar kan dan toch niemand anders staan dan de eigenaar?

FK: Plat gezegd zet je de slagboom open.

B: Maar die plekken zijn eigendom van bewoners, hoe zie je dat voor je?

FK: Maar het gaat nu om Elan Wonen

B: Nee het gaat om de tweede vergunning toen was Elan nog helemaal niet in beeld...

JB: de situatie die ik ken is dat bewoners in zo'n garage geen vaste plek hebben.

B: Deze appartementen zijn kadastraal verdeeld. Het zijn koopappartementen. En waar in de overeenkomst is dit dan met Strukton geregeld?

JB: Dit is nergens geregeld.

B: Dan kun je het ook niet afdwingen toch?

B: Is er voor de derde vergunning een nieuwe parkeerbalans gemaakt?

JB: Nee.

B: Ik heb die wel gemaakt, ik kom uit op een behoefte van 273... en een tekort van 24 op basis van gecombineerd gebruik. Dus er is een onbalans... Dit alles staat haaks op het beeld in de vergunning. Er wordt nergens gezegd dat er een tekort is.

FK: De vergunning geeft tegenstrijdige informatie.

B: In 2013 wist men dat er een hengelsportvereniging in de maatschappelijke bestemming zit, ze hebben 7000 leden... Waarom is op basis van de werkelijke situatie die bekend is geen andere getal gehanteerd dan 1 voor de avond?

FK: In de eerdere vergunning kreeg deze ruimte ook niet veel parkeerplaatsen.

B: Nee, maar je weet nu toch dat er een vereniging in zit met 7000 leden? Er is een gebruiksvergunning aangevraagd voor meer dan 90 mensen... Als je dan zo'n vergunning opstelt, moet je die norm toch aanpassen op basis van wat je weet?

JB: Dan zou je een onderzoek moeten instellen...

B: Dat had je moeten doen voor de vergunningverlening.

JB: Dat is niet gebeurd...

B: Maar de informatie in de vergunning is onjuist, en dat was bekend bij de gemeente Haarlem...

FK: Maar niet altijd op het goede bureau...

B: Dat doet er niet toe, het was bekend. Als burger krijg je de indruk op basis van de vergunning dat er voldoende parkeerplaatsen zouden zijn...

FK: Als we het gedaan hadden zoals je zegt, dan was er niet gebouwd. Dan had je daar niet gewoond.

B: Als er in de vergunning had gestaan dat er een tekort was, had ik bezwaar aangetekend. Dat recht is mij ontnomen.

B: Er is een tekort en dat blijkt niet uit de vergunning

JB: Ja maar...

FK: Jeroen, meneer is niet achterlijk, hij is bestuurskundige, hij weet ook hoe dit zit. Je kunt bosjes privaatrechtelijke overeenkomsten afsluiten die niet te rijmen zijn met het publiek recht.

B: Dat is onbehoorlijk bestuur... Ik hoef als burger toch geen detective in te schakelen om te controleren of de informatie in een vergunning juist is en of er niet andere dingen zijn afgesproken met een projectontwikkelaar? Dus hoe gaan jullie het oplossen?

JB: Ik zie de oplossing niet zo. Dan moet het bestemmingsplan aangepast worden.

B: Er is een tekort van 24 en dat staat niet in de vergunning...

FK: Dat valt nog mee...

B: En dat is de meest gunstige berekening...

B: Het is gewoon een kwestie van "The show must go on": er moest gewoon gebouwd worden en als er had gestaan dat er een tekort is, had iedereen geprotesteerd en dat was een risico...

JB: Ehmmm nou...

B: Frank knikt...

JB: Zit jij te knikken Frank?

FK: Ik zit mijn hoofd te bewegen... haha, daar mag je geen betekenis aan geven.

B: er is een fout gemaakt en hoe gaan we dat oplossen?

JB: Dat kan ik niet zo aan tafel hier oplossen.

B: Het gaat erom dat er een parkeerprobleem is en dat dit niet blijkt uit de vergunning...

FK: Ik weet nog niet of dat het standpunt van het bestuur wordt..

JB: Wat verwacht je van mij?

B: Dat je geschokt bent dat er een tekort is

FK: Ik ben in het geheel niet geschokt.

B: Maar hoe kan dat? Jij hebt dit allemaal ambtelijk voorbereid? Overal staat in de vergunningen dat er voldoende plaatsen zijn. Nu blijkt dat er een tekort is en zeg jij: ik ben niet geschokt.... Dat moet je dan toch uitleggen...

FK: Dat ga ik niet uitleggen...

B: Maar nu is er onjuiste informatie aangeleverd die feitelijk onjuist is, en dat erken je ook...

FK: Staat ook in de vergunningen...

B: Niet in de ontheffingsgronden. De argumentatie was dat er voldoende plaatsen zijn...

JB: Zullen wij daar over nadenken?

FK: Er komen 100 en vergunningen voorbij...

B: Heb jij de tekst van de overwegingen geschreven of gezien? Dat er voldoende plaatsen zijn. Heb jij dat geschreven? Of iemand anders?

FK: Er is *e e n* zin die niet in mijn ambtelijk advies staat: en dat is de zin "er worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd".

B: Dus dat is er door iemand anders ingezet?

FK: Ja.

JB: Je kunt het advies van Frank opvragen...

B: Dat is dan duidelijk. Maar er is dus ergens iemand geweest die het woord "voldoende" heeft toegevoegd bij de ontheffingsgrond...

JB: Frank heeft positief geadviseerd!

B: Frank, heb jij positief geadviseerd?

FK: Nee.

B: Hij heeft negatief advies gegeven. Nu zijn we er toch.

JB: Doe dat WOB verzoek dan maar...

B: Nu blijkt dat er een tekort is en dat er ambtelijk negatief geadviseerd is. Blijft over de vraag: Waar gaan wij straks parkeren?

JB: Ik kan het niet zomaar oplossen.