



Haarlem

Gemeente Haarlem, Veiligheid, Vergun.& Handhaving

Omgevingsvergunning

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

De heer A.F.C. van Dijk
Klipperkade 10
2022 GB Haarlem

Datum 21 juli 2014
Ons kenmerk VVH/OV/2014/205128
Contactpersoon mr. AF van Heusden-Verhoef
Doorkiesnummer 023-5113770 (niet op vrijdag)
E-mail a.v.heusden@haarlem.nl
Onderwerp verzoek tot herziening omgevingsvergunning Land in Zicht

VERZONDEN 21 JUL 2014

Geachte heer Van Dijk,

Op 28 mei 2014 heeft u een mail gestuurd aan de heer drs. E. Cassee, wethouder van de gemeente Haarlem. In deze mail verzoekt u het college de verleende omgevingsvergunning voor de bouw van drie woontorens in het kader van het project Land in Zicht (verleend onder nummer 2013-0000516) te herzien, omdat er volgens u grote fouten zijn gemaakt in het proces van vergunningverlening.

Het is ons niet duidelijk op welke wettelijke grondslag uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht u uw verzoek om herziening baseert. Wij kunnen daarom ook niet verder op uw verzoek om herziening van de verleende omgevingsvergunning ingaan.

Wij vatten uw brief daarom op als een verzoek om informatie met betrekking tot het proces van vergunningverlening. Het college heeft de gemeenteraad hierover bij brief van 18 juni 2014 geïnformeerd. Bijgaand ontvangt u een afschrift van de brief van het college aan de gemeenteraad, inclusief het feitenrelaas, welke als bijlage bij deze brief was gevoegd.

Alhoewel wij begrijpen dat wij hiermee niet aan volledig aan uw zorgen tegemoet zijn gekomen, hopen wij u hiermee voldoende duidelijkheid te hebben verschaft over de gemeentelijke besluitvorming.

Hoogachtend,
Namens burgemeester en wethouders van Haarlem,

mr. H.H.T. de Boer,
Hoofd afdeling Omgevingsvergunning

Gaarne bij beantwoording ons kenmerk vermelden.
Bezoekadres: Brinkmannpassage, Haarlem
www.haarlem.nl



Haarlem

Retouradres

Aan de leden van de Gemeenteraad

Datum 19 juni 2014
Ons kenmerk GOB/2014/225856
Contactpersoon Herman Wals
Doorkiesnummer 023-511.3957
E-mail walsh@haarlem.nl
Onderwerp Parkeren Land in Zicht

Geachte leden van de raad,

Op vijf juni ontving u een brief waarin de afspraken werden geschetst die zijn gemaakt naar aanleiding van een gesprek met een bewoner van Land in Zicht (in het bijzijn van de heer Van Haga van de VVD) met betrekking tot de parkeersituatie op Land in Zicht. Deze afspraken betroffen onder meer het maken van een feitenrelaas over de gehanteerde parkeercijfers en de vraag of deze leiden tot een parkeertekort. Vervolgens zou een vergelijking worden gemaakt tussen de rapportage van de bewoner en de rapportage van de gemeente om op basis hiervan mogelijke verschillen en/of overeenkomsten te constateren. Dit zou in een door beiden ondertekende brief aan de wethouder ter kennis worden gebracht.

De betrokken bewoner heeft, nadat hij kennis heeft genomen van het feitenrelaas, besloten om het gesprek niet verder aan te gaan en geen inhoudelijke reactie op het rapport te geven.

Dat neemt niet weg dat wij ons kunnen voorstellen dat er bij uw raad onduidelijkheid bestaat over de parkeersituatie rondom Land in Zicht. Vooruitlopend op de beantwoording van de door de VVD in de Raad gestelde vragen en een eventuele bespreking in de commissie Ontwikkeling hechten wij eraan om u op hoofdlijnen nu al te informeren. Volgens ons zijn de vragen en onduidelijkheden daarbij als volgt samen te vatten:

1. Het ambtelijk advies met betrekking tot de parkeersituatie was negatief. In de vergunning staat dat alle afdelingen positief hebben geadviseerd. Hoe kan dat?
2. Is er verwarring ontstaan over de toegepast parkeernorm ?

3. Is er sprake van een tekort aan parkeerplaatsen volgens de geldende normen en zo ja, is dit oplosbaar ?

In het eerder genoemde feitenrelaas, dat wij u hierbij toesturen, wordt nader ingegaan op deze vragen.

1. Het ambtelijk advies met betrekking tot de parkeersituatie was negatief. In de vergunning staat dat alle afdelingen positief hebben geadviseerd. Hoe kan dat?

Elk bouwplan dat zijn parkeerbehoefte niet (geheel) op eigen terrein weet te realiseren krijgt op dat onderdeel in principe een negatief advies. Vervolgens vindt een nadere afweging plaats of er ontheffing verleend kan worden, bijvoorbeeld doordat het mogelijk is om de resterende parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. In spreektaal is dit te vergelijken met de situatie 'nee, tenzij'. Als het inderdaad mogelijk is om een ontheffing te verlenen dan is het staande praktijk in Haarlem dat er uiteindelijk een positieve conclusie ('ja, mits') over de parkeersituatie in het bouwplan getrokken wordt. Dit is een ambtelijke handeling.

Op bladzijde 7 en 8 van het feitenrelaas wordt aangegeven op welke wijze de advisering omtrent het parkeren plaats heeft gevonden. Zoals hieruit blijkt is de eindconclusie positief, omdat er voldoende parkeerplaatsen konden worden gerealiseerd.

2. Is er verwarring ontstaan over de toegepaste parkeernorm ?

Het antwoord daarop is ja. Deze verwarring is ontstaan doordat er in de vergunning een verband is gelegd tussen de parkeerplaatsen voor de bewoners en bezoekers van de woningen aan Land en Zicht én de parkeerplaatsen voor de stadshaven en de verenigingen.

De stadshaven en de verenigingen waren al in dit gebied gevestigd en parkeerden hier dus ook al. Bij het behandelen van de vergunningen is er vanuit gegaan dat daardoor geen extra parkeerdruk op het voor bewoners en bezoekers bestemde parkeerterrein uitgeoefend zou worden. Feitelijk zal er wel extra parkeerdruk ontstaan als niet alleen de bewoners en hun bezoekers, maar ook de gebruikers van de stadshaven en de leden van de verenigingen gebruik maken van dezelfde parkeergelegenheid.

Op basis van dit inzicht dienen de gebruikers van de stadshaven en de leden van de verenigingen te parkeren op de plaatsen die zij in het verleden ook al gebruikten. Op bladzijde 9 en 10 van het feitenrelaas wordt hier nader op ingegaan.



3. Is er sprake van een tekort aan parkeerplaatsen volgens de geldende normen en zo ja, is dit oplosbaar ?

Wanneer wordt uitgegaan van de (overigens niet spijkerharde) parkeernormen bedraagt de parkeerbehoefte voor de woningen aan Land in Zicht 261,4. Daarbij is nog geen rekening gehouden met de laatste ontwikkeling om tien woningen in de goedkope sector aan te bieden, waarmee de parkeerbehoefte op 259,4 parkeerplaatsen uit zou komen. Er worden 258 parkeerplaatsen gerealiseerd. Op het totale programma is er daarmee naar onze mening sprake van voldoende parkeerplaatsen.

Dat neemt niet weg dat als ook anderen dan de bewoners van Land in Zicht en hun bezoekers gebruik gaan maken van de 54 openbare parkeerplaatsen, bijvoorbeeld de leden van de verenigingen, er alsnog een tekort kan ontstaan. Er zijn in principe drie mogelijkheden ter regulering van de parkeerdruk:

1. Invoeren van betaald parkeren en verlenen van ontheffingen aan bewoners.
2. Invoeren van gebiedsparkeren, waarbij parkeren door niet-bewoners niet is toegestaan, tenzij er een bezoekerspas wordt gebruikt. De regel is dat een meerderheid van de bewoners met deze optie in moet instemmen.
3. Als er sprake is van een eigen terrein kan door middel van bebording worden aangegeven dat parkeren door derden niet is toegestaan.

Voor Land in Zicht, dat ver uit het centrum ligt, lijkt het niet voor de hand te liggen betaald parkeren in te voeren. Er is daarnaast geen sprake van een eigen terrein. Dan blijft gebiedsparkeren over als geëigende oplossing. Bewoners moeten zich wel realiseren dat dit extra kosten voor ontheffingen en bezoekerspassen met zich meebrengt.

Daarmee krijgen de huidige en toekomstige bewoners van Land in Zicht de beschikking over het aantal parkeerplaatsen dat aan is gegeven in de omgevingsvergunningen. Als de drie woontorens bewoond zijn kan te zijner tijd parkeeronderzoek gehouden worden naar de feitelijke situatie van dat moment.

Gezien het bovenstaande achten wij het van belang om een bijeenkomst voor de betrokken bewoners en andere belanghebbenden te organiseren over de parkeerproblematiek en de door ons voorgestelde oplossing.

Tot slot melden wij u nog het volgende. Er zijn in de raad van 22 mei jl. vragen over de parkeersituatie gesteld. De heer T.F. van Dijk heeft echter alsnog bezwaar gemaakt tegen de verleende omgevingsvergunningen. Zoals

u bekend is worden er tijdens een juridische procedure geen raadsvragen beantwoord over de aanhangig gemaakte zaak. Op dit moment zullen wij daarom niet ingaan op deze vragen, maar wij gaan ervan uit dat wij u met deze brief en het bijgevoegde feitenrelaas voldoende helderheid hebben geboden en dat de vragen daarmee de facto al beantwoord zijn.

Hoogachtend,

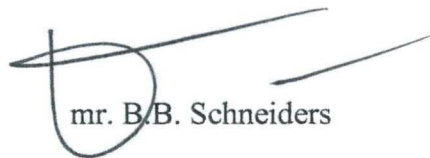
Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

de burgemeester,

A stylized, handwritten signature in dark ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

J. Scholten

A handwritten signature in dark ink, featuring a large, circular loop on the left side and a long horizontal stroke extending to the right.

mr. B.B. Schneiders

Feitenrelaas parkeren Land in Zicht

Beleid

Haarlemse Bouwverordening (2010)

Artikel 2.5.30 Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen

1. 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, dit met een geografische differentiatie volgens bijbehorende, eveneens als bijlage bijgevoegde, kaart.

4. 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;

b. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, tot welke bijzondere omstandigheden - in elk geval worden gerekend:

- een te verwachten meer dan gemiddeld aantal gehandicapte gebruikers of bezoekers van het gebouw;

- een te verwachten meer dan gemiddeld aantal klanten of bezoekers, indien het gebouw bestemd is voor de vestiging van één of meer detailhandelsbedrijven dan wel openbare dienstverlening of vermakelijkheid;

- een bestemming van het gebouw als parkeergarage dan wel garagebedrijf.

5. Het college van burgemeester en wethouders kan verder geheel of gedeeltelijk vrijstelling verlenen van het in het eerste lid bepaalde als de in de als bijlage bijgevoegde Beleidsregel aangegeven stappen om aan de in de bijlage weergegeven parkeernormen te voldoen alle doorlopen zijn en het dan nog onmogelijk blijkt om aan genoemde normen te voldoen.

6. Als sprake is van gehele of gedeeltelijke vrijstelling als in het vijfde lid bedoeld, moet een afkoopsom gestort worden conform het daarover in de als bijlage bijgevoegde Beleidsregel gestelde. Het college van burgemeester en wethouders kan afzien van het opleggen van de afkoopsom.

Bijlage 13 Tabel parkeernormen

Gebruik is gemaakt van de CROW-normen (ASVV-2004). Gekozen is voor de categorie "zeer sterk stedelijk" en voor de minimumnormen binnen de bandbreedte van de CROW-normen.

De normen gelden voor de hele stad maar uitsluitend voor nieuwe, na het van kracht worden van de aangepaste HBV ingediende bouwinitiatieven. De -krappere- normen uit "Parkeren in Balans" zoals deze voor een deel van de binnenstad (het centrum) gelden, vervallen hiermee.

Conform de CROW-normen wordt onderscheid gemaakt tussen de binnenstad, de schil daaromheen en de rest van de stad. Verder wordt het onderscheid tussen de diverse functies aangehouden zoals

dat in de CROW-normen gehanteerd wordt. Dit met twee uitzonderingen: omdat in de binnenstad de beperkte ruimte de bepalende factor is, wordt daar geen onderscheid tussen dure, middeldure of goedkope woningen gemaakt, maar wordt er één gemiddelde norm gehanteerd. Verder wordt gezien het toenemende autobezit onder senioren de categorie seniorenwoningen niet apart onderscheiden.

Benadrukt wordt tenslotte dat de normen nooit absoluut kunnen zijn. Per bouwplan moeten maatwerk en individuele beoordeling mogelijk zijn.

	centrum	schil	Rest bebouwde kern	Aandeel bezoekers	opmerkingen
woning duur	1,2	1,5	1,7	0,3 pp per woning	
woning midden	1,2	1,4	1,6	0,3 pp per woning	
woning goedkoop	1,2	1,2	1,3	0,3 pp per woning	

[ontleend aan de tabel parkeernormen, behorend bij bijlage 13 van de bouwverordening]

Bijlage 15 Beleidsregel (parkeren)

Naast de tabel met parkeernormen en de kaart die de differentiatie over de stad aangeeft vormt de Beleidsregel een bijlage bij de aangepaste HBV. Deze dient om de stappen uit te leggen die doorlopen moeten worden om eventueel geheel of gedeeltelijk vrijstelling te krijgen (Lid 5) en om de afkoopsom toe te lichten (Lid 6).

Stappen die doorlopen moeten worden om eventueel geheel of gedeeltelijk vrijstelling te krijgen (Lid 5)

Er is sprake van een logische trits die in de aangegeven volgorde doorlopen moet worden tot er aan de parkeernormen voldaan wordt. 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.

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, m.a.w. dat getracht is een goede oplossing voor het parkeren te vinden, maar dat dit niet gelukt is.

Commentaar

- Dit is het vigerende beleid voor parkeren bij nieuwbouwprojecten.
- In tabel 13 staat geen norm opgenomen voor verenigingsaccommodaties of jachthavens, terwijl die wel deel uitmaakten van de plannen voor Land in Zicht.

- In april 2010 is evenwel, na vragen van het raadslid de heer Van Driel aan wethouder Nieuwenburg, een parkeerbalans voor het toenmalige programma voor Land in Zicht gemaakt.
- Daarin zijn voor de bedrijfsruimte onder de havenappartementen (toren D) 3 parkeerplaatsen opgenomen (2 x 1,5) en voor de jachthaven (stadshaven) 21,5 parkeerplaatsen (43 x 0,5).
- Het is niet te traceren hoe deze normen zich verhouden tot tabel 13.

Besluiten

Raadsstuk Voorstel tot gunning: Schoterbrug en aanpalend woongebied (2005)

In december 2005 is een *Ontwikkelings- en realisatie overeenkomst Schoterbrug* getekend tussen de gemeente en de bouwcombinatie. In het *Technische Programma van Eisen* is een parkeernorm van 1,2 opgenomen:

Per woning zal 1,2 parkeerplaats beschikbaar zijn waarvan één parkeerplaats in een gebouwde parkeervoorziening. Daarnaast zullen in het openbare domein - ten behoeve van bezoekers en van de in het gebied gevestigde verenigingen volgens de door de gemeente Haarlem te hanteren normen, voldoende parkeerplaatsen ter beschikking staan.

B&W-besluit Vaststelling welstandscriteria Land in Zicht nabij Schoterbrug en acceptatietoets beeldkwaliteitsplan (2006)

Op 8 augustus 2006 heeft B&W dit stuk vastgesteld. Daarin staat over het parkeren:

Het parkeren van het appartementencomplex en de woontorens wordt opgelost in gebouwde parkeervoorzieningen. Op deze wijze ontstaat een situatie waarbij de auto niet dominant aanwezig is in het straatbeeld. De watervilla's en waterwoningen kunnen minimaal één parkeerplaats op eigen terrein bij voorkeur opgenomen binnen het hoofdvolume, maar in ieder geval achter de voorgevelrooilijn, zodanig dat ze niet storend aanwezig zijn vanuit de openbare [weg] gezien. Op het voorplein wordt gefaciliteerd in bezoekersparkeren voor zowel de woningen als de verenigingen.

Bestemmingplan Land in Zicht (2010)

Vastgesteld op 15 april 2010 met als uitgangspunten voor het parkeren:

- Gebouwde parkeervoorzieningen appartementencomplex en torens. Watervilla's en waterwoningen één of twee plekken op eigen terrein bij [of] achter voorgevelrooilijn met voorkeur binnen hoofdvolume. Voorplein bezoekersparkeren woningen, verenigingen en stadshaven.
- De auto's kunnen op eigen terrein parkeren, het is niet toegestaan auto's te parkeren op de wegen waaraan de woningen gelegen zijn. Deze wegen moeten in verband met de toegang van hulpdiensten, vrij van obstakels zijn.

Bouwvergunning 29 waterwoningen en 19 watervilla's (2010)

Artikel 2.5.30, lid 1 van de Haarlemse Bouwverordening bepaalt dat een bouwplan voor het parkeren of stallen van auto's voldoende parkeergelegenheid moet hebben op eigen terrein. De waterwoningen krijgen een inpandige garage (29 stuks). De watervilla's krijgen een inpandige garage met een oprit (36 stuks). Totaal worden er dus 65 parkeerplaatsen voor eigen gebruik gemaakt. De woningen zijn gelegen aan een woonerfachtige omgeving waar parkeren (op straat) niet is bedoeld. Aan het bouwplan ligt een ontwikkelingsovereenkomst met de gemeente ten grondslag. In deze overeenkomst is bepaald dat de ontwikkelaar een parkeerplaats voor bezoekersparkeren maakt. Aanleg vormt echter geen deel van het voorliggende bouwplan. Via de ontwikkelovereenkomst is echter wel voldoende zekerheid gecreëerd met betrekking tot de aanleg. Aan het ontwerp van de openbare ruimte wordt momenteel gewerkt. Dit concept-ontwerp voorziet in 54 openbare parkeerplaatsen. Het college van B en W kan ontheffing verlenen op grond van artikel 2.5.30, lid 4a van de bouwverordening, omdat voldoende zekerheid is gecreëerd dat op andere wijze in de parkeerbehoefte kan worden voorzien.

Onderdeel van het besluit vormt:

Ontheffing te verlenen als bedoeld in artikel 2.5.30, lid 4a van artikel 2.5.30, lid 1 van de Haarlemse Bouwverordening.

Bouwvergunning drie woontorens met parkeergarage (2011)

De Haarlemse bouwverordening verlangt dat 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 het onbebouwde terrein dat bij een gebouw hoort. Om de omvang te bepalen wordt gebruik gemaakt van de tabel parkeernormen uit bijlage 13.

Het programma bevat de volgende gebouwen:

- 2 woontorens A en B met 20 woningen per toren.
- 1 woontoren C met 40 woningen.
- 1 parkeerlaag met 95 parkeerplaatsen.
- 1 woontoren D met 30 woningen.
- 1 parkeerlaag met 34 parkeerplaatsen.
- De verkoopprijzen zijn variabel.

Verdeling naar verkoopprijzen:

Woontoren D:

28 woningen middelduur x 1,4 pp = 39,2 pp.

2 woningen middelduur x 1,5 pp = 3 pp.

Woontoren C:

39 woningen middelduur x 1,4 pp = 54,6 pp.

1 woning duur x 1,5 pp = 1,5 pp.

Woontorens A+B:

36 woningen middelduur x 1,4 pp = 50,4 pp.

4 woningen duur x 1,5 pp = 6 pp.

Totaal van parkeerbehoefte voor 120 woningen = 155 parkeerplaatsen (bezoekersaandeel $120 \times 0,3$ pp = 36 parkeerplaatsen). Van het bezoek waarvoor geen plaats op het parkeerdek is aangebracht wordt verwacht dat ze op een parkeerplaats in de openbare ruimte parkeren. Deze ruimte is tevens bedoeld voor bezoekers aan de jachthaven en de maatschappelijke bestemming in het gebied. De openbare parkeerplaats maakt deel uit van de inrichtingsplannen voor de openbare ruimte die ontwikkeld worden in samenspraak met de gemeente. In deze plannen wordt rekening gehouden met een voorplein van circa 50 openbare parkeerplaatsen. Dit aantal maakt onderdeel uit van de ontwikkelingsovereenkomst.

De ontwikkelingsovereenkomst en het bestemmingsplan gaan er beiden van uit dat de behoefte van de bewoners van de toekomstige woningen op de gebouwde parkeerlagen wordt ondergebracht. Er zijn 119 parkeerplaatsen nodig voor de bewoners waar er 129 worden gebouwd. Bij een zich eventueel voordoend tekort in de openbare ruimte dienen de parkeerlagen beschikbaar te worden gesteld voor bezoekersparkeren.

De juridische grondslag voor het advies is de Haarlemse Bouwverordening artikel 2.5.30. Het bouwplan voldoet niet aan de eis uit de bouwverordening om voldoende parkeerplaatsen te realiseren op eigen terrein. In de nu bekende plannen voor de openbare ruimte wordt rekening gehouden met een voorplein met 50 openbare parkeerplaatsen. Aanleg vormt echter geen deel van de voorliggende bouwaanvraag. Via de ontwikkelingsovereenkomst is zekerheid gecreëerd met betrekking tot de aanleg van een voorplein ten behoeve van bezoekersparkeren.

Vrijstelling is mogelijk indien op een andere wijze in het tekort kan worden voorzien. Door middel van een voorplein wordt hier invulling aan gegeven. Bij een eventueel tekort aan openbare parkeerplaatsen dient de ontwikkelaar ervoor te zorgen dat de parkeerlagen toegankelijk zijn voor bezoekersparkeren.

Op grond van artikel 2.5.30 lid 5 is het College van B en W bevoegd om vrijstelling te verlenen van de in lid 1 van hetzelfde artikel opgenomen verplichting tot aanleggen van een parkeervoorziening op eigen terrein. Hierdoor kan de omgevingsvergunning op deze grond wel worden verleend.

CONCLUSIE / MOTIVERING

Vanuit het toetsingskader dat betrekking heeft op het (ver)bouwen van een bouwwerk zijn er ten aanzien van deze activiteit geen redenen om de omgevingsvergunning te weigeren.

Onderdeel van het besluit vormt:

Toepassing van artikel 2.5.30 lid 5 van de Haarlemse Bouwverordening om vrijstelling te verlenen van de in lid 1 van hetzelfde artikel opgenomen verplichting tot aanleggen van een parkeervoorziening op eigen terrein.

Bouwvergunning havenappartementen (2011)

Identieke motivering en conclusie als bij de bouwvergunning voor de drie woontorens.

Onderdeel van het besluit vormt:

Toepassing van artikel 2.5.30 lid 5 van de Haarlemse Bouwverordening om vrijstelling te verlenen van de in lid 1 van hetzelfde artikel opgenomen verplichting tot aanleggen van een parkeervoorziening op eigen terrein.

(gewijzigde) Bouwvergunning drie woontorens met parkeergarage (2013)

Het aantal woningen wordt vergroot ten opzichte van de verleende vergunning:

Het totale programma voor Land in Zicht behelst nu :

- 1 woontoren A met 25 woningen (toename +5)
- 1 woontoren B met 26 woningen (toename +6)
- 1 woontoren C met 54 woningen (toename +14)
- 1 parkeerlaag met 105 parkeerplaatsen (toename +10)
- 1 woontoren D met 30 woningen
- 1 parkeerlaag met 34 parkeerplaatsen

De verkoopprijzen zijn variabel.

Verdeling naar verkoopprijzen:

Woontoren D (ongewijzigd):

28 woningen middelduur x 1,4 pp = 39,2 pp

2 woningen duur x 1,5 pp = 3 pp

Woontoren C (gewijzigd):

48 woningen middelduur x 1,4 pp = 67,2 pp

6 woningen duur x 1,5 pp = 9 pp

Woontoren B (gewijzigd):

20 woningen middelduur x 1,4 pp = 28 pp

6 woningen duur x 1,5 pp = 9 pp

Woontoren A (gewijzigd):

20 woningen middelduur x 1,4 pp = 28 pp

5 woningen duur x 1,5 pp = 7,5 pp

Totaal van parkeerbehoefte voor 135 woningen = 191 parkeerplaatsen (bezoekersaandeel $135 \times 0,3$ pp = 40,5 parkeerplaatsen. De woontorens met gezamenlijk 135 woningen beschikken over 1 parkeerlaag van 105 parkeerplaatsen. De woontoren van 30 woningen heeft een parkeerlaag van 34 parkeerplaatsen.

Dit is onvoldoende om te voorzien in de parkeerbehoefte van de bewoners ($191 - 40,5 = 150,5$ parkeerplaatsen). Van het bezoek waarvoor geen plaats op het parkeerdek is aangebracht wordt verwacht dat ze op een parkeerplaats in de openbare ruimte parkeren. Deze ruimte is tevens bedoeld voor bezoekers aan de jachthaven en de maatschappelijke bestemmingen in het gebied. De openbare parkeerplaats maakt deel uit van de inrichtingsplannen voor de openbare ruimte die ontwikkeld worden in samenspraak met de gemeente. In het gewijzigde plan voor de openbare ruimte wordt rekening gehouden met een voorplein met 54 openbare parkeerplaatsen. De ontwikkeling van deze parkeerplaats maakt onderdeel uit van de ontwikkelingsovereenkomst.

De ontwikkelingsovereenkomst en het bestemmingsplan gaan er beiden van uit dat de behoefte van de bewoners van de toekomstige woningen op de gebouwde parkeerlagen wordt ondergebracht. Er zijn 135 parkeerplaatsen nodig voor de bewoners waar er 139 worden gebouwd. Bij een zich eventueel voordoend tekort in de openbare ruimte dienen de parkeerlagen beschikbaar te worden gesteld voor bezoekersparkeren.

OVERWEGINGEN / MOTIVERING

De behoefte aan parkeerplaatsen neemt toe. In totaal worden in het gebied 139 gebouwde parkeervoorzieningen en 54 parkeerplaatsen in de openlucht aangelegd (totaal =193 parkeerplaatsen). Dat is meer dan de theoretische berekende behoefte van 191. Er worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. Omdat niet alle parkeerplaatsen op het eigen terrein worden gerealiseerd is ontheffing nodig op grond van artikel 2.5.30 lid 4 sub a HBV.

VRIJSTELLING / ONTHEFFING

Ontheffing van artikel 2.5.30 lid 1 kan worden verleend op grond van artikel 2.5.30 lid 4 sub a omdat op andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien.

De activiteit voldoet aan de overige voorschriften uit de Haarlemse bouwverordening (nummer 54 / 1 oktober 2010). Gelet hierop kan de omgevingsvergunning op deze grond worden verleend.

CONCLUSIE

Vanuit het toetsingskader dat betrekking heeft op het (ver)bouwen van het bouwwerk zijn er ten aanzien van de activiteit bouwen geen redenen om de omgevingsvergunning te weigeren.

Onderdeel van het besluit vormt:

Ontheffing van artikel 2.5.30 lid 1 van de Haarlemse Bouwverordening (HBV) op grond van artikel 2.5.30 lid 4 sub a van de HBV.

Commentaar

- In de planvorming voor Land in Zicht is in de periode 2005 – 2010 uitgegaan van parkeren voor bewoners op eigen terrein dan wel in gebouwde voorzieningen en parkeren voor bezoekers in de openbare ruimte op het voorterrein.
- Tegelijk is aangegeven dat voor de verenigingen parkeergelegenheid op datzelfde voorterrein ter beschikking zou komen.
- In de motivering van de vergunningen komt dit onderscheid terug, maar nergens wordt de parkeerbehoefte van de verenigingen gekwantificeerd, zoals dit wel voor de woningen gebeurd is.
- In de vergunningen voor de woontorens wordt aangegeven dat bij een tekort aan openbare parkeerplaatsen de ontwikkelaar ervoor moet zorgen dat de parkeerlagen beschikbaar komen voor bezoekersparkeren.
- Het zijn echter onlosmakelijk aan de appartementen gekoppelde parkeerplaatsen, zodat de praktische invulling hiervan vrijwel onmogelijk is.
- Bij de vergunning voor de waterwoningen en de watervilla's is sprake van een ontheffing voor het parkeren, bij de eerste vergunning voor de woontorens én bij de havenappartementen van een vrijstelling, en bij de gewijzigde vergunning voor de woontorens van ontheffing. Dit had in alle gevallen een ontheffing moeten zijn.
- Voor het in de vergunningen vastgelegde aantal parkeerplaatsen maakt dit feitelijk geen verschil uit.
- Elk bouwplan dat zijn parkeerbehoefte niet (geheel) op eigen terrein weet te realiseren krijgt op dat onderdeel in principe een negatief advies.
- Vervolgens vindt een nadere afweging plaats of er ontheffing verleend kan worden, bijvoorbeeld doordat het mogelijk is om de resterende parkeerplaatsen in de openbare

ruimte aan te leggen. In spreektaal is dit te vergelijken met de situatie 'nee, tenzij'.

- Als het inderdaad mogelijk is om een ontheffing te verlenen dan is het staande praktijk in Haarlem dat er uiteindelijk een positieve conclusie ('ja, mits') over de parkeersituatie in het bouwplan getrokken wordt.
- Dat is een ambtelijke handeling waar geen bestuurder aan te pas komt, maar die evenwel niet in een procesbeschrijving of instructie terug te vinden is.

Berekeningen

Parkeerbehoefte Land in Zicht (gemeente, 14 april 2010)

Totaal	theoretisch aantal	werkdag ochtend	werkdag middag	avond	zaterdagavond	zondagmiddag	zondagavond	zondagmiddag
wonen	241	121	145	241	205	145	145	168
winkelen	0	0	0	0	0	0	0	0
werken	0	0	0	0	0	0	0	0
onderwijs	0	0	0	0	0	0	0	0
cultuur	0	0	0	0	0	0	0	0
maatschappelijk	3	3	3	1	1	0	0	0
sport	0	0	0	0	0	0	0	0
overig	22	6	11	11	9	17	15	22
	266	130	158	253	214	162	160	190

Parkeerbehoefte (Ton F. van Dijk, 2014)

	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

Parkeerbalans (Ton F. van Dijk, 2014)

	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

Parkeerbehoefte Land in Zicht (gemeente, 2014)

programma	theoretische vraag		gerealiseerd	
	pp behoefte	pp behoefte bezoek	pp eigenterrein	max. pp openbaar
29 waterw./18 watervilla's	56,4	14,1	65	54
30 appartementen (waarvan 28 middelduur + 2 duur)	33,2	9	34	0
88 middelduur + 17 duur	117,2	31,5	105	0
	206,8	54,6	204	54
		261,4		258

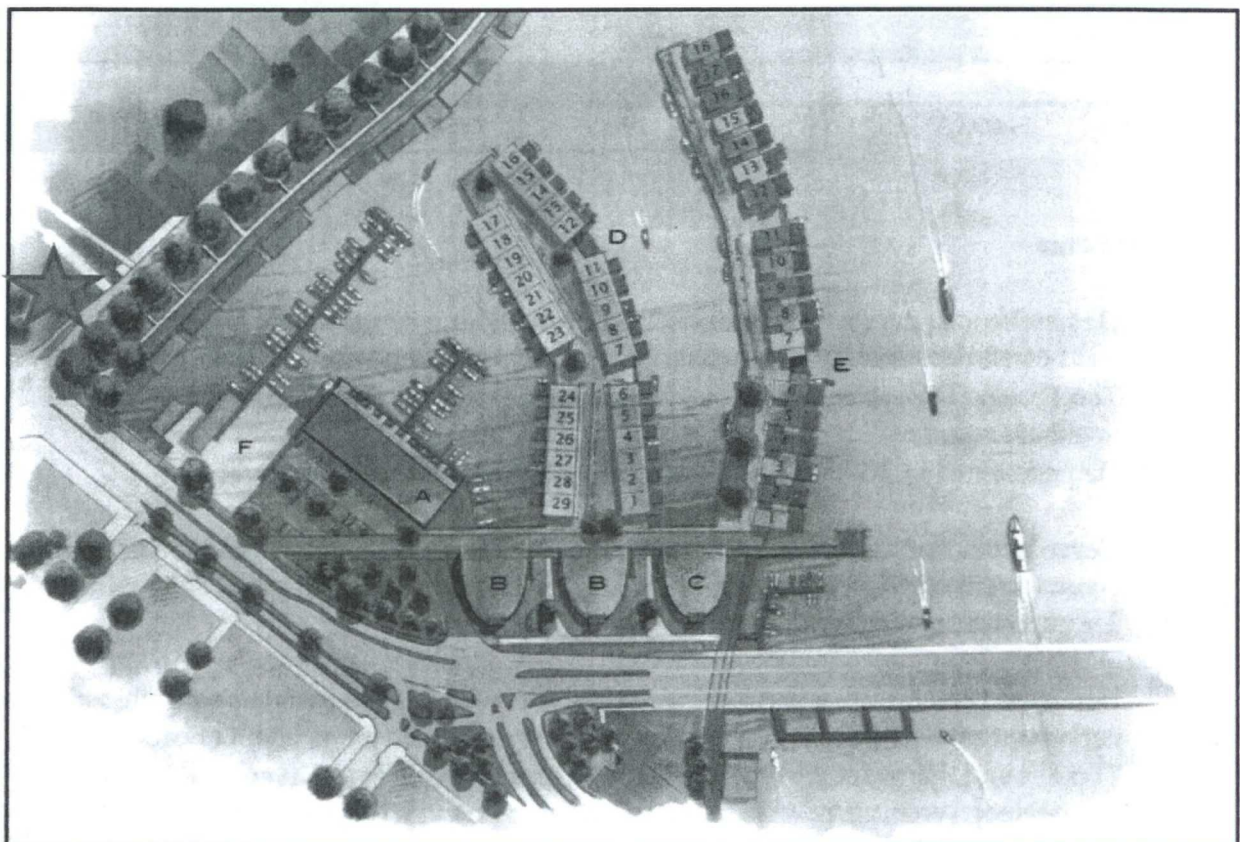
Commentaar

- De berekende parkeerbehoefte bij Ton F. van Dijk en de gemeente komt overeen voor wat betreft de woningen (te weten 261,4 parkeerplaatsen voor 182 woningen).
- Ton F. van Dijk splitst dat uit in 195 parkeerplaatsen op eigen terrein en 66,5 in de openbare ruimte.
- De gemeente in 206,8 op eigen terrein en 54,6 in de openbare ruimte.
- Vervolgens concludeert de gemeente dat met 204 gerealiseerde parkeerplaatsen op eigen terrein en 54 in de openbare ruimte de parkeerbehoefte van de 182 woningen op 3,4 parkeerplaats na gedekt is.
- Het grote verschil in de berekeningen tussen Ton F. van Dijk en de gemeente zit in het parkeren in de openbare ruimte voor anderen dan de bewoners en hun bezoekers.
- Ton F. van Dijk gaat uit van 25 parkeerplaatsen voor de stadshaven en de Hengelsportvereniging en sluit daarmee aan op de in 2010 door de gemeente berekende parkeerbehoefte.
- Bij de beoordeling van de vergunningaanvragen is evenwel geen rekening gehouden met de parkeerbehoefte van de stadshaven en van de Hengelsportvereniging.

- De redenering daarachter is dat zij in de oude situatie (dus voor de aanleg van de Schoterbrug) nauwelijks over parkeeraccommodatie beschikten, dus dat dat in de nieuwe situatie ook niet het geval hoeft te zijn.
- In het verleden parkeerden de bezoekers van de stadshaven (toen nog Wetterwille) en Hengelsportvereniging namelijk langs de Spaarndamseweg en op het parkeerterrein dat daar ligt.
- Maar de bewoners van Land in Zicht redeneren vanuit het daadwerkelijk beslag op het voorterrein door bezoekers van stadshaven en Hengelsportvereniging.
- Een oplossingsrichting is het om het voorterrein alleen voor bewoners en bezoekers van Land in Zicht te bestemmen en het parkeren voor stadshaven en Hengelsportvereniging weer op het parkeerterrein aan de Spaarndamseweg plaats te laten vinden.
- Daarmee erkent de gemeente dat in de vergunningen ten onrechte op is genomen dat de parkeerplaatsen op het voorterrein mede bestemd zijn voor de stadshaven en de Hengelsportvereniging.

Herman Wals
16 juni 2014

Bijlage. Stedenbouwkundig plan (2009)



Bij de ster het bestaande parkeerterrein aan de Spaarndamseweg waar de gebruikers van de stadshaven en de bezoekers van de Hengelsportvereniging kunnen parkeren