

BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN

Termijn

De aanvraag en de ontwerpbesluit met bijbehorende stukken zijn op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Algemene wet bestuursrecht vanaf 19 december 2020 tot en met 29 januari 2021 ter inzage gelegd. Gedurende deze periode konden belanghebbenden zienswijzen tegen de ontwerpbesluit indienen.

Zienswijzen

Tijdens deze termijn is een zienswijze ontvangen van Van Diepen Van der Kroef Advocaten, Grote Oost 6, 1621 BW Hoorn. De zienswijze is ingediend namens de bewoners van Dijkzichtlaan 1 en 17 te Santpoort-Noord.

De eerste zeven pagina's bevatten een weergave de indieners van de zienswijzen van de gebeurtenissen tot nu toe. Deze weergave eindigt met de conclusie dat de indieners steeds geprobeerd hebben met het college in overleg te treden teneinde een minnelijke oplossing mogelijk te maken en dat het college steeds voorbij is gegaan aan hun belangen.

Voordat wij ingaan op de inhoudelijke zienswijzen, hechten wij eraan om hier het volgende over op te merken. Wij betreuren het dat de indieners van de zienswijzen de gang van zaken zo hebben ervaren. Vanuit de zijde van de gemeente is ingezet op een goede communicatie in de Klankbordgroep en zijn de standpunten van de indieners van de zienswijzen daarnaast meerdere malen afgewogen. Op een aantal punten is echter geen overeenstemming bereikt. Dit wordt niet veroorzaakt doordat wij geen oog hebben voor de belangen van de indieners van de zienswijzen, maar doordat wij op een aantal punten in het kader van de algemene afweging van belangen tot een ander oordeel zijn gekomen. Wij hopen hiervoor op begrip bij de indieners van de zienswijzen.

De inhoudelijke zienswijzen berusten, kort samengevat, op de volgende gronden:

1. De onderzoeksgegevens zijn gedateerd. Met name wordt verwezen naar de ruimtelijke studie, het bodemonderzoek, het archeologisch onderzoek, de flora- en fauna quick scan, het onderzoek naar de luchtkwaliteit, het akoestisch onderzoek en de verkeerskundige onderbouwing. Deze onderzoeken zijn ouder dan twee jaar en voldoen daarmee niet aan artikel 3.1a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).
2. Op basis van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient een beschrijving te worden opgenomen van de behoefte aan de ontwikkeling (de zogenaamde Ladder voor duurzame verstedelijking). Deze beschrijving is alleen in algemene zin gegeven en is bovendien gedateerd.
3. Op basis van artikel 3.1.6, eerste lid, van het Bro dient ingegaan te worden op de uitvoerbaarheid van het project. De financiële uitvoerbaarheid staat niet vast. Er is onvoldoende zicht of er onderzoek is gedaan naar de financiële positie van de ontwikkelaar. Verder bestaat het risico tot terugvordering van de staatssteun. Het project kan bovendien niet binnen de planperiode van 10 jaar op financieel haalbare wijze worden uitgevoerd. Het is daarom onzeker dat de woningen na afloop van de looptijd van de omgevingsvergunning daadwerkelijk verwijderd zullen worden.
4. Het plan is niet in overeenstemming met de Beleidsregels parkeernormen 2015. Op basis van deze beleidsregels dienen minimaal 104 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd voor 80

sociale huurwoningen. De beleidsregels kennen geen norm voor huisvesting van statushouders. De door de gemeente gehanteerde norm van 0,3 per woning is naar het oordeel van de indieners van de zienswijze te laag. Hierbij is ten onrechte een vergelijking gemaakt met begeleid wonen. Voor deze woningen dient dezelfde norm te worden gehanteerd als voor reguliere woningen. De indieners van de zienswijzen merken daarbij op dat zij parkeeroverlast ervaren.

5. De parkeerplaatsen zijn op een afstand van 100 meter van de woningen gesitueerd. Het is daarom voorzienbaar dat deze parkeerplaatsen niet door de bewoners zullen worden gebruikt, omdat deze afstand te groot is. Bovendien staat het parkeerterrein regelmatig onder water. De straat van de indieners van de zienswijzen is dichterbij, zodat de bewoners van de woningen ervoor kiezen om hun auto hier te parkeren en gedeeltelijk ook fout te parkeren.
6. Er is geen garantie dat de extra parkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd. De indieners van de zienswijzen merken daarbij op dat monitoring en eventuele afspraken met de aanvrager niet afdwingbaar zijn voor belanghebbenden en dat zij er geen vertrouwen in hebben dat de extra parkeerplaatsen zullen worden aangelegd indien dit nodig blijkt. Het ontwerpbesluit bevat onvoldoende garanties dat deze parkeerplaatsen wel zullen worden gerealiseerd.
7. Het woon- en leefklimaat van de indieners van de zienswijzen wordt onevenredig geraakt door het bouwplan. Aanvankelijk was er sprake van laagbouw in het groen. Nu is er sprake van massale hoogbouw van 4 lagen. Verder gaat het om containerwoningen zonder bergingen, tuinen of balkons met een beperkt aantal parkeerplekken. Er is sprake van verpaupering van het gebied.
8. De indieners van de zienswijzen kunnen mogelijk meer geluidhinder ervaren doordat het bouwplan als een soort klankkast werkt.
9. Er is sprake van een druk kruispunt. Door de realisatie van de 160 woningen neemt het aantal verkeersbewegingen toe. De verkeersveiligheid kan daardoor in gevaar worden gebracht. Hiernaar is onvoldoende onderzoek gedaan, hetgeen ook blijkt uit het feit dat het onderzoek van Goudappel niet in overeenstemming is met het advies van de politie. In de praktijk blijkt dat er regelmatig auto's over het fietspad rijden en hier zelfs parkeren. Er hebben zich in de afgelopen jaren bovendien vele verkeersongevallen voorgedaan nabij het bouwplan.
10. Er zijn alternatieve locaties beschikbaar, zoals de locatie Planetenlaan, Harmenjansweg 36 en Sportcomplex Kleverlaan.

Reactie van de aanvrager

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

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

1. De aanvrager is geen ontwikkelaar, maar is een toegelaten instelling die wettelijk uitsluitend op het gebied van volkshuisvesting werkzaam is en de financiële middelen uitsluitend in het belang van de volkshuisvesting in mag zetten. De aanvrager kan vanwege deze wettelijke taak en het borgingsstelsel onrendabel investeren in het belang van de sociale volkshuisvesting. Het borgingssysteem maakt de volkshuisvestelijke belangen uitvoerbaar en

- zorgt ervoor dat het project economisch uitvoerbaar is. Het staatssteunverbod is niet van toepassing.
2. Dit project kan niet door de markt/commerciële ontwikkelaars worden opgepakt en wordt dan ook niet door de markt opgepakt. De kans op een navordering vanwege onterecht ontvangen staatssteun is daarmee verwaarloosbaar.
 3. De regels met betrekking tot de staatssteun dienen niet ter bescherming van de belangen van de indieners van de zienswijzen.
 4. Het gebouw wordt nog steeds voor de helft van het aantal woningen bewoond door statushouders en er is ook nog steeds grote behoefte aan huisvesting voor statushouders.
 5. Er is voor het overige ook geen sprake van gewijzigde omstandigheden, zodat de onderzoeken die destijds zijn uitgevoerd, nog steeds relevant zijn.
 6. Er zijn 80 parkeerplaatsen aangelegd. De praktijk wijst uit dat dit ruim voldoende is. De aanvrager zal het aantal parkeerplaatsen verhogen naar 122 als blijkt dat dit nodig is.
 7. Het parkeerterrein is weliswaar niet in eigendom bij de aanvrager, maar is wel specifiek ten behoeve van dit project aangelegd. De parkeerbehoefte is daarom niet afgewenteld op de aanwezige openbare parkeerplaatsen.
 8. Het is niet gezegd dat de auto's in de straat van de indieners van de zienswijzen afkomstig zijn van het complex. Deze kunnen ook afkomstig zijn van de bezoekers van de sportcomplexen.

Beoordeling van de ingediende zienswijzen

Algemene overwegingen

In de eerdere procedure is al uitgebreid ingegaan op de noodzaak tot het realiseren van woningen voor statushouders en sociale huurwoningen binnen de gemeente Haarlem en binnen deze regio. Hetgeen hierover is opgemerkt, geldt nog steeds.

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

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

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

afspraken gemaakt over het woningbouwprogramma in de regio Zuid-Kennemerland/IJmond (het Regionaal Actieprogramma Wonen).

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

Ten aanzien van de huisvesting van statushouders geldt het volgende. Elk half jaar krijgt de gemeente Haarlem van de Rijksoverheid de huisvestingstaakstelling voor het komende half jaar te horen, waarbij geldt dat de taakstelling toeneemt naarmate een inwoneraantal van een gemeente toeneemt. De gemeente Haarlem had en heeft daarom nog steeds een huisvestingstaakstelling. Voor het eerste half jaar van 2021 bedraagt de taakstelling voor het gehele land 27000. Voor de gemeente Haarlem bedraagt de taakstelling 125. Er dient dan ook nog steeds te worden voorzien in huisvesting van statushouders.

Gelet op het bovenstaande is er bij het realiseren van sociale huurwoningen (waaronder ook huurwoningen specifiek voor statushouders) nog steeds sprake van een groot maatschappelijk belang. De noodzaak is sinds de oorspronkelijke verlening van de vergunning in 2016 alleen maar toegenomen. Het college is daarom in beginsel bereid om medewerking te verlenen aan de nu voorliggende aanvraag, vanzelfsprekend binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening.

Onze reactie op de ingediende zienswijzen

Ten aanzien van de onderzoeken

De woningen zijn in 2017 gerealiseerd en in gebruik genomen. Zowel ten tijde van de bouw als ten tijde van het in gebruik nemen van de woningen, was er sprake van een geldige omgevingsvergunning. Bovendien waren de uitgevoerde onderzoeken op dat moment niet ouder dan twee jaar. Op geen enkel moment in de procedure is door enige rechterlijke instantie aangegeven of door de indieners van de zienswijzen (of andere betrokkenen) aangetoond dat de onderzoeken ondeugdelijk zijn.

Doordat de woningen inmiddels zijn gerealiseerd, is actualisatie van een groot aantal onderzoeken niet meer aan de orde en overigens ook niet meer mogelijk. Deze onderzoeken dienen immers te worden uitgevoerd voorafgaand aan de realisatie van de bouw omdat de dan geldende situatie en de gevolgen van het project op die situatie in ogenschouw moeten worden genomen. Om de situatie opnieuw te onderzoeken zonder het al bestaande gebouw, zou het gebouw eerst moeten worden afgebroken. Volledigheidshalve merken wij op dat er 160 woningen in het gebouw zijn gerealiseerd en dat alle woningen worden bewoond.

In de nu voorliggende situatie, waarbij de bouwwerkzaamheden zijn verricht op basis van een rechtsgeldige omgevingsvergunning, waarbij het gebouw vervolgens op basis van een geldige omgevingsvergunning is gerealiseerd en waarbij de onderzoeken ten tijde van de bouwwerkzaamheden ook niet ouder waren dan twee jaar, is het naar ons oordeel redelijk om deze onderzoeken aan de beoordeling van de aanvraag ten grondslag te leggen.

Wij merken verder op dat artikel 3.1a Wabo niet inhoudt dat gegevens en onderzoeken die ouder dan twee jaar zijn, niet gebruikt mogen worden. In artikel 3.1a Wabo wordt een minimum houdbaarheidstermijn gegeven. Het gebruik van oudere onderzoeken dient onder omstandigheden te worden gemotiveerd. De behoefte aan woonruimte voor statushouders heeft het college hierboven al besproken. De eisen van de Flora- en Faunawet waren actueel ten tijde van het

verlenen van de vergunning en de realisatie van het gebouw en niet nu want nu verandert er niets meer; het gaat om de legalisatie van een bestaand gebouw. In de Verkeerskundige onderbouwing zijn de gevolgen van de bouw van de 160 woningen onderzocht. Intussen is er een extra toegang gemaakt tot de parkeerplaats aan de Rijksstraatweg ter voorkoming van omrijdafstanden van vereer van en naar de tijdelijke woonvoorziening en ter beperking van overlast voor omwonenden. Er is geen reden voor een nader verkeerskundig onderzoek. Er is ook geen reden voor een nieuw verkennend bodemonderzoek, een archeologisch onderzoek, een onderzoek van de luchtkwaliteit en een akoestisch onderzoek. De indieners van de zienswijzen hebben inhoudelijke bezwaren tegen de onderzoeken niet toegelicht. Wij kunnen daarop dan ook niet reageren.

Ten aanzien van de Ladder Duurzame Verstedelijking

Het project heeft betrekking op het realiseren van sociale huurwoningen, zowel voor regulier woningzoekenden als voor statushouders. Het is van algemene bekendheid dat er in de Randstad een structureel tekort is aan sociale huurwoningen. Wij gaan ervan uit dat ook de indieners van de zienswijzen hiermee bekend zijn. Dat neemt niet weg dat dit tekort ook middels onderzoeken is onderbouwd. Hiervoor verwijzen wij naar de onderzoeken die reeds eerder zijn genoemd en die zijn uitgevoerd binnen de MRA en binnen de regio Zuid-Kennemerland/IJmond. Met deze onderzoeken wordt de behoefte aan sociale woningbouw naar ons oordeel toereikend onderbouwd. Wij merken daarbij op dat in de meest recente onderzoeken de aanwezigheid van de al gerealiseerde 160 huurwoningen aan het Delftplein is meegenomen als bestaande bouw. Indien deze huurwoningen moeten worden afgebroken, neemt het al bestaande tekort aan sociale huurwoningen nog eens met 160 toe. Wat betreft de statushouders: doorgestroomde statushouders worden opgevolgd door nieuwe statushouders zoals hierboven al is beschreven waardoor er nog steeds behoefte aan deze woonruimte bestaat.

Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid

Allereerst moet worden opgemerkt dat er sprake is van een financiële dekking van het project, zodat er naar ons oordeel sprake is van een economisch uitvoerbaar project. Voor zover de indieners van de zienswijzen vrezen dat het project niet economisch haalbaar is en daarom niet door de aanvrager kan worden uitgevoerd, merken wij het volgende op.

De vrees van de indieners lijkt vooral ingegeven door de zorg of er bij de verkoop van de grond sprake is geweest van ongeoorloofde staatssteun. Hiervan is naar ons oordeel geen sprake. Wij verwijzen hiervoor naar hetgeen in de eerdere procedure al is opgemerkt. Aanvullend overwegen wij het volgende.

Wij begrijpen uit de zienswijze dat de indieners zich (mede) zorgen maken over de economische uitvoerbaarheid indien er onverhoopt wel sprake zou zijn van financiële staatssteun en de aanvrager deze steun terug zou moeten betalen. Ook in dat geval zien wij echter geen reden om aan te nemen dat het project dan niet meer economisch uitvoerbaar is.

De aanvrager betreft een woningcorporatie en is een toegelaten instelling in de zin van de Woningwet. Zoals de aanvrager terecht aangeeft, behoort het tot de taak van een toegelaten instellingen om woningen te realiseren die economisch niet rendabel zijn, maar waaraan maatschappelijk gezien wel behoefte bestaat. De Woningwet noemt dit de Diensten van algemeen economisch belang. Het stelsel is erop gericht om de realisatie van deze woningen toch mogelijk te maken, waarvoor de toegelaten instellingen dan ook steun ontvangen, met name via het Waarborgfonds Sociale Woningbouw. Het waarborgfonds biedt een borgstelsel, waardoor de

economische uitvoerbaarheid van het project ook is geborgd in het zeer onwaarschijnlijke geval dat de betrokken woningcorporatie hier niet toe in staat is.

De staatssteuntoets van Pels Rijcken leidt niet tot een andere conclusie. In deze notitie van 14 juni 2016 staat dat geadviseerd wordt om een onafhankelijk adviseur de grond te laten taxeren en dat vervolgens afgeweken kan worden van die getaxeerde waarde voor zover Elan de gronden zal gebruiken in het kader van haar DAEB activiteiten. Nu dat laatste het geval is, is geen sprake van ongeoorloofde staatssteun.

Ten aanzien van het parkeren

Ter plaatse is het bestemmingsplan “Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018” van toepassing. Op basis van artikel 3.2.1 van dit bestemmingsplan moet op eigen terrein voldoende ruimte zijn aangebracht en in stand worden gehouden voor parkeer- of stallingsbeleid gelegenheid overeenkomstig de Beleidsregels parkeernormen 2015.

In de beleidsregels wordt onderscheid gemaakt tussen centrum, schil en de rest van de bebouwde kom. Voor elk gebied is een parkeernorm vastgesteld. Het gebied aan het Delftplein behoort grotendeels tot de schil en voor een beperkt gedeelte tot de rest van de bebouwde kom. In de eerder gevoerde procedure hebben wij ons op het standpunt gesteld dat dit gebied behoort tot de schil, terwijl de indieners van de zienswijzen van mening waren dat dit terrein behoort tot de rest van de bebouwde kom. Op basis van de toen nog geldende parkeernormen, was dit in zoverre relevant, dat de parkeernorm voor de rest van de bebouwde kom marginaal hoger lag dan de parkeernorm voor de schil.

Inmiddels zijn de parkeernormen gewijzigd. Voor sociale huurwoningen geldt nu een norm van 0,9 per woning in de schil en van 0,8 per woning in de rest van de bebouwde kom. De parkeernorm voor de schil is daarmee hoger geworden, zodat bovenstaande discussie zijn relevantie heeft verloren. Volledigheidshalve merken wij echter op dat wij ons eerder ingenomen standpunt handhaven dat aansluiting moet worden gezocht bij de parkeernorm voor de schil.

De parkeernorm bedraagt in de schil voor sociale huurwoningen 0,9 per woning. Daarvan is 0,3 bestemd voor bezoekers. Voor statushouders geldt dat hiervoor geen normering is opgenomen in de parkeertabel. Wij hebben gekeken naar de achtergrond van statushouders om te bepalen welke normering gehanteerd zou kunnen worden. Statushouders stromen vanuit asielcentra door naar een statushouderwoning om op die manier de eerste stap naar een zelfstandig bestaan in Nederland te zetten. Hoewel het uiteraard de bedoeling is dat statushouders meedraaien in de samenleving kampen de meesten van hen met taalachterstanden en zullen zij naar verwachting de eerste jaren afhankelijk zijn van een bijstandsuitkering. Zij zullen dus over een laag inkomen beschikken. Wij hebben om die reden gekeken naar het statistisch onderzoek van het CBS over autobezit onder uitkeringsgerechtigden. De verwachting is dat het autobezit onder statushouders nog lager zal zijn. Reden daarvoor is dat in de CBS-categorie van uitkeringsgerechtigde zich ook personen bevinden met een uitkering zoals de WW of WIA-uitkering, die hoger is dan een bijstandsuitkering. Daarnaast geldt dat voor zover statushouders beschikken over rijbewijzen, die vaak niet geldig zijn. Verder ligt bij het complex ligt een busstation waardoor een frequente busverbinding is naar het centrum en het centraal station. Al de hierboven genoemde redenen hebben ertoe geleid dat het College van een lage parkeernorm onder statushouders uitgaat, te weten 0,3.

Dit houdt in dat in beginsel het volgende aantal parkeerplaatsen gerealiseerd dient te worden:

Reguliere sociale huurwoningen: 81 x 0,9	72,9 (afgerond 73)
Huurwoningen tbv statushouders: 81 x 0,3	24,3 (afgerond 24)
Maatschappelijke ruimte 52 m ² x 1pp per 100 m ²	0,52 (afgerond 1)
TOTAAL	97,72 (afgerond 98)

De omgevingsvergunning voorziet in de realisatie van 122 parkeerplaatsen. Daarmee wordt ruim voldaan aan de parkeernorm. De ervaring leert echter dat het eigen autobezit bij sociale huurwoningen lager is dan de gehanteerde parkeernorm, zeker daar waar sprake is van eenpersoonshuishoudens. Het is daarom niet de verwachting dat er daadwerkelijk 122 parkeerplaatsen nodig zijn.

Vanuit de direct omwonenden zijn zorgen geuit over het vervangen van groen door parkeerplaatsen, zeker als het groen wordt vervangen voor parkeerplaatsen die in de praktijk niet gebruikt worden. Voor deze omwonenden, die direct uitzicht hebben op het terrein, vormt dit een aantasting van hun woongenot. Wij hebben daar op zichzelf begrip voor, maar begrijpen ook het belang van onder meer de indieners van de zienswijzen. In de omgevingsvergunning wordt daarom voorzien in de aanleg van 122 parkeerplaatsen, maar met de vergunninghouder is afgesproken dat vooralsnog mag worden volstaan met de aanleg van 80 parkeerplaatsen. Indien blijkt dat de bezettingsgraad van deze parkeerplaatsen meer dan 85 % bedraagt, zullen de overige 42 parkeerplaatsen alsnog worden aangebracht. Daarmee is naar ons oordeel een aanvaardbaar evenwicht gevonden tussen de belangen van de omwonenden. Volledigheidshalve merken wij op dat op basis van de huidige parkeernormen het verschil tussen het aantal aangelegde parkeerplaatsen en het aantal formeel benodigde parkeerplaatsen 18 bedraagt.

De parkeerplaatsen worden niet gerealiseerd op eigen terrein van de vergunninghouder, maar worden wel specifiek ten behoeve van dit project gerealiseerd. Er wordt dan ook op andere wijze in de benodigde parkeerbehoefte voorzien, zodat wij bereid zijn om af te wijken van de eis dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein moeten worden aangebracht. Wij zullen de omgevingsvergunning dan ook op dit punt aanvullen.

Daarnaast zullen wij de omgevingsvergunning aanvullen met de voorwaarde dat de extra 42 parkeerplaatsen op eerste aangeven van het bevoegd gezag moeten worden aangebracht.

Ten aanzien van het parkeergedrag van betrokkenen, merken wij het volgende op. De parkeerplaatsen zijn aangebracht op loopafstand van de bewoners en bezoekers van het complex. In Haarlem wordt uitgegaan van een redelijke loopafstand van 400 meter, zodat een afstand van 100 meter aanvaardbaar is. Het is vanzelfsprekend mogelijk dat mensen er desondanks voor kiezen om hun auto elders te parkeren. Dat kan betekenen dat degenen die daar nu parkeren, hun auto op de “vrijvallende” plek moeten parkeren. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen binnen een straal van 400 meter wijzigt hierdoor immers niet.

Wij kunnen ons voorstellen dat de betrokken omwonenden het onredelijk vinden dat zij hun auto daardoor elders moeten parkeren. Dat neemt niet weg dat er parkeerplaatsen voor hen beschikbaar zijn en blijven in de omgeving, zowel aan de zijde van de gemeente Haarlem als aan de zijde van de gemeente Velsen. Van een onaanvaardbare situatie is dan ook geen sprake.

Het is ons bekend dat de bewoners van de Dijkzichtlaan in de gemeente Velsen graag maatregelen zouden willen zien om het parkeren door anderen dan de bewoners en hun bezoekers te ontmoedigen. De straat van de indieners van de zienswijzen ligt echter niet binnen de gemeentegrenzen van Haarlem, zodat wij hier geen bevoegdheden hebben. Het is aan de gemeente

Velsen om hierover een besluit te nemen. Naar wij hebben begrepen is de parkeerdruk in dit gebied niet dusdanig, dat de gemeente Velsen aanleiding ziet om tot maatregelen over te gaan.

Ten aanzien van het fout parkeren merken wij het volgende op. De indieners van zienswijzen hebben foto's overlegd, waaruit blijkt dat er in hun gedeelte van de straat foutief wordt geparkeerd. Wij betreuren het dat dit gebeurt. Een omgevingsvergunning gaat echter niet over het gedrag van mensen, zodat wij dit niet bij onze beoordeling kunnen betrekken.

Tot slot merken wij het volgende op. Tussen het aantal benodigde parkeerplaatsen en de verkeersaantrekkende werking van het gebouw, bestaat vanzelfsprekend een onlosmakelijk verband. Zoals uit het bovenstaande blijkt, is de behoefte aan parkeerplaatsen naar ons oordeel lager dan door de indieners van de zienswijzen wordt aangenomen. Daarmee is ook de verkeersaantrekkende werking van het gebouw lager. In de stikstofnotitie wordt dan ook uitgegaan van een lagere verkeersaantrekkende werking dan waar volgens de indieners van de zienswijzen vanuit moet worden gegaan.

Ten aanzien van het woon- en leefklimaat

Wij betreuren het dat de omwonenden het gebouw ervaren als hoogbouw, welke verpaupering van het gebied tot gevolg heeft. Wij herkennen dit beeld niet, maar hoe een gebouw ervaren wordt is vanzelfsprekend subjectief. Wel willen wij in zijn algemeenheid opmerken dat het complex beschikt over een huismeester en dat er vanuit de corporatie toezicht wordt gehouden. Dit behoort ook tot de maatschappelijke taak van een corporatie, zodat naar ons oordeel voldoende is geborgd dat er sprake is en blijft van een aanvaardbare situatie. Volledigheidshalve merken wij op dat ons niet is gebleken van wangedrag op deze locatie.

Ten aanzien van het argument met betrekking tot de hoogte van het gebouw, merken wij nog het volgende op. Het feit dat omwonenden het gebouw als hoog ervaren, betekent niet dat het gebouw naar objectieve maatstaven ook hoog is en niet past binnen het gebied. Het bouwplan wordt gerealiseerd binnen het stedelijk gebied van de gemeente Haarlem. Voor Haarlem geldt als maat voor hoogbouw: meer dan 10 bouwlagen/vanaf 30 meter hoogte. Het bouwplan blijft hier ruim onder. Maar ook wanneer van het Bouwbesluit wordt uitgegaan, geldt dit bouwplan niet als hoogbouw. Op basis van het Bouwbesluit dient een complex vanaf 5 bouwlagen te worden voorzien van een lift, omdat er vanaf dat moment sprake is van een hoog gebouw. Ook hier blijft dit gebouw onder. Verder valt de hoogte van het bouwplan ook niet uit de toon bij de rest van het gebied, waarin al sprake is van hogere bebouwing. Voor zover de indieners van de zienswijzen van mening zijn dat de hoogte niet passend is binnen dit gebied, delen wij dit standpunt dan ook niet.

Ten aanzien van het verkeer

Bij de verkeersaspecten dient onderscheid te worden gemaakt tussen het gebruik van het wegennet zoals dit is toegestaan en oneigenlijk gebruik. In verband met de realisatie van dit appartementencomplex zijn op 7 maart 2017 verkeersbesluiten genomen om een goede en verantwoorde afwikkeling van het verkeer te kunnen borgen, waarbij mede is gelet op het voorkomen van omrijafstanden van verkeer van en naar de tijdelijke woonvoorziening en het beperken van overlast voor bestaande aanwonenden. Deze verkeersbesluiten zijn op 10 maart 2017 gepubliceerd in de Staatscourant en zijn inmiddels onherroepelijk geworden en tot uitvoering gebracht. Naar ons oordeel is de situatie vanuit verkeerskundig oogpunt verantwoord.

De zorgen van de indieners van de zienswijzen hebben met name betrekking op het gebruiken van het fietspad door automobilisten. Dit is niet toegestaan, maar het komt helaas vaker voor dat

weggebruikers in strijd met de regels handelen. Om dit zoveel mogelijk te ontmoedigen, zijn voorzieningen aangebracht om het gebruik van het fietspad door automobilisten te ontmoedigen. Naar onze ervaring wordt daarmee misbruik van het fietspad voor een belangrijk deel voorkomen, voor zolang deze voorzieningen aanwezig zijn. In de praktijk worden de voorzieningen echter in de wintermaanden door Spaarnelanden verwijderd in verband met de gladheidsbestrijding. Alhoewel het grootste deel van het verkeer dan vanzelfsprekend nog steeds geen gebruik maakt van het fietspad, wordt oneigenlijk gebruik dan mogelijk. Dit laat onverlet dat wij niet hebben geconstateerd dat er structureel van dergelijk oneigenlijk gebruik sprake is, maar wij kunnen helaas niet uitsluiten dat dit incidenteel wel plaatsvindt. Wij zullen in overleg met Spaarnelanden bezien of de periode waarbinnen de verwijdering van de paaltjes nodig is, kan worden teruggebracht. Tegelijkertijd draagt de gladheidsbestrijding bij aan een veilig gebruik van het fietspad door de eigenlijke gebruikers, zodat hier altijd sprake zal zijn van een zorgvuldige afweging van wat op welk moment zwaarder moet wegen. Het mogelijkerwijs oneigenlijk gebruik van het fietspad maakt echter geen onderdeel uit van de omgevingsvergunning, zodat we de omgevingsvergunning niet op dit onderdeel kunnen weigeren.

Ten aanzien van het geluid

De indieners van de zienswijzen vrezen dat er gevolgen zouden zijn voor de akoestiek op hun woningen, maar tonen op geen enkele wijze aan dat niet voldaan zou worden aan de toelaatbare geluidsbelasting. Wij merken daarbij op dat de afstand van de punt van het nieuwe gebouw tot aan de eerste woning aan de Dijkzichtlaan 53 meter bedraagt. Deze afstand is zodanig groot dat geluidreflecties geen rol meer spelen.

Over alternatieve locaties

Wij dienen alternatieve locaties bij onze beoordeling te betrekken, indien en voor zover er locaties aanwezig zijn met aanmerkelijk minder bezwaren. Wij delen niet het standpunt dat hiervan sprake is. De gemeente Haarlem is sterk verstedelijkt, waardoor het realiseren van 160 woningen op vrijwel elke locatie gevolgen met zich meebrengt voor de omwonenden. Daar waar dit niet het geval is, is sprake van locaties die liggen buiten het stedelijk gebied.

Het complex functioneert naar ons oordeel op de huidige locatie. Van overwegende bezwaren is niet gebleken. Dat er mogelijk ook andere locaties beschikbaar zijn dan deze locatie, brengt niet met zich mee dat deze locatie daarom niet geschikt zou zijn.

Ten overvloede merken wij op dat de gemeente Haarlem in de komende jaren een groot aantal woningen dient te bouwen, ook voor de huisvesting van statushouders. De locatie aan het Delftplein is al geruime tijd in beeld als locatie voor woningbouw. Het ligt daarom in de lijn der verwachting dat hier op enig moment permanente woningbouw plaats zal vinden, evenals op andere beschikbare locaties in Haarlem. Er is daarom voor de woningbouwopgave in Haarlem geen sprake van een situatie waarin locatie A of locatie B zal worden ingezet voor woningbouw. Er zal een groot aantal locaties worden ingezet om aan de behoefte in woningen te voorzien.

Conclusie

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