

ECLI

ECLI:NL:RVS:2025:752

Datum uitspraak

26 februari 2025

Inhoudsindicatie

Bij besluit van 28 september 2023 heeft de raad van de gemeente Haarlem het bestemmingsplan "Spaarndamseweg 13" vastgesteld. Het plangebied omvat het terrein van het voormalige 50 kV-station aan de Spaarndamseweg 13 te Haarlem. Het terrein ligt tussen de Schoterbrug en de Spaarndamseweg. Het plan voorziet in de bouw van maximaal 150 huurappartementen, die volgens de plantoelichting bedoeld zijn voor jongeren van 18 tot 28 jaar (met een uitloop tot 35 jaar). De maximaal toegestane hoogte van het gebouw is 24 m. Het maximale aantal bouwlagen is 7, voor zover gelegen boven het maaiveld. Het plan voorziet verder in parkeervoorzieningen met een in-/uitrit. Op grond van de planregels moet minimaal 80% van de woningen in de sociale huursector vallen en minimaal 10% in de middeldure huursector. Op de begane grond is ruimte voor horeca van categorie 1 gereserveerd, met een omvang van maximaal 205 m². Deze horecagelegenheid is voorzien aan de kant van de Spaarndamseweg. 1828-V B.V. zal het plan ontwikkelen. Zij heeft daartoe met de gemeente Haarlem een anterieure overeenkomst gesloten.

Volledige tekst

202307811/1/R1.

Datum uitspraak: 26 februari 2025

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend in Haarlem,
2. [appellant sub 2], wonend in Haarlem,

appellanten,
en

de raad van de gemeente Haarlem,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 28 september 2023 heeft de raad het bestemmingsplan "Spaarndamseweg 13" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1] en [appellant sub 2] beroep ingesteld.

Bij besluit van 18 juli 2024 heeft de raad het bestemmingsplan "Spaarndamseweg 13" gewijzigd vastgesteld. [appellant sub 2] en [appellant sub 1] hebben daartegen hun zienswijzen naar voren gebracht.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

[appellant sub 1], [appellant sub 2], de raad en 1828-V B.V. hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak op de zitting behandeld op 11 december 2024, waar [appellant sub 1], [appellant sub 2], bijgestaan door mr. V.B. Bugday, advocaat te Hoorn, en de raad, vertegenwoordigd door mr. L. Frusch, S. Buisman, ir. M.E. van der Heijde en R. Vroma, zijn verschenen. Voorts is op de zitting 1828-V B.V., vertegenwoordigd door [gemachtigden], bijgestaan door mr. M. Klijnsstra en mr. C. Bast, beiden advocaat te Amsterdam, als partij gehoord.

Overwegingen

Overgangsrecht

1. Op 1 januari 2024 zijn de Omgevingswet en de Invoeringswet Omgevingswet in werking getreden. Op grond van artikel 4.6, derde lid, van de Invoeringswet Omgevingswet blijft op een beroep tegen een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan waarvan het ontwerp vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de Omgevingswet ter inzage is gelegd het recht zoals dat gold onmiddellijk vóór dat tijdstip van toepassing tot het bestemmingsplan onherroepelijk is.

Het ontwerp van het plan is op 1 februari 2023 ter inzage gelegd. Dat betekent dat op deze beroepsprocedure het recht, waaronder de Wet ruimtelijke ordening en de Crisis- en herstelwet, zoals dat gold vóór 1 januari 2024 van toepassing blijft.

Inleiding

1.1. Het plangebied omvat het terrein van het voormalige 50 kV-station aan de Spaarndamseweg 13 te Haarlem. Het terrein ligt tussen de Schoterbrug en de Spaarndamseweg. Het plan voorziet in de bouw van maximaal 150 huurappartementen, die volgens de plantoelichting bedoeld zijn voor jongeren van 18 tot 28 jaar (met een uitloop tot 35 jaar). De maximaal toegestane hoogte van het gebouw is 24 m. Het maximale aantal bouwlagen is 7, voor zover gelegen boven het maaiveld. Het plan voorziet verder in parkeervoorzieningen met een in-/uitrit. Op grond van de planregels moet minimaal 80% van de woningen in de sociale huursector vallen en minimaal 10% in de middeldure huursector. Op de begane grond is ruimte voor horeca van categorie 1 gereserveerd, met een omvang van maximaal 205 m². Deze horecagelegenheid is voorzien aan de kant van de

Spaarndamseweg.

1828-V B.V. zal het plan ontwikkelen. Zij heeft daartoe met de gemeente Haarlem een anterieure overeenkomst gesloten.

[appellant sub 2] woont op het adres [locatie 1] te Haarlem, ten noordoosten van het plangebied. [appellant sub 1] woont op het adres [locatie 2] te Haarlem. Zijn woning staat ten westen van het plangebied.

1.2. De raad heeft bij het besluit van 18 juli 2024 (hierna: het herstelbesluit) een planregel over parkeren gewijzigd. Verder heeft hij een geactualiseerd mobiliteitsrapport als bijlage aan de plantoelichting toegevoegd. Verder is in het herstelbesluit alsnog ingegaan op de zienswijze van [appellant sub 1] tegen het ontwerp van het besluit.

Het herstelbesluit is een besluit als bedoeld in artikel 6:19 van de Awb. De Afdeling zal de beroepsgronden hiertegen eerst bespreken.

Het herstelbesluit

Bereikbaarheid hulpdiensten

2. [appellant sub 1] betoogt dat de toekomstige bebouwing niet goed bereikbaar is voor hulpdiensten.

2.1. De raad stelt dat de beoogde bebouwing goed is ontsloten. Het gebouw is geheel vrijstaand en wordt aan alle zijden door wegen omringd. Om die reden zullen hulpdiensten het plangebied goed kunnen bereiken. [appellant sub 1] heeft dit niet overtuigend bestreden.

De Afdeling ziet geen reden voor het oordeel dat de raad zich redelijkerwijs niet op dit standpunt heeft kunnen stellen. Het betoog slaagt niet.

Strijd met ontwikkelvisie en startnotitie

3. [appellant sub 1] betoogt dat het plan in strijd is met de Ontwikkelvisie Spaarndamseweg, die de raad op 30 januari 2020 heeft vastgesteld. Daarin is vermeld dat voor dit plangebied de nieuwbouwwoningen voor 50% moeten bestaan uit sociale huurwoningen. Verder is in de "Startnotitie Spaarndamseweg 13 (50 kV station)", die de raad op 23 april 2020 heeft vastgesteld, vermeld dat het gebouw maximaal zes bouwlagen hoog mag worden. Het plan staat echter 7 bouwlagen toe, wat resulteert in een hogere bouwhoogte. Het plan wijkt daarmee af van de regels die in de Ontwikkelvisie specifiek voor Spaarndamseweg 13 zijn gesteld. De raad heeft niet gemotiveerd waarom dit ruimtelijk aanvaardbaar is. Bovendien leidt het toevoegen van een extra bouwlaag tot een afwijking van de stedelijke wand langs het Spaarne.

3.1. De raad stelt dat van de Ontwikkelvisie kan worden afgeweken. Er is gekozen voor één extra bouwlaag, omdat dan meer woningen kunnen worden gerealiseerd. Dit komt tegemoet aan de wens om te voorzien in de grote woonbehoefte en aan de financiële haalbaarheid van het plan. De raad wijst erop dat een hogere opbrengst de mogelijkheid biedt om te investeren in de kwaliteit van zowel architectuur als openbare ruimte. Stedenbouwkundig detoneert de bouwhoogte ook niet, omdat de bouwhoogte en het aantal bouwlagen middelt tussen de hogere gebouwen in het oosten en de lagere gebouwen in het westen.

3.2. De Afdeling overweegt dat de raad gemotiveerd kan afwijken van de Ontwikkelvisie en de startnotitie. Naar het oordeel van de Afdeling is de door de raad gegeven motivering deugdelijk. De betogen slagen niet.

Parkeren

4. De Afdeling zal hierna de beroepsgronden bespreken die betrekking hebben op de vraag of de raad het aantal benodigde parkeerplekken op juiste wijze heeft bepaald. Daarna komen de beroepsgronden aan de orde die betrekking hebben op de vraag of in het plan is geborgd dat in voldoende parkeerplekken wordt voorzien.

Berekening benodigde parkeerplekken

Parkeerbeleid

5. De raad heeft in de toelichting van het herstelbesluit vermeld dat de "Beleidsregels parkeernormen Haarlem 2015" (hierna: de Beleidsregels 2015) van toepassing zijn. De parkeernormen daarin zijn gebaseerd op de kengetallen van de CROW. Verder heeft de raad het "Stappenplan parkeernormen bij bouwproject" (hierna: het Stappenplan) uit 2017 gebruikt. In het stappenplan is vermeld dat het uitleg geeft over de toepassing van de parkeernormen en dat het dient als informatie die kan worden gebruikt bij het aanvragen van een vergunning.

6. Artikel 2.1, vierde lid, aanhef en onder b, van de Beleidsregels 2015 bepalen, kort weergegeven, dat als het voldoen aan de parkeernormen in de "tabel parkeernormen" door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, in de omgevingsvergunning kan worden afgeweken van die normen.

In artikel 2.2 is een tabel met parkeernormen opgenomen. In dit artikel is verder vermeld: "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. Benadrukt wordt tenslotte dat de normen nooit absoluut kunnen zijn. Per bouwplan moeten maatwerk en individuele beoordeling mogelijk zijn."

Het Parkeerbeleid 2015 is tweemaal gewijzigd. Voor zover in deze uitspraak wordt gesproken over het Parkeerbeleid 2015, wordt hiermee bedoeld het Parkeerbeleid 2015 inclusief de wijzigingen.

In het Parkeerbeleid 2015 zijn voor de gebiedstypering "schil/overloop", voor zover van belang, de volgende parkeernormen gesteld:

- voor goedkope woningen een parkeernorm van 1,0 parkeerplek (waarvan 0,3 parkeerplek voor bezoekers) en
- een parkeernorm voor sociale huurwoningen van 0,9 parkeerplek (waarvan 0,3 parkeerplek voor bezoekers).

Planregels met betrekking tot parkeren

7. Artikel 12.1.1 van de planregels luidt: "Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen en/of het gebruiken van gronden of bouwwerken geldt dat in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht en in stand worden gehouden op eigen terrein voor parkeer- of stallingsgelegenheid en laad- en losmogelijkheden overeenkomstig de 'Beleidsregels parkeernormen 2015', waarbij maximaal 5 deelauto's kunnen worden ingezet om de totale parkeereis met 5 parkeerplaatsen per deelauto te verlagen en waarbij geldt dat (toekomstige)

bewoners/gebruikers geen recht hebben op een parkeervergunning en bezoekersregeling in de openbare ruimte."

Artikel 12.1.2, zoals gewijzigd bij het herstelbesluit, luidt: "Het bevoegd gezag past de in sublid 12.1.1 genoemde regels toe met inachtneming van de "Beleidsregels parkeernormen 2015".

Artikel 12.1.4 luidt: "Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in sublid 12.1.1 overeenkomstig de afwijkingsmogelijkheden die vastliggen in de beleidsregels als bedoeld in sublid 12.1.2."

8. De raad heeft voor het bepalen van de parkeerbehoefte onderzoek laten doen door Goudappel B.V. Goudappel heeft op 17 juli 2023 een rapport uitgebracht waarin de parkeerbehoefte is verantwoord. Ten behoeve van het herstelbesluit heeft Goudappel op 24 mei 2024 een geactualiseerd rapport uitgebracht. Dat laatste rapport vervangt het in de bijlagen van de plantoelichting opgenomen rapport van 17 juli 2023.

In het rapport van 24 mei 2024 is vermeld dat op grond van de normen in de Beleidsregels 2015 voor het autoparkeren van de bewoners en bezoekers van de appartementen en voor het autoparkeren bij de daghoreca in totaal bruto 152 parkeerplekken nodig zijn. Het dubbelgebruik is daarbij niet meegenomen.

In het rapport is ervan uitgegaan dat het parkeerbeleid afwijkingsmogelijkheden kent en dat in dit geval aanleiding bestaat om af te wijken van de parkeernormen uit de beleidsregel. De reden daarvoor is volgens het rapport in de eerste plaats dat het plan voorziet in woningen voor een specifieke doelgroep, te weten jongeren die grotendeels tussen de 18 en 28 jaar zullen zijn. Volgens het CBS hebben jongeren een afwijkende mate van autobezit, aldus het rapport. Op grond van dit uitgangspunt en de cijfers van het CBS zijn 44,7 bewonersparkeerplekken nodig. De parkeervraag is in de tweede plaats naar beneden bijgesteld op grond van de inzet van deelauto's. Daarbij is er in het rapport van uitgegaan dat 50% van de parkeervraag kan worden ondervangen met deelauto's. De inzet van vijf deelauto's zou betekenen dat de parkeervraag met 22,4 parkeerplekken kan worden verminderd. In het rapport is in de derde plaats gesteld dat nog een extra reductie van 2,2 op de vraag kan worden toegepast vanwege de aanwezigheid van hoogwaardig OV, namelijk een halte van R-net op ongeveer 800 m lopen vanaf het plangebied.

Voor bezoekers heeft Goudappel gerekend met een aantal van 0,1 parkeerplek per woning. Ter onderbouwing van dit aantal heeft Goudappel verwezen naar de cijfers die de gemeenten Enschede, Eindhoven en Den Haag hebben gehanteerd. Uitgaande van 150 appartementen levert dit een vraag op van 15 parkeerplekken voor bezoekers.

Voor de daghoreca is uitgegaan van een brutovraag van 8,2 parkeerplekken.

In het rapport wordt geconcludeerd dat, als rekening wordt gehouden met medegebruik van verschillende categorieën parkeerders, in totaal een parkeerbehoefte bestaat van 36,1 parkeerplekken. Het plan voorziet in 36 parkeerplekken in de parkeergarage op de begane grond van het complex.

Over de parkeersituatie in de omgeving is in het geactualiseerde rapport - anders dan in het mobiliteitsrapport van 17 juli 2023 - vermeld dat er geen restcapaciteit is. Daarover bestaat geen verschil van mening tussen partijen.

Gebiedstypering

9. [appellant sub 2] betoogt dat de raad bij het berekenen van de parkeervraag een onjuiste

parkeernorm heeft gehanteerd. Uitgaande van de kaart bij de Beleidsregels 2015 ligt het plangebied binnen het gebied "Rest bebouwde kom" en niet binnen "Schil/overloopgebied". In dat geval geldt op grond van de Beleidsregels 2015 een hogere parkeervraag.

9.1. Op de zitting is de kaart bekeken. De Afdeling stelt vast dat het plangebied ligt binnen het gebied "schil/overloopgebied". Het betoog van [appellant sub 2] mist daarom feitelijke grondslag.

Percentage sociale woningen

10. [appellant sub 2] betoogt dat in de parkeeronderbouwing en in het geactualiseerde mobiliteitsrapport is uitgegaan van 150 woningen, waarvan 85% sociale huurwoningen en 15% middeldure huurwoningen. In het plan is die verdeling niet voorgeschreven. In het plan is een verdeling aangehouden van 80% kleine appartementen en 10% middeldure appartementen. De resterende 10% wordt in het bestemmingsplan niet gedefinieerd, wat volgens [appellant sub 2] gevolgen kan hebben voor de parkeeroverlast. Verder wijst [appellant sub 2] erop dat de raad ervan uitgaat dat alle kleine appartementen in de categorie "sociale huur" vallen. Bij sociale huur is echter ook het inkomen van de huurder gemaximeerd. Volgens de anterieure overeenkomst moet 70% van de te bouwen woningen beschikbaar zijn voor huishoudens met recht op huurtoeslag. Dat betekent dat 105 appartementen sociale huurappartementen zullen worden en 23 kleine appartementen onder "woning goedkoop" vallen. Dat soort woningen heeft een hogere parkeernorm. Volgens [appellant sub 2] is daarom de parkeervraag te laag ingeschat.

10.1. De raad stelt dat het bij een representatieve maximale invulling van het plan het niet waarschijnlijk is dat de resterende 10% (dus 15 woningen) geheel in het middeldure of dure segment vallen. Middeldure of dure huurwoningen zullen een bepaalde gebruiksoppervlakte moeten hebben en gegeven de bouw mogelijkheden en de bewonersdoelgroep is het volgens de raad uiterst onwaarschijnlijk dat de resterende 10% van de woningen in een hoger segment wordt gerealiseerd.

10.2. In artikel 9.1, onder a, van de planregels is - kort weergegeven - bepaald dat minimaal 80% van de woningen als sociale huurwoning moet worden gerealiseerd. In artikel 9.1, onder b, is - kort weergegeven - bepaald dat minimaal 10% van de woningen als middeldure huurwoningen moet worden gerealiseerd.

De Afdeling acht de door de raad gegeven motivering over de representatieve maximale invulling van het plan niet onaannemelijk. De raad is dus in zoverre niet van een te lage parkeerbehoefte uitgegaan. Voor zover [appellant sub 2] betoogt dat het maximale inkomen niet is vastgelegd, overweegt de Afdeling dat dit niet relevant is in het kader van dit plan. In artikel 1.56 van de planregels is een sociale huurwoning omschreven als huurwoning zoals genoemd in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder d, van het (inmiddels vervallen) Besluit ruimtelijke ordening. In dat artikel was een sociale huurwoning omschreven als een huurwoning met een aanvangshuurprijs onder de grens als bedoeld in artikel 13, eerste lid, onder a, van de Wet op de huurtoeslag. Het inkomen van de huurder is in het kader van die bepaling van het Besluit ruimtelijke ordening niet relevant.

Leeftijd al verdisconteerd in parkeernormen

11. [appellant sub 2] betoogt dat in de parkeernorm voor sociale huurwoningen en goedkope woningen de leeftijd van de gebruikers al is verdisconteerd. De normen zijn immers al een stuk lager dan de parkeernormen voor middeldure woningen. De raad hanteert hiermee dus ten onrechte een dubbele reductie door daarnaast afzonderlijk nog te betrekken dat jongeren

de woningen gaan gebruiken.

11.1. De Afdeling overweegt dat de tekst noch de toelichting op de Beleidsregels 2015 aanleiding geven voor het oordeel dat de leeftijd van de specifieke bewoners is verdisconteerd in de parkeernormen voor sociale huurwoningen. Ook anderszins heeft [appellant sub 2] niet inzichtelijk gemaakt waarom desondanks de leeftijd van bewoners in de parkeernormen voor dit soort woningen al verdisconteerd zou zijn. Het betoog slaagt niet.

Paragraaf 2.4 Beleidsregels 2015 en Stappenplan

12. [appellant sub 2] betoogt verder dat in het Stappenplan is vermeld dat de parkeerbehoefte en de parkeereis moeten worden bepaald. Dat uitgangspunt is in strijd met paragraaf 2.4 van de Beleidsregels 2015, waarin staat dat de parkeernormen het uitgangspunt zijn waarvan afgeweken kan worden. [appellant sub 2] betoogt dat de raad niet duidelijk heeft gemaakt hoe de stappen uit paragraaf 2.4 van de Beleidsregels 2015, die moeten worden doorlopen om af te wijken van de parkeernormen in de Beleidsregels 2015, zijn ingevuld.

12.1. In het Stappenplan is vermeld dat het een toelichting is op de Beleidsregels 2015. Het verschil in gehanteerde terminologie in beide documenten leidt niet tot een inhoudelijk verschil in de uiteindelijke berekening van de behoefte aan parkeerplekken als gevolg van dit plan. Volgens de raad is er daarom geen verschil tussen toepassing van de Beleidsregels 2015 en het Stappenplan voor de uitkomst van de parkeerbalans.

De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanleiding voor een ander oordeel. Dit betoog slaagt niet.

Parkeernorm op grond van Beleidsregels 2015

13. [appellant sub 2] betoogt verder dat de Beleidsregels 2015 niet voorzien in een mobiliteitscorrectie vanwege de inzet van deelauto's of OV. [appellant sub 2] wijst erop dat in het mobiliteitsrapport is vermeld dat de reductie mogelijk is, omdat andere gemeenten dit in hun beleid hebben vastgelegd en dat de raad dit pas in haar nieuwe parkeerbeleid heeft vastgelegd. Volgens [appellant sub 2] zijn keuzes van andere gemeenten geen onderbouwing voor de toepassing van een parkeerreductie vanwege hoogwaardig OV in deze gemeente. Bovendien heeft de raad het nieuwe parkeerbeleid niet van toepassing verklaard op dit plan. Verder betoogt [appellant sub 2] dat de raad ten onrechte van een te lage norm voor bezoekers is uitgegaan.

13.1. De raad stelt dat de Beleidsregels 2015 voorzien in de mogelijkheid om uitgangspunten en normen aan te scherpen voor specifieke doelgroepen. In paragraaf 2.2 van de Beleidsregels 2015 staat dat de gestelde parkeernormen niet absoluut kunnen zijn en dat per bouwplan maatwerk en een individuele beoordeling mogelijk zijn. Dat betekent dat bij de individuele beoordeling ook de inzet van deelauto's mag worden betrokken en dat mag worden aangesloten bij het nieuwe parkeerbeleid in de Nota Parkeernormen van 21 februari 2023 en bij nieuwe inzichten, aldus de raad.

13.2. De Afdeling wijst erop dat in artikel 12.1.1 en 12.1.2 van de planregels, in onderlinge samenhang gelezen, is bepaald - kort weergegeven - dat in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht voor parkeergelegenheid, overeenkomstig de Beleidsregels 2015. Op zich staat het de raad vrij om een dergelijke statische verwijzing op te nemen in de planregels (vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 5 april 2023, [ECLI:NL:RVS:2023:1347](#), onder 15.1). Deze statische verwijzing brengt met zich dat de parkeerbehoefte moet worden beoordeeld aan de hand van de Beleidsregels 2015, met inbegrip van het maatwerk dat de Beleidsregels 2015

mogelijk maakt (zie artikel 12.1.4). Dat gaat echter niet zo ver dat de raad kan aansluiten bij het nieuwe parkeerbeleid uit 2023. Als de raad dat had willen doen, had hij een dynamische verwijzing moeten opnemen in de planregels. Hierna zal worden uitgelegd op welke punten dit leidt tot een gebrek in de berekening van de parkeerbehoefte.

De raad heeft op voorhand het standpunt ingenomen dat de parkeerbehoefte zoals gebaseerd op de parkeernormen in de Beleidsregel 2015 niet kunnen worden gehaald en dat maatwerk in de vorm van het toepassen van reducties of het hanteren van andere normen nodig is, waarbij de raad uit nieuw beleid en nieuwe inzichten put.

In de Beleidsregels 2015 is niet uitgelegd of bij het leveren van maatwerk de reductiefactoren voor OV kunnen worden toegepast zoals de raad dat doet. Zulke reductiefactoren zijn namelijk niet opgenomen in de Beleidsregels 2015. Weliswaar staat in paragraaf 2.4: "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." Maar op een dergelijke mogelijkheid tot vrijstelling heeft de raad niet gewezen. De raad heeft, zoals hiervoor uitgelegd, niet mogen verwijzen naar de reductiefactoren die zijn opgenomen in tabel 3 van het nieuwe parkeerbeleid. Dit leidt de Afdeling tot de slotsom dat de raad ten onrechte een reductiefactor voor OV heeft toegepast. Het herstelbesluit is op dit punt in strijd met artikel 3:46 van de Awb en het rechtszekerheidsbeginsel. Dit betoog slaagt.

Zoals door de raad naar voren is gebracht is in paragraaf 2.2 van de Beleidsregels 2015 opgenomen dat per bouwplan maatwerk en individuele beoordeling mogelijk moeten zijn. Ook is opgenomen dat normen nooit absoluut kunnen zijn. Uit de tabel in die paragraaf blijkt dat het gaat om parkeernormen die gelden voor diverse functies die worden gehanteerd in de CROW-normen. Hieruit leidt de Afdeling af dat de opmerking over maatwerk ziet op het afwijken van de normen voor de functies in de tabel. De raad heeft niet gemotiveerd waarom de toepassing van maatwerk op meer ziet dan alleen die normen.

Maatwerk als bedoeld in de Beleidsregels 2015 is wel geleverd als het gaat om de norm voor het aandeel van bezoekers in het parkeren. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad voldoende gemotiveerd waarom mocht worden afgeweken van de parkeernorm van 0,3, opgenomen in de tabel in paragraaf 2.2 van de Beleidsregels 2015.

Wat betreft de inzet van deelauto's wijst de Afdeling erop dat in artikel 12.1.1 staat dat maximaal 5 deelauto's kunnen worden ingezet om de totale parkeereis met 5 parkeerplaatsen per deelauto te verlagen. De gehanteerde reductie voor deelauto's moet worden getoetst aan deze planregel. Onder verwijzing naar haar uitspraak van 7 juni 2023, [ECLI:NL:RVS:2023:2204](#), onder 9.1, is de Afdeling van oordeel dat de raad in zijn algemeenheid van de aangenomen effectiviteit van deelauto's uit heeft mogen gaan.

De raad heeft bij de berekening van de parkeerbehoefte echter niet overtuigend gemotiveerd, bijvoorbeeld aan de hand van een locatie-specifiek onderzoek, waarom in dit geval voor een verlaging van de parkeerbehoefte als gevolg van deelauto's met 50% kan worden gekozen. Als enige voorbeeld van de verlaging met 50% wordt een ruimtelijke ontwikkeling op de Binckhorst in Den Haag genoemd. In het mobiliteitsrapport wordt echter niet uitgelegd waarom de situatie op de Binckhorst vergelijkbaar is met de ontwikkeling waarop dit plan ziet, terwijl vraagtekens kunnen worden geplaatst bij die vergelijkbaarheid. De enkele verwijzing naar de ontwikkeling op de Binckhorst is dus onvoldoende. Ook in zoverre berust het herstelbesluit niet op een deugdelijke motivering. Ook dit betoog slaagt.

Voorziet het plan in voldoende parkeerplaatsen?

14. [appellant sub 2] betoogt dat volgens het geactualiseerde mobiliteitsrapport de parkeerbehoefte 37 parkeerplaatsen bedraagt. Het plan biedt echter ruimte voor 36 parkeerplaatsen. De benodigde extra parkeerplek zal dus in de openbare ruimte moeten worden gevonden. Zowel uit de gemeentelijke parkeertellingen uit 2020 als uit het geactualiseerde mobiliteitsrapport blijkt dat de parkeerdruk op het maatgevende moment meer dan 100% is, zodat de extra parkeerplek niet in de openbare ruimte kan worden gevonden.

14.1. Niet in geschil is dat het plan voorziet in 36 parkeerplekken in de parkeergarage. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat het berekende aantal benodigde parkeerplekken van 36,1 naar beneden mag worden afgerond en dat dus - afgerond - 36 parkeerplekken zouden moeten worden aangelegd. De raad heeft echter niet verklaard waarop deze stelling is gebaseerd, te minder nu in publicatie 381 van de CROW is vermeld dat de parkeervraag naar boven wordt afgerond. De raad heeft zich daarom niet op het standpunt kunnen stellen dat, uitgaande van zijn eigen berekening van de parkeerbehoefte, het plan voorziet in haar eigen parkeerbehoefte. Nu niet in geschil is dat er in de omgeving geen restcapaciteit is en op de zitting is bevestigd dat er niet zonder meer ruimte in de parkeergarage is voor extra parkeerplaatsen, heeft de raad onvoldoende gemotiveerd dat er voldoende parkeergelegenheid zal zijn en dat er geen onaanvaardbare parkeerhinder is te verwachten vanwege dit plan. Het bestreden besluit is daarmee in strijd met artikel 3:46 van de Awb. Het betoog slaagt.

Conclusie beroepen herstelbesluit

15. Het beroep van [appellant sub 2] is gegrond. Het herstelbesluit moet worden vernietigd wegens strijd met de artikelen 3:2 en 3:46 van de Awb. Het beroep van [appellant sub 1] tegen dit besluit is ongegrond.

Het besluit van 28 september 2023

16. De raad heeft in het herstelbesluit het mobiliteitsrapport geactualiseerd en de zienswijze van [appellant sub 1] alsnog beantwoord. Daarmee heeft de raad erkend dat het besluit van 28 september 2023 in zoverre ondeugdelijk was gemotiveerd. Daarom zijn de beroepen van [appellant sub 1] en [appellant sub 2] hiertegen gegrond. Het besluit van 28 september 2023 moet eveneens worden vernietigd.

Proceskosten

17. Omdat het beroep van [appellant sub 2] gegrond is, moet de raad zijn proceskosten vergoeden. Omdat het beroep van [appellant sub 1] voor de raad aanleiding is geweest tot vaststelling van het herstelbesluit van 18 juli 2024, moet de raad de proceskosten van [appellant sub 1] vergoeden.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep van [appellant sub 2] gericht tegen het besluit van 18 juli 2024 gegrond;

II. vernietigt het besluit van 18 juli 2024 van de raad van de gemeente Haarlem tot vaststelling van het bestemmingsplan "Spaarndamseweg 13";

III. verklaart het beroep van [appellant sub 1] tegen het besluit van 18 juli 2024 ongegrond;

IV. verklaart de beroepen van [appellant sub 2] en [appellant sub 1] gericht tegen het besluit van 28 september 2023 gegrond;

V. vernietigt het besluit van 28 september 2023 van de raad van de gemeente Haarlem tot vaststelling van het bestemmingsplan "Spaarndamseweg 13";

VI. veroordeelt de raad van de gemeente Haarlem tot vergoeding van in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten:

- bij [appellant sub 1] tot een bedrag van € 420,24;

- bij [appellant sub 2] tot een bedrag van € 2.267,50, geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

VII. gelast dat de raad van de gemeente Haarlem aan:

- [appellant sub 1] het door hem voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 184,00 vergoedt;

- [appellant sub 2] het door hem voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 184,00 vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. H.C.P. Venema, voorzitter, en mr. J.H. van Breda en mr. C.H. Bangma, leden, in tegenwoordigheid van mr. W.S. van Helvoort, griffier.

w.g. Venema
voorzitter

w.g. Van Helvoort
griffier

Uitgesproken in het openbaar op 26 februari 2025

361