

Gemeente Haarlem, besluit omgevingsvergunning Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat 17-45 te Haarlem, zaaknummer: 2022-04587 - het realiseren van 243 woningen, parkeervoorzieningen, commerciële voorzieningen, kantoren en restaurant met terras en het kappen van 4 bomen

Burgemeester en wethouders van Haarlem maken bekend dat zij, met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder 1, sub 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, hebben besloten een omgevingsvergunning met het identificatienummer NL.IMRO.0392.OV3120022-va01 te verlenen voor het bovenstaande project.

Project

De aanvraag omgevingsvergunning heeft betrekking op de activiteit(en) bouwen, handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening en kappen.

Besluit vaststelling hogere waarden te Haarlem

Daarnaast maken burgemeester en wethouders bekend dat zij op grond van de artikelen 82, 83 en 110a van de Wet geluidhinder en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht hebben besloten over te gaan tot vaststelling van hogere waarden dan de in de Wet geluidhinder genoemde voorkeursgrenswaarden voor de geluidsbelasting op de gevels van de nieuw te bouwen woningen. Dit betreft de gevels van woningen aan de Schipholweg en de J.J. Hamelinkstraat.

De besluitvormingsprocedure is uitgevoerd overeenkomstig conform 3.30 Wro en conform de Coördinatieverordening Haarlem (2020/512694 d.d. 26 september 2019) en het bepaalde in paragraaf 3.3 Wabo (de uitgebreide voorbereidingsprocedure)

Ter inzage

De omgevingsvergunning en het besluit tot vaststelling hogere waarden en de bijbehorende relevante stukken liggen vanaf dinsdag 24 december 2024 tot en met dinsdag 4 februari 2025 voor zes weken ter inzage.

U kunt de omgevingsvergunning en het besluit hogere waarden digitaal inzien op mijnpublicaties.nl, via de in deze publicatie opgenomen link. De bijbehorende stukken kunt u opvragen via bedrijven-omgeving@haarlem.nl.

Bent u hier niet toe in staat, dan kunt u een afspraak maken om de stukken in de komen zien in de publiekshal. Als u meer informatie nodig heeft, kunt u hiervoor bellen naar telefoonnummer 14 023. De publiekshal is geopend op werkdagen van 9.00 uur tot 16.00 uur. Op donderdag van 9.00 uur tot

20.00 uur. Wij adviseren u bij het maken van een afspraak rekening te houden met de termijn voor het indienen van een zienswijze.

Beroep

Gedurende de hierboven genoemde termijn van inzage kan gemotiveerd beroep worden aangetekend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De volgende betrokkenen kunnen - naar de huidige stand van het recht - beroep aantekenen:

- een belanghebbende (rechts)persoon die een zienswijze heeft ingediend, kan beroep aantekenen tegen het volledige besluit;
- een belanghebbende (rechts)persoon die geen zienswijze heeft ingediend, kan alsnog beroep aantekenen tegen het volledige besluit;
- een niet-belanghebbende (rechts)persoon die een zienswijze heeft ingediend, kan beroep aantekenen tegen het volledige besluit. De bestuursrechter zal vervolgens wel toetsen aan het zogeheten relativiteitsvereiste.

Het beroep moet worden ingesteld binnen zes weken ná de dag waarop deze besluiten ter inzage zijn gelegd. Dit moet schriftelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State: Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Het beroepsschrift dient te worden ondertekend en bevat tenminste: de naam en het adres van de indiener; de dagtekening; een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht; de gronden van het beroep.

Diegene die beroep heeft ingesteld kan bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een verzoek om voorlopige voorziening indienen. Een verzoek om voorlopige voorziening dat binnen de beroepstermijn is ingediend schort de werking van het besluit op tot dat op het verzoek is beslist. Voor de behandeling van zowel een beroepsschrift als een verzoek om voorlopige voorziening is griffierecht verschuldigd. Voor nadere informatie over deze procedure(s) kunt u zich wenden tot de Raad van State (telefoon 070 - 426 44 26).

Crisis- en herstelwet

Op deze besluiten is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Op grond hiervan dienen alle beroepsgronden in het beroepsschrift te worden opgenomen. Het beroep wordt niet ontvankelijk verklaard, indien binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend. Deze kunnen na afloop van de beroepstermijn niet meer worden

aangevuld. Verder verloopt de behandeling van een eventueel ingediend beroep versneld. Vermeld in het beroepschrift dat de Crisis herstelwet van toepassing is



Onderwerp Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat 17-45 te Haarlem: omgevingsvergunning voor het realiseren van gebouwen met commerciële voorzieningen, kantoren, restaurant, 243 woningen en parkeervoorzieningen	
Nummer	2024/2059096
Portefeuillehouder	Roduner, F.J.
Programma/beleidsveld	4.4 Ruimtegebruik
Afdeling	VTH
Auteur	Heusden-Verhoef, A.F. van
Telefoonnummer	
Email	a.v.heusden@haarlem.nl
Kernboodschap	Er is een aanvraag ingediend voor het realiseren van gebouwen met commerciële voorzieningen, kantoren, restaurant, 243 woningen en parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen op de locaties Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat 17-45 te Haarlem. De aanvraag heeft betrekking op het bouwen en op het kappen van bomen en is in strijd met het omgevingsplan. Het college kan daarom alleen medewerking verlenen aan de aanvraag als het bereid om af te wijken van het omgevingsplan. Het bouwplan is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening en met de beleidsdoelen van het gemeentebestuur. Er wordt een bijdrage geleverd aan de toename van het aantal woningen, waaronder een toename van het aantal sociale woningen en middeldure woningen. Het college heeft daarom een ontwerp-omgevingsvergunning ter inzage gelegd. Er zijn twee zienswijzen ingediend. Het college heeft deze zienswijzen zorgvuldig beoordeeld en is van mening dat de belangen die zijn gemoeid met het bouwplan dusdanig zwaar wegen, dat de omgevingsvergunning ondanks de zienswijzen toch dient te worden verleend. Het college verleent daarom de omgevingsvergunning en stelt gelijktijdig het besluit hogere waarden vast.
Behandelvoorstel voor commissie	Niet van toepassing
Relevante eerdere besluiten	Stedenbouwkundig Programma van Eisen knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid vaststellen (2021/0266076), vastgesteld in de raadsvergadering van de gemeenteraad van 1 juli 2021 Het collegebesluit van 23 juli 2024 (2024/1306555) "Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat 17-45 te Haarlem: ontwerp-omgevingsvergunning voor het

	realiseren van gebouwen met commerciële voorzieningen, kantoren, restaurant, 243 woningen en parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen ”
Besluit college d.d. (wordt ingevuld door BC)	Het college van burgemeester en wethouders Besluit: 1. De omgevingsvergunning voor het realiseren van gebouwen met commerciële voorzieningen, kantoren, restaurant, 243 woningen en parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen aan Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat 17-45 te verlenen; 2. De zienswijzennota aan de omgevingsvergunning te verbinden; 3. In te stemmen met de goede ruimtelijke onderbouwing zoals deze aan het collegebesluit is toegevoegd; 4. Op grond van de Wet geluidhinder hogere waarden vast te stellen voor de geluidsbelasting van de woningen vanwege het wegverkeer. de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

Er is een aanvraag ingediend voor het realiseren van gebouwen met commerciële voorzieningen, kantoren, restaurant, 243 woningen en parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen op de locaties Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat 17-45 te Haarlem. De aanvraag heeft betrekking op het bouwen en op het kappen van bomen en is in strijd met het omgevingsplan. Het college kan daarom alleen medewerking verlenen aan de aanvraag als het bereid om af te wijken van het omgevingsplan.

Het bouwplan is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening en met de beleidsdoelen van het gemeentebestuur. Er wordt een bijdrage geleverd aan de toename van het aantal woningen, waaronder een toename van het aantal sociale woningen en middeldure woningen. Het college heeft daarom een ontwerp-omgevingsvergunning ter inzage gelegd.

Er zijn twee zienswijzen ingediend. Het college heeft deze zienswijzen zorgvuldig beoordeeld en is van mening dat de belangen die zijn gemoeid met het bouwplan dusdanig zwaar wegen, dat de omgevingsvergunning ondanks de zienswijzen toch dient te worden verleend. Het college verleent daarom de omgevingsvergunning en stelt gelijktijdig het besluit hogere waarden vast.

2. Besluitpunten college

Het college van burgemeester en wethouders besluit:



1. De omgevingsvergunning voor het realiseren van gebouwen met commerciële voorzieningen, kantoren, restaurant, 243 woningen en parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen aan Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat 17-45 te verlenen;
2. De zienswijzennota aan de omgevingsvergunning te verbinden;
3. In te stemmen met de goede ruimtelijke onderbouwing zoals deze aan het collegebesluit is toegevoegd;
4. Op grond van de Wet geluidhinder hogere waarden vast te stellen voor de geluidsbelasting van de woningen vanwege het wegverkeer.

3. Beoogd resultaat

Het juridisch-planologisch mogelijk maken van gebouwen met commerciële voorzieningen, kantoren, restaurant, 243 woningen en parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen op de locaties Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat 17-45 te Haarlem

1. Argumenten

1. *Het bouwplan maakt onderdeel uit van de herontwikkeling van dit gebied en past binnen de gemeentelijk vastgestelde beleidskaders*

De gemeenteraad heeft op 1 juli 2021 het Stedenbouwkundig Programma van Eisen knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid vastgesteld. Rondom dit knooppunt zijn verschillende kantoorgebouwen gesitueerd, welke in de loop van de jaren steeds verder leeg zijn komen te staan. Drie verschillende initiatiefnemers zijn voornemens vijf van deze kantoorgebouwen te slopen en te vervangen door nieuwbouw met een gemengde functie, waarbij de woonfunctie de overhand heeft. Het betreft hier de locaties Toekanweg 7, Schipholpoort 40-70 en Schipholweg 1. Tegelijkertijd met Schipholweg 1 zal ook sloop/nieuwbouw plaatsvinden van de sociale huurwoningen aan J.J. Hamelinkstraat 17 t/m 45 (oneven).

Het SPvE vormt het integrale toetsingskader, waaraan initiatieven moeten voldoen met het oog op een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. Er worden randvoorwaarden gesteld aan mobiliteit, woningbouw, economische functies en voorzieningen, groen, ecologie, duurzaamheid, klimaatadaptatie en circulariteit en architectonische beeldkwaliteit. Het SPvE brengt als toetsingskader samenhang aan tussen de individuele projecten en is het uitgangspunt voor de verdere samenwerking tussen de drie betrokken initiatiefnemers en de gemeente. Er zijn ook ambities geformuleerd voor een toekomstige herinrichting van de openbare ruimte, die meegenomen worden in de projecten voor de verdere inrichting van het gebied.

Daarnaast is in mei 2023 de Nota parkeernormen in werking getreden. Deze Nota uitvoering draagt mede bij aan de door de gemeente gewenste mobiliteitstransitie en vormt daarmee eveneens een onderlegger voor de toetsing van de ingediende plannen.

Bij de beoordeling van de aanvraag is gebleken dat wordt voldaan aan de eisen van het SPvE, dan wel (voor wat betreft parkeren) aan de Nota parkeernormen. Daarmee is naar het oordeel van het gemeentebestuur sprake van een plan dat op een verantwoorde wijze bijdraagt aan de herontwikkeling van deze locatie en voldoet aan de kaders die de gemeente daaraan stelt. Het gemeentebestuur is daarom bereid medewerking te verlenen aan de omgevingsvergunning.

2. De gevolgen voor de omgeving zijn aanvaardbaar

Het realiseren van hoogbouw heeft gevolgen voor de omgeving. Dit geldt met name voor de aspecten bezonning, windhinder en uitzicht en daarnaast voor het parkeren. Het college is zich hiervan bewust en heeft daarom onderzocht of deze gevolgen aanvaardbaar zijn. Uit de door de aanvrager ingediende Hoogbouw Effectrapportage en uit de parkeerbalans blijkt naar het oordeel van het college dat de gevolgen voor de omgeving aanvaardbaar zijn. Het college merkt daarbij op dat de herontwikkeling niet alleen voorziet in het realiseren van hoogbouw, maar ook in het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, waarmee de leefkwaliteit in het gebied wordt vergroot. Het college ziet daarom geen aanleiding de omgevingsvergunning te weigeren.

3. De zienswijzen geven geen aanleiding om de omgevingsvergunning te weigeren

Voor een volledige weergave van de zienswijzen en onze reactie daarop, verwijzen wij naar de bijgevoegde zienswijzennota. Zoals hieruit blijkt, zien wij in de zienswijzen geen aanleiding om de omgevingsvergunning alsnog te weigeren.

4. Er is sprake van een gecoördineerde besluitvorming. Dat houdt in dat tegelijkertijd met de omgevingsvergunning het besluit hogere waarden in procedure wordt gebracht

Het college heeft in de vergadering van 23 juli 2024 besloten om de coördinatieprocedure van toepassing te verklaren op de omgevingsvergunning en het besluit hogere waarden in het kader van de Wet geluidhinder. Het ontwerp-besluit hogere waarden heeft daarom gelijktijdig met de ontwerp-omgevingsvergunning ter inzage gelegen. De ingediende zienswijzen hebben geen betrekking op dit ontwerp-besluit. Het definitieve besluit zal tegelijkertijd met de omgevingsvergunning ter inzage worden gelegd.

5. Risico's en kanttekeningen

1. Er kan beroep worden ingesteld tegen de omgevingsvergunning.

Nadat de omgevingsvergunning is verleend, kan hiertegen beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De omgevingsvergunning is dan ook nog niet onherroepelijk.



6. Uitvoering

De omgevingsvergunning wordt na de verlening gepubliceerd in het elektronisch Gemeentebblad en ter inzage gelegd. De indieners van de zienswijzen worden geïnformeerd over het verlenen van de omgevingsvergunning.

7. Bijlagen

1. Zienswijzennota
2. Ruimtelijke onderbouwing
3. Omgevingsvergunning
4. Besluit hogere waarden



Vaststelling hogere waarden Wet geluidhinder

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem,

Gelet op de artikelen 45, 82, 85 en 110a van de Wet geluidhinder en artikel 3.2 van het Besluit geluidhinder en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht,

Overwegende:

- dat wij gelijktijdig met dit besluit een omgevingsvergunning verlenen zoals bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder a, sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor het bouwen van 179 woningen aan de Schipholweg 1 en 64 woningen aan J.J. Hamelinkstraat 17-45;
- dat de bouw van 243 woningen past binnen de door ons voorgestane ruimtelijke en functionele ontwikkelingen van het gebied;
- dat de woningen aan de Schipholweg 1 zijn gelegen nabij de Schipholweg, de Schalkwijkerstraat en de Buitenrustlaan;
- dat artikel 82, tweede lid, van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) in samenhang met artikel 3.2 van het Besluit geluidhinder (Bgh) regelt dat voor geluidgevoelige gebouwen de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel vanwege wegverkeerslawaaï (de zgn. voorkeursgrenswaarde), 48 dB bedraagt;
- dat wij ingevolge artikel. 85, lid 1 Wgh in samenhang met artikel 3.2 Bgh een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde als bedoeld in art. 82, tweede lid, Wgh in samenhang met artikel 3.2 Bgh kunnen vaststellen, mits deze hogere waarde in stedelijke gebied niet meer dan 63 dB en in buitenstedelijk gebied niet meer dan 53 dB bedraagt;
- dat uit de ruimtelijke onderbouwing van Mees Ruimte & Milieu van 26 mei 2023, geactualiseerd op 15 april 2024, met het kenmerk 20154.01 en het bijbehorende akoestisch onderzoek Schipholweg 1 van Mobius Consult van 14 december 2021 volgt dat de voorkeursgrenswaarden voor de geluidsbelasting op de gevels van de te bouwen woningen aan de Schipholweg worden overschreden;
- In akoestisch onderzoek "Nieuwbouw appartementen Schipholweg 1 te Haarlem" doc.nr. 6796.04, d.d. 14 december 2022 van MoBius consult is in bijlage 5 aangegeven bij welke woningen vanwege welke weg de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Voor deze woningen wordt een hogere waarde verleend. Kort samengevat:

De maximaal benodigde hogere waarde vanwege de Schipholweg bedraagt 62 dB

De maximaal benodigde waarde vanwege de Buitenrustlaan bedraagt 57 dB

De maximaal benodigde waarde vanwege de Schalkwijkerstraat bedraagt 56 dB
- In akoestisch onderzoek "Nieuwbouw appartementen J.J. Hamelinkstraat te Haarlem" doc.nr. 6796.08, d.d. 25 mei 2023 van MoBius consult is in bijlage 5 aangegeven bij welke woningen de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Voor deze woningen wordt een hogere waarde verleend. Er vinden alleen overschrijdingen plaats vanwege de Schipholweg.



De maximaal benodigde hogere waarde vanwege de Schipholweg bedraagt 52 dB dat die overschrijdingen evenwel de toegestane hogere waarde van 53 dB in buitenstedelijk gebied en 63 dB in stedelijk gebied vanwege het wegverkeerslawaaï niet te boven gaan;

- dat het treffen van maatregelen in het overdrachtsgebied - het gebied tussen de geluidsbron en de gevels van de woningen - op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en financiële aard stuit;
- dat gezien het voorgaande de noodzaak bestaat tot vaststelling van hogere waarden voor de ter plaatse ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting op gevels van de geluidgevoelige gebouwen;
- bij de woningen aan de Schipholweg en Hamelinkstraat worden afschermende maatregelen getroffen. Het betreft afschermende balkonbalustrades en loggia's met absorberende plafonds. Deze afschermende maatregelen reduceren het geluid ter plaatse van de aangrenzende woongevels. Deze maatregelen zijn hier geaccepteerd als alternatief voor het ontbreken van een geluidluwe gevel volgens het Beleid hogere waarde van de gemeente Haarlem;
- De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt ter plaatse van de woningen aan de Schipholweg 1 maximaal 68 dB en bij de woningen aan de J.J. Hamelinkstraat maximaal 59 dB. Hiermee wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde volgens de Wet geluidhinder exclusief aftrek 5 dB. Deze waarde is daarmee aanvaardbaar.

Stellen als volgt vast:

hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting:

- voor de gevels van 139 woningen aan de Schipholweg en 8 woningen aan de J.J. Hamelinkstraat *maximaal* optredende geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Schipholweg op 62 dB;
- voor de gevels van 81 woningen aan de Schipholweg *maximaal* optredende geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Buitenrustlaan op 57 dB;
- voor de gevels van 43 woningen aan de Schipholweg *maximaal* optredende geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Schalkwijkerstraat op 57 dB.

Burgemeester en wethouders van Haarlem,

namens dezen,

W. Stoeckaert,

Waarnemend manager afdeling Vergunningen, Toezicht & Handhaving

ZIENSWIJZENNOTA REALISEREN 243 WONINGEN, PARKEERVOORZIENINGEN, COMMERCIELE
VOORZIENINGEN, KANTOREN EN RESTAURANT MET TERRAS EN HET KAPPEN VAN 4 BOMEN AAN
SCHIPHOLWEG 1 EN J.J. HAMELINKSTRAAT 17-45 TE HAARLEM

Termijn

De aanvraag en de ontwerpbeschikking met bijbehorende stukken zijn op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Algemene wet bestuursrecht vanaf dinsdag 13 augustus 2024 tot en met 24 september 2024 ter inzage gelegd. Gedurende deze periode konden belanghebbenden zienswijzen tegen de ontwerpbeschikking indienen.

Zienswijzen

Een inwoner van Hoofddorp heeft op 24 augustus 2024 een zienswijze ingediend. Deze zienswijze is op dezelfde dag ontvangen. Een bewoner van de Gouwstraat heeft op 21 september 2024 een zienswijze ingediend. Deze zienswijze is op 23 september 2024 ontvangen. Een bedrijf uit Amstelveen heeft op 19 september 2024 een zienswijze ingediend. Deze zienswijze is op 20 september 2024 ontvangen. Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend.

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

Er loopt nog een procedure over een Woo-verzoek van 7 augustus 2023. Hangende deze procedure, waarbij inzage in gevraagde stukken is geweigerd, dient de nu voorliggende procedure volgens indiener van de zienswijze te worden gestaakt totdat deze procedure is afgerond en de stukken zijn ontvangen.

De aanvraag heeft betrekking op een gebouw met een hoogte van 75,9 meter. Dit gebouw grenst vrijwel onmiddellijk aan een buurt uit de jaren 30 met uitsluitend laagbouw. De hoogte en het volume van dit gebouw sluiten volgens indiener van de zienswijze op geen enkele manier aan bij de omliggende bebouwing;

De aanvraag voorziet in 243 woningen en een restaurant. Er worden 124 inpandige parkeerplaatsen gerealiseerd. Daarnaast zijn er 16 openbare parkeerplaatsen die niet meetellen. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen blijft onder de norm van 0,8. Hierdoor zal de parkeerdruk in de Slachthuisbuurt volgens indiener van de zienswijze drastisch toenemen;

Er is een petitie ingediend door 250 buurtbewoners "Stop de hoogbouw Schipholweg 1". Daarnaast hebben 393 mensen de online-petitie getekend. Hierop is volgens indiener van de zienswijze niet gereageerd door de gemeente;

De aanvrager neemt volgens indiener van de zienswijze de bezorgdheid van de bewoners niet serieus, hetgeen onder meer blijkt uit de wijze waarop met vragen over de bezonningsstudie is omgegaan;

Op basis van de onderzoeken met betrekking tot windhinder en bezonning zijn vraagtekens te plaatsen bij het behoud en verbetering van het woon- en leefklimaat;

Er zijn zorgen over de omvang van het project in relatie tot de aspecten parkeren, verkeer en bereikbaarheid;

De omwonenden en het bedrijf spreken hun zorg uit over de duur van de bouwwerkzaamheden. De omwonenden wonen al 3 jaar aan de rand van een bouwput. Dit veroorzaakt overlast. Deze overlast zal nog langer duren als dit bouwplan doorgaat;

Nadat het gebouw is gerealiseerd profiteren volgens indiener van de zienswijze alleen de nieuwe bewoners van de hoogbouw. De direct omwonenden krijgen te maken met de schaduwwerking van het project;

Reactie van de aanvrager

De aanvrager is overeenkomstig artikel 3:15 van de Algemene wet bestuursrecht in de gelegenheid gesteld om op de zienswijze te reageren. De aanvrager heeft bij brief van 31 oktober 2024 van deze gelegenheid gebruik gemaakt.

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

In het SPvE is ingegaan op de hoogte en de omvang van de bebouwing. Het bouwplan is hiermee in overeenstemming.

In het SPvE is aandacht voor de menselijke maat. Zo wordt voorzien in een zachte overgang van de bebouwing, is aandacht voor de invulling van pleinen en pleintjes en een invulling met voorzieningen voor buurtactiviteiten.

Er wordt voldaan aan de Nota Parkeernormen.

De wethouder is op bezoek geweest bij de aanbieders van de petitie om deze te bespreken.

De bezwaren waar de petitie over gaan, zijn afgewogen door het gemeentebestuur. In het kader hiervan heeft de aanvrager onder andere een Hoogbouweffectrapportage opgesteld.

De omwonenden zijn geïnformeerd over de gevolgen voor de bezonning.

In het SPvE is rekening gehouden met de bezonning door te kiezen voor een slank en rank ontwerp met een gelaagdheid van meerdere torens in verschillende hoogtes. Daardoor is er sprake van minder zonverlies dan bij één enkele grote, forse toren.

Het bouwplan voldoet aan de lichte TNO-norm.

Bij de bezonningsstudie is rekening gehouden met wel al vergunde, maar nog niet gebouwde woonblokken.

Overlast is niet te vermijden maar er worden wel maatregelen genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen zullen worden vastgelegd in het BLVC-plan.

In een procedure over een omgevingsvergunning kan een Woo-verzoek niet ter discussie worden gesteld. Het is daarbij niet van belang dat de procedure over het Woo-verzoek nog niet onherroepelijk is afgerond.

De indiener van de zienswijze kan met de documenten die beschikbaar zijn gesteld een zienswijze geven over het plan.

Beoordeling van de ingediende zienswijzen

Algemene overwegingen

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

Er bestaat een grote behoefte aan extra woningen, zowel in de regio als in de gemeente Haarlem. Er wordt tweejaarlijks onderzoek gedaan naar wonen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Uit het laatste onderzoek Wonen in de MRA in perspectief (te raadplegen via [Wonen in de Metropoolregio 2023 | Website Onderzoek en Statistiek \(amsterdam.nl\)](#)) blijkt dat de druk op de woningmarkt sinds het vorige onderzoek verder is toegenomen. Het aantal huishoudens is in 2022 in de MRA gegroeid met 2,2 % tot 1.248.000. Dit is de grootste groei in één jaar sinds 2000. Alhoewel de woningvoorraad is gegroeid met circa 15.000 is de krapte op de woningmarkt verder opgelopen in 2023, evenals in 2021. Het aanbod neemt toe, maar de vraag groeit sterker.

Meer specifiek voor de regio Zuid-Kennemerland/IJmond geldt dat ook hier sprake is van een tekort aan woningen. Hierop wordt ingegaan de Woonvisie en Uitvoeringsagenda Haarlem 2021-2025 (te raadplegen via [20210025829+1 Vaststellen+Woonvisie+en+uitvoeringsagenda+2021-2025+ Samen+Doorbouwen+een+aan+Duurzaam+\(t\)huis \(notubiz.nl\)](#) en bijbehorende stukken uit de raadsvergadering van 6 april 2021). Voor de nadere onderbouwing van het woningtekort binnen de regio en de opgaven waar de gemeente Haarlem zich voor gesteld ziet, verwijzen wij naar deze stukken. Om de woningbouwopgave te kunnen realiseren, is samenwerking vanuit alle betrokken partijen nodig.

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

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

Herontwikkeling van het gebied

Het gebied waar de Schipholweg en Europaweg elkaar kruisen, wordt in de komende jaren herontwikkeld. In dit gebied komen openbaar vervoer, werken, wonen en voorzieningen als winkels en horeca bij elkaar.

Bebouwing in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen

Om deze opgaven integraal en zorgvuldig op elkaar af te stemmen, is een Stedenbouwkundig Programma van Eisen vastgesteld. Dit Programma, het SPvE Knooppunt Haarlem-Zuid, vormt daarmee ook het toetsingskader voor de ontwikkeling van de nieuwbouw aan Toekanweg 7, Schipholpoort 40-100, Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat. Hierbij zullen minimaal 1600 woningen worden ontwikkeld in verschillende segmenten om zo bij te dragen aan de dringend noodzakelijke groei van het aantal woningen in de stad. Daarnaast dragen de te realiseren voorzieningen ook bij aan de toevoeging van werkgelegenheid in de stad.

Het te realiseren knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid vormt vanwege de ligging aan de N205 de zuidelijke stadsentree. Dit is de entree naar zowel de binnenstad als de omliggende wijken. Er komt

hoogbouw waarin zowel woningen als bedrijven worden gerealiseerd. Daarmee wordt de ruimte in de stad optimaal benut. De hoogbouw vormt tevens het begin van de nieuwe Stadsstraat Europaweg.

Met deze hoge bebouwing onderscheidt het gebied zich van de oude stad en de omringende wijken. Het gebouw langs de Schipholweg heeft een bouwstrook van zes tot acht bouwlagen met daarop een drietal torens. Daarmee is sprake van een lange strook als voortzetting van de bouwstroken aan de oostkant langs de Schipholweg. De torens op de bouwstrook markeren het einde van de Schipholweg, de overgang naar het Spaarne en bakenen de toekomstige dynamische plek in de stad af.

Tussen de bebouwing aan de Schipholweg en de achterliggende woonwijk komt een complex met sociale woningbouw aan de Hamelinkstraat. Dit gebouw heeft een hoogte van maximaal zes lagen en loopt in oostelijke richting af naar vier lagen. Dit maakt een goede overgang mogelijk naar de achtergelegen bestaande oudbouw. Deze tussenschaal markeert de overgang tussen de hoogbouw langs de Schipholweg en de laagbouw in de Slachthuisbuurt.

De openbare ruimte in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen

Naast de bebouwing, waarop de aanvraag betrekking heeft, is ook de inrichting van de openbare ruimte van groot belang voor de leefbaarheid. De inrichting van de openbare ruimte maakt geen onderdeel uit van een aanvraag voor een omgevingsvergunning, maar maakt wel onderdeel uit van het integrale afwegingskader in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Deze inrichting draagt mede bij aan de beleving van het gebied en daarmee ook aan de menselijke maat.

In de herontwikkeling krijgt dit uitdrukkelijk aandacht. Deels door de aansluiting van de gebouwen op de openbare ruimte, bijvoorbeeld door een hoge plint te realiseren, welke goed aan zal sluiten op de openbare ruimte en waarbij functies als winkels en kleinschalige horeca zijn voorzien. In de openbare ruimte zal sprake zijn van vergroening, zowel om de beleevingswaarde als de gebruikswaarde te vergroten als om hittestress tegen te gaan. Ook zal er ruimte komen voor verblijven en ontmoeten, zullen de routes voor voetgangers en fietsers worden verbeterd en wordt de oversteekbaarheid van de Europaweg en de Schipholweg verbeterd. Daarmee ontstaat er ook meer samenhang met het sportpark en het groen aan de overzijde van de Schipholweg. Met deze integrale afweging worden de verschillende opgaven van de gemeenten tot uitvoering gebracht.

Zorgen van de omwonenden

Tegelijkertijd begrijpen wij dat de bebouwing impact heeft op de omgeving en dat omwonenden zich hier zorgen over maken. De omwonenden hebben dit ook meerdere keren uitgesproken en hierover een petitie ingediend bij het gemeentebestuur.

Het gemeentebestuur neemt deze zorgen serieus en heeft de situatie zelf bekeken en besproken. Bij de beoordeling van de plannen is ook gelet op de gevolgen hiervan voor de omwonenden. Er is gekeken naar de gevolgen van de bebouwing voor de omgeving, bijvoorbeeld voor wat betreft bezonning, windhinder en uitzicht en naar de aansluiting van de hoogtes op het achterliggende gebied. Er is een afweging gemaakt hoe hoe enerzijds ruimte kan worden gemaakt voor de toevoeging van een substantieel aantal woningen, inclusief bijbehorende voorzieningen en bedrijvigheid en anderzijds de woonkwaliteit voor de omgeving van voldoende niveau blijft. Dit heeft geleid tot de keuzes die in het SPvE zijn vastgelegd.

Ten aanzien van de bezonning geldt dat het gebouw effecten zal hebben op delen van de achterliggende bebouwing en dat op sommige plekken een kritische grens wordt genaderd.

Tegelijkertijd blijft de achterliggende bebouwing voldoen aan de lichte TNO-norm van minimaal twee bezonningsuren gedurende acht maanden. Daarmee blijft voldaan worden aan de norm die in Haarlem wordt gehanteerd.

Windhinder kan op een enkele plek rondom het gebouw zelf niet volledig worden voorkomen door de vrije ligging van het project in combinatie met de windrichting. Door het planten van een aantal bomen als windbreker in de openbare ruimte, wordt ook op deze plekken voldoende kwaliteit rond het gebouw gerealiseerd. De gemeente zal ervoor zorgen dat deze bomen in de openbare ruimte zullen worden geplant.

De wijziging in het uitzicht is niet te voorkomen. De hoogbouw staat echter niet dusdanig dicht op de bestaande achterliggende woningen, dat daardoor een onaanvaardbare situatie ontstaat.

Wij begrijpen dat de zorgen van de omwonenden hier niet mee zijn weggenomen. Tegelijkertijd is de bouw van woningen en bijbehorende voorzieningen noodzakelijk en weegt het belang hiervan zwaar. In de afweging van de betrokken belangen hebben wij daarom betrokken dat de gevolgen voor de omgeving aanvaardbaar zijn en hebben wij een zwaarder gewicht toegekend aan de belangen die zijn gediend met het bouwplan.

Zienswijze over het Woo-verzoek

In de publicatie is aangegeven op welke wijzen men inzage dan wel afschriften van de stukken kan krijgen. De stukken kunnen naar keuze worden ingezien bij de balie van de gemeente Haarlem, waarbij overigens ook kan worden aangegeven van welke stukken met een afschrift kan ontvangen. Dan wel via de mail worden opgevraagd, waarna ze per mail worden toegestuurd. Iedereen heeft daarom kennis kunnen nemen van de stukken. Gelet hierop, gelet op het feit dat geen inhoudelijke zienswijze is gegeven over het bouwplan zelf en gelet op het feit dat er geen juridische koppeling bestaat tussen de bedoelde Woo-procedure en deze procedure, zien wij in deze zienswijze geen aanleiding om de vergunning te weigeren.

Daarnaast merken wij ten overvloede op dat betrokkenen, voor zover ons bekend, beschikken over de aanvraag en de bijbehorende stukken. Voor zover dit niet het geval zou zijn, is er voldoende mogelijkheid geweest om deze via de reguliere kanalen te ontvangen.

Reactie op de ingediende zienswijzen: aansluiting op de bestaande bebouwing

De indiener van de zienswijze constateert terecht dat de hoogte van de bebouwing afwijkt van de hoogte van de bestaande bebouwing. Zoals in het bovenstaande is toegelicht, hebben wij hier bij het opstellen van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen rekening mee gehouden. Tussen de hoogbouw langs de doorgaande wegen en de achterliggende bebouwing, komt een laag met middelhoge bebouwing. De hoogte van de bebouwing loopt daarmee af richting de bestaande bouw.

Tegelijkertijd leent deze plek zich goed voor hoogbouw door de aanwezigheid van grotere doorgaande wegen en door de afstand tot de achterliggende bebouwing. Bovendien brengt de noodzakelijke toename van het aantal woningen en voorzieningen in relatie tot de beperkte beschikbare ruimte in Haarlem met zich mee dat hoogbouw onvermijdelijk is. Gevoegd bij de ambities voor dit gebied en de mogelijkheid om dit gebied integraal te ontwikkelen tot een hoogstedelijk gebied met hoge kwaliteit, achten wij de hoogte van de gebouwen hier passend.

Reactie op de ingediende zienswijzen: voorzien in de benodigde parkeerbehoefte, verkeer en bereikbaarheid

De gemeente Haarlem ziet zich, zoals ook uit bovenstaande blijkt, geconfronteerd met een behoorlijk aantal ruimtelijke claims. Om de inpassing van alle ruimtelijke claims in goede banen te leiden, heeft het gemeentebestuur van Haarlem in de Omgevingsvisie 2045 zes strategische keuzes gemaakt. Deze keuzes geven richting aan de ontwikkeling van de stad zodat de schaarse ruimte optimaal wordt benut, dat de opgaven een plek krijgen en de Haarlemse identiteit overeind blijft. De zes strategische keuzes voor de leefomgeving dragen bij aan de integrale opgaven waar Haarlem voor staat.

Eén van deze strategische keuzes betreft de mobiliteitstransitie. Om een groeiende stad bereikbaar en in beweging te houden, zet Haarlem in op andere vormen van mobiliteit. Daar waar in het verleden de eigen auto een vanzelfsprekend vervoersmiddel was, zet de gemeente nu in op het reizen te voet of met de fiets binnen de stad. En reizen van en naar de stad zoveel mogelijk met het openbaar vervoer en de fiets. Het inzetten van deelmobiliteit (zoals deelauto's) is hierbij eveneens relevant. De (elektrische) auto wordt alleen gebruikt als het niet anders kan. Het gemeentebestuur zet hierin onder andere in door regionale fietsverbindingen te verbeteren en te verbinden met het tien-minuten netwerk en door knooppuntontwikkelingen in combinatie met verbeteren van de HOV bereikbaarheid.

De mobiliteitstransitie is niet alleen van belang voor de bereikbaarheid van de stad. Mobiliteit is verantwoordelijk voor ongeveer een kwart van de CO₂-uitstoot. Behalve op het klimaat heeft mobiliteit veel impact op de gezondheid (luchtkwaliteit, geluid, beweging), en ruimtelijke kwaliteit (autowegen en parkeerplaatsen nemen een buitenproportioneel groot deel van de openbare ruimte in). Goede bereikbaarheid van werkplekken, sociale contacten en voorzieningen zijn belangrijk, ook voor de woonkwaliteit. In het belang van een gezondere leefomgeving, een lagere uitstoot van CO₂, een zuiniger gebruik van schaarse energiebronnen en een efficiënter, eerlijker en aantrekkelijker gebruik van openbare ruimte is het nodig dat verplaatsingen op een andere manier plaats gaan vinden. Een dichtbebouwde omgeving vraagt om gezonde, duurzame en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit zoals fietsen, wandelen en reizen met het openbaar vervoer. Deze transitie is al gaande. Het autogebruik neemt in de stad al jaren niet meer toe en neemt in de binnensteden zelfs af.

De Nota parkeernormen, welke in 2023 in werking is getreden, sluit aan bij de uitgangspunten uit de Omgevingsvisie en bij de ontwikkelingen die we in de stad zien. De norm voor autoparkeren is verlaagd en er wordt rekening gehouden met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen en met de aanwezigheid van Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de omgeving. Tegelijkertijd is een norm ingevoerd voor het aantal fietsparkeerplaatsen en wordt de inzet van deelauto's mogelijk gemaakt.

In het nu voorliggende bouwplan is aansluiting gezocht bij de Nota Parkeernormen. Overeenkomstig deze Nota en overeenkomstig de visie van het gemeentebestuur op mobiliteit, wordt ingezet op een mix van deelmobiliteit, andere vormen van mobiliteit (zoals fiets en openbaar vervoer) en een zo beperkt mogelijk autobezit. Om onnodig autobezit te voorkomen, is het ook van belang dat er niet teveel autoparkeerplaatsen worden aangebracht, maar dat effectief wordt ingezet op andere vormen van mobiliteit. Gelet op de ligging van het plan op fietsafstand van alle dagelijkse voorzieningen en van het centrum en gelet op de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, zal de behoefte aan een eigen auto hier ook lager zijn. Het plan voldoet dan ook aan de gemeentelijke uitgangspunten.

Omdat de zorgen ten aanzien van bereikbaarheid en verkeer niet nader zijn onderbouwd, kunnen wij hier alleen in zijn algemeenheid op reageren. Zoals uit het bovenstaande blijkt, wordt ingezet op een zo beperkt mogelijk autobezit en worden andere vormen van mobiliteit gestimuleerd. Dit geldt niet alleen voor dit project, maar voor de gehele stad. Daarmee wordt ingezet op een beperking van het

autoverkeer en de bijbehorende verkeersstromen, zodat wij de zorgen over verkeer en bereikbaarheid niet delen.

Volledigheidshalve merken wij het volgende op. Er bestaan op dit moment geen plannen om het gereguleerd parkeren in dit gebied uit te breiden. Dat neemt niet weg dat de gemeente die bevoegdheid altijd heeft en ook kan inzetten in de gevallen waarin dat noodzakelijk is. Mocht er onverhoopt toch een onaanvaardbaar hoge parkeerdruk ontstaan, dan kan en zal het gemeentebestuur maatregelen treffen.

Reactie op de zienswijze ten aanzien van het omgaan met de zorgen en de bezwaren van de omwonenden

Wij betreuren het dat de omwonenden het gevoel hebben dat hun zorgen niet serieus zijn genomen en dat niet naar hen is geluisterd. Wij willen benadrukken dat wij de zorgen van de omwonenden hebben gelezen en gehoord en dat wij hier in onze afwegingen rekening mee hebben gehouden. Onder meer door de bouwblokken en de bouwhoogtes zo te positioneren in het SPvE dat de gevolgen voor de omgeving aanvaardbaar blijven. En door ook in te zetten op een goede overgang tussen de gebouwen en de openbare ruimte, door een goede en zorgvuldige indeling van deze openbare ruimte. Daarmee wordt ingezet op behoud en waar mogelijk een verbetering van de leefkwaliteit van het bestaande gebied. Dat neemt niet weg dat het bouwplan van invloed zal zijn op de woonomgeving van de omwonenden en dat wij begrijpen dat dit voor de omwonenden niet als een verbetering wordt ervaren. Zoals wij hebben toegelicht, hebben wij een zwaarder gewicht toegekend aan de belangen die met het bouwplan zijn gediend.

Reactie op de zienswijze ten aanzien van windhinder en bezonning

Hierop is in het bovenstaande al ingegaan, zodat wij verwijzen naar hetgeen in het bovenstaande is opgemerkt.

Reactie op de zienswijze ten aanzien van overlast

De Slachthuisbuurt Zuidstrook is de laatste jaren volop in ontwikkeling. Er is dan ook veel gebouwd. Voor de omwonenden ontstaat daardoor overlast. De bouwer kan de overlast niet volledig voorkomen. Maar dat neemt niet weg dat de bouwer er wel voor zal moeten zorgen dat de overlast beperkt blijft, zodat de omgeving hier niet meer last van ondervindt dan strikt noodzakelijk. Ook is van belang dat de vergunninghouder goed en tijdig met de omwonenden communiceert over elke volgende fase in het bouwproces. Daarmee wordt de overlast niet voorkomen, maar bestaat voor de omgeving meer inzicht in welke werkzaamheden worden uitgevoerd en hoelang deze zullen duren.

De vergunninghouder dient voor de uitvoering van de werkzaamheden een bouwveiligheidsplan, ook wel BLVC-plan genaamd, in te dienen. Wij zullen toetsen of in dit plan wordt voldaan aan de wettelijke eisen ten aanzien van het voorkomen van overlast door het bouwen en of hierin voldoende communicatiemomenten met de buurt zijn opgenomen.

Zienswijze over de nadelen voor de omwonenden in relatie tot de voordelen voor de nieuwe bewoners

Zoals in het bovenstaande al is vermeld, zetten wij in op een herontwikkeling van dit gebied, waardoor de kwaliteit van het gebied zal worden verbeterd. Op dit moment is sprake van leegstand, welke niet bijdraagt aan een woonkwaliteit. Ook de verdere inrichting van het gebied kan worden verbeterd. In de komende jaren zal dit worden aangepakt. De omwonenden zullen daarom niet alleen nadelen ondervinden van het bouwplan. Alhoewel op dit moment nog niet bekend is wie de nieuwe bewoners zullen zijn, is de druk op de woningmarkt zo groot, dat het niet redelijk is om de

belangen van omwonenden altijd zwaarder te laten wegen dan de belangen van de woningzoekenden.

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.