

Aan;
Rechtbank Noord-Holland
Bestuursrecht
Locatie Haarlem
Simon de Vrieshof 1

Haarlem, 31 juli 2017

Onderwerp:
Verzoekschrift t.a.v. beoordeling besluit omgevingsvergunning gebouwen 1,5 en 6 bouwplan Plaza West

Geachte edelachtbare,

B&W van de gemeente Haarlem heeft al onze bezwaren ongegrond verklaard. Deze bezwaren zijn gericht tegen de verleende omgevingsvergunningen van gebouwen 1, 5 en 6 van het bouwproject Plaza West met kenmerken 2016-05312, 2016-05315 en 2016-05314. Hiervoor hebben wij een bezwaarschrift (zienswijze gebouwen 1 en 6, datum 17 februari 2017 en zienswijze gebouw 5, datum 18 februari 2017) met toelichting (10 april 2017) ingediend. Wij zijn het daar niet mee eens en zijn van mening dat de bezwaren gegrond zijn. Wij verzoeken U de ongegrondverklaring te beoordelen.

Naast wat wij naar voren brengen in het bezwaarschrift en de toelichting zijn er feiten en omstandigheden die vanzelfsprekend zijn voor de gemeente Haarlem maar voor U misschien nadere uitleg behoeven.

Gegevens bezwaarmakers:

D. Sprong, Van 't Hoffstraat 264, Haarlem
P. Smit, van 't Hoffstaat 238, Haarlem
F. de Haan, van 't Hoffstraat 260, Haarlem
J. Smitskamp, van 't Hoffstraat 262, Haarlem
J. Oeldrich, Pijlsaan 107, Haarlem

Naast bovengenoemde personen is het bezwaar op de omgevingsvergunningen ook door 80 andere buurtbewoners ondertekend.

Er is geen maximaal aantal woningen in het bestemmingsplan opgenomen

De afdeling juridische zaken van de gemeente stelt: *“dat bezwaarden aangeven dat er vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening belemmeringen zijn om de gevraagde vergunningen te verlenen. Hierover merken wij het volgende op. Het bestemmingsplan laat woningen op deze locatie toe. Daarbij is geen maximaal aantal woningen opgenomen. Ook voor het overige gelden er geen eisen ten aanzien van het aantal en de omvang van de woningen. De noodzaak tot het bouwen van deze woningen hoeft dan ook niet te worden aangetoond.*

Omdat de verleende vergunningen geen extra woningen mogelijk maken ten opzichte van het bestemmingsplan, kan de verkeersafwikkeling bij de beoordeling van de aanvragen niet aan de orde komen. Er kan daarom geen verkeersonderzoek worden geëist en de vergunning kan niet op verkeerskundige gronden worden geweigerd.”

Naar onze mening is het gestelde door de afdeling juridische zaken van de gemeente niet juist. Het is niet juist en het is onzorgvuldig dat er geen maximumaantal woningen in het bestemmingsplan is genoemd.

Als in het bestemmingsplan geen maximum is genoemd dan is het niet juist en onzorgvuldig om ook geen onderzoek meer te doen naar de gevolgen van het vergunnen van de woningen in relatie tot het aantal. Daardoor kunnen er allerlei soorten ongewenste gevolgen optreden. Als een voorbeeld kunnen we geven dat binnen de contouren van het bestemmingsplan wel 1000 woningen van 20 m² passen. Deze worden dan verdeeld over alle bouwvlakken, met laden en lossen en parkeren op eigen terrein. Ook voor gebouw 1, 5 en 6 kan een zo hoog mogelijke en doorlopende wand aan de westkant van ongeveer 350 meter, parallel en dicht aan het spoor opgericht worden. De wand kan bestaan uit het meest geluidsreflecterend materiaal, met een zodanige holling dat het spoorlawaai een onnodig groot negatief effect op de dakkapellen van de zolderverdiepingen van de Van 't Hoffstraat. Volgens de redenering van de juridische afdeling van de gemeente mag dat. Met een onbegrensd aantal woningen

is er altijd een grens wat kan binnen een goed woon- en leefklimaat. Die grens kan afhankelijk zijn van parkeeroverlast, verkeersoverlast, luchtvervuilingsoverlast, geluidsoverlast, onveiligheids-overlast enz. en daarvoor zijn beoordelingen noodzakelijk. De gemeente vindt dat alles mag wat binnen de contouren past zonder de gevolgen voldoende te beoordelen, terwijl ze weet dat het bestemmingsplan niet in alle gevallen een juist toetsingskader is. Dat is onzorgvuldig, kan leiden tot een niet goede woon- en leefomgeving en is strijdig met de Algemene Wet Bestuursrecht.

De motivering voor 10% extra hoogte is zonder grond omdat de parkeergarage zeer waarschijnlijk niet komt en omdat de veranderde begripsbepaling van peil bij vaststelling van het laatste bestemmingsplan niet mag leiden tot een hoger bouwplan

De onderbouwing t.a.v. het toepassen van de 10% afwijkingmogelijkheid is vermeld in besluit 2016-05314 (verlenen omgevingsvergunning gebouw 6). Dit is onderdeel van de conclusie/reactie van de afdeling Ruimtelijk Beleid, team Stedenbouw en planologie. Op pagina 13 en 14 is te lezen dat de afwijking van de hoogte voor gebouwen 1, 5 en 6 worden goedgekeurd omdat gebouw 5 op begane grond een commerciële plint heeft die iets hoger is dan een gewone woonlaag en daarom mag afwijken. En omdat er een 'verhoogd dek' is bij gebouwen 1 en 6 (de nog niet vergunde ondergrondse parkeervoorziening) en de extra hoogte bijdraagt aan "een heldere stedenbouwkundige structuur" als de drie bouwen even hoog zijn, wordt ook de overschrijding van de maximale hoogte voor gebouwen 1 en 6 onderbouwd. Bovendien wordt er gesteld dat het dek (gebouw 7/parkeergarage) in belangrijke mate bepalend is voor de kwaliteit van het gebied. De afhankelijkheid van de vergunning met deze ondergrondse parkeervoorziening lijkt ook te worden onderstreept door Wethouder van Spijk (D66) zoals gesteld in een artikel in het Haarlems Dagblad ("Op ramkoers bij Plaza West", 27 juli 2017).

De parkeergarage waarvoor de omgevingsvergunning nog niet is verleend. Het is ook niet te verwachten dat deze parkeergarage op korte termijn vergund zal worden want deze past niet binnen het bestemmingsplan omdat het aan gebouw 1, 6, 8 en in de toekomst misschien aan nog andere gebouwen moet grenzen en daarom in zijn geheel buiten de bouwvlakken vergund zal moeten worden. Daarnaast heeft B&W met een brief d.d. 12 juni 2017 kenmerk 2017/107833 aanvullende informatie met betrekking tot het parkeren gestuurd. Er zijn berekeningen en twee tekening toegevoegd. Op beide tekeningen is de invulling van de parkeerbehoefte aangegeven zonder dat de parkeergarage (gebouw 7) nodig is. Omdat de parkeergarage (gebouw 7) niet binnen het bestemmingsplan past en niet nodig zou zijn (blijkt uit deze berekeningen) en omdat B&W nu ook een berekening en tekening daarvan bij de stukken van de hoorzitting hebben gevoegd doet vermoeden dat de parkeergarage (gebouw 7) geen omgevingsvergunning zal krijgen.

Door bovengenoemde onzekerheid van het ondergronds parkeren (gebouw 7) komt de basis voor de motivering waarop het advies van stedenbouw is gebaseerd, betreffende het vergunningsonderdeel "activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening" toekennen van 10% afwijking t.a.v. de maximale bouwhoogte, te vervallen en daarmee ook de eindconclusie van dit vergunningsdeel (dat er geen reden zou zijn om de omgevingsvergunning te weigeren).

Daarnaast mag de veranderde definitie van het peil in het bestemmingsplan niet leiden tot een verandering van bijna 2 meter. Dat volgt uit het antwoord op een bezwaar bij het bestemmingsplan waarin staat aangegeven dat de veranderde definitie niet tot een verhoging zou leiden, wat aantoonbaar wel is gebeurd. Zie document 20155358433 5. Bijlage C – Wijzigingsoverzicht Pijlslaan e.o., bij de zienswijze P. Smit, pagina 12, punt 2 "Verandering formulering begrip peil" te downloaden via https://www.haarlem.nl/ruimtelijkeplannen/49BE6C40-BB9B-491F-925B-564D7F0FB799/vb_NL.IMRO.0392.BP2120002-va01.pdf

Zienswijze;

Verandering formulering begrip Peil In dit bestemmingsplan wordt een andere formulering van het begrip peil gehanteerd dan in het geldend bestemmingsplan. Dit heeft als gevolg dat de bebouwing in het herziene plan bijna 2 meter hoger zal mogen worden.

Antwoord gemeente;

In de nieuwe begripsbepaling is nader gespecificeerd hoe het peil moet worden beoordeeld in voorkomende gevallen. Hierbij is als uitgangspunt genomen dat het niet mogelijk moet zijn kunstmatig het peil te verhogen.

Het door indiener gestelde dat als gevolg van de gewijzigde begripsbepaling het herziene plan 2 meter hoger zal mogen worden, wordt niet nader onderbouwd en berust op een onjuiste interpretatie.

Uit tekening DO2635-6-101.pdf, aanzicht "Vgevel-Binnen" (ook onderdeel van kenmerk 2016-05314) blijkt dat het dak van de parkeergarage als nieuw peil is genomen en daarmee toch kunstmatig is verhoogd. Het in de zienswijze vermelde verhoogde peil maakt het voor gebouw 1, 5, 6 en 8 en waarschijnlijk ook de gebouwen 2, 3 en 4 mogelijk om bijna 2 meter hoger te worden. Een kunstmatig verhoogd peil zou volgens het antwoord op de vermelde zienswijze niet gebruikt worden. Hierdoor is het antwoord van de gemeente onwaar geworden en niet in overeenstemming met de Algemene Wet bestuursrecht.

Geluidstoename achtergevels woningen aan de Van 't Hoffstraat

De juridische afdeling van de gemeente stelt dat: *"Een aantal bezwaarden verwijst naar de vaststelling van hogere waarden voor de hoogst toelaatbare geluidsbelasting. Hierover merken wij het volgende op. De vergunningen maken geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk. De nieuwe woningen zijn immers reeds mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. Evenmin wordt voorzien in de aanleg van een nieuwe geluidsbron in de zin van de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder is daarom op de nu voorliggende aanvragen niet van toepassing.*

Voor zover wordt gesteld dat de geluidsbelasting voor de gevels van Van 't Hoffstraat door de nieuwbouwplannen over de maximaal vastgestelde waarde heen zouden gaan, overwegen wij het volgende. Het nu geldende bestemmingsplan maakt het bouwplan, inclusief de 10 %-afwijking, al mogelijk. Dit aspect kan daarom niet bij de beoordeling worden betrokken. Overigens merken wij op dat dit onderwerp reeds in het kader van het voorgaande bestemmingsplan (het Uitwerkingsplan EKP) aan de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State voorgelegd. De ABRvS heeft hier op 30 maart 2011 uitspraak over gedaan, zie zaaknummer 201000980/1/RI."

Naar onze mening is het door de afdeling juridische zaken van de gemeente gestelde niet juist. Het is niet juist dat er geen nieuwe geluidsbronnen mogelijk worden gemaakt.

De geluiden bij de bevoorrading en het buitenpandig laden en lossen bij de commerciële plint van gebouw 5 bevoorrading is een nieuwe geluidsbron.

Het buitenpandig deel van het aangetrokken verkeer voor gebouw 1, 5 en 6 is een nieuwe geluidsbron.

Het buitenpandig deel bij de in- en uitrit van gebouw 5 aan de Westergracht en van gebouw 1 en 6 op het terrein is een nieuwe geluidsbron.

Muziek en het menselijk stemgeluid vanaf de balkons en door de openstaande ramen aan de zijkant van de gevel aan onze kant is ook een nieuwe geluidsbron.

Als de Wet geluidhinder niet van toepassing is moet er toch nog een goede woon- en leefomgeving worden bewerkstelligd. Ook moet aan de Algemene wet bestuursrecht worden voldaan. Dat daar volgens ons niet aan voldaan wordt, hebben wij uitgelegd bij het onderwerp.

Daarnaast is het ook niet zorgvuldig om een omgevingsvergunning voor de gebouwen 1, 5 en 6 af te geven zonder dat ook de gevolgen zoals hieronder gesteld vooraf voldoende zijn onderzocht. Het gebied dat wordt begrensd door de geluidscontouren op de geluidproductieplafondkaart (zie ook bijlage "geluidscontourenkaart") is bijzonder wat geluid betreft want;

- Het ligt binnen de geluidscontouren op de geluidproductieplafondkaart van de spoorwegen.
- Het is zeer aannemelijk dat het spoorweglawaaï ver boven het geluidproductieplafond uit gaat gezien de verdubbeling van het aantal treinen op 11 december 2011.
- Het is een rangeerterrein zonder milieuvergunning, deze was wel door de gemeente verleend maar vernietigd door de Raad van State (<https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=8949>).
- Er is een geluidsanering door de minister van I en M uitgevoerd waarbij er een geluidswerend scherm van 1,5 meter boven spoor is opgericht, waarbij de bezwaren tegen deze te geringe hoogte door de gemeente zijn afgewezen (referentie), en op de achtergevels en de zolders van de woningen aan de Van 't Hoffstraat een hogere waarde is vastgesteld (advies bezwaar geluidsscherm spoorlijn Haarlem-Leiden, sector/afdeling VVH/OV, 5 juli 2011).
- Er is een goedkeuring van het bestemmingsplan door de Raad van State gegeven op grond

van een verkeerde aanname wat geluid betreft omdat zij er vanuit gegaan is dat de hogere waarde die op de wand van de nieuwbouw langs het spoor ook voor de gevels aan de Van 't Hoffstraat gold. De gemeente heeft daar niet tegen geprotesteerd terwijl zij wist dat zij daardoor niet meer zo gemakkelijk een goede ruimtelijke ordening kon bewerkstelligen.

- Er liggen 4 sporen met verschillende wissels, een railinzetplaats en een spoor dat ook gebruikt wordt voor het opstellen van benodigde treinwagons bij werkzaamheden in de ruime omtrek.
- Er is een rapport van bureau Touw, van voor de tijd dat het aantal langsgaande treinen is verdubbeld (11 december 2011), waarin staat dat een nieuwbouw 1,2 dB extra op onze gevels zal geven.
- Er een hogere waarde is vastgesteld op de gevels van de nieuwbouw waardoor het reflectiegeluid hoger zou kunnen worden en waarbij ons bezwaar werd afgewezen omdat wij, de ontvangers van het reflectiegeluid, als niet-ontvankelijk werden verklaard (Nota B&W-vergadering 2 oktober 2007, Registratienummer SO/BD/2007/155856).
- Er ter plaatse van gebouw 1 langs het spoor, een geel snelheidsverminderingbord (sein SR 313) met een 9 erop bevindt, waardoor de snelheid van dat punt af begrensd moet worden tot 90 km/uur waardoor de treinen uit het zuiden met 140 km/uur langs gebouw 1 rijden. Er is op ongeveer 100 meter ten zuiden van de spoorwegovergang Pijlsaan langs het spoor, een groen baanvaknelheidsbord (sein SR 316) met 14 erop, waardoor de snelheid van dat punt af verhoogd mag worden tot 140 km/uur waardoor de treinen uit het noorden met 90 km/uur langs gebouw 1 rijden. Dat is belangrijke informatie voor een geluidsberekening.
- Er op 11 december 2011 een verdubbeling van het aantal langsgaande reizigerstreinen is doorgevoerd waardoor het zeer aannemelijk is dat het werkelijk geproduceerde geluid nu hoger is dan op de kaart van het geluidproductieplafond aangegeven is.
- Er door de railinzetplaats op dit baanvak meer geluid is dan zonder deze voorziening.
- Er meer sporen liggen dan voor reizigerstreinen noodzakelijk is
- Er aan de westzijde geluidgevoelige woningen staan.
- Er zijn tuinen op 10 meter vanaf het spoor.
- Er woningen zijn met een dakkapel, uit de jaren 70 met enkel glas, waarvan het kozijn rond de 8 meter boven bovenkant spoor ligt, terwijl de meetpunten van de geluidproductieplafonds op 4 meter boven maaiveld liggen.
- De gevels van deze woningen, de nieuwbouw en de sporen parallel t.o.v. elkaar liggen.
- Er voor dit soort situaties voorgeschreven is om bij een te hoge waarde van een geluidsbron, eerst maatregelen aan de bron uit te voeren, daarna aan de overdracht, daarna aan isolatie bij de ontvanger, waaruit volgt dat het veroorzaken van een reflectie en het wegnemen van die reflectie door isolatie bij de ontvanger, niet aan deze eis voldoet.
- In het bestemmingsplan worden geen eisen gesteld aan de geluidsabsorptiefactoren.

De omgevingsvergunning staat nieuwe gebouwen toe met grote geluidsreflecterende wanden, zonder dat de gevolgen voor de woningen aan de achtergevels van de Van 't Hoffstraat voldoende zijn onderzocht waarbij ook bovengenoemde relevante zaken zijn meegenomen. Dat is onzorgvuldig en voldoet naar onze mening dan ook niet aan de Algemene wet bestuursrecht.

Parkeren

Op 12 juni 2017 heeft de gemeente Haarlem een brief (kenmerk 2017/108026) met aanvullende gegevens parkeren Plaza West, gebouwen 1, 5 en 6 gedeeld met belanghebbenden.

Uit de tekeningen en berekeningen behorende bij de brief van de gemeente blijkt dat de parkeernormen overgenomen zijn uit de "Beleidsregels parkeernormen gemeente Haarlem 2015" terwijl de aanwezigheidspercentages overgenomen zijn uit de CROW publicatie 317. Het leidt tot onjuiste resultaten wanneer men de parkeernorm uit het ene voorschrift haalt en de aanwezigheidspercentages uit het andere voorschrift. De aanwezigheidspercentages komen uit CROW 317 daarom moet de parkeernorm ook uit CROW 317 gehaald worden.

Die parkeernorm is in "zeer sterk stedelijk" en de schil voor een grote supermarkt minimaal 4,8 en maximaal 6,8 per 100 m² en niet de 2,5 waar nu mee gerekend is. Dat het een grote supermarkt is blijkt uit het feit dat dit een Albert Heijn XL winkel is. Albert Heijn vormt samen met Etos en Gall en Gall één supermarkt met 3100 m² bvo. Dat blijkt ook uit de communicatie op de website. Daar wordt weergegeven: "Wij zijn een jong en dynamisch bedrijf en bieden goede doorgroeimogelijkheden. In ons multi franchise bedrijf van Albert Heijn, Etos en Gall & Gall zijn wij altijd op zoek naar versterking van onze winkel teams in: Haarlem, Koog a/d Zaan en Zandijk."

De opgegeven aantallen bvo zijn te laag voorgesteld. Dat komt omdat de passage die honderden meters bvo beslaat momenteel wordt gebruikt voor verkoop van vis, vlees, bloemen en als uitstalruimte voor wisselend gebruik terwijl winkelwageng stallingen verdeeld over het terrein en het terras veel m² bvo beslaan. Dit aantal bvo is totaal waarschijnlijk 250 m² en is niet opgegeven. Ook nu is voor ons niet uit te maken hoe wij het werkelijke aantal m² kunnen controleren.

Met een Albert Heijn XL met 3100 m² bvo, bouwmarkt Karwei met ruim 4000 m² bvo op steenworp afstand, met Monkeytown 2200 m² bvo dat zeer zeker een bovenwijkse voorziening is en met Fit For Free 1900 m² bvo zijn de berekeningen niet met de juiste getallen en daarmee de vereiste mate van zorgvuldigheid uitgevoerd. Omdat het zulke grote aantallen betreft is het des te erger. Wij verzoeken u deze gang van zaken voor ons te beoordelen.

Bovengenoemde stellingen resulteren in een vergrootte parkeerbehoefte. Naast het inperken van het aantal te bouwen woningen, bijvoorbeeld middels lagere bouw, zou een publieke ondergrondse parkeervoorziening hierbij kunnen helpen. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de leefbaarheid en inrichting van de openbare ruimte. Dit standpunt lijkt ook te worden ondersteund door Wethouder van Spijk (D66) zoals gesteld in een artikel in het Haarlems Dagblad ("Op ramkoers bij Plaza West", 27 juli 2017).

Maximale bouwhoogte en afwijkingsregels

De afdeling juridische zaken van de gemeente schrijft dat het bestemmingsplan onderscheid maakt tussen "bouwhoogte", welke blijkens artikel 25.1.1 van het bestemmingsplan wordt toegepast als de bestaande bouwhoogte moet worden aangehouden, en "maximale bouwhoogte", welke in de overige gevallen wordt toegepast. De term "bouwhoogte" wordt dan ook toegepast om de bestaande situatie vast te leggen en wordt veelal toegepast bij orde-panden (monumentale en beeldbepalende panden). In alle gevallen geldt dat het bestemmingsplan een flexibiliteitsbepaling kent, op grond waarvan van de bouwhoogte (bestaand en/of maximaal) mag worden afgeweken. Het gaat hierbij om een afwijkingsbevoegdheid en niet om een afwijkingsverplichting. Er wordt daarom van geval tot geval beoordeeld of aan deze bevoegdheid mee wordt gewerkt.

Naar onze mening is het door de afdeling juridische zaken van de gemeente gestelde niet juist. Bij de inleidende regels, artikel 1 begrippen, staan bouwhoogte en maximale bouwhoogte niet vermeld. In artikel 27, afwijkingsregels, staat dat van de bouwhoogte met 10 % mag worden afgeweken en over de maximale bouwhoogte is dat niet vermeld. Daarom moet ervan worden uitgegaan dat de flexibiliseringsregels gelden waar bouwhoogte vermeld is en de flexibiliseringsregels niet gelden waar maximale bouwhoogte vermeld is. Waar op de plankaart als maximale bouwhoogte 15 meter vermeld staat brengt dit met zich mee dat daar niet hoger dan 15 meter gebouwd mag worden.

Ruimtelijke gevolgen van het afwijken van de maximaal toegestane bouwhoogte

De afdeling juridische zaken van de gemeente stelt dat de maximaal toegestane bouwhoogte 15 meter bedraagt. Dit komt overeen met vijf (bovengrondse) bouwlagen. De blokken I, V en VI bestaan allen uit vijf (bovengrondse) bouwlagen, zodat er niet meer bouwlagen worden gerealiseerd dan binnen het bestemmingsplan mogelijk is. Dat betekent eveneens dat er niet meer woningen mogelijk worden gemaakt dan binnen het bestemmingsplan mogelijk is.

Naar onze mening is het door de afdeling juridische zaken van de gemeente gestelde niet juist. Het is niet juist dat in de toegestane hoogte van 15 meter toch al 5 bouwlagen gerealiseerd konden worden. Waarom dat niet juist is wordt hieronder aangegeven.

De bouwlaaghoogte van een appartement is vanaf de afwerkvloer tot de volgende afwerkvloer 3 meter.	
Deze bouwlaaghoogte op 5 bouw lagen geeft	15,00 mtr.
Verschil tussen maaiveld (peil) en bovenkant afgewerkte begane grondvloer	0,15 mtr.
Dakrand, isolatielaag, dakbedekking, grint o.i.d.	0,25 mtr.
Totaal voor 5 bouwlagen	15,40 mtr.

Een half verdiepte parkeergarage en 4 bouwlagen zijn dus binnen het bestemmingsplan mogelijk maar 5 bouwlagen zijn niet mogelijk wat de hoogte betreft.

Gevolgen voor de daglichttoetreding en de bezonning van de omringende bebouwing

De afdeling juridische zaken van de gemeente stelt daarover het volgende: "Om de gevolgen van de overschrijding van de bouwhoogte voor de directe omgeving te bepalen, is de ligging van de blokken ten opzichte van de omgeving van belang, evenals de afstand tussen deze blokken en de omgeving. De blokken zijn gesitueerd langs het spoor. De dichtstbijzijnde woningen zijn de woningen aan de Van 't Hoffstraat. Deze woningen zijn gelegen aan de andere zijde van het spoor, op een afstand van meer dan 50 meter van de te bouwen blokken.

Gelet op de afstand van de te bouwen blokken tot de woningen van bezwaarden heeft de overschrijding van de maximale bouwhoogte van 1,50 meter geen gevolgen voor de daglichttoetreding en de bezonning van de omringende bebouwing."

Naar onze mening is het door de afdeling juridische zaken van de gemeente gestelde niet juist. Bij een berekening waarbij rekening wordt gehouden met een hoogte van 17,2 meter (inclusief de zonnepanelen) blijkt dat de bezonning in de ochtend in de wintermaanden bij 15 meter een kwartier langer is.

Er kan geen verkeersonderzoek worden geëist

De afdeling juridische zaken van de gemeente stelt daarover het volgende: "Bezwaarden geven echter aan dat er vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening belemmeringen zijn om de gevraagde vergunningen te verlenen. Hierover merken wij het volgende op. Het bestemmingsplan laat woningen op deze locatie toe. Daarbij is geen maximaal aantal woningen opgenomen. Ook voor het overige gelden er geen eisen ten aanzien van het aantal en de omvang van de woningen. De noodzaak tot het bouwen van deze woningen hoeft dan ook niet te worden aangetoond. Omdat de verleende vergunningen geen extra woningen mogelijk maken ten opzichte van het bestemmingsplan, kan de verkeersafwikkeling bij de beoordeling van de aanvragen niet aan de orde komen. Er kan daarom geen verkeersonderzoek worden geëist en de vergunning kan niet op verkeerskundige gronden worden geweigerd."

Naar onze mening is het door de afdeling juridische zaken van de gemeente gestelde niet juist. Naast het reeds door ons vermelde dat er door de maximumhoogte slechts 4 i.p.v. 5 bouwlagen mogelijk zijn is het gebouw 7 nodig om in het aantal benodigde parkeerplaatsen te kunnen voorzien. Gebouw 7 is buiten de contouren op de plankaart getekend. Daaruit volgt dat het vergunde aantal woningen niet binnen het bestemmingsplan past en dat een verkeerskundig onderzoek wel kan worden geëist. Hetzelfde geldt voor luchtvervuiling, geluidsoverlast en veiligheid.

Hoogachtend, namens omwonenden:

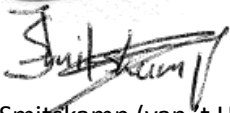
P. Smit (Van 't Hoffstraat 238)



C. Smit Lefeber (Van 't Hoffstraat 238)



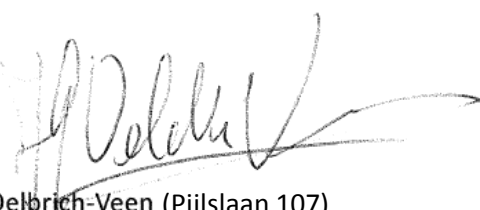
J. Smitskamp (van 't Hoffstraat 262)



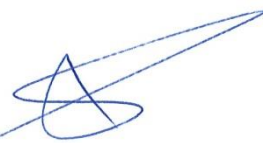
F. de Haan (van 't Hoffstraat 260)



J. Oelbrich-Veen (Pijlsaan 107)



D. Sprong (Van 't Hoffstraat 264)



Bijgevoegde stukken:

- Bezwaarschrift omgevingsvergunning gebouwen 1 en 6 (17 februari 2017)
- Bezwaarschrift omgevingsvergunning gebouw 5 (18 februari 2017)
- Toelichting op bezwaarschriften (10 april 2017)
- Antwoord op bezwaarschriften van juridische afdeling Gemeente Haarlem (kenmerk 2017/107833, 27 juni 2017)
- Besluit omgevingsvergunning door B&W (kenmerk 2017/107835, 107836 en 108027, 28 juni 2017)
- Geluidkaarten geluidproductieplafond “Vanwege spoorverkeer: geluidkaart” L_{night} en L_{den} (bron: website van Ministerie Infrastructuur en Milieu: <http://www.geluidregisterspoor.nl/geluidregisterspoor.html>)
- Brief gemeente betreffende parkeren (kenmerk 2017/108026, 12 juni 2017)
- Artikel Haarlems Dagblad “Op ramkoers bij Plaza West”, 27 juli 2017