

## INSPREKEN CIE ONTWIKKELING

08 MAART 2018

**Reactie op StaVaZa Plaza West 22 feb  
w.o. Verkeersonderzoek**



Geachte leden van de Commissie Ontwikkeling,

Donderdag 22 februari jl. is een brief gestuurd aan de leden van uw commissie aangaande de stand van zaken rondom Plaza West (Kenmerk 2018/100978). Enkele zaken die daarin staan genoemd behoeven een reactie onzerzijds. Wij hebben daartoe een schrijven aan u allen, alsmede de wethouder doen toekomen waarin wij op de door hem aangedragen punten reageren.

In dit schrijven zijn enkele vragen geformuleerd aan de Wethouder alsook aan u. Wij zien de antwoorden op die vragen graag tegemoet. Voor de volledigheid zal ik de vragen voegen aan deze tekst en op die manier kunt u er (nogmaals) kennis van nemen.

De reden dat wij er toch voor hebben gekozen vanavond in te spreken is het door de Wethouder aangehaalde verkeersonderzoek waarvan de uitkomsten volgens de Wethouder in november met de Meedenkgroep van de Spoorzone Zuid West zijn besproken.

Omdat de Wethouder het door hem aangehaalde onderzoek zelf niet had gevoegd bij zijn brief van 22 februari, heb ik die voor de volledigheid gisteren aan u allen doen toekomen.

Dit is de versie waar, bevestigd door Alexander Smal, procesmanager Plaza West, de Wethouder aan refereert.

Deze presentatie, die toch niet een **onderzoeksrapport** kan worden genoemd, komt tot een conclusie en cijfers die niet stroken met hetgeen de wethouder u voor houdt, namelijk;

*'Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de huidige infrastructuur de toename van verkeer kan opvangen.'*

In die presentatie is namelijk te lezen dat op de kruising Westergracht/Leidsevaart nog 'ruimte' is, **maar** dat dat niet functioneel is omdat het tot problemen leidt verderop op de Leidsevaart (Kruispunt Emmabrug). De ruimte die te vinden zou zijn bij de rotonde op de Pijlslaan blijkt ook **niet bruikbaar** omdat de aangrenzende kruisingen '**aan hun capaciteit**' zitten.

Uit deze conclusie maken wij toch echt niet op dat de huidige infrastructuur de toename kan opvangen. De eerste vraag voor de wethouder is derhalve; **Hoe verklaart hij de verschillen in zijn weergave van de conclusie en die in deze presentatie te lezen is?**

Bij het tonen van deze presentatie in november 2017 heb ik foto's gemaakt van de ons getoonde sheets. Die avond werd voor ons, leden van de 'Meedenkgroep Spoorzone' duidelijk dat:

- a. Deze presentatie nog in concept was,
- b. Er door de aanwezigen meerdere onjuistheden werden geconstateerd (waaronder het niet meenemen in dit onderzoek van de kruising Admiraal de Ruyterweg – Randweg, waar veel verkeer afkomstig van Plaza West overheen gaat),
- c. Dat belangrijke zaken zoals de ontsluiting via de wegen buiten de gemeentegrenzen (Heemstede-Aerdenhout) niet waren meegenomen,



- d. De belangrijkste conclusie stelde dat er op de kruising Leidsevaart/Randweg nog 'ruimte' was voor groei! Alle overige kruisingen zaten aan of ten gevolge van de verbinding met een andere kruising aan hun maximale capaciteit.

Bij het nader bestuderen van de aan ons getoonde presentatie (de door mij gemaakte foto's) vielen mij echter nog enkele zaken op:

- Op de genoemde kruising Westergracht/Leidsevaart zou bij onze presentatie nog een restcapaciteit (ochtend-/avondspits) zijn van 300/300 auto's,
- In de versie van de Wethouder is dit gereduceerd tot 60/70 auto's.
- Op de sheet vóór deze restcapaciteit valt te lezen dat de cyclustijd van diezelfde kruising 60/70 seconden is. Is dit slordigheid? **Welke restcapaciteit heeft die kruising?**
- Uit het sheet van de presentatie van de Wethouder worden de 5 kruisingen en 1 rotonde slechts met gekleurde bolletjes geclassificeerd: 'Ruimte/Geen rest capaciteit / Problematisch'.
- Uit de sheet die ons op de bewuste avond van 23 november is getoond blijkt dat de onderzoekers een duidelijkere conclusie hadden: Er is ruimte op 2 kruisingen en de rotonde, **maar...** er is sprake van een terugslag op diezelfde rotonde en voornoemde kruising Westergracht/Leidsevaart!
- Er is geschouwd bij de spoorwegovergangen (slechts 1 avondspits!) en de conclusie was duidelijk. Geen knelpunt! Maar de tekst gaat alleen over de Westergracht. Waar is de onderbouwing? 1 Schouw, dat kunnen we toch geen onderzoek noemen?
- En dan de conclusie: naast de eerder aangehaalde conclusie en de bijzondere manier waarop de Wethouder die samenvat, namelijk het tegenovergestelde, werd ons een kaartje getoond waarop een kruis stond door de kruisingen Westergracht/Leidsevaart en de rotonde Pijlslaan.
- De conclusie was 23 november duidelijk: Er is alleen ruimte op de kruising N208-Leidsevaart en dat is, voor een ieder die niet bekend is in Haarlem Zuid West, niet in de buurt van Plaza West!

Ik heb de beide presentaties voor u samengevoegd opdat ook u de verschillen duidelijk kunt zien. Deze zijn gevoegd als ingekomen stuk voor deze vergadering.

Ik concludeer dat het dus onterecht en in directe tegenspraak met dit 'onderzoek' is dat de wethouder u, de raad, voorhoudt dat Haarlem Zuid West de toename aankan! Deze stellingname ten faveure van Plaza West is voor ons onverklaarbaar en onbegrijpelijk. **Hoe verklaart de Wethouder dit?**

En tot slot richt ik mij tot u:

**Kan de Raad instemmen met deze werkwijze van de Wethouder?**

**Dient er niet eerst een gedegen en afgerond onderzoek te worden gepresenteerd voordat de Gemeente Haarlem akkoord gaat met Plaza West?**

Ik dank u voor uw aandacht en ben benieuwd naar de antwoorden die de Wethouder en u voor ons heeft.



## Overige vragen in reactie op de brief 'Stand van Zaken Ontwikkeling Plaza West d.d. 22 februari 2018:

1. Neemt de Raad genoeg met deze onzekerheid over de 'groen-garantie' die niet juridisch afdwingbaar blijkt?
2. Wanneer krijgt de Raad inzicht in de fasering/eindsituatie?
3. Waarom wordt het peil van de gebouwen aangepast ten opzichte van de eerste aanvraag en doet de Wethouder voorkomen dat daarmee tegemoet gekomen wordt aan de bezwaren van omwonenden terwijl er feitelijk weinig wordt aangepast?
4. Waarom wordt er na een half jaar nog steeds niet gehandhaafd, terwijl de gemeente weldegelijk verantwoordelijk is voor de openbare weg (Menno Simonsweg is al ruim 30 jaar toegankelijk en in gebruik als openbare weg) De projectontwikkelaar brengt willens en wetens wijzigingen aan op het terrein die de onveiligheid vergroten!
5. Kan de Wethouder aangeven wat er voor omwonenden/bezwaarmakers nog te bespreken / wijzigen is in de Klankbordgroep wanneer zij in gesprek gaan met elkaar?
6. Voelt de commissie ontwikkeling zich nu niet in de maling genomen nu blijkt dat de ARK helemaal niet is geraadpleegd over de gewijzigde vergunningen, terwijl dit wel is toegezegd door de Wethouder?
7. Wanneer kan de Raad een oordeel van de ARK over het geheel verwachten?
8. Kan de Wethouder duidelijkheid geven over de rol van ProRail in het geheel?
9. Kunnen de Wethouder en de Raad voor haar burgers gaan staan en klachten serieus nemen in plaats van stellig te zeggen dat er geen overlast kan zijn?
10. Kan de Wethouder/Gemeente Haarlem aangeven wanneer burgers wel en wanneer niet digitaal kunnen/mogen communiceren met de Gemeente Haarlem? (Klachten en verzoeken om het voegen van stukken mogen bijvoorbeeld wel digitaal, maar een ingebrekestelling niet. En op die verschillen wordt de burger ook niet gewezen!)
11. Waarom stelt de Wethouder een duurbetaalde, externe gebiedsmanager (feitelijk een extra buffer tussen burger en bestuur) terwijl er sprake is van wantrouwen tussen Gemeente/Projectontwikkelaar enerzijds en omwonenden/bedrijven anderzijds?
12. Hoe kan het dat burgers zoveel tijd en geld moeten steken in het opkomen voor de leefbaarheid in Haarlem waar dat een taak is van haar vertegenwoordigers?

Wij zien ook de antwoorden op deze vragen graag tegemoet.

