



Haarlem

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

Raadsfractie Trots Haarlem
t.a.v. de heer J.J.L. Amand
de heer A.P.D. van den Raadt

Datum 22 mei 2018
Ons kenmerk 2018/209804
Contactpersoon A.M. Weijers
Doorkiesnummer 023-5113904
E-mail amweijers@haarlem.nl
Onderwerp Beantwoording raadsvragen Trots Haarlem

Geachte heer Amand en de heer Van den Raadt,

Op 17 april 2018 heeft u vragen gesteld ex art. 38 RvO over Plaza West. Met deze brief geven wij antwoord op uw vragen maar willen ook graag een positief perspectief belichten. Het aantal inwoners van Haarlem en de regio groeit gestaag. In de Metropoolregio Amsterdam is afgesproken tot het jaar 2040 samen 230.000 woningen te realiseren. Haarlem gaat ervan uit dat haar aandeel hierbinnen kan oplopen tot 15.000 toe te voegen woningen.

In de Haarlemse Woonvisie, die in 2017 is vastgesteld door de gemeenteraad, wordt uitgegaan van 7.500 nieuwe woningen tot en met 2025. Het leeuwendeel daarvan wordt gerealiseerd in de ontwikkelzones.

Het toevoegen van woningen is belangrijk. De Haarlemse woningmarkt staat onder druk. Er zijn meer mensen op zoek naar een woning dan er woningen aangeboden worden. De huizenprijzen zijn de laatste jaren gestegen. Het wordt steeds lastiger om een betaalbare woning te vinden in Haarlem. Haarlem dreigt voor een steeds groter wordende groep onbetaalbaar te worden, en met name voor starters is het lastig om een woning te vinden.

Doel is dat Haarlem in 2040 prettige en aantrekkelijke stad is waar het woningaanbod (aantal en type woningen) in balans is met het voorzieningenaanbod en de infrastructuur. Haarlem heeft leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit hoog in het vaandel staan, ook bij een groeiende stad. Bij het toevoegen van woningen wordt daar goed naar gekeken, en wordt een afweging gemaakt tussen het algemeen belang en belangen van bewoners, ondernemers en anderen. Toevoegen betekent dat er op een aantal plekken in de stad woningen komen in plaats van bijvoorbeeld bedrijven of kantoren, open terreinen of verouderde woningen. De gemeente heeft oog voor alle belangen, maar moet keuzes maken.



Haarlem

2018/209804

2

Het toevoegen van woningen kan betekenen dat de omgeving van de huidige bewoners in de wijk verandert. Soms wordt dat als 'minder' ervaren. Ook tijdelijke overlast is onvermijdelijk in de wetenschap dat het leidt tot een toekomstbestendige stad.

Hieronder het antwoord op uw vragen. Uw vraag is steeds cursief weergegeven waarna het antwoord van het college volgt.

1. Kan de wethouder de Raad meer zekerheid geven over de 'groen-garantie' die niet juridisch afdwingbaar blijkt?

Antwoord:

Via een intentie-overeenkomst worden de afspraken over de inrichting van de openbare ruimte en dus ook het groen, alsmede het eindbeeld vastgelegd. Hieraan wordt nu door de partijen gewerkt. Deze overeenkomst is te zien als een herenakkoord tussen partijen met een gedeeld belang van een goede en aantrekkelijke toevoeging aan de stad.

Het bestemmingsplan is vastgesteld door de raad en onherroepelijk. Hierin wordt parkeren op maaiveld toegestaan. Tevens is het openbare gebied niet ons eigendom maar privé terrein. Dit blijft onveranderd. De intentie-overeenkomst geeft ons de mogelijkheid om afspraken te maken die meer stroken met onze ambities ten aanzien van groen en parkeren.

Dit eindbeeld wordt vastgelegd in een stedenbouwkundig plan waarbij:

- Bouwvergunningen voor de gebouwen 1, 6, 8 en 5 randvoorwaarden zijn;
- Er in de komende periode door de ontwikkelaar een ontwerp wordt opgesteld voor de gebouwen 2, 3, en 4 in samenhang met de 'openbare' ruimte met o.a. een sluitende parkeerbalans, groenvoorzieningen en een fasering. Het groengebied kan worden aangelegd na realisatie van gebouw 2, 3, en 4 met o.a. ondergronds parkeren en mogelijke inzet van deelauto's. Het inplannen van gebruik van deelauto's is op dit moment niet mogelijk, omdat dit geen vastgesteld beleid is. Bij de gebouwen waarvoor nu vergunning is verleend zit een sluitende parkeerbalans die voldoet aan de beleidskaders en het bestemmingsplan. Parkeren mag op maaiveld en tijdens de bouw is het gebied daarvoor nodig voor gebouw 1 en 6. Daarnaast wordt een groot deel van het terrein gebruikt voor ondersteuning van de bouwactiviteiten;
- De ARK wordt nauw betrokken bij de voortgang.

2. Wanneer krijgt de Raad inzicht in de fasering/eindsituatie?

Antwoord:

Het eerste concept van fase 2 (gebouw 2, 3, 4) en een eindbeeld is half april ontvangen en worden door de gemeente getoetst. Daarna vindt overleg plaats met de architect en de gemeente. Op basis van de huidige stand van zaken is de verwachting dat het eerste concept in juni 2018 wordt geagendeerd voor de ARK.



Haarlem

2018/209804

3

De raad wordt geïnformeerd als het eindbeeld gereed is. Dit is waarschijnlijk na het zomerreces.

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?*

Antwoord:

Deze vraag gaat vermoedelijk over de gebouwen 1 en 6. Het peil is niet aangepast, maar de bouwhoogte (de gebouwen worden 'lager' gebouwd). Aanvankelijk zou de half verdiepte parkeergarage (gebouw 7) onder andere onder de gebouwen 1 en 6 worden gebouwd. Deze gebouwen kwamen dus op gebouw 7. Omdat gebouw 7 half verdiept was, kwamen de gebouwen 1 en 6 daardoor iets hoger te liggen dan het bestemmingsplan toeliet.

Nu de parkeergarage niet wordt gerealiseerd, komen de gebouwen 1 en 6 lager te liggen. Daarmee past de hoogte van deze gebouwen binnen het bestemmingsplan en hoeft hiervoor geen ontheffing te worden verleend.

De bezwaren van de omwonenden richtten zich onder meer tegen deze ontheffing van het bestemmingsplan ten behoeve van de hoogte. Op dit onderdeel – het laten zakken van de gebouwen 1 en 6 - is daarmee ook tegemoet gekomen aan de zienswijzen van de omwonenden.

Dit is ook toegelicht in punt 2 van mijn brief aan de commissie Ontwikkeling ('Stand van zaken ontwikkeling Plaza West', [2018/100878](#)).

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

Antwoord:

Deze vraag gaat vermoedelijk over het verkeersonderzoek.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan voor Plaza-West (uitwerkingsplan EKP opgenomen in bestemmingsplan Pijlsaan in 2015) is "verkeer" een van de afwegingen geweest, dit bestemmingsplan door de Raad van State uiteindelijk vastgesteld. De ontwikkeling van Plaza West is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan Pijlsaan e.o. De verkeersaspecten van het project zijn voorzien in het bestemmingsplan. Voor de ontwikkeling van Plaza West is dus geen aanvullend verkeersonderzoek nodig. De verkeerstoename van deze ontwikkeling kan worden opgevangen door de huidige verkeersstructuur.

Het is wel zo dat de gewenste toename van woningen in Haarlem effect zal hebben op de verkeersdruk in heel de stad. Op dit moment wordt daarom stads breed opnieuw een verkeersonderzoek uitgevoerd. De ontwikkelzone Zuid-West wordt



Haarlem

2018/209804

4

daarin meegenomen. Hoewel Plaza West als aparte woningbouw ontwikkeling is gestart, bekijken we deze woningbouw nu als onderdeel van de zoneontwikkeling. In het kader van de ontwikkeling van de spoorzone nemen we de maximaal toegestane bebouwing op het terrein van Plaza West als vast gegeven mee.

5. *Hoe verklaart de Wethouder dat er een presentatie van voorlopig(!) onderzoek is gegeven aan omwonenden waarbij nadrukkelijk is gesteld dat deze nog niet is afgerond, maar dat hij vervolgens verwijst naar de aan de meedenkgroep gegeven presentatie, die vervolgens niet overeenkomt met de feitelijk gegeven presentatie? Hoe verklaart hij de wijzigingen in de conclusie en cijfers?*

Antwoord:

Aan de meedenkgroep van de Ontwikkelzone Zuid-West is - bij het verslag van de avond een conceptversie van het eerdere rapport verstuurd. In de meer uitgewerkte versie, die aan de meedenkgroep Ontwikkelzone Zuid-West die avond is gepresenteerd, is uiteraard meer informatie meegenomen dan in die conceptversie, namelijk o.a. de doorlooptijden van de kruispunten rondom de Ontwikkelzone Zuid-West.

Uiteraard is zo spoedig mogelijk de meer uitgewerkte versie - verstuurd aan de meedenkgroep.

6. *Waarom wordt er na een half jaar nog steeds niet gehandhaafd, terwijl de gemeente weldegelijk verantwoordelijk is voor de openbare weg (Menno Simonszweg is al ruim 30 jaar toegankelijk en in gebruik als openbare weg) Is er onvoldoende capaciteit bij de afdeling handhaving? De projectontwikkelaar brengt willens en wetens wijzigingen aan op het terrein die de onveiligheid vergroten!*

Antwoord:

Wij delen de mening niet dat er willens en wetens wijzigingen worden aangebracht die de onveiligheid vergroten.

Er wordt door de ontwikkelaar, gemeente en politie gewerkt aan de verkeersveiligheid en het parkeren op het Plaza West-terrein. Het definitieve plan is niet in korte tijd te realiseren. In de tussentijd is er aandacht voor de verkeersveiligheid en het parkeren door een overloop voor het parkeren te organiseren voor piekmomenten en het aanstellen van verkeersbegeleiders door de huurders. Het is echter particulier terrein. De veronderstelling dat de gemeente hier naar eigen inzicht kan handelen en handhaven is niet aan de orde.

Gedurende de bouwfase van een project kan overlast ontstaan. De uitdaging is de overlast tot een minimum te beperken. Het Plaza West-terrein is privaat bezit en geen openbaar gebied. Er wordt samen met de ontwikkelaar, gemeente en politie hard gewerkt aan maatregelen en oplossingen zoals ook aangekondigd in de brief van de wethouder van 22 februari.



Haarlem

2018/209804

5

De afgelopen maanden zijn er meerdere besprekingen geweest met de ontwikkelaar, de gemeente Haarlem, de wijkagent en de verkeersdeskundige van de Politie betreffende dit onderwerp. Op 12 maart 2018 is hieruit een concept verkeersplan voortgekomen, dat beoordeeld en akkoord bevonden is door de verkeersdeskundige van de Politie. Dit concept is vervolgens bespreekbaar gemaakt met de verschillende huurders op het Plaza West-terrein.

Er zijn aan zowel de bewoners kant als de huurders kant verschillende belangen die spelen en waar rekening mee gehouden moet worden in het uiteindelijke parkeer- en verkeersplan. Daarnaast moet er nog rekening gehouden worden met de verschillende (bouw)fasen die het project kent en de wijzigingen die er als gevolg hiervan in het parkeren worden aangebracht.

Om alle factoren en belangen zo goed mogelijk te verenigen in één plan, heeft de ontwikkelaar tevens de expertise ingeschakeld van een extern bureau Spark Parkeren. Vorige week vrijdag (6 april 2018) is er wederom een bespreking geweest waarbij de verkeersdeskundige van de politie, Spark Parkeren en vertegenwoordigers van Plaza West aanwezig waren.

Binnenkort komt er een vervolg op deze bespreking en kan er hopelijk vrij snel een update van het verkeersplan gepresenteerd worden. Na bespreking met de huurders op het Plaza West-terrein en de verkeersdeskundige van de politie zal dit plan ingediend worden voor akkoord bij de gemeente Haarlem.

Om de druk op korte termijn te verlichten is er kort voor het paasweekend (30 maart- 2 april 2018) een 'overloop' voor het parkeren gerealiseerd achter de voormalige Action. Hier kunnen op piekmomenten in de weekenden tot 70 auto's extra parkeren, waarmee de druk op het terrein aanzienlijk verlicht wordt. Om de verkeersveiligheid te bevorderen schakelen huurders Ahold en Monkeytown overigens met regelmaat verkeersbegeleiders in op piekmomenten.

7. *Kan de Wethouder aangeven wat er voor omwonenden/ bezwaarmakers nog te bespreken / wijzigen is in de Klankbordgroep wanneer zij in gesprek gaan met elkaar?*

Antwoord:

Voor het projectgebied is een onherroepelijk bestemmingplan van toepassing, met daarin de ontwikkelmogelijkheden. Over het opstellen van het bestemmingsplan is in 2007 via de reguliere procedure sprake geweest van participatie en inspraak. De ontwikkelaar blijft met zijn ontwerp binnen de kaders van het bestemmingsplan. Formeel is er hierdoor geen invloed meer uit te oefenen op de plannen. Het is particuliere grond en een passend plan. De gemeente kan hier niets in afdwingen; daar waar er mogelijkheden zijn, benutten we die.

De klankbordgroep is op verzoek van de raad gevormd. Als gemeente hebben we de insteek gekozen om tot een dialoog te komen met en tussen alle betrokkenen, mede ook omdat er van een formele beïnvloedingsmacht vanuit de gemeente geen sprake



Haarlem

2018/209804

6

is. We hebben gemerkt dat het voor bewoners verwarrend is. De gemeente is immers wel de initiator van de klankbordgroep, maar is op het terrein waar de ontwikkeling plaats vindt geen formele bepaler.

De bewoners doen een appel op de gemeente op onderwerpen die buiten de invloedssfeer van de gemeente liggen, waardoor er teleurstelling ontstaat en bij een bepaalde groep een negatieve beeldvorming over de gemeente ontstaat.

Mede naar aanleiding van de reactie op het verslag van de eerste klankbordgroep op 8 januari 2018, beraden wij ons hoe we het overleg met de klankbordgroep kunnen verbeteren. Het was de bedoeling daar met een kleine afvaardiging van belanghebbenden en met de ontwikkelaar een vorm voor te vinden. Gebaseerd op de verschillende rollen en belangen die in de klankbordgroep verenigd zijn. Daarvoor is een vooroverleg georganiseerd op 9 april 2018, waarvoor zich tien mensen hebben aangemeld.

Een afvaardiging van de wijk bestaande uit leden van 'platform Leefbaar Zuid West' heeft ons vervolgens laten weten dat zij toch geen gehoor wilden geven aan de uitnodiging. Zij geven aan een gesprek enkel met de gemeente te willen voeren.

Het vooroverleg is daarom omgezet naar een telefonische consultatie van de andere genodigden. Er is een lijst opgesteld van gewenste onderwerpen voor de klankbordgroep. Met de ontwikkelaar wordt nu eerst overlegd hoe we het vervolg kunnen inrichten.

8. *Vindt de wethouder niet dat hij de commissie ontwikkeling in de maling heeft genomen nu blijkt dat de ARK helemaal niet is geraadpleegd over de gewijzigde vergunningen, terwijl dit wel is toegezegd door de Wethouder?*

Antwoord:

De ARK is nauw betrokken bij de planvorming. De concept-ontwerpen worden daar besproken met de architect van de ontwikkelaar. Zodra er nieuwe schetsen zijn komen die op tafel. Ook over de gewijzigde vergunningen is de ARK informeel; en formeel geraadpleegd en geïnformeerd. Formeel is dit onderwerp op 5 december 2017, 16 januari 2018 en 13 februari 2018 geagendeerd geweest.

9. *Wanneer kan de Raad een oordeel van de ARK over het geheel verwachten?*

Antwoord:

Zie vraag 2.



Haarlem

2018/209804

7

10. Kan de Wethouder duidelijkheid geven over de rol van ProRail in het geheel?

Antwoord:

De rol van ProRail is de spoorbeheerder. Als er werkzaamheden aan of rond het spoor moeten gebeuren, moet ProRail hier toestemming voor geven.

11. Kunnen de Wethouder klachten serieus nemen in plaats van stellig te zeggen dat er geen overlast kan zijn?

Antwoord:

Gedurende de bouwfase van een project ontstaat er overlast. De opgave is deze overlast tot een minimum te beperken. De klachten worden zeker serieus genomen, zie ook het antwoord op vraag 5 over verkeersoverlast.

12. 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!)

Antwoord:

Gemeente Haarlem wil zoveel mogelijk een digitale portal voor haar inwoners, bedrijven e.a. kunnen bieden. Hierin volgt de gemeente ook de digitale agenda 2020 van de VNG.

De wetgever laat de gemeente vrij in de keuze waarvoor hij wel of niet de weg voor elektronische berichtenverkeer openstelt (Artikel 2:15 van de Algemene Wet Bestuursrecht). Hiervoor zijn geen eenduidige richtlijnen gegeven. Wel moet de gemeente bij het openstellen van deze weg rekening houden met het feit dat altijd verifieerbaar moet zijn dat de digitale afzender ook degene is die hij/zij beweert te zijn, bijvoorbeeld middels DigiD (authenticiteit). De technische systemen die dit faciliteren zijn in ontwikkeling en op onderdelen inmiddels steeds meer beschikbaar.

Waar dit mogelijk is voorziet de gemeente Haarlem in een weg voor elektronisch berichtenverkeer. Op de gemeentelijke website wordt bij diverse onderwerpen ook vermeld op welke wijze (schriftelijk (met 'natte' handtekening) en/of digitaal) kan worden gereageerd/aangevraagd, bijvoorbeeld bij het indienen van een klacht over de gemeente (digitaal of schriftelijk), een melding (over woonomgeving of zorg), vraag of reactie (digitaal of schriftelijk), bezwaar (schriftelijk) Wob verzoek (schriftelijk), aanvraag uittreksel persoonsgegevens (digitaal of schriftelijk), aanvraag akte burgerlijke stand (digitaal of schriftelijk), aanvraag parkeervergunning (digitaal of schriftelijk), aanvraag subsidie (schriftelijk).



Haarlem

2018/209804

8

Bekeken wordt of het voor inwoners, bedrijven e.a. duidelijker kan worden gemaakt waarvoor en langs welke weg gecommuniceerd kan worden. Gedeeld wordt dat het mooi zou zijn als de digitale weg optimaal benut kan worden en als de geschetste ontwikkeling doorzet, zal dit ook op termijn gerealiseerd kunnen worden.

13. 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?

Antwoord:

Het is een resultaat van de klankbordgroep vergadering van 8 januari. Hierin is de behoefte uitgesproken aan meer en actieve informatievoorziening en tevens het voorstel gedaan een omgevingsmanager aan te stellen bij wie de belangengroepen en omwonenden terecht kunnen met hun op-/aanmerkingen en/of klachten en erop toe ziet dat deze tijdig worden beantwoord. Het is dus juist bedoeld om het gemakkelijker te maken. Dit omdat er veel instanties betrokken zijn bij de ontwikkeling van dit gebied. Bewoners weten soms niet meer waar ze voor iets kunnen aankloppen. De omgevingsmanager zou er voor zorgen dat er één aanspreekpunt is.

14. Hoe kan het dat burgers zoveel tijd en geld moeten steken in het opkomen voor de leefbaarheid in Haarlem waar dat toch ook een taak is van het college, de wethouder en de raad?

Antwoord:

Bij ontwikkelingen en veranderingen heeft de gemeente als taak om de verschillende belangen (bedrijven, bewonersgroepen, wijken etc.) af te wegen en keuzes te maken. Dit doet zij op basis van wettelijke kaders (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) en vastgesteld beleid. Het is helaas niet te voorkomen dat er soms keuzes gemaakt worden waar een inwoner, ondernemer of andere partij het niet mee eens is.

De wijk Zuidwest heeft na een periode van relatieve rust, nu een grote bouwopgave. In dit gebied zijn ca. 2400 woningen beoogd. Daarmee ontstaan er ook kansen. Doorstroom naar een andere woning wordt beter mogelijk; de wachttijd voor een huurwoning kan worden bekort; en voor de bewoners van de oudere wijken komen meer faciliteiten beschikbaar. Verstedelijking heeft echter ook gevolgen voor de mobiliteit, voor het openbaar groen. De omgeving rond een bouwlocatie wijzigt. De definitie van leefbaarheid krijgt een andere referentie. De huidige aanpak van de ontwikkelzones beogen een mooie toevoeging aan de stad, waarbij met een duidelijke visie op het gebied wordt gestart.



Haarlem

2018/209804

9

Overigens zijn rond Plaza ook positieve geluiden te horen van bewoners. Waarmee wij overigens niet aangeven dat we geen begrip hebben voor de bezwaren die anderen uiten. Juist door te blijven zoeken naar manieren om in gesprek te blijven proberen we zicht te houden op de knelpunten en waar het in onze invloedssfeer ligt en bijdraagt aan het, op een acceptabele wijze bereiken van het eindbeeld, oplossingen te bedenken.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

J. Scholten

de burgemeester,

drs. J. Wienen