

Bezwaar tegen verleende omgevingsvergunning 'gebouw 8 Plaza West'

Aan; B&W Haarlem BEZWAAR d.d. 19 04 2017

Bezwaar tegen; *Verlenen omgevingsvergunning Plaza-West, verzonden 13 maart 2017.*

*Menno Simonszweg 208, 210, 212 en Menno Simonszplein 8 t/m 76 (even en oneven), 2016-09020, verbouwen en uitbreiden bestaande EKP gebouw (**gebouw 8 Plaza West**), ontheffing handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening.*

Bezwaargronden; Het is, door een gebrek aan overzicht, het gefaseerd aanbieden van vergunningsaanvragen en het nauwelijks delen van (relevante) informatie niet mogelijk om te toetsen of de ontwikkeling **toekomstbestendig, bruikbaar, beheersbaar en veilig** is, er wordt gehandeld in strijd met goede, ruimtelijke ordening, er wordt niet voldaan aan het bestemmingsplan, niet voldaan aan vergunningregels, er is sprake van een te grote massaliteit wat zal zorgen voor aantrekking van bovenwijks verkeer, er zijn ontbrekende onderzoeken en rapportages, er wordt gebruik gemaakt van verkeerde aannames en er wordt niet bijgedragen aan een goede bescherming van onze leefomgeving en leefbaarheid.

Recht op bezwaar maken met terugwerkende kracht voor gebouw 1, 5 en 6 bij ter visie legging van de vergunning voor gebouw 8

Wat bij gebouw 8 naar boven komt als bezwaar en ook speelt voor gebouw 1, 5 en 6 moet ook als bezwaar voor gebouw 1, 5 en 6 met terugwerkende kracht werken. Dat is redelijk gezien het feit dat we steeds een aantal stukjes van de puzzel zien, daardoor geen totaal overzicht hebben. Daardoor hebben wij bij gebouw 1, 5 en 6 niet kunnen komen tot de noodzakelijke- en voldoende bezwaren. Als hier niet aan voldaan wordt is het onze mening dat de vergunningen van gebouw 1, 5 en 6 ingetrokken moeten worden en opnieuw ter visie worden gelegd. Voor B&W geldt natuurlijk hetzelfde als voor ons. Zij hebben niet voldoende overzicht om te kunnen komen tot een goede ruimtelijke ordening. Uit de verleende vergunning blijkt dat de gemeente niet voldoende informatie heeft om te komen tot goede ruimtelijke ordening;

'De gebiedsontwikkeling Plaza West vraagt om een INTEGRALE BENADERING waarin getoetst wordt of de ontwikkeling toekomstbestendig, bruikbaar, beheersbaar en veilig is.'

en

'Bij de beoordeling van de aanvragen heeft de gemeente ernaar gestreefd het gebied zo integraal mogelijk te benaderen. Dit is niet volledig (?) mogelijk omdat de verschillende aanvragen op verschillende data zijn ingediend en omdat een belangrijke gemeenschappelijke voorziening, blok 7 (voor de geoefende lezer; de parkeergarage die onder het gehele complex moet komen) een eigen uitgebreide procedure dient te volgen.'

Door het gefaseerd indienen kunnen gemeente noch belanghebbenden zich een integraal beeld vormen van het geheel om grond te komen tot eventuele bezwaren!

Informatie aan de omwonenden van over Plaza west.

Wij hebben bezwaar tegen het verlenen van een vergunning voor gebouw 8 omdat de relevante informatie over Plaza West niet is verstrekt. Wij kunnen nu geen mening vormen over gebouw 8 en ook niet over het totale plan en de plaats van gebouw 8 daarin.

Het is daarom onmogelijk om te kunnen komen tot goede zienswijzen.

Het is een project van meer dan 100 miljoen euro, ruim 600 appartementen en grote bovenwijkse voorzieningen op een krap terrein, midden tussen woonwijken met veel inwoners, met veel verkeersproblemen, met o.a. een spoorlijn, twee spoorwegovergangen een ongunstig liggende rotonde en wegen. Daarbij hoort goed onderzoek en een goede informatie. Ondanks dat is er voor omwonenden nauwelijks informatie gegeven. Er was 6 juli 2016 een inloopavond met vooral impressies en de bestemmingsplantekening aan de wand. De impressies bleken ook weer af te wijken van de uiteindelijke

tekeningen. Algemene uitleg was er niet. De meeste omwonenden werden onvoldoende op de hoogte gebracht om zinnige vragen te kunnen stellen. De vragen die gesteld werden konden niet of onvoldoende beantwoord worden. Er is 7 maart 2017 een tweede inloopavond geweest. Men kon vertegenwoordigers van de gemeente, de projectontwikkelaar, de architect en de aannemer vragen stellen. Er was geen plenair gedeelte. Wederom alleen een paar tekeningen met weergaven van de architect. Maar de meeste omwonenden aan de Van 't Hoffstraat werden onvoldoende op de hoogte gebracht om zinnige vragen te kunnen stellen. De vragen die gesteld werden konden niet of onvoldoende beantwoord worden. Feit is dat bij onze rondgang door de buurt er door de meeste ondertekenaars van dit bezwaar is aangegeven dat zij weinig kennis of informatie hebben aangaande de aanstaande ontwikkeling van Plaza West. Men weet niet waar deze informatie te halen of te vinden is. Laat staan dat men in staat is zich een beeld te vormen en zelfstandig bezwaar te maken.

Gefaseerd ter visie leggen

Wij maken bezwaar tegen het niet tegelijkertijd ter visie leggen van de vergunningen.

Gebouwen 1, 5 en 8 zijn onlosmakelijk met elkaar door gebouw 7 verbonden, ook gebouw 6 heeft een sterke relatie met gebouw 7. *'De gebiedsontwikkeling Plaza West vraagt om een **INTEGRALE BENADERING** waarin getoetst wordt of de ontwikkeling toekomstbestendig, bruikbaar, beheersbaar en veilig is.'*, zo stelt B&W. Voor belanghebbenden (omwonenden) is deze integrale benadering van minstens even groot belang!

Er is een grote samenhang tussen deze vijf gebouwen. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen is o.a. daarvan afhankelijk. Omdat gebouw 7, 2, 3 en 4 nog steeds niet ter visie zijn gelegd konden en kunnen zij niet tegelijkertijd in onderlinge samenhang beoordeeld worden en is bezwaar maken, zoals in de wet- en regelgeving bedoeld is, niet mogelijk en niet mogelijk geweest.

Wij kunnen nu geen mening vormen over het totale plan en de plaats van gebouw 8 daarin.

Omdat de vergunningen niet tegelijkertijd ter visie worden gelegd is B&W ook niet in staat een goede afweging te maken op basis van een samenhangend overzicht van de ruimtelijke behoeften als wonen, werken, recreëren, mobiliteit, water en natuur. Daaruit volgt dat B&W niet in staat is een goede ruimtelijke ordening te bewerkstelligen. B&W, stelt dit ook ruiterlijk in de verleende vergunning:

*"Bij de **beoordeling** van de aanvragen heeft de gemeente ernaar gestreefd het gebied zo integraal mogelijk te benaderen. Dit is **niet volledig mogelijk** omdat de verschillende aanvragen op verschillende data zijn ingediend en omdat een **BELANGRIJKE GEMEENSCHAPPELIJKE VOORZIENING, BLOK 7, een eigen uitgebreide procedure dient te volgen.**"*

Daar de gemeente eerst stelt waarde te hechten aan de integrale benadering en erkent dat gebouw 7 een essentieel onderdeel vormt in het geheel, zou het toch naar de aanvrager van de vergunning dienen vast te houden aan haar behoefte volledig geïnformeerd een gefundeerd oordeel te kunnen vellen aangaande de ruimtelijke ordening. Echter, door te verwijzen naar het bestemmingsplan, wat feitelijk is geschreven met dit plan voor Plaza West als basis, schuift B&W deze noodzaak ter zijde en prevaleert de voortgang en mogelijk economische belangen (van derden) boven de gedegen oordeelsvorming en het belang van haar eigen Haarlemmers!

Het is op zich al dubieus als een Uitwerkingsplan (EKP), gebaseerd op een Bestemmingsplan Pijlsaan e.o. van meer dan 10 jaar geleden, de basis vormt voor een nieuw Bestemmingsplan! Helaas is het voor inwoners van Haarlem een dusdanig ambtelijk woud van regels, wetgeving en procedures, dat slechts weinigen het wagen bezwaar te maken. Deze werkwijze is onethisch en blijkbaar niet gehanteerd met de belangen van bewoners in het achterhoofd.

Daarom vinden wij dat de vergunningen van gebouw 1, 6, 8, 5 en de tijdelijke winkel moeten worden ingetrokken. Daarna moeten **alle gebouwen integraal en tegelijkertijd ter visie worden gelegd**.

Indien het niet mogelijk is om gebouw 2, 3 en 4 en het maaiveld al ter visie te leggen dan moet in ieder geval noodzakelijke en voldoende informatie op schrift gegeven worden om een goed beeld van het totale plan te kunnen hebben.

Gemeente en ontwikkelaar zouden in gesprek dienen te gaan met de buurt aan wie zij met haar gigantische project opdringt. **De buurt is niet tegen Plaza West, doch maakt zich zorgen over de gevolgen voor de leefbaarheid!**

Integraal

In de reactie van afdeling DVV/VTH inzake het bezwaarschrift Plaza West, blokken 1, 5 en 6 schrijft u op blad 8 alinea 3 "De ontwikkelingen bij Plaza-West worden gefaseerd uitgevoerd. Bij elk blok dat wordt vergund, moet worden aangetoond dat er op dat moment voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Er hoeft nu dus nog geen rekening te worden gehouden met de blokken 2,3 en 4 omdat deze nog niet zijn vergund. Ook de toekomstige parkeerplaatsen in gebouw 7 mogen nog niet worden meegerekend".

Als uw standpunt daarover bij gebouw 8 hetzelfde is geldt voor gebouw 8 ook deze reactie daarop. Deze reactie is hieronder weergegeven.

Uit de vergunning: 'De gebiedsontwikkeling Plaza West vraagt om een **INTEGRALE BENADERING** waarin getoetst wordt of de ontwikkeling toekomstbestendig, bruikbaar, beheersbaar en veilig is'. Door de gefaseerde uitvoering en vergunningsaanvraag en -verlening, kan een belanghebbende niet in zijn geheel oordelen of het complete complex toekomstbestendig, bruikbaar, beheersbaar en veilig is.'

De gemeente lijkt nogal wispelturig als het gaat om waar ze wel of niet rekening mee wil houden. Hier stelt zij dat hier geen rekening gehouden moet worden met gebouw 7, maar dat Gebouw 7 wel van belangrijk gemeenschappelijk belang is. Bezwaren die weliswaar effect hebben op deze vergunning, moeten bij de behandeling van gebouw 7 pas worden meegenomen.

Wederom: 'Bij de beoordeling van de aanvragen heeft de gemeente ernaar gestreefd het gebied zo integraal mogelijk te benaderen. Dit is niet volledig mogelijk omdat de verschillende aanvragen op verschillende data zijn ingediend en omdat een **BELANGRIJKE GEMEENSCHAPPELIJKE VOORZIENING, BLOK 7, een eigen uitgebreide procedure dient te volgen.**'

Alleen omdat er zeer beperkte tegenstrijdigheden zijn met het bestemmingsplan moeten we dit maar slikken. Daarbij dient wederom te worden opgemerkt dat dit bestemmingsplan gebaseerd is op het Uitwerkingsplan EKP. Vanzelfsprekend zijn er dan beperkte tegenstrijdigheden!

Zonder de vergunning van gebouw 7 moet gebouw 8 straks voorzien zijn van in-en uitgang in de gebouwen zelf. Dan wordt gedacht aan een hellingbaan, slagboom, opstellingsruimte, hek enz. Dat kan per gebouw wel 30 parkeerplaatsen schelen. De tekeningen waar we bezwaar op moesten maken zijn dus niet in overeenstemming met de werkelijkheid voor de bezwaarmakers.

B&W kan niet komen tot goede ruimtelijke ordening op basis van een onvolledig beeld, laat staan dat belanghebbenden dit kunnen.

Hoogte gebouw 8

De ter visie gelegde vergunning voor gebouw 8 voldoet niet aan het bestemmingsplan wat betreft hoogte. In de uitspraak 200404492/1 woensdag 18 mei 2005 Raad van State betreft het bestemmingsplan "Pijlslaan en omgeving. In artikel 2.34.1. staat;

"De maximale hoogte van gebouwen in meters mag niet meer bedragen dan is aangeduid op de plankaart. Op de plankaart zijn de bestreden plandelen voorzien van aanduidingen die met zich brengen dat de maximale bouwhoogten respectievelijk 5, 13 en 15 meter zijn".

Hieruit blijkt duidelijk dat de 10% afwijking niet van toepassing is op de maximale hoogte in dit bestemmingsplan.

- De hoofdingang ligt aan de weg en ter plaatse is de hoogte NAP+0,3 mtr.
- Deze hoogte is volgens het bestemmingsplan het peil.
- Op de plankaart is als maximale hoogte 20 mtr aangegeven.
- Dan is de maximaal toegestane hoogte NAP+20,30 mtr.
- Dat houdt in dat er geen woningen op het dak gebouwd mogen worden zoals beschreven in de vergunning.

Hoogte en woningbouw op het dak

Reactie van gemeente op bezwaar gemaakt door P. Smit tegen het wijzigen van de formulering van het peil. Zie raadsstuk BBV nr.: 2015/358433 "Bestemmingsplan Pijlslaan e.o.". Wijzigingsoverzicht bestemmingsplan Pijlslaan e.o. blz. 11, bijlage C.

'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.'

Het genomen peil NAP+0,7 mtr is een kunstmatig verhoogd peil en een kunstmatig peil is uitgesloten. Het peil moet zoals eerder genoemd als NAP+0,3 mtr genomen worden. De woningbouw op het dak is daarom te hoog en niet toegestaan.

Afwijking van bestemmingsplan, ten onrechte afwijken van de maximale hoogte

Uit art 6.3.2 (opbouw verbeelding) blijkt dat de maatvoering aanduidingen bouwhoogte of maximum bouwhoogte kunnen zijn. In de verbeelding is de maximum bouwhoogte maar niet de bouwhoogte, aangegeven.

In de afwijkingsregels art 27 staat vermeld dat er afgeweken mag worden. Dat is wel vermeld voor de bouwhoogte maar niet voor de maximum bouwhoogte.

Dat leidt tot de conclusie dat er niet afgeweken mag worden van de maximum bouwhoogte.

Gebruik gebouw 8

Volgens de plankaart is het gebruik op het dak -W. Dat houdt in dat er volgens het bestemmingsplan geen woningen op het dak gebouwd mogen worden.

Massaliteit en verkeer

Het is zowel voor B&W als voor de omwonenden niet mogelijk geweest om een oordeel te vormen over het verkeer omdat het vereiste verkeersonderzoek weer niet aan de eisen voldoet. De gemeente stelt als voorwaarde voor de verleende onderhavige vergunning dat er overeenstemming moet zijn over de te verwachten verkeerssituatie. Deze overeenstemming, noch een gedegen plan of onderzoek voor het geheel, of zelfs een deel lijkt te vinden.

Omwonenden maken zich ernstige zorgen over de veilige, beheersbare en toekomstbestendige verkeersafwikkeling tijdens en na de bouw. De gemeente deelt deze zorg kennelijk, zo blijkt uit de verleende vergunning, maar handelt er schijnbaar niet of onvoldoende naar.

Er is wel noodzaak voor een gedegen verkeersonderzoek want er zijn in dit gebied enkele gevaarlijke situaties.

- Zowel op de Westergracht als de Pijlslaan is de Lorentzkade te dicht op de randweg.
- Op de Westergracht is het verlengde van de Eysinckweg te dicht op de spoorwegovergang.
- Op de Pijlslaan is de afstand van een rotonde ongeveer 50 meter van de spoorwegovergang en is er een vernauwing bij de Leidsevaart.
- Vruchtverkeer hoger dan 4 meter moet via de Leidsevaart en Pijlslaan rijden t.g.v. de beperkte hoogte bij het spoorviaduct op de Randweg.
- Op de Westergracht staan vaak files voor het verkeerslicht naar de Randweg. Dit levert o.a. voor het verkeer van de Lorentzkade problemen op.
- Op de Pijlslaan is vaak een file al voor de rotonde naar de Randweg.
- De lange wachttijden doet automobilisten die de Lorentzkade op willen besluiten, om de vluchtheuvel links te passeren.
- Het toenemen van het verkeer door de ontwikkelingen op Plaza West maken dat het verkeer goed onderzocht moet worden en de oplossingen voor de problemen in het plan te beoordelen zijn. Dat is ten onrechte niet het geval.

Het Structuurplan 2020, Kader B9 ruimtelijke afspraken stelt:

“Uitbreiding van het aantal woningen en arbeidsplaatsen is conform de toekomstvisie en het OPH. Met als voorwaarde dat de leefbaarheid van buurten niet wordt aangetast.”

In paragraaf Ruimte ontwikkelwensen, 2.2 Verkeersnetwerk, Leefbaarheid staat verder:

“De leefbaarheid in de stad wordt verbeterd door alternatieven voor het gebruik van de auto te bieden. Met leefbaarheid wordt bijvoorbeeld bedoeld aantrekkelijk woon- en winkelomgeving, waar kinderen kunnen spelen en waar veilige routes naar voorzieningen en scholen zijn.”

Heeft u het instrument vervoersprestatie op locatie (VPL) om een leefbare en energiezuinige wijk te maken nuttig/voldoende toegepast?

Het project zorgt voor veel extra autoverkeer zowel op het terrein van Plaza West als in de omliggende buurten. In hoe verre is er rekening gehouden met de stelling om *“duurzame oplossing om hinderlijk autoverkeer uit verblijfsgebieden te weren”* zoals gesteld in dit zelfde document onder paragraaf Ruimte ontwikkelwensen, 2.2 Verkeersnetwerk Fietsverkeer, HVVP Visie en uitvoering verkeersbeleid voor de fiets? De Westergracht is hierin opgenomen als zijnde een belangrijke fietsroute.

Bovenwijken- en bevoorradingsverkeer

Het bruto vloeroppervlak van een supermarkt mag volgens het bestemmingsplan niet groter zijn dan 2700 m² en wordt nu ruim 3300 m². Dat is meer dan 20 % groter. De vergroting van de supermarkt leidt tot een groter bovenwijken aandeel van de klanten. Bij een bovenwijkse voorziening hoort mee drukte, meer overlast, meer benodigde parkeerplaatsen, meer verkeer, meer aanvoer, meer uitstoot, meer geluid. Dit is een ongewenste ontwikkeling. Daarnaast zorgt Monkeytown, Fit for free en andere bedrijven ook voor bovenwijkse verkeersaantrekking. Al dit bovenwijkse verkeer moet opgeteld worden bij het verkeer wat in de bezwaren voor gebouw 1, 5 en 6 genoemd is.

In de huidige situatie krijgen we al een voorproefje van wat het gaat worden. De galerij/hal wordt gebruikt door een viskraam, een paardenworstkraam, een bloemenzaak en speciale verkoopacties. Het is een toevoeging van honderden vierkante meters BVO voor de supermarkt.

Op het bordes staat een springkasteel of een oliebollenkraam.

Het plan voor gebouw 8 en zijn omgeving heeft elementen en stijkenmerken die horen bij drukte, markthal, kermis, bovenwijken bezoek.

De bedoeling van de projectontwikkelaar en architect blijkt dat gebouw 8 een iconisch gebouw moet worden, waarvan de *“strandhuisje”* bovenop deel uitmaken. Er zijn benutbare mogelijkheden voor braderieën, kermis en dergelijke ongewenste evenementen op het bestrate dak van de parkeergarage. De omliggende wijken hebben nu al een bovengemiddeld aantal inwoners per vierkante kilometer, veel steen en verkeersproblemen t.o.v. de rest van Haarlem.

Dit gebouw 8 past in deze vorm helemaal niet en er is ook geen behoefte aan in de omliggende wijken. Er is geen behoefte aan een iconisch gebouw! De Bavo-basiliek is het iconische gebouw in Haarlem Zuid West.

Dat door de projectontwikkelaar de noodzaak van een iconisch gebouw 8 als argument naar voren is geschoven is irrelevant.

Er is behoefte aan voorzieningen voor de wijk en niet een voorzieningenplek voor heel Haarlem en omstreken.

In de reactie van afdeling DVV/VTH inzake het bezwaarschrift Plaza West, blokken 1, 5 en 6 schrijft u op blad 8 alinea 2 *“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”*.

Als uw standpunt daarover bij gebouw 8 hetzelfde is geldt voor gebouw 8 ook deze reactie daarop. Deze reactie is hieronder weergegeven.

Over uw reactie op de aangekaarte bezwaren over de extra woningen, het genoemde bovenwijkse verkeer en het ontbreken van een verkeers- en andere onderzoeken het volgende:

U verwijst telkens naar het Bestemmingsplan. Er staat geen maximum genoemd, en daarom vindt u dat u

niet hoeft te onderzoeken. B&W heeft met het achterwege laten van een maximum aantal woningen een projectontwikkelaar de vrije hand gegeven om het maximale uit dit project te halen, zonder te hoeven kijken of *de ontwikkeling toekomstbestendig, bruikbaar, beheersbaar en veilig* is. Daar de projectontwikkelaar nu stelt al gebonden te zijn aan het aantal huizen, daar 'een groot gedeelte reeds is verkocht' en men nu een 'verplichting heeft' wordt dit een probleem voor gemeente en haar inwoners.

In alle redelijkheid is het gebruikelijk dat als er onderzoeken worden uitgevoerd deze actief te delen met belanghebbenden. Wanneer die onderzoeken vervolgens niet gebaseerd zijn op de voorliggende situatie is het niet meer dan redelijk om dit onderzoek opnieuw uit te voeren. Alleen op die manier kan een redelijk beeld gevormd worden. Een verdrievoudiging van de woningen en veel bovenwijks verkeer heeft ontegenzeggelijk effect op verkeer, geluid, overlast, uitstoot etc.

In de vergunning is een overeenstemming over de te verwachten verkeerssituatie als voorwaarde gesteld. Deze overeenkomst is echter niet te vinden! Niet in de documenten aangaande de verleende vergunning, noch is deze afzonderlijk ter visie gelegd aan belanghebbenden. Men zou verwachten dat Gemeente en projectontwikkelaar zich ervan willen vergewissen dat het verkeersafwikkeling tijdens en na de bouw veilig, beheersbaars en toekomstbestendig is. Dit is onderdeel van een goede ruimtelijke ordening. Echter is alleen onderzoek rondom parkeren aangetroffen. Waar is een gedegen verkeersonderzoek? En waarop is dit onderzoek gebaseerd? Ook op de situatie in 2007 (zoals het geval met de akoestische onderzoeken) of die van vandaag?

Er was een beeld gevormd dat er rond 200 woningen zouden komen. Nu worden er 600 woningen en bovenwijks verkeer aantrekkende bedrijven ingevuld in het bestemmingsplan. Er moet ook een goede ruimtelijke orde gemaakt worden. Ditzelfde geldt voor de uitstoot. En andere met verkeer samenhangende effecten. Dus rapporten moeten gebaseerd zijn op de werkelijke invulling, dus 600 woningen en andere voorzieningen. Zoals het nu is wordt er geen goede ruimtelijke orde bewerkstelligd.

Stellen dat er geen maximum is gesteld in het Bestemmingsplan is onredelijk. B&W dient onderzoek te doen. Naar de gevolgen van het plan zoals het voorligt, en zich niet baseren op een plan dat reeds in het niet valt bij het huidige.

Als vertegenwoordigers van haar bevolking zou men mogen verwachten dat B&W er alles aan doet om op basis van recent onderzoek te kunnen stellen dat de uitvoer zoals het nu is gepland, voor de buurt geen negatieve gevolgen heeft waar men later over moet erkennen te snel, onzorgvuldig en naïef te zijn geweest. De vergunningen zoals deze nu zijn verleend zijn niet gebaseerd op recente data en kunnen dus geen basis voor goede ruimtelijke ontwikkeling. De vergunningen dienen ingetrokken te worden en opnieuw te worden voorgelegd, wanneer B&W een gedegen oordeel kan vormen.

Geluid door de vorm en omstandigheden van de bebouwing

Het blijkt dat, hoger op het gebouw, als er gesprekken gevoerd worden op balkon of trap aan het spoor dat dit woordelijk te verstaan is aan de overkant. Er is niets gesteld over de overlast die dit gaat geven met de "strandhuisjes" op het dak. Door de voorliggende plannen zouden 'woon- en leefgeluiden' resoneren tussen de bebouwing waardoor deze geluiden een onevenredig niveau behalen. Deze te verwachten geluidsoverlast is door ondertekenaars reeds benoemd in de toelichting op ons bezwaar tegen de verleende vergunning voor gebouwen 1, 5 en 6. In hoeverre is er nagedacht en/of onderzoek gedaan naar het effect van de toename van menselijke geluidsbronnen op de huizen rondom Plaza West? Het moge duidelijk zijn dat wij stellen dat dit noodzakelijk is!

Geluidoverlast

In de reactie van afdeling DVV/VTH inzake het bezwaarschrift Plaza West, blokken 1, 5 en 6 schrijft u op blad 8 alinea 8 en 9 "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 de 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”.

Als uw standpunt daarover bij gebouw 8 hetzelfde is geldt voor gebouw 8 ook deze reactie daarop. Deze reactie is hieronder weergegeven.

Over deze uitspraak is de mening van de bezwaarmakers de volgende. B&W had er juist belang bij om de verkeerde aanname van de hogere waarde bij de Raad van State aan te vechten.

Dat is gelegen in het feit dat de gemeente verplicht is om een goede ruimtelijke orde te bewerkstelligen. Doordat het bestemmingsplan nu op een verkeerde aanname goedgekeurd is kan B&W in allerlei verwickelingen verzeild raken.

B&W stelt nu steeds; het bestemmingsplan is door de Raad van State goedgekeurd en er zijn geen nieuwe geluidsbronnen toegevoegd dus er hoeft geen nieuwe geluidberekening gemaakt te worden.

Het zou kunnen dat B&W er in slaagt deze opstelling tot het einde toe vol te kunnen houden. Dan blijft er het feit dat wij steeds op de verkeerde aanname hebben gewezen en het B&W aangerekend zou kunnen worden dat zij bewust niet alles heeft gedaan om een goede ruimtelijke ordening te hoeven bewerkstelligen. De ontwikkeling van de bouwplannen is inmiddels gevorderd. De grond en zijn mogelijkheden zijn een aantal malen verkocht. Het ontwikkelen van de plannen heeft ook veel geld en moeite gekost. Wanneer blijkt dat B&W met deze plannen geen goede ruimtelijke ordening kan bewerkstelligen is er veel geld en moeite verspild. Daar zijn wij allemaal niet blij mee. Daarom roepen wij B&W op om hun huidige koers te verleggen.

Vastgestelde hogere geluidswaarde wordt overschreden

Bij besluit van 15 oktober 2014, kenmerk IenM/BSK-2014/222397, is de hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor de gevels aan de Van 't Hoffstraat, te Haarlem, vastgesteld. Hieronder worden de veranderde omstandigheden na de meting voor de vaststelling hogere waarde genoemd;

- Na de metingen voor de hogere waarde zijn er nieuwe geluidsbronnen gekomen want per 11 december 2011 is het aantal langsgaande treinen verdubbeld.
- Voor veel huizen ligt de tegenoverliggende bebouwing op 60 mtr.
- Het vergunde gebouw 8 reflecteert veel geluid.
- De geluidsabsorberende cassettes op het geluidscherm hebben geen functie bij het tegen de bebouwing reflecterend geluid.
- De berekening van de hogere waarde is op 6,5 mtr gebaseerd terwijl de hoogte van de ramen van de dakkapellen op 8,2 mtr boven het spoor zijn.
- Er is onvoldoende rekening gehouden met de te verwachten uitbreiding van de capaciteit op het spoor.
- Uit het TNO -rapport “wind en effectiviteit van het scherm en hoge gebouwen” blijkt dat de berekening in deze situatie een veel te rooskleurig beeld zal geven.
- Er zijn geen berekening te vinden over de genoemde geluidbelasting op de gevels bij de ter visie liggende stukken.

Dat leidt tot de conclusie dat B&W niet over de gegevens beschikten om zorgvuldig een goede ruimtelijke ordening te bewerkstelligen daarom is het verlenen van de vergunning niet juist.

Geluidoverlast

In het Akoestisch onderzoek Emplacementen EKP d.d. 5 juni 2009 (in opdracht van gemeente Haarlem) stelt de firma Tauw als conclusie: *‘Uit het onderzoek blijkt dat door het emplacementen niet aan de maximale grenswaarden voor de maximale geluidsniveaus kan worden voldaan. Door het ontwikkelen van de nieuwbouw (noot: dit betreft nog de oude EKP plannen!) op het EKP-terrein nemen op een aantal woningen tevens de maximale geluidsniveaus toe.*

Tevens kan worden opgemerkt dat op de toekomstige nieuwbouwwijk kan worden voldaan aan de maximale grenswaarde voor de maximale geluidsniveaus.'

Uit het akoestische onderzoek (in opdracht van Cobraspen Vastgoedontwikkeling) d.d. 27 september 2007, blijkt dat er nauwelijks verandering gaat zijn op akoestisch gebied.

Opvallend daarin is wel dat er bij dit onderzoek uit is gegaan van de volgende situatie (gemeten op een hoogte van 4,50 meter):

'Op het EKP terrein is in de huidige situatie een (1) relevant gebouw aanwezig met een HOOGTE VAN 9 METER en een lengte van circa 80 meter. Bij de berekeningen van de gemeente ten behoeve van het dimensioneren van het scherm echte bepalen van de effecten van de nieuwbouw is uitgegaan van deze situatie'.

Opstellers van het rapport stellen:

'In het onderzoek zijn zowel in de huidige situatie, de situatie die mogelijk is volgens planologische regimes en de toekomstige alle inclusief het toekomstige geluidsscherm van 1,5 meter in kaart gebracht.

Gezien de voorgenomen ontwikkelingen zijn de effecten van de nieuwbouw te vergelijken MET DE HUIDIGE BEBOUWING.'

De conclusie luidt kort gezegd dat er een nauwelijks waarneembare toename van geluid is.

Uit dit rapport blijkt dat er onderzocht is met een andere dan in de voorliggende vergunningen genoemde hoogte. Toch is dit rapport de basis voor het Uitwerkingsplan EKP wat is gebaseerd op het 'oude' Bestemmingsplan Pijlslaan en wat de basis is geweest voor het huidige voorliggende Bestemmingsplan Pijlslaan. Ook is dit rapport voor B&W de reden om te stellen dat door de voorgenomen bouw van gebouwen 1,5 en 6, en derhalve ook gebouw 8, er geen waarneembare toename van geluid zal zijn.

Hier geldt dan ook: Nieuwe situatie, nieuw onderzoek. U schrijft dat de vergunningen geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk maken maar de vergunningen geven wel de ruimte voor het veroorzaken van een enorm reflectiegeluid op de gevels en dakkapellen van de woningen aan de van 't Hoffstraat. Bij de reflectie is de geluidsbron de trein. In december 2011 het aantal langsgaande treinen verdubbeld. Dus ook een enorme verhoging van de geluidswaarde. De geluidsbron is gelijk gebleven, maar de hoeveelheid van die geluidsbron is verdubbeld.

Er komt een hele lange wand. Van de Westergracht tot en met Karwei, soms wel 22 meter hoog en ongeveer 450 meter lang, slechts onderbroken door vier nauwe straatjes. Er wordt wel onderzoek gedaan naar de effecten op de gebouwen 1, 5, 6 en 8 zelf, maar niet op de woningen aan de Van 't Hoffstraat, waarbij door een uitspraak van de Raad van State ook de dakkapellen meegerekend moeten worden. Eerder onderzoek door Tauw heeft aangetoond dat de bouw van Plaza West een nadelig effect gaat hebben op het akoestische plaatje voor de woningen aan de Van 't Hoffstraat. Waarom niet eerlijk zijn en zeggen dat er net als rondom het verkeer er nu een nieuwe situatie is ontstaan.

Wij als buurtbewoners hebben alvast een voorschot genomen en middels een meting met een Bruel Kjaer 2215 op vrijdag 7 april, gemeten vanaf de dakkapel woning nr. 260;

- Waarden gemeten tussen 69 en 76 dB, waarbij de meesten scores tussen de 70 en 72 dB.
- De sprinters maken meer geluid en zitten aan de bovenkant van het bereik, de dubbeldekkers er onder. Deze meting is gedaan bij windstil weer. Dit is van belang gelet op het in ons bezwaar aangedragen TNO rapport aangaande de effecten van wind op de geluidsschermen die reeds achter onze woningen zijn geplaatst.

De gemeente zou moeten opkomen voor de belangen van haar bewoners, maar lijkt nu juist zaken ter zijde te leggen omdat er al besloten is over een 'plaatje' van toen.

Het patroon is duidelijk; B&W houdt vast aan oude, niet meer relevante situaties, waardoor niet meer dan redelijke verzoeken eerlijk te kijken naar de huidige situatie, ter zijde worden gelegd. Op deze manier kan B&W niet tot goede ruimtelijke ordening komen en laat zij zien de belangen van derden te stellen boven de belangen van haar inwoners!

De bewoners van de van 't Hoffstraat hebben steeds bezwaar gemaakt tegen het feit dat B&W stelt dat het Uitwerkingsplan goedgekeurd is en daarom geen geluidsonderzoek hoeft te doen. Het Uitwerkingsplan ging

deel uitmaken van het bestemmingsplan en van het opnieuw vastgestelde en huidige bestemmingsplan. In al deze plannen en bij de bezwaarcommissie over de hoogte van het geluidscherm werd het genoemde onterechte argument door B&W gebruikt.

Er wordt geen goede ruimtelijke ordening bewerkstelligd bij gebouw 1, 6, 5 en 8. Daarvan geven we hieronder een voorbeeld bij gebouw 1. Dit voorbeeld is op heel veel plaatsen geldig. (*Zie bijgevoegde tekening, bijlage 1*):

- Het gebouw 8 is voor de van 't Hoffstraat een geluid reflecterende wand op 60 meter.
- Uit de tekening blijkt dat er vanaf de geluidsbron bij de wielen een rechte lijn getrokken kan worden, reflecterend op de wand, over de trein heen op het dakkapel.
- De lijn raakt niet met het geluidscherm.
- De lijn is 80 meter langer dan de niet reflecterende lijn van de wielen naar het dakkapel
- De demping op die 80 meter is 1 dBA.
- De absorptiecoëfficiënt bij de reflectie op de harde gevel is verwaarloosbaar.
- De demping van het geluidscherm is opgegeven als 10 dBA.
- Omdat het aantal treinen in december 2011 is verdubbeld is de toename 3 dBA.
- De genoemde afwijkingen samen bedraagt 12 dBA.
- De verhoging op het dakkapel zal 12 dBA bedragen.
- De geluidbelasting op de gevel zal ver boven de toegestane waarde liggen.

Er is duidelijk geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Daarom maken wij bezwaar tegen het niet aanwezig zijn van een geluidsrapport waarin dit aspect berekend wordt.

Wij maken bezwaar tegen de verleende omgevingsvergunning van gebouw 8.

In de bijgevoegde tekening (*bijlage 1*) is tevens de situatie geschetst van de gevolgen die de wind heeft en waarbij bij deze vergunningverlening voor dit gebouw geen rekening is gehouden. De wind zal gevolgen hebben voor de leefomgeving, niet alleen voor de aan het spoor gelegen woningen in Plaza West, maar ook de woningen aan de Van 't Hoffstraat. Dit geldt niet alleen de wind aan zich, maar ook voor het reflectiegeluid en de werking van de geluidschermen aldaar.

Geluidoverlast bij laden en lossen

In de Nota van B&W SO/BD Reg.nr. 2007/153803 Onderwerp Vaststelling Uitwerkingsplan EKP B & W-vergadering van 23 oktober 2007 is vermeld bij Artikel 3.4 Het spoor. *“Aan de spoorzijde van het winkelcentrum vindt gedeeltelijk voornamelijk inpandig –in de bestaande laad- en losruimte met overkapping - de bevoorrading van het winkelcentrum plaats. Het idee is het bevoorradingsverkeer vanaf de Westergracht, via de overkapte laad- en losruimte, in principe over de Eijsinkweg naar de rotonde bij de Pijlsaan te leiden en van daaruit naar de Westelijke Randweg. Aandachtspunt is de veiligheid van vooral fietsers op de Westergracht, omdat deze toegangsweg bij het spoor het daar aanwezige fietspad kruist. Andere routes zijn echter overigens ook mogelijk. Door het inpandig bevoorraden van het winkelcentrum wordt geluidoverlast, als gevolg van het laden en lossen, voor omwonenden tegengegaan”.*

Wij begrijpen dat in de open lucht wordt gelost en geladen bij gebouw 8. Wij vinden niets terug van het gestelde in de vergunning. Wij maken bezwaar vanwege de geluidoverlast die dat laden en lossen in de open lucht met zich mee zal brengen. Dit aspect zou mee genomen dienen te worden in onderzoek naar leef- en woongeluiden zoals hiervoor benoemd. Er is geen gedegen onderzoek gedaan naar geluidsoverlast die na de bouw zal worden veroorzaakt door gebruikers en bewoners! Om een integraal beeld te vormen van de **toekomstbestendigheid, bruikbaarheid, beheersbaarheid en veiligheid**, zal ook dit aspect meegenomen dienen te worden in de nog uit te voeren onderzoeken!

Gedurende de bouwwerkzaamheden zal er, zoals gebruikelijk, naar verwachting voor de omwonenden geluidsoverlast ontstaan. De Rijksoverheid verwijst voor regelgeving naar het BRIS (bron: <http://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd8/afd8-1>) welke in artikel 8.3 Geluidshinder

het volgende stelt:

De op grond van artikel 8.2 te treffen maatregelen worden op aanwijzing van het bevoegd gezag vastgelegd in een bouw- of sloopveiligheidsplan. De maatregelen hebben ten minste betrekking op:

1. *Bedrijfsmatige bouw- of sloopwerkzaamheden worden op werkdagen en op zaterdag tussen 7.00 uur en 19.00 uur uitgevoerd.*
2. *Bij het uitvoeren van de werkzaamheden als bedoeld in het eerste lid worden de in tabel 8.3 aangegeven dagwaarden en de daarbij behorende maximale blootstellingsduur niet overschreden.*
3. *Het bevoegd gezag kan ontheffing verlenen van het eerste en tweede lid. Onverkort het gestelde in de ontheffing, wordt bij het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden gebruik gemaakt van de best beschikbare stille technieken.*
4. *Indien het bevoegd gezag met betrekking tot het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden beleidsregels als bedoeld in titel 4.3 van de Algemene wet bestuursrecht heeft vastgesteld, is in afwijking van het derde lid geen ontheffing vereist indien het uitvoeren van de werkzaamheden voldoet aan die beleidsregels en het bevoegd gezag ten minste twee werkdagen voor de feitelijke aanvang van die werkzaamheden in kennis is gesteld van de aanvang van de werkzaamheden.*

Wij vragen ons af welke van bovenstaande punten zijn toegepast en in hoe verre de bevoorrading van bouw materiaal met grote vrachtwagens ook onder "bedrijfsmatige bouwwerkzaamheden" wordt verstaan waarmee de genoemde tijden als gesteld in lid 1. hier ook op van toepassing zijn.

Onterecht gebruik maken van een verkeerde aanname door de Raad van State

In de reactie van afdeling DVV/VTH inzake het bezwaarschrift Plaza West, blokken 1, 5 en 6 schrijft u op blad 8 alinea 9 "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."

Als uw standpunt daarover bij gebouw 8 hetzelfde is geldt voor gebouw 8 ook deze reactie daarop. Deze reactie is hieronder weergegeven.

Wij maken bewaartegen over uw steeds weer terugkerend en onterechte gebruik maken van de verkeerde aanname van de Raad van State.

Bij de goedkeuring van het Uitwerkingsplan EKP nam de Raad van State ten onrechte aan dat de hogere waarde die gold voor de nieuwbouw ook voor de gevels van de van 't Hoffstraat gold.

De Raad van State oordeelde dat de optredende 67,9 dBA niet boven de grenswaarde van 68 uit kwam en met de verkeerde aanname van de hogere waarde keurde zij het bestemmingsplan wat geluid betreft goed. Door B&W wordt vaak toegegeven dat er een verkeerde aanname was maar maakt daar toch gebruik van door bij voorbeeld geen nieuwe geluidsmeting te willen doen. In de bezwaarcommissie heeft een ambtenaar verklaard dat er een verkeerde aanname door de Raad van State was gedaan. Ik heb een schriftelijke bevestiging van de secretaris van die commissie daarover gekregen.

Onze mening is dat het door B&W in deze context herhaaldelijk gebruiken dat het bestemmingsplan is goedgekeurd en dat er daarom geen nieuwe geluidsberekening gemaakt hoeft te worden onterecht is en dat er ondanks de goedkeuring toch een verplichting is tot het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening.

Hieronder de twee relevante artikelen in de Uitspraak 201000980/1/R1 woensdag 30 maart 2011
Uitwerkingsplan EKP

2.4.4. *De wijkraad Zuid-West en anderen kunnen niet worden gevolgd in hun betoog dat de maximale geluidsgrenswaarde van 68 dB ter plaatse niet mag worden gehanteerd. De vaststelling van de hogere geluidsgrenswaarde betreft een vraagstuk dat aan de orde was in de procedure leidende tot het besluit van het college van burgemeester en wethouders van 2 oktober 2007 tot vaststelling van een hogere geluidsgrenswaarde ten aanzien van de nieuwbouw en langs het spoor, liggend binnen het Uitwerkingsgebied EKP, waarbij een hogere geluidsgrenswaarde van 68 dB is vastgesteld. Dit besluit is*

onherroepelijk zodat hierop in deze procedure niet meer kan worden ingegaan.

2.7. De woningen langs de De Ruijterweg, de Jan Evertsenstraat en de Van 't Hoffstraat geven volgens Tauw B.V. een goed beeld over de maximaal optredende geluidsbelasting en de maximaal optredende toe- en/of afname ten gevolge van de nieuwbouw op de bestaande woningen. Uit het onderzoek volgt dat de toename van de geluidsbelasting door de planontwikkeling ter plaatse van de zij- en achtergevel van de - meest relevante - woning De Ruijterweg 10 varieert van 0,1 dB tot maximaal 0,5 dB. Wat betreft de achtergevels van de - meest relevante - woningen aan de Jan Evertsenstraat en de Van 't Hoffstraat is sprake van een afname. Verder volgt uit de berekeningen dat de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer maximaal 67,9 dB bedraagt. Hiermee wordt de maximale grenswaarde van 68 dB derhalve niet overschreden. Ook met inachtneming van een rekenhoogte van 7,5 meter wordt de maximale grenswaarde van 68 dB niet overschreden. De wijkraad Zuid-West en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat de uitkomsten van het onderzoek van 23 december 2010 niet juist zijn.

Aantal parkeerplaatsen

In de voortgangsrapportage woningbouwprojecten, peildatum 31 december 2016 gemeente Haarlem zijn op blz. 51 aantal en categorie woning voor Plaza West aangegeven. Bij de Plaza West-stukken is de factor die gebruikt is voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen onjuist. Het aantal door bedrijven geclaimde parkeerplaatsen is onjuist. 's Avonds op een werkdag bij gebruik van de juiste factor, een juist aanwezigheidspercentage en meerekenen van de door de bedrijven geclaimde parkeerplaatsen zijn er 1227 parkeerplaatsen nodig. Omdat er 857 als beschikbaar zijn opgegeven zijn er 370 tekort.

De ter visie gelegde vergunning voor de gebouw 8 voldoet niet aan een goede ruimtelijke ordening.

Wij maken bezwaar tegen het verlenen van een vergunning voor gebouw 8 omdat deze niet aan het bestemmingsplan voldoet.

Eerst moeten de afwijkingen van de vergunning van het bestemmingsplan o.a. wat betreft peil, maaiveld, geluidsnormen, geluidsoverlast, uitstoot, hoogte, bebouwingscontouren, parkeerplaatsen, verkeer worden aangepast aan wat wel toegestaan is. Ook moet eerst worden voldaan aan een goede informatievoorziening en aan goede ruimtelijke ordening. Ook moet de massaliteit en de daarmee samenhangende problemen onderzocht, bekend gemaakt en afgewogen worden.

De gemeente als beschermer van onze leefbaarheid

Wij kunnen onze leefbaarheid niet beschermen. Dat recht heeft de gemeente en zij weegt onze belangen af tegen andere belangen. Nu maken wij ons weer ernstige zorgen voor onze leefbaarheid omdat een massaal project wordt vergund terwijl wij en B&W niet kunnen overzien hoever de leefbaarheid in onze wijk achteruit gaat. Met wat wij tot nu toe konden achterhalen is die leefbaarheid inzet geding. Het project is zelfs al verkocht, wat als excuus wordt gebruikt om vast te houden aan reeds ingediende plannen en ideeën. Er is aan de kant van projectontwikkelaar en architect de behoefte gebouw 8 tot icoon te maken. Deze behoefte wordt NIET gedeeld en zou niet relevant moeten zijn! Echter stelt projectontwikkelaar dat juist dat de reden is voor de extra verhoging door bewoning op het dak van gebouw 8 en de noodzaak voor het inzetten van de gewraakte 10%!

Als bewoners van Haarlem Zuid West maken wij ons ernstig zorgen over de leefbaarheid in onze wijk. Het is en blijft onduidelijk wat bepaalde handelingen tijdens de bouw voor gevolgen hebben voor huizen in de directe omgeving. Er is nog steeds niet duidelijk gecommuniceerd over hoe men gedurende de bouw het grondwater gaan peilen, schade gaan monitoren.

Economische belangen lijken te prevaleren boven de belangen van omwonenden.

Vergunning intrekken

Op basis van alles wat hierboven is genoemd vinden wij dat de genoemde omgevingsvergunning(en) ingetrokken moeten worden.

Ondertekening


Op bijgevoegde bladen (blad t/m) treft u de (overige) ondertekenaars van dit bezwaar.


Haarlem, 19 april 2017


D. Sprong
(Van 't Hoffstraat 264)

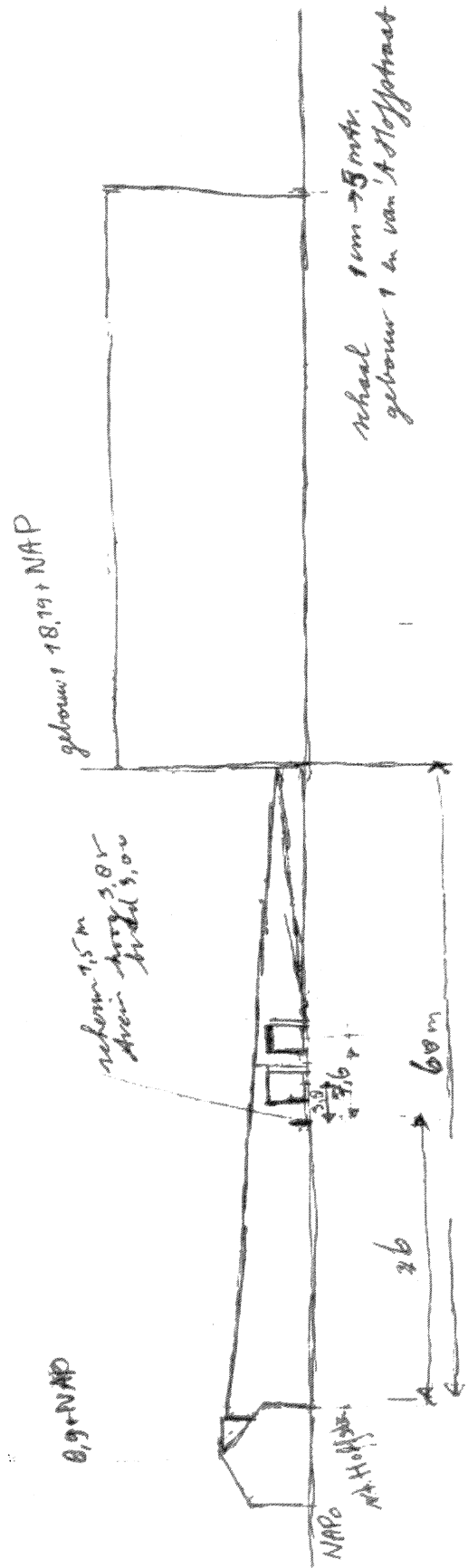
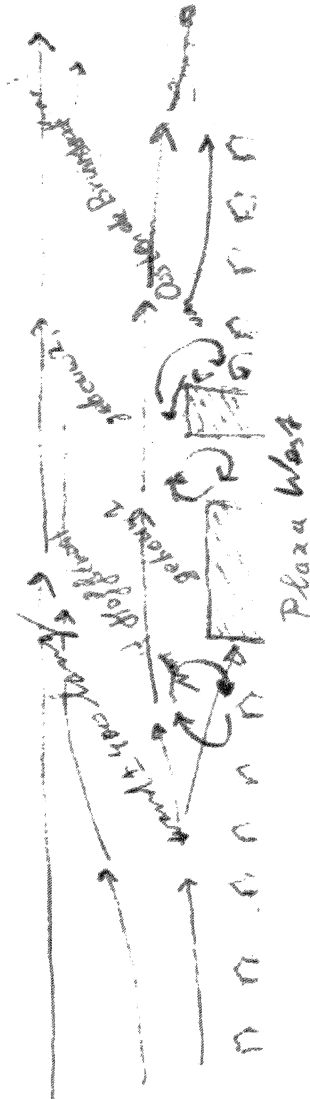

F. de Haan
(Van 't Hoffstraat 260)


J. Smitskamp
(Van 't Hoffstraat 262)


P. Smit
(Van 't Hoffstraat 238)


J. Oelbrich-Veen
(Pijlsaan 107)
Gemandateerd conform lijst Bijlage 2

BIJLAGE I



Mandaat om mr. J. G. Oeldrich-Veen Jos
toestemming te geven om het woord te voeren op de
hoorzitting 12 april 11.20 namens de bewoners
van de Pylislaan

~~[Signature]~~

~~[Signature]~~

~~[Signature]~~

F. A. Engler.

M. Soest Ne soest

~~[Signature]~~

Herbert Gers
Pylislaan 105

~~[Signature]~~

Dinger

~~[Signature]~~

~~[Signature]~~

van der
Noord

~~[Signature]~~

Spreijt.

~~[Signature]~~

~~[Signature]~~

~~[Signature]~~

~~[Signature]~~
J. Janssen


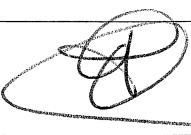




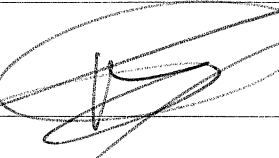





~~[Signature]~~

~~[Signature]~~

Handtekeningenlijstblad 16 van 23 bladen

Aan B&W Haarlem,

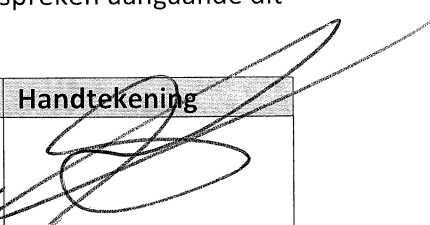
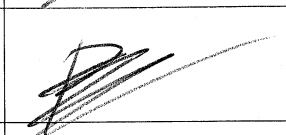

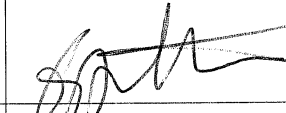

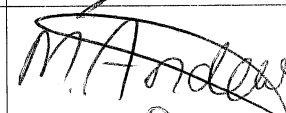


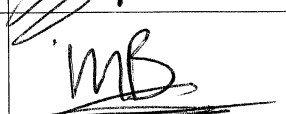

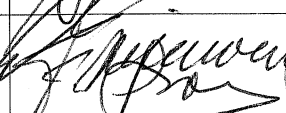
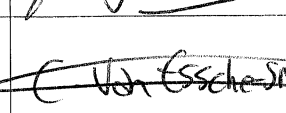
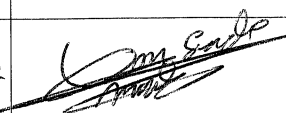
Wij, ondergetekenden en bewoners van de VAN T HOFFSTRAAT te Haarlem, maken bezwaar tegen het verlenen van de omgevingsvergunning 'Gebouw 8' Plaza West, en machtigen de opstellers van dit bezwaar om namens ons te spreken aangaande dit bezwaar.

Naam	Huisnummer	Datum	Handtekening
FC de Haan	260	24/17	
TvdWilde	258	2/4/17	
de Kleij	252	2-4-17	3
Van Westerhooft Moule	250	2-4-17	
J. VLEGEELS	244	2-4-17	
O Willemse	242	2-4-17	
ASchreurs	240	2-4-17	
M. Alting	232	2-4-17	
RAMMETS	230	2-4-17	
Th Kranenburg	228	2-4-17	
ME RAIJMANS	226	2/4/17	
Brechtbosch	218	2/4/17	
Zuwendorn	216	2/4/17	

Handtekeningenlijst

Aan B&W Haarlem,





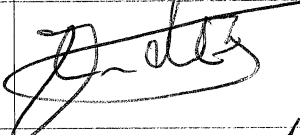






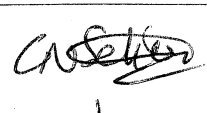
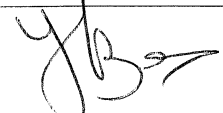
Wij, ondergetekenden en bewoners van de VAN T HOFFSTRADT te Haarlem, maken bezwaar tegen het verlenen van de omgevingsvergunning 'Gebouw 8' Plaza West, en machtigen de opstellers van dit bezwaar om namens ons te spreken aangaande dit bezwaar.

Naam	Huisnummer	Datum	Handtekening
F. Westra	214	2/4/2017	
P. Geel	214	2/4/2017	
D. SPRONG	264	2/4/2017	
E. Lam	264	2/4/2017	
R. Blom	212	2/4/2017	
M. Andeweg	212	2/4/2017	
m. spook	210	3/4/2017	
H. Kieckema	206	3/4/2017	
M. Baanders	196	3/4/2017	
M. Kleinman	190	3/4/2017	
T. Meijer prees	246	3/4/2017	
C. Van Esche-Smit	254	3/4/2017	
MRA OGW ESCHÉ	254	03/04/2017	

Handtekeningenlijst

Aan B&W Haarlem,




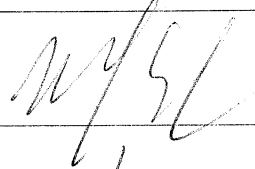
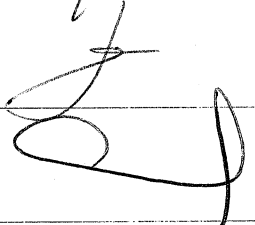



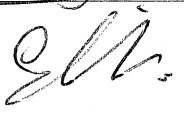

Wij, ondergetekenden en bewoners van de VAN T HOFF STRAAT te Haarlem, maken bezwaar tegen het verlenen van de omgevingsvergunning 'Gebouw 8' Plaza West, en machtigen de opstellers van dit bezwaar om namens ons te spreken aangaande dit bezwaar.

Naam	Huisnummer	Datum	Handtekening
Smid	266	3 - april	
Wajer	268	3 - APRIL	
MUGZIER	270	3-4-17	
V. D. B. -	272	3-4-17	
J. v. d. Eng	278	3/4/17	
Tentlof	286	3/4/17	
Blooy	290	3/4/17	
SARTORIUS	275	3/4/17	
JANSEN	277	03 APRIL 2017	
Smitskamp	262	3 april 2017	
C. Selier	256	7 apr 2017	
C. N. de Vries	256	7 april 2017	
J. van der Boven	296	8 april '17	

Handtekeningenlijst

Aan B&W Haarlem,



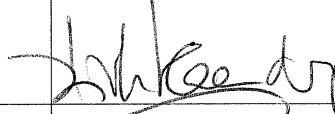
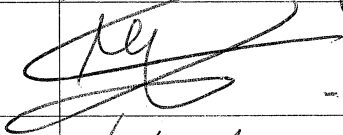

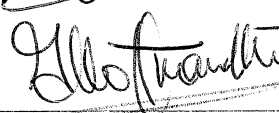

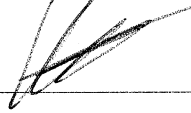
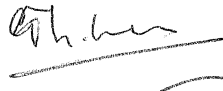

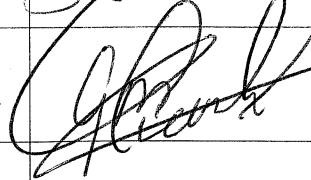

Wij, ondergetekenden en bewoners van de van Hooftstraat te Haarlem, maken bezwaar tegen het verlenen van de omgevingsvergunning 'Gebouw 8' Plaza West, en machtigen de opstellers van dit bezwaar om namens ons te spreken aangaande dit bezwaar.

Naam	Huisnummer	Datum	Handtekening
Joop Meij	308	8-4-2017	
D. Thuis	312	8-4-2017	
PL Thuis	312	8-4-2017	
R. Smit	316	8-4-17	
J. degenhart	318	8/4/17	
A Handgraaf	295	8/4/2017	
F. Gnsmi	293	8/4/2017	
M. Dekker	273	17/4/2017	
E. Scholtens	288	17/4/2017	
M. Gunter- nan	288	17/4/2017	

Handtekeningenlijstblad ²⁴ van ²³ bladen

Aan B&W Haarlem,

Wij, ondergetekenden en bewoners van de Kortenaerstraat te Haarlem, maken bezwaar tegen het verlenen van de omgevingsvergunning Tijdelijke Winkel Plaza West, en machtigen de opstellers van dit bezwaar om namens ons te spreken aangaande dit bezwaar.

Naam	Huisnummer	Datum	Handtekening
Demmeus	3	16/4	
Vrij-vdBos	5	16/4	
Kaandorp	7	16/4	
Vreugdenhil Mennie	9	16/4	
Breukela	19	16/4	
Hoffman	27	16/4	
Hersman	31	16/4	
v. Hoorek	33	16/4	
Hurkmans	13	17/4	
PETERS	15	17/4	
G. Pierck	17	17/4/17	
S. Smelt	17	17/4	
m koning	25	17/4/17	