Aan:
Gemeente Haarlem afdeling PCM
t.a.v. Haarlemse Gemeenteraad m[illegible]
Postbus 511
2003 PB Haarlem

Van: mw. A.E.A. Klein- van Gemert en dhr. A.H. Klein

Haarlem, 14 januari 2020

Betreft: ZIENSWIJZE project de Koepel (4 bladzijden)

Geachte raad,

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot de herontwikkeling de Koepel;

1. zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan
2. zienswijze Ontwerp Omgevingsvergunning
3. zienswijze Ontwerp Beeldkwaliteitsplan
4. zienswijze Ontwerp Verruiming geluidswaarden; voornemen tot het verlenen van hogere grenswaarden geluid.

Op 24 september 2019 heeft een laatste informatieavond plaatsgevonden voor omwonenden, de getoonde plannen vielen niet in goede aarde, en zijn op advies van de wijkraad en werkgroep terug naar de "tekentafel" gebracht. Op 16 december 2019 was er een inloopavond met een nieuwe presentatie. Er waren inderdaad aanpassingen gedaan in het concept-ontwerp.
Ik heb bij alle informatieavonden en presentaties aangezeten, de bedoeling was te participeren met de buurt, dat is mijns inziens niet uit de verf gekomen.

In de nieuwe aangepaste presentatie staat tot mijn verbazing aan de Harmenjanswegzijde ter hoogte van huisnr. 6 en 8 en bij de bedoelde Hoofdingang Harmenjansweg een extra DUWO-blok ingetekend van 3 verdiepingen hoog.
Onveranderd is de entree naar de beoogde fietsenmaker en openbare fietsenstalling. Dit blok wordt op één van de tekeningen in het plan, Blok 1 genoemd. Aansluitend gevolgd door Blok B, ook bedoeld voor DUWO-woningen, maar 2 verdiepingen hoog met gesloten galerij aan de Harmenjanswegzijde.

Zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan en Ontwerp Beeldkwaliteitsplan.
Studentenhuisvesting.
De geplande nieuwbouw voor studentenhuisvesting is te hoog en te massaal.
De monumentale muur grenzend aan de kleine tuinen van de particuliere rijksmonumenten aan de Harmenjansweg de voormalige bewaarderswoningen en de directeurswoning wordt in dit stedenbouwkundigontwerp volledig bebouwd ten behoeve van de DUWO-woningen (studentenhuisvesting) aan de Harmenjanswegzijde met een Blok-B1 van 3 verdiepingen en Blok-B van 2 verdiepingen.
Van deze monumentale muur is straks niets meer terug te zien. Wat betekent dat de originele (zicht)lijnen van het Koepelterrein niet meer zichtbaar zijn. Terwijl er een open structuur is naar de bestaande omgeving.

Tevens hebben wij als bewoners van de Harmenjansweg geen binding meer met de Koepel, deze zal niet meer te zien zijn. Waarbij de binding met de voormalige bewaarderswoningen verloren gaat. De voormalige bewaarderswoningen zijn onderdeel van het ensemble rijksmonument de Koepel en in particulier bezit.

Tijdens het lezen van de diverse onderdelen worden er diverse vragen opgeroepen, waarop graag een antwoord.
Blz. 15 van het Beeldkwaliteitsplan; aanvullende regels per blok: B.
Het is nogal arbitrair wat verstaan wordt onder "voldoende"zicht op het Koepeldak (!?) met name omdat de gevel van de Koepel al volkomen aan het zicht wordt onttrokken door de nieuwe bebouwing wat de beeldkwaliteit voor ons aanzienlijk verarmt. Wie bepaalt wat "voldoende" zicht is?

In het plan is voor mij niet duidelijk wat de maximale hoogtes worden, gezien er in andere stukken gesproken wordt dat er nog marge in de hoogtes zit (10% of 20% ?) i.v.m. het plaatsen van mogelijke voorzieningen.

In het ontwerpbestemmingsplan kom ik het woord 'transformeerbare woningen" tegen, wat betekent dit?

Openbare fietsenstalling.
Blok B1, het blok van 3 verdiepingen, ingetekend aan de bedoelde hoofdingang aan de Harmenjansweg heeft volgens een foto ramen aan de Harmenjanswegzijde, wat inbreuk op onze privacy, geluidsoverlast en minder zonuren zal geven.
Op de begane grond van dit blok staat de fietsenmaker en de ingang voor de openbare fietsenstalling getekend. De fietsenstalling zal uit 1 verdieping bestaan met een maximumhoogte van 3 meter, tevens loopt deze fietsenstalling door tot achter de tuinen van de Harmenjansweg nr. 8 tot aan nr.12, wat in eerdere presentaties niet is aangegeven. Wel dat de studenten hun fietsen kunnen stallen onder de galerij aan Harmenjanswegzijde.
De openbare fietsenstalling staat getekend in de tuin van de voormalige directeurswoning Harmenjansweg 6 en naast woonhuis Harmenjansweg 8, begrepen heb ik dat deze openbare fietsenstalling niet direct tegen de woning en schutting wordt aangebouwd, maar dat deze 2 meter vanuit de schutting en muur van het woonhuis gebouwd wordt. Aangrenzend van deze tuin liggen de bergingen van Harmenjansweg 8 t/m 16 ook deze zullen vrijgehouden worden van de fietsenstalling, dit is aangegeven tijdens de presentaties. Geluidsoverlast is een zeer grote zorg, daar de fietsenstalling dag- en nacht open zal zijn.

Wat de galerijen betreft staat er op pagina 10 van het beeldkwaliteitsplan dat de galerijen voor 90 % gesloten zijn.
Voorwaarde gesteld door omwonenden: achterzijde Blok B1 en B dient 100 % gesloten te zijn i.v.m. privacy en het voorkomen van geluidslekkage.

Zie af van deze te hoge bouw zodat uitzicht op de Koepel, zon en privacy gegarandeerd worden.
I.v.m. privacy en het risico op geluidsoverlast c.q. geluidslekkage een voorschrift op te nemen dat de geluidsisolatie van dien aard is dat van het stallen van fietsen in de openbare fietsenstalling en galerij geen énkele hinder wordt ondervonden. Naar verwachting neemt het algemene buitengeluid al dermate toe (om diverse redenen) dat op dit punt een zero tolerance standpunt wordt ingenomen.

Hotel.
Voor zover begrepen lees ik uit de tekeningen dat het de wens is dat Harmenjansweg 6 een hotel wordt, gezien de omschrijving; hs4. Hs4 hangt samen met de horeca categorie 4. Wij gaan hiermee niet akkoord. Een hotel is immers ook 's nachts open.

Zienswijze mobiliteitsplan *Parkeren en bereikbaarheid, de Koepel*
Het aantal parkeerplaatsen van 130 in de ondergrondse parkeergarage is berekend op het aantal bewegingen (600?) die er dagelijks op het Koepelterrein plaats zullen gaan vinden. Verwijs ik naar het mobiliteitsplan waar men ervan uitgaat dat gebruikers en bewoners van de Koepel niet in aanmerking komen voor ontheffing voor het omliggende gebied.
Omdat er om financiële en bouwkundige redenen geen grotere ondergrondse parkeergarage mogelijk/haalbaar is doet dit mij voorkomen dat de marges in de berekening zodanig zijn aangepast dat het plan net aan haalbaar lijkt te worden gemaakt.
Er wordt in deze berekening voorbij gegaan dat de Koepel voor een veel groter doel wordt opengesteld, niets maatschappelijk maar commercieel. De Koepel moet een aanzuigende werking hebben op o.a. toeristen, zo gastvrij dat de beoogde hoeveelheid vierkante meters hotels niet alleen zijn ter ondersteuning van het Koepelbezoek voor de omwonenden (ontvangen van bezoek t.b.v. de studenten), maar ook onderdak kunnen bieden aan 'toeristen'. In de Koepel wil men 6 zalen realiseren in totaal 600 stoelen. Voor congressen, bioscoop, colleges, ruimtes voor startups en overige gewenste activiteiten?
Het aantal parkeerplekken is dus niet toereikend, wat betekent dat de parkeerdruk vele male groter wordt met als gevolg dat wij als bewoners van de Harmenjansweg onze auto niet meer in de nabijheid van onze woningen kunnen parkeren. Voor het digitale parkeertijdperk was deze straat/wijk voor vergunninghouders.
Daar komt bij dat deze wijk niet goed bereikbaar wordt, zeker niet als de Harmenjansweg alleen maar een fietsstraat wordt. Wij kunnen de wijk/straat dan alleen verlaten via de Harmenjansweg naar de Papentorenvest. De Papentorenvest die bij een openstaande brug volledig vaststaat of door file door de volle ondergrondse garage aan de Oostvest. Het klinkt ideaal als het verkeer in de zeer nabije toekomst via de Oudeweg wordt geleid, maar is dat niet.
Vroeger noemde men dit het Harmenjansveld, omdat het omringd was door water. Keren we daar weer naar terug? Maar dan onbereikbaar door vastlopend verkeer en de Harmenjansweg voor éénrichtingsverkeer? De Papentorenvest als enige uitvalsweg?

Daar het de wens is dat op het Koepelterrein een zeer grote variatie van activiteiten plaats zal gaan vinden, brengt dat de omgeving op dit moment qua veiligheid en bereikbaarheid in gevaar.
Het project de Koepel is op dit moment te groot voor deze wijk.

Het ontwerpbesluit verruiming geluidswaarden.
Gesteld in het rapport van Peutz wordt dat op 20 augustus 2019 de feitelijke geluidsbelasting industrielawaai ter plaatse van de gevels van de beoogde ontwikkeling 47dB(A) bedraagt. Het bestemmingsplan echter stelt dat de norm reeds overschreden wordt?!

Tevens wordt gesteld dat eerst goed onderzocht dient te worden of door het treffen van stedenbouwkundige, bron- en of overdrachtsmaatregelen, dan wel bouwkundige maatregelen bij de ontvanger aan voorkeursgrenswaarden kan worden voldaan. Hierbij sluit ik mij aan.
Indien echter de aanvraag ter verruiming het gevolg is van de voorgenomen bedrijfsactiviteiten/horeca-activiteiten (vallende onder industrielawaai, c.q. dienstverlenend bedrijf) dan stel ik mij op het standpunt dat dergelijke activiteiten beperkt dienen te worden.
Uitgaande dat de metingen betreffende A(directeurswoning), bouwblok B (Harmenjanswegzijde) en C(Damaststraat) tevens opgaan voor de direct omwonenden, neem ik het standpunt in dat het geluidsniveau aan de zijde van ons omwonenden niet toeneemt. Door bijv. galm, industrielawaai veroorzaakt door de nieuwbouw en /of de bedrijfsactiviteiten.
Ik ben van mening dat dit voor rekening van de aanvrager vooraf goed onderzocht wordt, dat omwonenden hierin gekend worden en dat er afdoende akoestische maatregelen worden getroffen bij de bouw en nieuwbouw om dit te waarborgen.
In het akoestisch rapport staat dat de Koepel géén lawaaimaker is in de betekenis zoals in uw branche wordt omschreven. De Koepel in deze speelt wel degelijk een rol bij het veroorzaken van geluidsoverlast. De Koepel is een geluidsversterker, het geluid wordt versterkt naar de omgeving teruggekaatst. Dit is zeker een punt om rekening mee te houden gezien te gewenste activiteiten op dit terrein.

Aantasting omliggende woningen.
De voorgenomen realisatie van de woningen, ondergrondse parkeergarage en fietsenstalling zal op enkele meters afstand van voormalige bewaarderswoningen plaats vinden. Dit mag geen negatieve consequenties hebben voor de huidige bebouwing.
Om e.e.a. te kunnen waarborgen dient op kosten van de ontwikkelaars i.i.g. een nul-meting te worden uitgevoerd op basis waarvan eventuele schade aan de omliggende woningen kan worden vastgesteld.

Ik wens u veel wijsheid en zie uw reactie op deze ingediende zienswijze tegemoet.

Met vriendelijke groet,

A.E.A. Klein – van Gemert

A.H. Klein