

Verslag informatieavond voor omwonenden inzake de parkeergarage Nieuwe Gracht 22 januari 2008

Aanwezig:

Martin de Vries Centrummanager, voorzitter

Namens de Gemeente Haarlem:

Maarten Divendal wethouder

Peter Schouten Verkeer en Vervoer

Dirk Jan v.d. Wal projectmanager

Mirjam van Haaster communicatiemedewerker

Ellen van der Aar projectsecretaris, verslag

Verder aanwezig omwonenden, actiegroepen, raadsleden, belangengroeperingen (totaal circa 70 personen)

Martin de Vries heet iedereen welkom. Hij is hier vanavond aanwezig als onpartijdige voorzitter. Hij stelt bovengenoemde mensen voor en vertelt wat de bedoeling is van deze bijeenkomst. Er zal een verslag worden gemaakt dat op de website www.haarlem.nl/parkeergaragenieuwegracht wordt gezet.

Inleiding wethouder Maarten Divendal

Al jaren wordt er in Haarlem gesproken over het bouwen van een parkeergarage aan de oostzijde van de binnenstad. Een aantal locaties kwam hiervoor in aanmerking en in 2006 is de Nieuwe Gracht gekozen. De gemeenteraad heeft in december jl. groen licht gegeven om te starten met de voorbereidingen voor een garage op deze plek. Hierbij heeft de Raad als opdracht meegegeven dat er zorgvuldig moet worden omgegaan met risico's zoals veiligheid, financiën, schade, participatie en communicatie. In het voorbereidingsproces zullen de vragen en risico's in kaart worden gebracht. Maarten benadrukt dat er nog geen besluiten zijn genomen waarop geen inspraak meer mogelijk is. Het is de bedoeling dat er een klankbordgroep komt waarin de deelnemers meedenken met de plannen. In deze klankbordgroep zitten zowel voor- als tegenstanders van de plannen. De aanleg van een parkeergarage is een ingrijpend proces voor de direct omwonenden maar het is ook een belangrijke impuls voor winkeliers, cultuurpodia en horeca in Haarlem.

Presentatie Peter Schouten

In 2006 is gekozen voor de locatie Nieuwe Gracht voor een parkeergarage in het oostelijk deel van de binnenstad. Andere locaties die gezien zijn, waren o.a. Koudenhorn, Papentorenvest en Gonnetsstraat. Eén van de argumenten om te kiezen voor de Nieuwe Gracht is geweest dat het Kernwinkelgebied dichtbij is en via een aantrekkelijke wandelroute te bereiken.

Waarom is er een parkeergarage nodig?

- parkeerbehoefte
- betere kwaliteit openbare ruimte doordat er ondergronds geparkeerd gaat worden
- serviceverlening bezoekers en bewoners
- versterking van functioneren binnenstad
- tekort van circa 400 parkeerplaatsen

In de garage komen 760 parkeerplaatsen verdeeld over 2 lagen. De in- en uitrit komt aan het Spaarne. De garage loopt ondergronds, onder de Nieuwe Gracht tot aan de Kruisbrug.

Er zal voortdurend aandacht moeten worden besteed aan de **risico's**:

- financiële risico's: ondergronds bouwen is altijd onrendabel, het onrendabele deel wordt gedekt uit de reservering gemaakt bij het opheffen van het parkeerfonds
- risico's tijdens de bouw: afdekken dmv het bouwen via design en construct (ontwikkelaar ontwerpt en bouwt en levert de garage pankaar op)

- risico's van exploitatie, beheer en onderhoud: nog niet bekend wie dit gaat doen, markt of Gemeente Haarlem.
- Financiering loopt via de Gemeente Haarlem
- Ontwikkeling en bouw via de markt.
- Vroeg beginnen met communicatie en participatie.

Op dit moment wordt gewerkt aan een projectopdracht en plan van aanpak. De rollen van opdrachtgever en –nemer worden hierin helder gemaakt. Aan het eind van deze fase ligt er een

Programma van Eisen (PvE).

Het PvE heeft vier hoofdpunten:

1. parkeren
2. randvoorwaarden bouwmethode
3. relaties met de omgeving
4. kwaliteit

Het PvE dient als basis voor het ontwerp en als instrument om het ontwerp te toetsen.

Het PvE is onderwerp van inspraak en politieke besluitvorming (GO/ NO GO), streven medio 2008 gereed.

Als het PvE akkoord is en eventueel is bijgesteld volgt er contractvorming: definitief GO.

Tijdens de fase op weg naar het PvE zijn er bijeenkomsten van de te vormen **klankbordgroep** waarin (vertegenwoordigers) van bewoners en bedrijven zitten.

Op de presentielijst kunnen de aanwezigen aangeven of zij willen deelnemen aan de klankbordgroep.

De komende tijd kunt u al activiteiten zien rond de Nieuwe Gracht. Dit zijn activiteiten in het kader van gegevensverzameling, bodemonderzoek.

Contactgegevens:

Stadsbedrijven, afdeling Projectmanagement Bureau (PMB), de heer DJ v.d. Wal, projectmanager.

Telefoon: 023-5113669, dj.vd.wal@haarlem.nl

Vragen

- *De heer Blaauw, :* **Waarom is het uitgangspunt van de snelle bereikbaarheid van het centrum zo belangrijk?** *Peter Schouten:* Haarlem heeft een (denkbeeldige) route om het centrum lopen, de zgn tangentialen. Het is verkeersbeleid dat de parkeergarages binnen deze tangentialen komen te liggen. Het gaat ook om de beleving van de wandeling naar het centrum. Uiteraard spelen de financiën ook een grote rol plus het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd kan worden. Op de Koudenhorn en de Papentorenvest kunnen veel minder plaatsen gerealiseerd worden.
- *De heer Minnee, :* **Als ondergronds parkeren zo duur is, waarom kan het dan niet bovengronds?** *Peter Schouten:* Haarlem wil graag af van bovengrondse parkeerkolossen en zo een goede kwaliteit van de openbare ruimte houden.
- *Mevrouw van Ossenwaarde als vertegenwoordiger van de bewoners van de Nieuwe Gracht die een belangenvereniging oprichten waarvoor men zich kan opgeven via Diederik Starreveld:* **Wat is de ratio achter de garage. Welk probleem wordt er opgelost door het bouwen van deze parkeergarage en waar staat dit beschreven? Waar ligt een onafhankelijk rapport naar de feitelijke parkeerbehoefte in Haarlem? Hebben de bewoners van Haarlem daadwerkelijk behoefte aan een extra parkeergarage?**
Wethouder Maarten Divendal: Het is het beleid van Haarlem om een autoluw centrum te creëren. Als provinciehoofdstad heeft Haarlem een bepaald voorzieningenniveau die bereikbaar moeten zijn voor de regio. Door middel van de Zuidtangential en het aanbrengen van langzaam verkeerroutes is Haarlem al enige tijd bezig om het autoverkeer zo veel mogelijk uit de binnenstad te weren. Het is een keuze van het bestuur om de randen van Haarlem groen te houden. Hierdoor zijn de claims op grond in Haarlem groot en wordt een bovengrondse oplossing voor het parkeren lastig. Er is door Haarlem een parkeerbalans gemaakt. Hier zijn geen objectieve normen voor, deze onderzoeken zijn nooit objectief. Uit het onderzoek dat er ligt (23-3-2006) blijkt dat Haarlem er in vergelijking met andere steden goed uit komt. Het

systeem waarop de route van de parkeergarages wordt aangegeven wordt binnenkort aangepast zodat dit soepeler gaat verlopen.

- *Otto Moisch,* : De parkeergarages moeten in de buurt van de tangenten komen, hoeft niet binnen de tangenten. Wat is de binnenstad? Dit is een breed begrip. **Waar zit de NO GO gekoppeld aan de bewoners?** *Peter Schouten:* We gaan nu de fase in van het opstellen van het PvE. Dit PvE is onderhevig aan participatie. Via de klankbordgroep wordt het proces nauwgezet gevolgd en wordt het PvE bijgesteld/aangepast. Het College van B&W kan tussentijds nog besluiten om een extra GO/NO GO in te stellen.
- 2^e vraag: er bestaan meer plannen in Haarlem. De samenhang van de plannen beïnvloedt het succes van de plannen, heeft consequenties voor de bewoners van Haarlem. **Hoe zit het met de uitstoot van gassen cq de fijnstofproblematiek?** Er bestaan plannen om de bussen te centreren op het Stationsplein, dit is slecht voor het milieu. Verder nemen de risico's toe (o.a. bij school de Kring) terwijl de Gemeente Haarlem juist het wonen in de binnenstad wil stimuleren. Er ontbreekt een planologische visie. **Waarom geen transferpunten rondom de stad zoals in Amsterdam?**
Wethouder Divendal: Wij horen vaker kritiek op hoe het openbaar vervoer geregeld is. Daarom zijn er sinds vorig jaar weer een aantal buslijnen teruggekomen in Haarlem. We zien in het centrum veel verkeer dat op zoek is naar parkeerplekken. Dit jaar wordt het informatiesysteem voor parkeergarages vernieuwd. Als de Raaksgarage weer open gaat in 2009 zijn er 4 parkeergarages op strategische plekken in Haarlem. Hierdoor neemt het zoekende verkeer af.
- *De heer Dick Freling, KvK Haarlem:* De KvK heeft de parkeersituatie in Haarlem geanalyseerd. Het blijkt dat veel auto's rondjes moeten rijden om een plaats te vinden. Dit is niet gunstig voor de economische ontwikkeling van de binnenstad en slecht voor het milieu. **Als Haarlem een evenwichtig parkeerbeleid wil voeren is er aan de oostkant een structureel probleem.**
- De bewoners van de Nieuwe Gracht geven aan dat zij geen parkeerproblemen hebben.
- *Mevrouw Gerda de Vries, wijkraad Heiliglanden/de Kamp:* In ons gebied rond parkeergarage de Kamp zitten we in een parkeerwurggreep. **Wij zouden zeer blij zijn met een extra parkeergarage. Het is mogelijk dat de parkeergarage bij het station op termijn verdwijnt. Dit betekent 460 plaatsen minder. Er is een tekort van 400 plaatsen plus de 460 komt op 860. Dan is deze garage met 760 plaatsen ook niet voldoende.**
Peter Schouten: Als je het zo bekijkt komen er inderdaad niet veel plaatsen bij maar het verdwijnen van de garage bij het station is nog niet zeker. Deze garage blijft voorlopig (komende 10-20 jaar) gehandhaafd. Het stationsplein wordt aangepakt maar niet de gebouwen eromheen. Deze gebouwen zijn eigendom van ING en zij hebben geen plannen om iets met deze gebouwen te doen. Het bestuur van Haarlem wil deze garage bouwen voor een betere openbare ruimte, betere service aan bezoekers.
- *De heer Cees de Vries, Kerklaan 57, raadslid partij Spaarnestad:* wij hebben altijd gepleit voor meer parkeergarages. De gemeente moet aan gaan tonen dat de garage op deze plek kan worden gebouwd. Ook mijn vraag is: **komen we met deze garage niet nog plekken tekort?**
Peter Schouten: wij hebben ook bekeken of er geen garage onder de gehele Nieuwe Gracht kan komen dan zitten we op zo'n 1100-1200 plaatsen. In dit geval moet er echter een tweede in- en uitrit gemaakt worden aan de westkant, wat de garage veel duurder per parkeerplek maakt. Hier is dus niet voor gekozen. Wel gaan we de garage zo bouwen dat het in de toekomst mogelijk is om de garage te vergroten.
- *Anneke v.d. Krans,* : **Nu de Parklaan open ligt is er een nijpend tekort aan parkeerplaatsen voor de bewoners terwijl we wel blijven betalen. Waarin gaat de gemeente voorzien om de bewoners tegemoet te komen?** *Peter Schouten:* Op dit moment zijn er inderdaad veel werkzaamheden aan parkeerplaatsen in de stad. Hierin is niet tegemoet te komen. Het blijkt dat het aantal parkerende bezoekers is gedaald.
- *Mevrouw naam onbekend uit de* : vindt het allemaal nogal overdreven. Waarom wil iedereen altijd voor zijn deur parkeren? **In de stationsgarage is op zaterdag altijd plaats** maar dat vinden de mensen kennelijk te ver lopen naar het centrum. Voed de mensen op!

- *Mevrouw Bijvoet heeft een bedrijf gevestigd aan de Koudenhorn: Als de bouw start hoe is dan de bereikbaarheid van de bedrijven gewaarborgd? Zij wil graag een tekening zien met de verkeersstromen.* Peter Schouten: We kunnen op dit moment nog niet echt een plattegrond met de verkeerscirculatie laten zien omdat er nog zoveel onbekende factoren zijn. De in- en uitrit voor auto's komt aan het Spaarne (Hooimarkt) en voor voetgangers komt er ook een in/uitgang bij de Jansbrug en de Kruisbrug.
- *Dhr Frans Eygens, :* werkt bij een bedrijf dat zich o.a. bezig houdt met zettingen. *Hij heeft begrepen dat dit van alle locaties de moeilijkste is om te bouwen.* Ook qua monitoren van de funderingen van omliggende gebouwen. In de Gonnetstraat of op het Cavexterrein is een goedkopere versie mogelijk. De kosten gaan hier gigantisch uit de klauwen lopen. Een diepwandconstructie is altijd lastig. De risico's moeten goed worden ingeschat en afgedekt.
- *Mevrouw van Ossenwaarde:* In Middelburg ligt nog een gat open van 9 meter diep voor een te bouwen parkeergarage. De bouw ligt stil en heeft al 26 mln gekost. In Delft heeft de bouw van een garage 1 jaar stil gelegen. 26 huizen zijn hier slooprijp en de kosten bedragen al 24 mln. Het rapport over deze locatie voor een parkeergarage is opgemaakt door Oranjewoud. Dit bedrijf heeft nog nooit eerder iets gedaan met parkeergarages en heeft hier misschien ook niet de expertise voor. De kans bestaat dat er oude watergangen lopen of stukken met fijnzand-ondergrond. Dit zijn allemaal extra risico's. Haarlem zou liever meer geld moeten besteden aan onderhoud van bruggen, kades en groen. Het bedrijf GEO Delft is in te huren voor onderzoek. Zij hebben al eerder projecten doorgelicht om te kijken of het risico niet te groot is of niet voorspelbaar.
Peter Schouten: bij het zoeken naar een locatie voor de garage is er een afweging geweest van de kosten, ondergrond, aantal plaatsen enz. Voor alle locaties zijn er voor- en nadelen, ook financieel gezien. Uit de mix van een aantal voor- en nadelen heeft de Raad gekozen voor de Nieuwe Gracht. In de fase van de PvE gaan we de risico's in kaart brengen, ook voor de omwonenden. Hieruit kan blijken dat de risico's te groot zijn en mogelijk moeten we dan terugkomen op het bouwen via design en construct.
Wethouder Divendal: als ik als wethouder de risico's te groot vind geef ik als advies een NO GO. Uit de overleggen met de klankbordgroep kan ook blijken dat er nader onderzoek moet worden gedaan door een onafhankelijke partij. Dit zal dan gebeuren. De Gemeente Haarlem leert ook van situaties in andere gemeenten. Bij projecten wordt een risicoanalyse gemaakt. De financiering van deze garage komt uit de reserve van het parkeerfonds, er is ahw voor gespaard.
Het Bestuur van Haarlem beseft dat de publieke openbare ruimte de laatste jaren is verwaarloosd en in 2006 is afgesproken om hier weer geld in te steken. Door een bezuiniging op het aantal formatieplaatsen zijn er dit jaar 200 ambtenaren minder wat 5 miljoen euro oplevert. Dit bedrag loopt de komende jaren op tot 11 mln. Dit geld gaan we gebruiken voor de openbare ruimte van de stad. Het is de verplichting van het bestuur om ook te denken aan de generatie na ons. Het bestuur heeft begrip voor de situatie van de bewoners maar het blijft een belangenafweging.
- *Hr. Naam onbekend: In de begroting kan ik niets terugvinden over investeringen in deze parkeergarage?* Peter Schouten: Het geld uit het opgeheven parkeerfonds is naar de algemene reserve gegaan: een reservering van 9,9 mln euro voor parkeren. De rest is een rendabele investering in de stad. Het bouwen van een garage van 760 plaatsen kost circa 40 mln. In de loop van het PvE komen we meer te weten over de kosten en de risico's.
Hoe gaat u de risico's in kaart brengen? Dit gebeurt deels door de gemeente zelf en voor een aantal specifieke risico's wordt kennis ingehuurd (bijvoorbeeld bouwen onder water).
- *Hr. Naam onbekend, Hooimarkt: Worden er ook fijnstofmetingen gedaan en speelt dit een rol bij de afweging?* Wethouder Divendal: Ja, er worden fijnstofmetingen gedaan. Hier bestaan normen voor en een wettelijk regiem.
- *De heer Martin Mees, :* werkt bij een bedrijf dat o.a. diepe kelders aanlegt. Het risico om te graven naast woningen op palen en op staal is erg groot. De Gemeente Haarlem moet in dit geval niet werken via Design en Construct maar zelf ontwerpen.

- *Mevrouw v.d. Gonhels(?)*, *namens de bootbewoners in het Spaarne:*
Wat gebeurt er met de bootbewoners als de ingang bij de Hooimarkt komt? *Peter Schouten:* Tijdens de bouw worden er eisen gesteld aan de waterhuishouding. Voor de woonschepen zal dit per geval bekeken worden. Waarschijnlijk zullen de boten in het Spaarne hier verder geen last van hebben. Na de bouw van de garage moet de Nieuwe Gracht gewoon bevaarbaar blijven.
- *De heer Paul v.d. Werf, vertegenwoordiger Horeca Haarlem:* heeft alles aangehoord vanavond en wil het gemeentebestuur nog even een hart onder de riem steken. Hij heeft zelf op de Gedempte Oude Gracht gewoond waar men natuurlijk al jaren bezig is met de Raaks-garage. Tijdens dit proces is de gemeente altijd zeer zorgvuldig omgegaan met klachten en vragen van bewoners. Hij zou ook graag een keer zijn verhaal willen doen in de belangengroep van de bewoners.
- *Mevrouw Vera Niesen,* *': Op donderdagavond moet ik altijd op zoek naar een parkeerplaats.* **Wat zijn de mogelijkheden tot inspraak?** *Peter Schouten:* Via de klankbordgroep vindt een zorgvuldige belangenafweging plaats van bewoners, horeca, winkeliers en andere groeperingen. Onderaan dit verslag staat nog een lijstje over inspraak e.d. *Wethouder Divendal:* In Haarlem doen we veel aan participatie. In het participatietraject zitten inspraakmomenten. Daarnaast bestaat er ook nog de mogelijkheid om bezwaar te maken. In deze fase staan we er nog open in: er liggen nog geen vastgestelde plannen. Op basis van de participatie ga ik met een voorstel naar het College: GO of NO GO. *Martin de Vries:* het is van belang dat in de klankbordgroep alle belangengroeperingen/partijen vertegenwoordigd zijn zodat alle expertise gebruikt kan worden.
- *De heer Brok:* **Wat zijn de voordelen voor de bewoners?** *Peter Schouten:* De bewoners kunnen indien gewenst een abonnement nemen voor een plaats in de parkeergarage. Minder verkeer in de binnenstad. *Opmerking hr. Brok:* **Als u een autovrije binnenstad wil dan moet u geen parkeergarage in de binnenstad bouwen!**
- *Mw. Naam onbekend:* **wil graag een parkeervignet voor visite.** *Peter Schouten:* Als de Raaksgarage klaar is komt er een nieuw systeem voor bezoekersparkeren.
- *Bewoonster van de Parklaan:* **is bezorgd over de toename van het busverkeer over de Parklaan.** *Peter Schouten:* Hier moet nog besluitvorming over plaatsvinden. Uitgangspunt is dat de Kruisweg auto- en busvrij wordt. De bussen zouden gaan rijden over de Jansweg. Het autoverkeer gaat via een andere route rijden.
- *Naam Onbekend:* **Waarom kan de garage niet aan de Papentorenvest komen? Als de gemeente het openbaar vervoer en het fietsverkeer wil verbeteren, dan is het tegenstrijdig om een parkeergarage in de binnenstad te maken.** *Wethouder Divendal:* op de Papentorenvest zou alleen een kleinere parkeergarage mogelijk zijn. De Appelaargarage is ook zo'n kleinere garage en dat is eigenlijk een gemiste kans. Die fout willen we niet nog een keer maken.
- *Naam onbekend:* **Waarom blijft de stationsgarage niet bestaan?** *Wethouder Divendal:* Vanuit het bestuur bestaat er geen actie om iets te doen aan de parkeergarage op het Stationsplein.
- *Bas Strikker, wijkraad Binnenstad:* Als deze garage gerealiseerd gaat worden neemt het verkeer langs het Spaarne enorm toe. **Waarom wordt er niet gedacht om vanuit de oostzijde van de stad via een tunnel naar de ingang te komen?** *Peter Schouten:* Zo'n tunnel lijkt een logische stap. Dit is op dit moment echter financieel niet haalbaar.

Martin de Vries sluit om 22.15 uur de avond af. Op zo'n eerste avond kunnen natuurlijk niet alle vragen beantwoord worden. Het verslag komt op de website van Haarlem te staan en de mensen die hebben aangegeven dat ze willen deelnemen aan de klankbordgroep zullen binnenkort worden benaderd. (zie lijstje hieronder)

Mensen die zich hebben opgegeven voor de klankbordgroep:

- **P. de Smet,**
- **Bas Wijers,**
- **Sander Remans,**
- **René Rood,**

lid Haarlemse Fietsersbond, denkt mee vanuit het perspectief van de fietser.

- **Martin Mees,**
 - **Jaap v.d. Stel,**
- neemt deel namens *Stichting Vrienden van de Bakenes*

- **Paul Minnee,**
 - **Theo Vermeij,**
- lid wijkraad Burgwal, deelname namens milieudefensie
- **Otto Moison,**