

ProRail - Regiodirectie Randstad Noord
T.a.v. drs. Luna Heringa-Taglioni
De Ruyterkade 4
1013 AA Amsterdam

Ons kenmerk VTH/2020/2512291
Datum 16 maart 2022
Afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving
Contact Dhr. R. de Vries
Telefoon 023-5113789
E-mail r.d.vries@haarlem.nl

Per mail aan; luna.taglioni@prorail.nl
en peterkoppen@xs4all.nl

Onderwerp: besluit intrekken status gemeentelijk monument,
Betreft de panden Koppestokstraat 2-4 te Haarlem

Geachte mevrouw Luna Taglioni,

Op grond van de Haarlemse monumentenverordening is het college van burgemeester en wethouders bevoegd om objecten op de gemeentelijke monumentenlijst te plaatsen en af te voeren. Volgens onze gegevens is ProRail (Railinfratrust B.V/ NS Vastgoed B.V.) eigenaar van de grond en het gebouw Koppestokstraat 2-4 te Haarlem (kadastraal aangeduid met nummer: HLM01 I 5524 G 0). Het pand is thans een aangewezen gemeentelijk monument. De bezwaarprocedure namens ProRail tegen de aanwijzing is in overleg aangehouden.

Besluit

Op 5 oktober 2021 hebben burgemeester en wethouders besloten (2021/478824), op grond van het bepaalde in artikel 8 van de Monumentenverordening 2013, de gemeentelijke monumentenstatus van de voormalige spoorwachterswoningen aan de Koppestokstraat 2-4 te Haarlem in te trekken. Hierbij wordt de uitgebreide voorbereidingsprocedure gevolgd (afd. 3.4 Awb) waardoor naar aanleiding van *dit ontwerpbesluit* door belanghebbenden zienswijzen kunnen worden ingediend.

Aanleiding

ProRail (Railinfratrust B.V/ NS Vastgoed B.V) is eigenaar van het pand Koppestokstraat 2-4 en daarnaast ook 'bevoegd gezag' voor de Spoorwegwet. Het pand staat dicht op het spoor, op het zogenoemde 'spoorweglichaam' en hierdoor is de Spoorwegwet -artikel 19- van toepassing. Voor verbouwing/ toekomstig gebruik is een vergunning op grond van de Spoorwegwet vereist. ProRail kan een dergelijke vergunning niet verlenen op grond van veiligheidsvoorschriften uit de Spoorwegwet, artikel 19. ProRail heeft als spoorbeheerder de wettelijke opdracht om te zorgen voor een veilig en betrouwbaar spoor. De huisjes langs het spoor vormen voor ProRail in dat kader een risico. Door de Spoorwegwet is verbouwing/ toekomstig gebruik van het pand -op deze locatie-

juridisch niet mogelijk. ProRail heeft vanwege de veiligheid alle nutsvoorzieningen afgesloten en verwijderd. Het pand staat leeg en vertoont thans achterstallig onderhoud.

Onderzoek verplaatsing pand Koppestokstraat 2-4.

Voorafgaand aan het ontwerpbesluit is onderzocht of verplaatsing van het pand Koppestokstraat 2-4 een optie is. Het gebouw zou -in principe- ongeveer 7 meter de Koppestokstraat in verplaatst kunnen worden. Het verplaatsen van het pand moet worden uitgevoerd door een ProRail gecertificeerd bedrijf, vanwege de locatie op het 'spoorweglichaam'; dicht langs het spoor. De geraamde kosten voor verplaatsing van het gebouw loopt in de tonnen (zie de kostenraming, bijlage). Geen van de betrokken partijen -ProRail, initiatiefnemers en gemeente- hebben hiervoor budget beschikbaar.

Het college betreft bij dit besluit mede het inhoudelijke advies dd. 21 april 2021 van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK). Deze adviescommissie is van mening dat de monumentale status van het pand niet behouden kan blijven indien het verplaatst zou worden. De ARK geeft ter overweging mee om het gebouw eventueel te laten staan zonder functie.

Vaste jurisprudentie

Uit jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State valt af te leiden, dat bij aanwijzing als monument, er voldoende perspectief moet zijn op toekomstig gebruik, in welke functie dan ook. Dit perspectief ontbreekt voor onderhavige spoorwegwoningen aan de Koppestokstraat 2-4, zodat behoud op deze locatie van een leegstaand pand, juridisch en onderhoud technisch niet houdbaar is.

WETSBEPALINGEN

Het besluit is gebaseerd op de relevante artikelen van de Monumentenverordening Haarlem 2013 en afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Ingediende zienswijzen.

Het ontwerpbesluit d.d. 01-11-2021, inzake het intrekken van de status gemeentelijk monument heeft ter inzage gelegen van 5 november 2021 tot en met 17 december 2021. Gedurende deze periode bestond de mogelijkheid voor belanghebbenden om zienswijzen en/of bedenkingen in te dienen.

Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt; op 17 december 2021 zijn zienswijzen ingediend en ontvangen van dhr. P. Koppen, namens de *Erfgoedvereniging Bond Heemschut, de Historische Vereniging Haarlem en het Buurtinitiatief Spoorwachterswoningen Koppestokstraat* (verder te noemen 'indiener').

Hieronder volgt een samenvatting van de ingediende zienswijzen van genoemde drie partijen met daarna de reactie vanuit de gemeente.



Reactie op de zienswijze

1.2. ***Vastgesteld wordt dat artikel 19 van de Spoorwegwet van toepassing is.** Dit klopt, omdat het pand dicht op het spoor staat, op het zogenoemde 'spoorweglichaam' en hierdoor is de Spoorwegwet -artikel 19- van toepassing.

*** De aanwijzing van de panden d.d. 06-10-2020 als gemeentelijk monument is onherroepelijk.**

Het bezwaar dat namens ProRail heeft ingesteld is aangehouden, waarmee het aanwijzingsbesluit niet onherroepelijk is. Destijds ging ProRail akkoord met aanhouding omdat eerst onderzocht zou worden of er mogelijkheden waren voor de spoorweghuisjes voor een duurzaam toekomstig gebruik. Men heeft ervoor gekozen dit eerst te onderzoeken en de bezwaarprocedure aan te houden.

*** Het past niet het aanwijzingsbesluit nu in te trekken op grond van dezelfde argumenten welke ProRail destijds had tegen de aanwijzing als gemeentelijk monument.**

Na de besluitvorming om de spoorweghuisjes aan te wijzen is nader onderzocht op welke wijze invulling kon worden gegeven aan een duurzaam gebruik van de panden. Hierover is met partijen overleg gevoerd. Hieruit bleek dat verplaatsing van de panden zeer kostbaar is en dat daarmee ook de monumentale status verloren gaat. Daarnaast bleek dat ProRail als eigenaar van het gebouw en de grond waarop het staat, op grond van de Spoorwegwet een nieuw gebruik van het leegstaande pand niet kan verwezenlijken. Juridische en veiligheidsregels liggen hieraan ten grondslag. Hierdoor is sprake van voortschrijdend inzicht op grond waarvan het college de aanwijzing intrekt.

- **Het college heeft niet zelfstandig onderzocht wat de werkingssfeer is van de Spoorwegwet en neemt de standpunten van ProRail over.**

Niet wordt bestreden dat de Spoorwegwet in deze casus van toepassing is. Op grond van wetgeving is bepaald dat hergebruik van de panden leidt tot het zich onbevoegd begeven op spoorwegterrein. En daarnaast kunnen onderhoudswerkzaamheden aan het monument, dat zich op het 'spoorweglichaam' bevindt, leiden tot gevaarzetting langs het spoor en/of leiden tot hinder voor het treinverkeer. Op grond van die argumenten wordt er geen Spoorwegwet-vergunning afgeven, waardoor toekomstig onderhoud en gebruik op deze locatie onmogelijk wordt. De zienswijze geven geen onderbouwde argumenten weer waaruit het tegendeel blijkt. De argumenten van veiligheid en toekomstig gebruik wegen voor het college zwaarder dan die van monumentale historische waarden.

- **De grote hamvraag en ons belangrijk(st)e argument dat de door B&W c.q. ProRail opgevoerde overweging van veiligheid weerlegt is: waarom het (vanuit veiligheidsoverwegingen) in zoveel soortgelijke situaties in het land wel blijkt te kunnen, en hier niet?** Het gaat hier om een leegstaand gebouw, dat momenteel ook is afgesloten van de nutsvoorzieningen. Hierdoor zou er sprake zijn van hernieuwd gebruik. Er is hierdoor geen sprake van voortgezet gebruik en of toepasbaar overgangsrecht. Gelet daarop is er sprake van

het feit dat actuele regels van toepassing zijn te zijn. Voor het in gebruik nemen van de spoorweghuisjes moet men beschikken over een vergunning van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op grond van artikel 19 van de Spoorwegwet. Een aanvraag voor deze vergunning zal worden afgewezen omdat het pand ligt op het zogenoemde spoorweglichaam. Hierdoor kan de fysieke integriteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en het veilig en doelmatig gebruik daarvan niet worden geborgd.

- **Voor zover wij hebben kunnen nagaan, heeft B&W deze beweringen niet op juistheid en validiteit gecheckt. Ons is desgevraagd gemeld dat erover is gesproken in het overleg met ProRail, maar dat de gemeente geen zelfstandig onderzoek naar juistheid en validiteit heeft gedaan (en dus ook niet naar de werkingssfeer van het bewuste artikel 19 van de Spoorwegwet.**
- In het kader van de belangenafweging dient ook het college een afweging te maken waarbij de toepasbare regelgeving het kader is. De stelling dat de gemeente geen zelfstandig onderzoek doet en verder niet heeft onderzocht is pertinent onjuist en voorts niet aangetoond c.q. onderbouwd.
- **De grote hamvraag en ons belangrijk(st)e argument dat de door B&W c.q. ProRail opgevoerde overweging van veiligheid weerlegt is: waarom het (vanuit veiligheidsoverwegingen) in zoveel soortgelijke situaties in het land wel blijkt te kunnen, en hier niet? In de bijlage bij deze zienswijze hebben wij een tiental voorbeelden van soortgelijke situaties in het land vermeld waar het kennelijk allemaal wel kan. Meer voorbeelden kunnen worden aangehaald.**
- Het gebouw staat fysiek zeer dicht tegen het spoor aan. De oostgevel van het gebouw staat binnen de veiligheidszones, waarbinnen het niet mogelijk is om zonder een buitendienststelling en/of andere met zeer hoge kosten gepaard gaande veiligheidsmaatregelen, werkzaamheden uit te voeren. Gevelonderhoud bijvoorbeeld, zou moeten plaatsvinden tijdens een zogenaamde 'buitendienststelling'. ProRail geeft aan dat een enkele buitendienststelling enkele tienduizenden euro's kost en betekent dat er gedurende deze periode geen treinverkeer kan plaatsvinden. De kosten voor de restauratie en het beheer van het pand zullen zeer/ onevenredig hoog zijn.
- **De slechte staat van onderhoud van het pand wordt ook opgevoerd als argumentatie van B&W c.q. ProRail voor intrekking van de monumentenstatus. De volgende zinsneden zijn vermeld:**
 - 'ProRail heeft vanwege de veiligheid alle nutsvoorzieningen afgesloten en verwijderd.'
 - 'Het pand staat leeg en vertoont thans achterstallig onderhoud.'



- **‘Het intrekken van de monumentenstatus voorkomt verdere verpaupering en andere onvoorziene risico’s ten gevolge van leegstand.**

Op zich zijn dit geen valide argumenten voor intrekking van de monumentenstatus; de eigenaar moet hier volgens de monumentenverordening immers iets aan doen.

De eerste twee punten zijn feitelijk waar. Voor dit gebouw geldt echter dat restauratie, onderhoud een duurzaam toekomstig gebruik of zicht op een herbestemming geen optie is door de geldende eisen vanuit de Spoorwegwet. ProRail is het bevoegd gezag voor de Spoorwegwet en geeft aan dat herstel en gebruik van het pand onmogelijk is door de veiligheidseisen. Daarnaast is ProRail ook eigenaar van het pand.

- **Het meest voor de hand liggende en meest haalbare scenario – restauratie voor behoud zonder functie – is dan weer niet onderzocht. Ondanks dat de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit ARK, ook de monumentenadviseur van het college, dat wel heeft gesuggereerd. Waarom B&W hieraan geen gevolg heeft gegeven, staat niet in het collegebesluit, en is ons ook niet bekend.**

Om een gebouw/ monument in stand te houden en te zorgen voor een duurzame herbestemming dient er sprake te zijn van een reëel toekomstperspectief qua restauratie en gebruik. Gelet op de ligging van het pand op het spoorweglichaam en de daar beperkende juridische geldende eisen is van een kansrijke herbestemming voor het gebouw geen sprake. Ook in de zienswijze wordt verder niet aangegeven hoe dit zou kunnen worden bewerkstelligd. Nu een restauratie en duurzaam gebruik geen reële optie is, zou het gebouw permanent leeg komen te staan. Een leegstaand gebouw zonder perspectief op enig gebruik zal bouwkundig achteruitgaan en daardoor uiteindelijk gevaar kunnen opleveren voor de directe omgeving. Een leegstaand gebouw vanwege de historische waarde om deze reden bewaren is niet gewenst en financieel niet haalbaar.

- **Ten aanzien van het behoud van de spoorwachtershuisjes als monument maar zonder functie**

Het college neemt het standpunt in dat het algemeen belang in beginsel is gediend met behoud van het monument en dat dit zwaar weegt. Daarvoor is onder meer nodig dat het gebouw wordt hersteld, gerestaureerd en gerenoveerd, dat er een geschikte bestemming voor wordt gevonden en dat het wordt geëxploiteerd op een wijze die past bij het monument en die aansluit bij de omgeving waar het ligt. Als herbestemming van het monument niet mogelijk is, is het risico reëel dat het monument in verval zal raken. Daarmee is het algemeen belang niet gediend. (zie ook uitspraak 201408292/1/A1).

- **Behoud van de Spoorwachtershuisjes als monument met functie**

Dit wordt in de zienswijze een realistisch alternatief genoemd. Echter, enkel deze zeer positieve en mooie plannen nemen niet weg dat er een juridische blokkade is in de vorm van de Spoorwegwet om het pand weer een tweede leven te geven. Een scenario wil men graag met ProRail vormgeven maar

dit wordt gestuit door de genoemde juridische onmogelijkheden. Voorts blijft onduidelijk hoe de juridische haalbaarheid wordt gezien om te komen tot een duurzame gebruiksfunctie voor het gebouw. Het staat zienswijze indiener vrij om met ProRail over deze plannen te overleggen; niet bekend is of overleg hierover heeft plaatsgevonden.

Vanuit ProRail is het volgende aangegeven:

De eigenaar van het gebouw en de grond, ProRail, wenst het gebouw in de toekomst te slopen om meer ruimte te creëren voor noodzakelijke inspecties/schouw in het kader van een veilig spoorwegbeheer. Door de ligging van het gebouw pal naast het spoor is een veilige schouw langs het spoor niet mogelijk zonder extra kostbare maatregelen te moeten nemen.

- Het gebruik als woningen is vanwege aspecten zoals trillinghinder en geluidhinder niet gewenst. ProRail wenst te voorkomen dat gebruikers van de woningen bij ProRail en/of gemeente komen met klachten over trillingen en geluid. Dit geldt niet alleen met betrekking tot passerend treinverkeer. Ook werkzaamheden aan het spoor kunnen leiden tot problemen voor nieuwe gebruikers.
- Incidenten met het gebouw, bijvoorbeeld brand, en/of door gebruikers en/of bezoekers van het gebouw bij het voorgenomen gebruik als buurthuis/horecavoorziening kunnen leiden tot problemen voor het treinverkeer en daarmee ook voor de reizigers.
- Thans rust er op dit perceel een bestemming "Wonen". Het plan dat de Historische Vereniging heeft om er een buurthuis/wijnproeflokaal (horeca) van te maken past niet binnen die bestemming. ProRail zal zich verzetten tegen een bestemmingswijziging.

ProRail is beheerder en eigenaar van diverse monumentale objecten zoals spoorwachtershuisjes, seinhuizen, e.d.. Als spoorwegbeheerder is namens ProRail verklaard dat men graag meewerkt aan behoud van cultureel erfgoed. Echter, in dit geval weegt het veiligheidsbelang (spoorweg- en arbo-veiligheid) zwaarder dan het historische belang van het object.

BESLUIT -Ontwerp-

Gelet op het bovenstaande hebben wij op 5 oktober 2021 besloten, overeenkomstig het bepaalde in artikel 8 van de Monumentenverordening 2013, de gemeentelijke monumentenstatus in te trekken van het pand Koppestokstraat 2-4 te Haarlem, kadastraal gelegen op het perceel met nummer 'HLM01 I 5524 G 0'.

Overwegingen

Het doel van de Haarlemse Monumentenverordening is om door plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst, objecten van bouwkunst en historie, archeologie van het Haarlemse erfgoed te behouden. De wettelijke bepalingen en jurisprudentie zijn er daarbij op gericht dat steeds het algemeen belang tegen het particulier belang wordt afgewogen.



In onderhavige kwestie blijkt dat behoud, ontwikkeling en toekomstig herbestemming van dit pand - op deze locatie of elders- juridische en veiligheid-technisch niet reëel is. Daarbij heeft eigenaar van het pand en de grond waarop het staat, ProRail, aangegeven niet uit te zijn op herontwikkeling van het pand; ProRail is voornemens het pand te slopen.

Daarbij speelt dat aan het object door de juridische beperkingen, geen invulling kan worden gegeven voor een duurzame ontwikkeling en gebruikstoekomst. Ontwikkeling en herbestemming zijn juridisch niet mogelijk doordat ProRail zelf, naast eigenaar, het bevoegd gezag is voor de Spoorwegwet. Een benodigde Spoorwegwet-vergunning voor herontwikkeling op grond van veiligheidseisen voor dit pand kan niet verleend worden.

De optie voor een eventuele verplaatsing van het pand is onderzocht; het pand zou het zijn monumentale waarden verliezen en daarmee ook de status van gemeentelijk monument.

Uit vaste jurisprudentie valt af te leiden dat een herbestemming van een aangewezen monument een reële verwachting voor exploitatie en behoud dient te zijn. Dat is, gelet op genoemde omstandigheden, voor dit -inmiddels leegstaande- pand niet het geval.

Het college besluit daarom het pand af te voeren van de gemeentelijke monumentenlijst vanwege het ontbreken van toekomstperspectief in de zin van bouwkundig herstel, herontwikkeling en duurzame herbestemming.

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem,
Namens het college,

Mw. mr. H.H.T. de Boer
Manager afdeling Vergunningen Toezicht en Handhaving

Beroepsclausule

Als u het niet eens bent met het besluit kunt u beroep aantekenen bij de Arrondissementsrechtbank, sector Bestuursrecht, postbus 1621, 2003 BR Haarlem.

Het beroep moet binnen zes weken na de verzenddatum van deze brief ingediend zijn.

Dit beroep moet ten minste de volgende gegevens bevatten

- uw naam en adres
- de verzenddatum van uw beroep
- het besluit waartegen u beroep aantekent
- de reden van uw beroep
- datum en handtekening

Het beroep schorst de werking van het besluit niet op. Hiertoe dient u een verzoek om voorlopige voorziening in te dienen bij de voorzieningenrechter van de Rechtbank Haarlem, sector Bestuursrecht. Op basis van dit verzoek kan de werking van het besluit worden opgeschort. Voor een verzoek om voorlopige voorziening bent U griffierecht verschuldigd.