

|    | <b>Naam</b>   | <b>Adres</b> | <b>Huisnr</b> | <b>Postcode</b> | <b>Plaats</b> | <b>E-mail</b> |
|----|---|--------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|
| 1  | David Bales – De Graaff                                       |              |               |                 |               |               |
| 2  | Anoniem1  |              |               |                 |               |               |
| 3  | Gieneke Welvaadt  |              |               |                 |               |               |
| 4  | M..J.P. Karpes en C. de Waal                                  |              |               |                 |               |               |
| 5  | Jon en Lida Hagedooren  |              |               |                 |               |               |
| 6  | Anoniem2  |              |               |                 |               |               |
| 7  | Sophie van Riel   |              |               |                 |               |               |
| 8  | Rob en Anja de Mooij  |              |               |                 |               |               |
| 9  | Frank Janszen   |              |               |                 |               |               |
| 10 | Jordy Clasic  |              |               |                 |               |               |
| 11 | Wijkraad Indische Buurt Noord –<br>Thea Kaandorp (secretaris) |              |               |                 |               |               |
| 12 | Jenny Fransen   |              |               |                 |               |               |
| 13 | Anoniem3  |              |               |                 |               |               |
| 14 | Inez Cynthia Jokhoe   |              |               |                 |               |               |
| 15 | Hendrik Warmerdam   |              |               |                 |               |               |
| 16 | Anoniem4  |              |               |                 |               |               |
| 17 | Wim de Groot  |              |               |                 |               |               |
| 18 | Wijkraad Indische Buurt Noord –<br>Karina Wertenbroek         |              |               |                 |               |               |
| 19 | Carla Böhm  |              |               |                 |               |               |
| 20 | Ernst Blok  |              |               |                 |               |               |
| 21 | Selma I.M. Peute  |              |               |                 |               |               |
| 22 | Anoniem5  |              |               |                 |               |               |
| 23 | Marjan Kiela  |              |               |                 |               |               |
| 24 | Ton en Anneke Hesselman                                       |              |               |                 |               |               |
| 25 | Machiel Willemsen   |              |               |                 |               |               |
| 26 | Cindy Rosenboom   |              |               |                 |               |               |
| 27 | Joke Oosterbaan   |              |               |                 |               |               |
| 28 | Anoniem6  |              |               |                 |               |               |
| 29 | Jan Carel Jonker  |              |               |                 |               |               |
| 30 | Anoniem7  |              |               |                 |               |               |

|    |  |  |  |  |  |  |
|----|--|--|--|--|--|--|
| 31 | Anoniem8                                       |  |  |  |  |  |
| 32 | Danielle van Geldorp                           |  |  |  |  |  |
| 33 | Anoniem9                                       |  |  |  |  |  |
| 34 | A.Vrooman en D.W. vaan Oostveen                |  |  |  |  |  |
| 35 | Anoniem10                                      |  |  |  |  |  |
| 36 | Jolanda Smit                                   |  |  |  |  |  |
| 37 | H.A. van Rooij en T.L.C. van Rooij<br>– Markus |  |  |  |  |  |
| 38 | K.S. Chung                                     |  |  |  |  |  |
| 39 | P.P.M. Warmerdam en J.M. Duijs                 |  |  |  |  |  |
| 40 | Marty Steenkist                                |  |  |  |  |  |
| 41 | R.H.J. Wullems                                 |  |  |  |  |  |
| 42 | G. Thuis                                       |  |  |  |  |  |
| 43 | Wouter Stolp                                   |  |  |  |  |  |
| 44 | S. Janszen                                     |  |  |  |  |  |
| 45 | Anoniem11                                      |  |  |  |  |  |
| 46 | Anton Opperman                                 |  |  |  |  |  |
| 47 | Ronald van den Heuvel en Bianca<br>Nagtegaal   |  |  |  |  |  |
| 48 | Lynn Hesssels                                  |  |  |  |  |  |
| 49 | Mark Studer                                    |  |  |  |  |  |
| 50 | Suzanne van Tiel                               |  |  |  |  |  |
| 51 | Jos en Ria Mus                                 |  |  |  |  |  |
| 52 | J. van Eck, Teunissen                          |  |  |  |  |  |
| 53 | F. Schade van Westrum                          |  |  |  |  |  |
| 54 | Belinda Amama                                  |  |  |  |  |  |
| 55 | Anoniem12                                      |  |  |  |  |  |
| 56 | M.J. van Timmeren en C.J. Visser               |  |  |  |  |  |
| 57 | Gul Suleyman                                   |  |  |  |  |  |
| 58 | Bianca Kalse                                   |  |  |  |  |  |
| 59 | Rob en Lydia Bruin                             |  |  |  |  |  |
| 60 | Peter Bichelaer                                |  |  |  |  |  |
| 61 | Marco Boesveld                                 |  |  |  |  |  |
| 62 | T. Chung-Gutte                                 |  |  |  |  |  |
| 63 | Anoniem13                                      |  |  |  |  |  |
| 64 | A.L. Wiggers                                   |  |  |  |  |  |
| 65 | Oscar en Sigrid Ritsma                         |  |  |  |  |  |
| 66 | E. en G. Lehman-de Lehnsfeld                   |  |  |  |  |  |
| 67 | Edwin en Marjolein van<br>Nieuwpoort           |  |  |  |  |  |
| 68 | Fam. P.G.M. Ijzer-Knook                        |  |  |  |  |  |

|    |   |  |  |  |  |  |
|----|---|--|--|--|--|--|
| 69 | Fam. Zawadzki-van Groeningen              |  |  |  |  |  |
| 70 | Gerard Jonker en Denis Kleinhans          |  |  |  |  |  |
| 71 | Anoniem14                                 |  |  |  |  |  |
| 72 | Piet van Rij                              |  |  |  |  |  |
| 73 | Caty Peek                                 |  |  |  |  |  |
| 74 | I.M. Zuurendonk                           |  |  |  |  |  |
| 75 | Olivia Stoicescu                          |  |  |  |  |  |
| 76 | Anoniem15                                 |  |  |  |  |  |
| 77 | Silvia Maarschalkerweerd – Van Kersbergen |  |  |  |  |  |
| 78 | S. Eckhardt                               |  |  |  |  |  |
| 79 | H.T.J. Burdorf                            |  |  |  |  |  |
| 80 | Y. Ozturk                                 |  |  |  |  |  |
| 81 | Anoniem16                                 |  |  |  |  |  |
| 82 | A.Leuwener                                |  |  |  |  |  |
| 83 | Franky Janszen (aanvulling)               |  |  |  |  |  |
| 84 | Willem Geuzebroek                         |  |  |  |  |  |
| 85 | Bewonerscommissie Land in Zicht           |  |  |  |  |  |

| Nr. | Reactie  | Antwoord  | Aanpassing |
|-----|--|---|------------|
| 1   | <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Zorgen over overlast van de nieuwe bewoners gelet op de doelgroep: vuil op straat, drugs dealing, hard rijden, lawaai van brommers.</li> <li>b. Waarom is voor appartementen gekozen?</li> <li>c. Het is al druk met veel verkeer. Waarom geen woningen op het lege kavel tussen de Floresstraat en de Obistraat?</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>a. De gemeente en ontwikkelaar Wibaut investeren in een goede sociale infrastructuur en duidelijke leefregels. Hierdoor denken wij overlast te voorkomen. Dit is ook in het belang van de 1828-organisatie, aangezien zij eigenaar en beheerder blijft van de gebouwen. Goed om te melden, is ook dat voorzien wordt in een aanspreekpunt voor omwonenden. Wat wellicht eveneens de vrees wegneemt voor geluidsoverlast is het feit dat de bewoners een gedeelde buitenruimte hebben die geluidsluw gelegen is in het hart van het gebouw. Als het gaat om de directe omgeving van het woongebouw denkt de gemeente dat de sociale veiligheid verbeterd wordt, aangezien er mensen komen te wonen waar zich nu blinde gevels aan de openbare ruimte bevinden. Voor de entree van het gebouw en het terras van de horeca geldt dat deze niet in de onmiddellijke nabijheid van bestaande woningen zijn gepland. We verwachten niet de grote overlast die u beschrijft. We verwachten geen excessen gelet op de maatvoering van het stratenpatroon en de inrichting van de buitenruimte. Mocht toch sprake zijn van overlast, dan zal worden overgegaan tot handhaving door de gemeente of politie.</li> <li>b. Er is behoefte aan veel woningen. De keuze voor appartementen levert automatisch meer woningen op. Ook past in het beleid van de gemeente</li> </ul> | Geen       |

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
|   |  | <p>Haarlem om te bouwen voor een jongere doelgroep. Tot slot leent de plek van de kavel zich stedenbouwkundig gezien voor hoogte en niet voor bijvoorbeeld eengezinswoningen.</p> <p>c. Op het lege kavel tussen de Floresstraat en de Obistraat komt op de komende jaren ook een woningbouwontwikkeling. De ontwikkelvisie Spaarndamseweg (vastgesteld in januari 2020) biedt daarvoor de eerste kaders. De behoefte aan woningen is groot.</p>   |  |
| 2 | <p>a. Wij zijn niet tegen te plan, maar vinden een startleeftijd van 22-25 jaar acceptabel. Niet al vanaf 18 jaar.</p> <p>b. Kan de horeca niet ingeruild worden voor woningen om overlast te voorkomen? Zo kunnen de twee bovenste lagen geschrapt worden. Dat geeft een vriendelijkere woonomgeving</p>  | <p>a. Het concept 1828 van Wibaut gaat uit van bewoners tussen de 18 en 28. Juist die groep heeft moeilijk toegang tot de woningmarkt. Wibaut kan niet sturen in wat voor soort jongeren er komen. Wel bekijkt Wibaut of zij de instroom kan selecteren via motivatie. Van werkende jongeren weten we dat, aangezien ze voorzien in hun eigen levensonderhoud. Echter, er zijn ook studerende jongeren die serieus bezig zijn met hun toekomst. Navraag onder de jongeren die interesse getoond hebben in het 1828 concept leert dat zij studeren, werken dan wel beide. Het is dan ook reëel te veronderstellen dat de bewonersgroep van 1828 een samengesteld karakter heeft, zoals we dat ook in de maatschappij terugzien. Het is aan de ontwikkelaar om de startleeftijd te bepalen. Zie ook antwoord 3.3.</p> <p>b. De horeca is qua omvang bescheiden en meet circa 100 m<sup>2</sup> bvo. Wij verwachten niet dat de horeca tot overlast leidt, ook omdat deze alleen overdag geopend zal zijn. Het weghalen van de horeca leidt niet tot een lager gebouw, omdat er maar een beperkt aantal woningen in de hoek past. De horecafunctie is toegevoegd als wens van de gemeente. In het bestemmingsplan komt te staan dat alleen daghoreca is toegestaan.</p> | In het bestemmingsplan komt de expliciete vermelding dat alleen daghoreca is toegestaan. |
| 3 | <p>Bezwaar tegen de voorgestelde parkeereis: de berekeningen zijn onjuist. In de parkeerkundige onderbouwing van het stedenbouwkundig plan wordt op ondoorzichtige wijze becijferd dat deze ontwikkeling een sluitende parkeerbalans heeft met 36 tot 40 parkeerplaatsen voor 140 woningen en 150 bewoners. Dat leidt tot verhoging van de parkeerdruk. Er is geen ruimte voor meer bezoekersparkeren in de buurt. De reële parkeerdruk is minimaal 98 pp exclusief laden en lossen. In de parkeeronderbouwing wordt geen verwacht oppervlak van de horecavoorziening genoemd of parkeerplaatsen toegekend aan de horecavoorziening waardoor het niet mogelijk is een gerichte berekening te maken voor bezoekersparkeren voor de horeca. Verzoek aan het bestuur is om het stedenbouwkundig plan af te wijzen of vast te stellen met een parkeerbehoefte ordergrootte van 100 parkeerplaatsen als eis. Fouten in de parkeeronderbouwing zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Er worden algemene statistieken gebruikt i.p.v. 'werkende jongvolwassenen'</li> </ol> | <p>Ontwikkelaar Wibaut heeft voor het project Spaarndamseweg 13 – 50kV-station een parkeerbalans laten opstellen door verkeersbureau Goudappel Coffeng. Hieronder volgen de normen, uitgangspunten en berekeningen.</p> <p>De ontwikkellocatie aan de Spaarndamseweg 13 is gelegen in schil/overloopgebied. Het plan voorziet in 118 woningen van circa 25 m<sup>2</sup> in het sociale segment en 22 woningen van circa 50 m<sup>2</sup>. Uitgaande van het gemeentelijk parkeerbeleid hebben deze woningen voor bewoners een parkeernorm van respectievelijk 0,6 pp/wo en 1,0 pp/wo. Voor bezoekers geldt voor beide woningtypes een norm van 0,3 pp/wo.</p> <p>Vanwege de leeftijd en vanwege de huishoudenssamenstelling stelt het bureau voor deze bruto-getallen een reductie voor. Het gemiddelde autobezit per persoon in zeer sterk stedelijk gebieden (waar Haarlem volgens het CBS onder valt) bedraagt 0,39 auto/wo. De woningen in dit project worden gerealiseerd voor jongeren van 18 tot 28 jaar, die een lager autobezit hebben, te weten: 0,05 voor de leeftijdsgroep 18-23 jaar (13% van het gemiddelde) en 0,20 voor de leeftijdsgroep 23-28 jaar (51% van het</p>   | Geen   |

|  |   |   |  |
|--|---|---|--|
|  | <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Haarlem-Noord wordt aangeduid als zeer sterk verstedelijkt gebied en dat komt niet overeen met de visie en de beschrijving van deze wijk door de gemeente</li> <li>3. De leeftijdsopbouw van de bewoners komt niet overeen met de omschrijving van de ontwikkelaar over deze doelgroep</li> <li>4. Dubbele bewoning in grote appartementen wordt niet meegenomen in het overzicht.</li> <li>5. Goudappel Coffeng past een fictieve reductiefactor toe vanwege de leeftijd terwijl al gerekend wordt met jongvolwassenen.</li> </ol> <p>Er wordt geen enkele statistische onderbouwing geboden voor de afwijking van CROW-parkeercijfers</p> <p>Het bezoekersparkeren voor de geplande horeca is niet meegenomen in de onderbouwing.</p> | <p>gemiddelde) en 0,31 voor de leeftijdsgroep 28-33 jaar (79% van het gemiddelde). Voor de verdeling van de drie genoemde leeftijdsgroepen gaan we uit van een verhouding van 40/40/20. Dat resulteert in een reductie van het autobezit naar 41,5% van het gemiddelde.</p> <p>De totale bruto-parkeervraag voor de bewoners van woningen van circa 50 m<sup>2</sup> bedraagt dan: <math>41,5\% \times 22 \times 1,0 = 9,14</math> pp. De woningen van circa 25 m<sup>2</sup> zijn bovendien gericht op eenpersoonshuishoudens. Het autobezit onder deze huishoudenssamenstelling bedraagt 52% van het gemiddelde. De totale bruto parkeervraag voor de bewoners van woningen van 25m<sup>2</sup> bedraagt dan: <math>41,5\% \times 52,0\% \times 118 \times 0,6 = 15,3</math> pp. De totale bruto parkeerbehoefte voor bewoners van de woningen wordt dan 24,4 pp.</p> <p>Gelet op de doelgroep en huishoudenssamenstelling stellen wij voor het bezoekersparkeren van de eenpersoonshuishoudens een reductie voor van 50%. De bruto vraag naar parkeerplaatsen vanuit de bezoekers bedraagt dan <math>118 \times 0,15 + 22 \times 0,3 = 17,7 + 6,6 = 24,3</math> pp.</p> <p>Als we op basis van kencijfers van CROW de aanwezigheid van bewoners en bezoekers inrekenen, dan zien we een piek op de werkdagavond (90% bewoners en 80% bezoekers is aanwezig) en op de zaterdagavond (80% bewoners en 100% bezoekers). Rekening houdend met de specifieke doelgroep bedraagt de maatgevende parkeervraag tussen de 41,4 (werkdag avond) en 43,8 parkeerplaatsen (zaterdagavond).</p> <p>In lijn met de inzet op collectieve voorzieningen en de doelgroep zullen op de locatie drie deelauto's ingezet worden. De drie auto's komen er in de parkeerbehoefte bij, maar vervangen elk 5 reguliere parkerende auto's. Houden we rekening met de aanwezigheidspercentages dan bedraagt de parkeerbehoefte op de werkdag avond: <math>41,4 - (90\% \times 5) + 3 = 30,9</math> pp en op de zaterdagavond <math>43,8 - (80\% \times 5) + 3 = 34,8</math> pp. In het plan zijn 36 - 40 parkeerplaatsen opgenomen, waardoor sprake is van een sluitende parkeerbalans.</p> <p>De gemeente heeft die parkeerbalans beoordeeld en kan zich vinden in de gepresenteerde cijfers. De gemeente heeft Wibaut laten weten dat de parkeerbalans een nadere onderbouwing behoeft. Die onderbouwing moet een plek krijgen in een nog door Wibaut op te stellen mobiliteitsplan. In de voorbereidingsfase (bij bestemmingsplan / omgevingsvergunning) moet de gemeente die toetsen. Op dat moment besluit de gemeente formeel of zij het mobiliteitsplan steunt. Hieronder volgt een reactie op de vermeende fouten in de parkeeronderbouwing:</p> |  |
|--|---|---|--|

1. Zie antwoord 2a. Het concept 1828 van Wibaut gaat uit van bewoners tussen de 18 en 28. Juist die groep heeft moeilijk toegang tot de woningmarkt. Wibaut kan niet sturen in wat voor soort jongeren er komen. Wel bekijkt Wibaut of zij de instroom kan selecteren via motivatie. Van werkende jongeren weten we dat, aangezien ze voorzien in hun eigen levensonderhoud. Echter, er zijn ook studerende jongeren die serieus bezig zijn met hun toekomst. Navraag onder de jongeren die interesse getoond hebben in het 1828 concept leert dat zij studeren, werken dan wel beide. Het is dan ook reëel te veronderstellen dat de bewonersgroep van 1828 een samengesteld karakter heeft, zoals we dat ook in de maatschappij terugzien. Het is dan ook reëel te veronderstellen dat de bewonersgroep van 1828 een samengesteld karakter heeft, zoals we dat ook in de maatschappij terugzien. Goudappel Coffeng heeft in het parkeeronderzoek rekening gehouden met de parkeerbehoefte behorend bij deze specifieke doelgroep.
2. De gemeente Haarlem is door het CBS aangeduid als sterk verstedelijkt op basis van de adrestdichtheid van de totale gemeente. In het parkeeronderzoek van Goudappel is ook aangesloten bij de uitgangspunten voor sterk stedelijk gebied. Het onderhavige gebied ligt, conform de indeling van de gemeente in de schil/overloopgebied. In de schil/overloopgebied wordt rekening gehouden met hogere parkeernormen dan in de binnenstad.
3. De jongeren die zich aangemeld hebben voor de nieuwsbrief voor 1828 variëren in leeftijd van 18 tot 28 jaar, met qua leeftijd een piek bij de groep van 21 en 22 jarigen. Wij gaan uit er vanuit dat na verloop van tijd de gemiddelde leeftijd circa 24 jaar zal bedragen.
4. Dubbele bewoning van de grotere appartementen wordt meegenomen in de beoordeling van de parkeerbehoefte door hier geen reductie voor eenpersoonshuishoudens toe te passen.
5. Om te komen tot een reële inschatting van de toekomstige parkeerbehoefte zijn de Haarlemse parkeernormen genomen. Vanwege de specifieke doelgroep is vervolgens een reductie toegepast vanwege de leeftijd van de toekomstige bewoners. Voor de kleine woningen is tevens een reductie voor eenpersoonshuishoudens toegepast.

Voor wat betreft uw punt over het niet aanleveren van een onderbouwing over waarom wordt uitgegaan van een verlaagde bezoekersnorm het volgende. Er is in het plan grotendeels (84%) sprake van zeer kleine eenpersoonshuishoudens, waarbij het fysiek niet voor de hand liggend is dat bewoners hier vaak of langdurig bezoek kunnen ontvangen. Er worden wel gezamenlijke verblijfsruimten ingericht, maar deze zijn gedeeld in gebruik. Daarnaast zullen de jongeren ook veel jongeren ontvangen als bezoek en deze bezoekers zullen een lager autobezit hebben. Hiermee is naar onze

|   |   |  |      |
|---|---|--|------|
|   |   | mening een lagere bezoekersnorm aannemelijk gemaakt De ontwikkelaar werkt de parkeerbalans nog uit in een mobiliteitsplan. De parkeerbehoefte vanuit de horeca zal daarin worden meegenomen. Een eerste analyse leert overigens dat deze behoefte wegvalt in het dubbelgebruik met bewoners en bezoekers van het woonprogramma.  |      |
| 4 | <p>Indiener heeft bezwaar tegen het Stedenbouwkundig plan vanwege zorgen / bezwaren over:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Overlast van de jongeren</li> <li>2. Belemmering van uitzicht</li> <li>3. Parkeeroverlast en</li> <li>4. Bouwoverlast.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zie antwoord 1a.</li> <li>2. Een nieuw gebouw heeft altijd invloed om de omgeving. In principe geldt dat er geen recht is op blijvend vrij uitzicht: het veranderen van het uitzicht betekent echter niet dat het gebouw in strijd is met de goede ruimtelijke ordening. Toch heeft het onze aandacht: van effect op het uitzicht is vooral sprake op de middelhoog gelegen verdiepingen van de torens van Land in Zicht. Voor zover zij - om het Spaarne te zien - nu over het gebouw heen kijken, zullen ze in de toekomst langs het gebouw moeten kijken. Dat dit nog steeds kan, is zichtbaar op het kaartje dat op pagina 35 van het stedenbouwkundig plan is weergegeven. Voor de lagere verdiepingen en voor de bewoners van de Spaarndamseweg is de invloed van het gebouw op het uitzicht op de woonverdiepingen vergelijkbaar met de invloed die uitgaat van het huidige gebouw. De bewoners van de hoger gelegen lagen van Land in Zicht kijken onverkort over het gebouw heen.</li> <li>3. De insteek is dat het gebouw 1828 geen parkeerprobleem mag opleveren voor de buurt. Ontwikkelaar Wibaut heeft een gespecialiseerd bureau Goudappel Coffeng om advies gevraagd over de parkeervraag van het beoogde project. Goudappel Coffeng heeft reeds een parkeeronderzoek uitgevoerd. Daartoe heeft de ontwikkelaar ook een parkeerdrukmeting laten uitvoeren in oktober 2019. Goudappel heeft vervolgens een zogenaamde parkeerbalans gemaakt. De gemeente heeft die parkeerbalans beoordeeld en kan zich vinden in de gepresenteerde cijfers. Op de locatie komen – op eigen terrein - voldoende parkeerplaatsen om deze parkeervraag te huisvesten. In de praktijk kan de parkeervraag actief beïnvloed worden door specifiek op zoek te gaan naar bewoners die geen auto bezitten en een binding met de regio hebben (en daardoor ook geen -of in mindere mate- een auto nodig hebben). De nabijheid van de stad, het station en de inzet van deelauto's maakt bovendien dat goede alternatieven voor autobezit voorhanden zijn. Het gebouw zal ten aanzien van autoparkeren zelfvoorzienend moeten zijn. De ontwikkelaar werkt de parkeerbalans nog uit in een mobiliteitsplan. In de voorbereidingsfase (bij bestemmingsplan / omgevingsvergunning) moet de gemeente die toetsen. Het project zal alleen doorgang kunnen vinden als is aangetoond dat voorzien wordt in voldoende parkeerplaatsen.</li> <li>4. Helaas gaat elk bouwproject gepaard met enige mate van overlast. Dit is vervelend voor de omgeving. Gemeente en ontwikkelaar streven ernaar dat zoveel mogelijk te beperken door in aanloop naar de bouw goede</li> </ol> | Geen |

|          |  |   |      |
|----------|--|---|------|
|          |  | afspraken te maken over o.a. werktijden en afwikkeling van bouwverkeer. Uiteraard zal worden aangesloten bij de wettelijke verplichtingen (uit o.a. het Bouwbesluit 2012) waarmee de overlast zoveel mogelijk beperkt wordt.  |      |
| <b>5</b> | <p>Indiener heeft bezwaar tegen het Stedenbouwkundig plan vanwege zorgen / bezwaren over:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Parkeren wat nu al grote problemen geeft bij Land in Zicht</li> <li>2. De geplande hoeveelheid toekomstige bewoners op een klein kavel</li> <li>3. De verwachte overlast voor huidige bewoners, zeker bij mooi weer.</li> </ol>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alles is gericht op “op eigen terrein parkeren en uit het zicht”. De gemeente heeft met huidige voorliggende plannen voldoende vertrouwen dat dit ook gerealiseerd kan worden. Zie ook antwoord 3 en 4.3.</li> <li>2. Binnen het gebouw is voorzien in voldoende ruimte voor collectieve voorzieningen in de vorm van een collectieve ruimte, collectieve buitenruimte en het parkeren van fietsen en auto’s. Vanwege de ligging aan de oever van het Spaarne is daarnaast veel ruimte beschikbaar voor verblijf en recreatie in de buitenruimte.</li> <li>3. Problemen met bezoekers is een stadse aangelegenheid. De gemeente vindt dat alle activiteiten in een stad dienen te kunnen plaatsvinden. Vandaar dat stadse functies mogen worden toegevoegd. Uiteraard zullen de gemeentelijk wet- en regelgeving van toepassing zijn en gelden. Zie ook antwoord 1.1. Er worden overigens geen problemen verwacht op straat.</li> </ol>   | Geen |
| <b>6</b> | <p>Indiener heeft bezwaar tegen het Stedenbouwkundig plan vanwege zorgen / bezwaren over:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Parkeren. 35 parkeerplaatsen is absoluut te weinig. Dat gaat resulteren in parkeervergunningen: dus betaald parkeren.</li> <li>2. Overlast. Aangezien de appartementjes niet groter worden dan 20 m<sup>2</sup> (een gevangenis is ruimer) zullen de jongeren buitenshuis vertier zoeken.</li> <li>3. Lasten. De reden dat ik mijn zienswijze instuur, is dus door het project 1828, Domus-Plus, Skaeve Huse, zonnepanelen en grote windmolens. Het gaat ten koste van onze bezonning, het uitzicht over het Spaarne en geeft lawaai.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zie antwoord 3 en 4.3. Voor wat betreft het betaald parkeren: stadsbreed wordt ingezet op het terugdringen van het autobezit en daarmee de ruimtevrage voor geparkeerde auto’s. De gemeente is voornemens gefaseerd parkeerregulering in te voeren. Daarbij start de gemeente bij de schil rondom de ontwikkelzones en daarna volgt de rest van de stad. Op enig moment gaat dus mogelijk ook in deze wijk een systeem van betaald parkeren in combinatie met parkeervergunningen ingevoerd worden. Voorafgaand aan de invoering van gereguleerd parkeren vinden draagvlakmetingen plaats. Deze metingen staan los van het bouwplan 1828. Betaald parkeren komt er op den duur mogelijk ook als dit bouwplan niet aan de orde zou zijn.</li> <li>2. Zie antwoord 1a en 5.2. Het is verder aan de ontwikkelaar om te beslissen over de omvang van de appartementen (mits aan de wettelijke normen wordt voldaan). Daarnaast wordt het gebouw zo ingericht dat vanaf de gemeenschappelijke buitenruimte geen sprake zal zijn van geluidhinder.</li> <li>3. De realisatie van een nieuw gebouw heeft altijd invloed op de omgeving. Dit maakt echter niet dat sprake is van strijd met de goede ruimtelijke ordening. Van de invloed op de bezonning is een analyse gemaakt. Uit de bezonningsstudies komt naar voren dat in het voor- en najaar door het nieuwe gebouw nauwelijks zon weggenomen wordt van de gevels van de omliggende panden. Dit komt door de breedte van de infrastructuur die het gebouw omgeeft. Van effect op het uitzicht is vooral sprake op de middelhoog gelegen verdiepingen van de torens van Land in zicht. Voor zover zij - om het Spaarne te zien - nu over het gebouw heen kijken,</li> </ol> | Geen |



|   |   |   |      |
|---|---|---|------|
|   |   | zullen ze in de toekomst langs het gebouw moeten kijken. Dat dit nog steeds kan is zichtbaar op het kaartje dat op pagina 35 van het Stedenbouwkundig Plan is weergegeven. Voor de lagere verdiepingen en voor de bewoners van de Spaarndamseweg is de invloed van het gebouw op het uitzicht op de woonverdiepingen vergelijkbaar met de invloed die uitgaat van het huidige gebouw. De bewoners van de hoger gelegen lagen van Land in zicht kijken onverkort over het gebouw heen.   |      |
| 7 | <p>Indiener is voorstander van uitbreiding van de woningvoorraad en van mooie woonplannen aan het Spaarne, maar heeft bezwaren tegen het huidige plan op de volgende punten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Parkeren. Het knelt in de capaciteit.</li> <li>2. De kleine woonruimte. De locatie is te mooi voor (te) kleine woningen.</li> <li>3. De woontuur. Mensen mogen er kennelijk maar 5 jaar wonen. De gemeente moet dan woonruimte aanbieden en dat is niet eerlijk voor anderen die misschien al wel 10 jaar op de wachtlijst staan.</li> <li>4. Overlast. De combinatie van de doelgroep en de kleine woonruimtes gaat voor overlast buiten zorgen.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zie antwoord 3 en 4.3.</li> <li>2. Het is nadrukkelijk een wens dat er een diversiteit aan woningen van verschillende omvang komt in Haarlem en in het bijzonder in Haarlem-Noord. We zien dat de groep eenpersoonshuishoudens de komende jaren stevig groeit, en omdat kleiner wonen in een stedelijke omgeving goed kan, is het logisch dat een groot deel van de nieuwbouw uit kleinere woningen zal bestaan. De ontwikkelaar bouwt waar behoefte aan is. In Haarlem bestaat een enorme behoefte aan dit type woningen. Daarnaast is voor de omgeving niet relevant welke omvang de woningen van binnen krijgen. Er wordt gekozen voor een ruimtelijke uitstraling van het gebouw dat past binnen de omgeving.</li> <li>3. Doorgaans worden jongerenwoningen tijdelijk verhuurd. Jongeren behouden hun opgebouwde inschrijftijd voor een sociale huurwoningen en kunnen doorstromen naar een reguliere sociale huurwoning. Zij krijgen dus geen voorrang op een reguliere sociale huurwoning, maar bouwen gedurende het verblijf in de jongerenwoning inschrijftijd op. Dit vergroot de slaagkansen voor jongeren. Slaagkansen voor jongeren liggen aanzienlijk lager dan voor andere woningzoekenden. De wens is de slaagkansen voor jongeren te verbeteren en dit doen we onder andere door het toevoegen van extra woningen speciaal voor jongeren.</li> <li>4. Zie antwoord 1a.</li> </ol> | Geen |
| 8 | <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Het plan gaat voor overlast zorgen; er is nu al veel overlast bij de puntsteiger. En het leidt onvermijdelijk tot betaald parkeren. De kavel is te klein voor 160 nieuwe bewoners.</li> <li>b. De te bouwen toren zal zorgen voor nog meer schaduw in het steeds donkerder wordende groene gedeelte langs de rand van Land in Zicht.</li> </ol>   | <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Zie antwoord 1a en 6.1.</li> <li>b. Zie antwoord 6.3. Van de invloed op de bezonning is een analyse gemaakt. Uit de bezonningsstudies komt naar voren dat in het voor- en najaar door het nieuwe gebouw nauwelijks zon weggenomen wordt van de gevels van de omliggende panden. Dit komt door de breedte van de infrastructuur die het gebouw omgeeft. De gemeente vraagt Wibaut ook om een bezonningsstudie uit te voeren voor de zomer en de winter.</li> </ol>   | Geen |
| 9 | <p>Indiener verzoekt de plannen niet vast te stellen om de volgende redenen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jongeren mogen er maar 5 jaar wonen en daarna geeft de gemeente ze voorrang op anderen die op een woning wachten.</li> </ol>   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Doorgaans worden jongerenwoningen tijdelijk verhuurd. Jongeren behouden hun opgebouwde inschrijftijd voor een sociale huurwoningen en kunnen doorstromen naar een reguliere sociale huurwoning. Zij krijgen dus geen voorrang op een reguliere sociale huurwoning, maar bouwen gedurende het verblijf in de jongerenwoning inschrijftijd op. Dit</li> </ol>   | Geen |

|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Slechts 8 woningen komen in aanmerking voor huursubsidie terwijl er betaalbare woningen gecreëerd zouden moeten worden. Jongeren en statushouders worden opgehokt in appartementen van 20 m<sup>2</sup> voor 700 euro per maand. Er is juist behoefte aan seniorenwoningen, bijv. van mensen die nu nog in te grote eengezinswoningen wonen in de Indische Buurt.</li> <li>3. Overlast. De nieuwe bewoners zullen veel buiten aan de kade verblijven of op dakterrassen. Op de Schokkerkade was afgelopen jaar al veel overlast. Het geluid galmt dermate door over water en tussen de torens dat dat ernstige overlast geeft.</li> <li>4. De combinatie van statushouders en autochtone jongeren zonder toezicht en begeleiding blijkt in de praktijk niet succesvol. Zie ook startblok Riekerhaven in Amsterdam. Daar zijn minimaal 30 incidenten per jaar. De wijkagent en handhaving hadden vorig jaar hier al hun handen vol. Dat gaat meer worden.</li> <li>5. Parkeereisen. Wibaut zegt dat de meeste mensen te voet of per fiets komen. Dat is uit de lucht gegrepen. En dat de parkeerdruk op zaterdagavond het hoogst is volgens Goudappel, klopt niet. Op mooie dagen trekt het hier nog meer bezoekersparkeren.</li> <li>6. Tijdens de commissiebespreking op 1 april werd gerefereerd aan de leegstaande parkeergarage bij het project startmotor Rotterdam. Bij navraag blijkt dat niet zo te zijn: alle parkeerplaatsen zijn verhuurd. Datzelfde geldt voor het project Change in Amsterdam. Daar moet ook gebruik gemaakt worden van de naastgelegen Q-parkgarage aan de Bijlmerdreef.</li> <li>7. Tijdens de commissiebespreking op 1 april opperde Dhr. Aynan om de wijk Land in Zicht af te sluiten met een slagboom. Dan zal de parkeerdruk verlegd worden naar de Indische Buurt die al overvol is.</li> <li>8. 92% van de buurt denkt dat de parkeersituatie verslechtert, zo blijkt uit de buurtpeiling door De Wijde Blik op 23 juni 2020. Daar gebeurt niet mee. Er is dan ook geen vertrouwen in de geplande klankbordgroep meetings.</li> <li>9. De woontoren van 7 hoog is in strijd met het bestemmingsplan. Bovendien was de toezegging van de ontwikkelaar aanvankelijk dat hier 4 hoog zou worden gebouwd. Een hoge toren zorgt voor</li> </ol> | <p>vergroot de slaagkansen voor jongeren. De slaagkansen voor jongeren liggen aanzienlijk lager dan voor andere woningzoekenden. De wens is de slaagkansen voor jongeren te verbeteren en dit doen we onder andere door het toevoegen van extra woningen speciaal voor jongeren.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Voor 8 kleine appartementen wordt rekening gehouden met de kwaliteitskortingsgrens van € 442,46 (prijspeil 2021) voor jongeren onder de 23 jaar. Dit is een begrip uit de huurtoeslag en geldt als maximale huurgrens huurtoeslag voor jongeren onder de 23 jaar. Het overgrote deel van het woningbouwprogramma krijgt een huurprijs van tussen 600 en 650 euro (prijspeil 2021, servicekosten niet inbegrepen). De middeldure huur ligt tussen de 800 en 850 euro kale huur per maand (prijspeil 2021, servicekosten niet inbegrepen). De huurprijzen zijn overigens nog niet vastgesteld en kunnen nog wijzigen. Daar geldt dat jongeren van 23 jaar en ouder in aanmerking kunnen komen voor huurtoeslag. Met dit woonconcept worden dus sociale huurwoningen gerealiseerd voor jongeren tussen de 18 en 28 jaar en kunnen zij gebruik maken van het recht op huurtoeslag. Haarlem zet zich in voor een meer, betaalbaarder en energiezuiniger woningaanbod in de Haarlemse wijken voor verschillende woningzoekenden. De inzet is om meer woningen te creëren voor groepen die extra aandacht nodig hebben. Met deze ontwikkeling wil de gemeente de kansen voor jongeren op een sociale huurwoning verbeteren. Senioren zijn ook een doelgroep die extra aandacht nodig heeft en dit gebeurt op andere plekken in de stad.</li> <li>3. Zie antwoord 1a. We denken dat mogelijke overlast van geluid via het water beperkt is omdat het meeste geluid voor het gebouw wordt afgeschermd. Het gebouw staat immers als het ware tussen de kade en de torens.</li> <li>4. Er komen in principe geen statushouders, tenzij het Rijk anders bepaalt of de gemeente een extra taakstelling oplegt om statushouders te plaatsen.</li> <li>5. Wibaut heeft een gedegen parkeeronderzoek gedaan. Zie punt 2 en 4.3. Een substitutie voet/fiets voor auto is geen onderdeel van de parkeerberekening. Wel een lager autobezit, wat van toepassing is voor de doelgroep</li> <li>6. Volgens de algemene richtlijnen blijkt dat zaterdagavond parkeren doorgaans het hoogst is. Het gebouw zal echter met name door jongeren worden bewoond: kleine eenpersoonshuishoudens. Bewoners kunnen hier niet comfortabel bezoek ontvangen. Voor bezoekers die met de fiets komen, is er stalgelegenheid in het gebouw. Er worden wel gezamenlijke verblijfsruimten ingericht, maar deze zijn gedeeld in gebruik. Daarnaast zullen de jongeren ook veel jongeren ontvangen als bezoek en deze bezoekers zullen een lager autobezit hebben. Extra autobezoekersparkeren wordt hierbij niet verwacht.</li> </ol> |  |
|--|---|--|--|

|           |  |   |             |
|-----------|--|---|-------------|
|           | <p>uitzichtbelemmering, wegname van zon en inkijk. De Indische Buurt Noord zal nog meer verpauperen vanwege de isolatie</p>  | <p>7. Dit gaat niet over onderhavig stedenbouwkundig plan. Dit punt in deze zienswijze is niet relevant voor de beoordeling van het stedenbouwkundig plan</p> <p>8. Er is een parkeerbalans opgesteld om na te gaan wat de parkeerbehoefte is van het plan. Het plan voorziet erin om deze parkeerbehoefte volledig op te vangen.</p> <p>9. In de ontwikkelvisie staat onder het kopje kavelspecifieke bouwregels aangegeven dat er op het perceel een stedelijke wand gewenst is, van tussen de 4 en 6 bouwlagen. Het stedenbouwkundig plan bevat 7 lagen. Dit is een laag hoger dan in de ontwikkelvisie staat. De zeven bouwlagen zijn vastgelegd in de vastgestelde startnotitie. Er is gekozen voor 7 bouwlagen, vanwege de woningbehoefte, financiële haalbaarheid en de mogelijkheid daarbij om te investeren in de kwaliteit van zowel architectuur als openbare ruimte. Hierbij blijft het gebouw onderdeel van de stedelijke wand, zoals genoemd in de ontwikkelvisie. Van effect op het uitzicht is vooral sprake op de middelhoog gelegen verdiepingen van de torens van Land in zicht. Voor zover zij - om het Spaarne te zien - nu over het gebouw heen kijken, zullen ze in de toekomst langs het gebouw moeten kijken. Dat dit nog steeds kan is zichtbaar op het kaartje dat op pagina 35 is weergegeven. Voor de lagere verdiepingen en voor de bewoners van de Spaarndamseweg is de invloed van het gebouw op het uitzicht op de woonverdiepingen vergelijkbaar met de invloed die uitgaat van het huidige gebouw. De bewoners van de hoger gelegen lagen van Land in zicht kijken onverkort over het gebouw heen.</p> |             |
| <b>10</b> | <p>Indiener is tegen de plannen vanwege parkeeroverlast en andere overlast o.a. voor zijn spelende kinderen.</p>   | <p>Het gebouw voorziet in parkeren op eigen terrein. Zie ook antwoord 4.3. Wij zien geen problemen ontstaan voor spelende kinderen.</p>   | <p>Geen</p> |
| <b>11</b> | <p>Indiener juicht het plan toe om extra plek voor jongeren te creëren in de wijk. Ook is zij voorstander van horeca omdat dat een bijdrage levert aan de levendigheid. De indiener verwacht geen parkeeroverlast.</p> | <p>Waarvan akte.</p>  | <p>Geen</p> |
| <b>12</b> | <p>Indiener wil geen:</p> <p>a. overlast van 160 jongeren en statushouders en</p> <p>b. overvolle parkeerplekken.</p>  | <p>a. Zie antwoord 1a. Tot op heden is geen rekening gehouden met de komst van statushouders in het te bouwen complex. Dat is in principe ook niet de bedoeling, tenzij het Rijk anders bepaalt of met een extra taakstelling komt voor gemeente om statushouders ergens onder te brengen.</p> <p>b. Parkeerplaatsen zijn ervoor om gebuikt te worden. Een goede bezetting is daarbij te prevaleren in tegenstelling tot een tekort en/of een overschot aan autoparkeerplaatsen. Daarvoor is bureau Goudappel Coffeng, gespecialiseerd in parkeren, aan de slag gegaan om te kijken naar de reële parkeervraag. Goudappel Coffeng heeft beoordeeld dat met voorliggend bouwplan op eigen terrein voorzien kan worden in voldoende parkeerplaatsen. Zie ook antwoord 4.3.</p>  | <p>Geen</p> |
| <b>13</b> | <p>Indiener ondersteunt de inspraakreactie bij punt 3. Verder:</p>   | <p>Zie antwoord 3.</p>  | <p>Geen</p> |

|           |  |   |      |
|-----------|--|---|------|
|           | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. acht zij het naïef om te denken dat jongvolwassenen niet zelf een auto aanschaffen.</li> <li>2. is haar bij aanschaf van haar woning met uitzicht op de Bavo niet verteld dat hier een toren met horeca zou komen.</li> <li>3. vindt zij het vervelend dat de ontwikkelaar meer ruimte heeft gekregen om hoger te bouwen dan aanvankelijk was voorzien, met meer appartementen,</li> <li>4. niet geschikt voor lage inkomens.</li> <li>5. Bovendien verdwijnt alle groen; de postzegel wordt volgebouwd. De wijk versteent enorm.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het blijkt een huidige tendens te zijn dat jongeren hoe langer hoe meer afzien van bezit en naar deelmobiliteit streven. Deze tendens doet zich met name voor in grotere steden. Uber taxidiensten en deelscooters zijn daarvan het manifeste voorbeeld. Goudappel heeft in haar parkeeronderzoek ook gekeken naar autobezit onder jongeren om zo de parkeerbehoefte goed in te kunnen schatten,.</li> <li>2. Daarom nu dit proces, met inspraakmogelijkheid.</li> <li>3. Zie antwoord 9.10.</li> <li>4. Zie antwoord 9.2.</li> <li>5. Veruit het grootste deel van de kavel is nu reeds bebouwd. Door de bebouwing neemt het verhard oppervlak licht toe. Om deze reden worden groene daken toegepast, nestmogelijkheden voor vogels, vleermuizen en insecten aangebracht in het gebouw en worden in de omgeving van het gebouw netto negen bomen extra toegevoegd.</li> </ol> |      |
| <b>14</b> | <p>Indiener ondersteunt de inspraakreactie bij punt 3. Verder verwacht zij niet alleen meer overlast maar ook een waardedaling van haar woning in Land in Zicht.</p>   | <p>Zie antwoord 3.</p> <p>We weten niet of sprake is van planschade / waardevermindering. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) kan bepaald worden of daar sprake van is en of er recht is op compensatie. Een gedupeerde kan een aanvraag indienen voor een planschadevergoeding. Dan wordt gekeken of sprake is van een nadelige situatie vanwege een planologische wijziging. Als de aanvraag ontvankelijk is, schakelt de gemeente een onafhankelijk en deskundige planschade-adviseur of taxateur in. Deze maakt de planvergelijking en bepaalt ook het eventuele schadebedrag dat dan door de ontwikkelaar betaald wordt. De ontwikkelaar betaalt geen planschade als de planschade lager is dan twee risico's, te weten het forfaitair eigen risico en het normaal maatschappelijk risico.</p>  | Geen |
| <b>15</b> | Zie inspraakreactie 3.   | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>16</b> | <p>Al meerdere factoren hebben het woongenot en de woningwaarde van mijn woning verminderd: de gebouwde kolossale gebouwen van Land in Zicht en de verkeerdrukte rond de Schoterbrug. Nu wordt het genot opnieuw aangetast met een plan voor jongeren en statushouders. Indiener is niet blij met de geplande hoogbouw, maar heeft vooral zorgen over de overlast: geluidhinder, parkeeroverlast en openbare dronkenschap.</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zie antwoord 4.2.</li> <li>• Alles is gericht op “op eigen terrein parkeren en uit het zicht”. De gemeente heeft met huidige voorliggende plannen voldoende vertrouwen dat dit ook gerealiseerd kan worden. Vandaar dat de gemeente van mening is door te gaan met het bouwplanproces. Zie ook antwoord 4.3.</li> <li>• Zie antwoord 12a over statushouders.</li> </ul>  | Geen |
| <b>17</b> | <p>Indiener vindt het een slecht plan want:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De gemeente laat alles over aan de marktpartij</li> <li>2. Het is een toplocatie waar de gemeente weinig geld voor krijgt.</li> <li>3. De woningcorporaties staan opnieuw buiten spel.</li> <li>4. Het concept pakt slecht uit voor jongeren (klein en duur)</li> </ol>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dat is niet correct. Net als bij andere gebiedsontwikkelingsprojecten draagt de gemeente zorg voor de gemeentelijke procedures, vergunningen en toetsmomenten. De gemeente beoordeelt uiteindelijk of het plan in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening en of de ruimtelijke procedure vastgesteld kan worden. Het is uiteraard aan de initiatiefnemer om het plan uit het werken.</li> </ol>  | Geen |

|           |  |   |      |
|-----------|--|---|------|
|           | <p>5. Het aantal m<sup>2</sup>'s per woning is ver onder de toegestane norm van de gemeente.</p> <p>6. Met toestemming van de gemeente wordt misbruik gemaakt van de woningnood ten koste van de jongste generatie woningzoekenden.</p> <p>Waarom moeten jonge mensen kleiner gaan wonen van het stadsbestuur? En tegen woekerprijzen. Zorg voor volwaardige, betaalbare woningen en realiseer dat samen met de corporaties. Die zijn daar namelijk op gericht. Waarom zijn zij buiten spel gezet?</p> | <p>2. Het 50 kV-station was geen eigendom van de gemeente Haarlem, dus de gemeente kon hier ook geen geld voor krijgen.</p> <p>3. Voor de ontwikkeling van sociale huurwoningen doet Haarlem een beroep op de corporaties, maar we hebben ook marktpartijen nodig om de bouwambitie te realiseren. De woningbouw opgave voor sociale huur is groter dan wat de corporaties kunnen realiseren. Daarom zal een deel van de sociale huur door marktpartijen moeten worden geëxploiteerd. De gemeente heeft de regie over het proces en geeft vooraf kaders mee voor de ontwikkeling en begeleiden het planproces. Ruimte geven aan ontwikkelende partijen betekent niet dat we inboeten op onze ambities.</p> <p>4. Het woonconcept 1828 is wenselijk vanuit het oogpunt van differentiatie en de behoefte aan betaalbare jongerenhuisvesting. Het is nadrukkelijk een wens dat er een diversiteit aan woningen van verschillende omvang in Haarlem komt en in het bijzonder ook in Haarlem-Noord. We zien dat de groep eenpersoonshuishoudens de komende jaren stevig groeit, en omdat kleiner wonen in een stedelijke omgeving goed kan, is het logisch dat een groot deel van de nieuwbouw uit kleinere woningen zal bestaan.</p> <p>5. Middels maatwerk zijn afspraken gemaakt met de ontwikkelaar over een redelijke prijs/oppervlak-verhouding van de woningen, door voor een deel van het programma rekening te houden met de kwaliteitskortingsgrens. Voor een deel (8 woningen) van het woningbouwprogramma wordt rekening gehouden met de kwaliteitskortingsgrens van € 442,46 (prijspeil 2021) voor jongeren onder de 23 jaar. Dit is een begrip uit de huurtoeslag en geldt als maximale huurgrens huurtoeslag voor jongeren onder de 23 jaar. Het overgrote deel van het woningbouwprogramma krijgt een huurprijs van (tussen 600 en 650 euro)(prijspeil 2021, exclusief servicekosten). Daarbij geldt dat jongeren van 23 jaar en ouder in aanmerking kunnen komen voor huurtoeslag. Daarbij geldt dat de huurprijzen nog kunnen wijzigen. Met dit woonconcept worden dus sociale huurwoningen gerealiseerd voor jongeren tussen de 18 en 28 jaar en kunnen zij gebruik maken van het recht op huurtoeslag.</p> <p>6. Ons inziens bedienen we juist de jongeren.</p> |      |
| <b>18</b> | <p>De bereikbaarheid en toegankelijkheid van Land in Zicht voor voetgangers en fietsers laat te wensen over in de huidige situatie. De route is lang (440 meter) en onveilig. Verzoek is om, na 5 jaar wachten op deze ontwikkeling, de verkeerssituatie te veranderen en een oversteek te maken in het verlengde van de Nieuw Guineastraat.</p>   | <p>In het plan is voorzien in het verplaatsen van de bushalte en het realiseren van een (fiets)oversteek over de Spaarndamseweg en uit veiligheidsoverwegingen niet in het verlengde van de Nieuw Guineastraat. Daarmee verbetert de verkeerssituatie.</p>  | Geen |
| <b>19</b> | <p>1. Het parkeerbeleid dat u aanvoert op 'statistische aannames' is niet juist: het is zelfs strijdig aan de gemeentelijke parkeernormen gelet op de locatie in de 'schil' van de gemeente.</p>   | <p>1. Het deskundigenbureau Goudappel Coffeng heeft een beoordeling van de parkeersituatie gemaakt. Bij deze beoordeling is aangesloten bij uitgangspunten op grond van de gemeentelijke parkeernormen. De parkeerbehoefte is aangepast en gebaseerd op de specifieke doelgroep,</p>  | Geen |

|    |  |  |      |
|----|--|--|------|
|    | <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Houdt u rekening met de gevolgen van de COVID-epidemie op de hoeveelheid banen en daarmee de financiële mogelijkheden voor de doelgroep?</li> <li>3. Houdt u rekening met de woningnood in de gemeente en de onmogelijkheid deze groep jongeren voor te trekken op anderen in het toekennen van een woning na 5 jaar?</li> <li>4. Indiener kan zich vinden in het bezwaar van de bewonerscommissie Land in Zicht tegen de gehanteerde parkeernormen door Goudappel Coffeng. Die is gebaseerd op statistische onjuistheden en parkeernormreducties. De komt uit op circa 100 benodigde parkeerplaatsen i.p.v. 35 parkeerplaatsen die alleen via een slagboom toegankelijk zijn. Dit is een bijna 3 keer hoger aantal plaatsen dat elders in de omgeving gevonden gaat worden. Die ruimte is er niet. Verzoek is de parkeeronderbouw aan te passen. Anders graag de bewoners van Land in Zicht tegemoet komen en de parkeerplaats voor alleen bewoners beschikbaar stellen en daarvoor voorzieningen treffen.</li> <li>5. Indiener verwacht bovendien overlast van jongeren vanwege de aanwezigheid van de horecavoorziening.</li> </ol> <p>+ Bezwaren zie 3. aanvulling</p> | <p>met ook een specifieke parkeerbehoefte. Gemeentelijke parkeernormen kennen een clausule dat er gemotiveerd mag worden afgeweken. Gelet op de specifieke doelgroep is terecht een correctie uitgevoerd op de parkeervraag. De gemeente toetst het nog aan te leveren mobiliteitsplan door de ontwikkelaar in het kader van de bestemmingsplanprocedure.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. De verwachting is daarom dat deze woningen hard nodig blijven.</li> <li>3. Zie antwoord 9.1.</li> <li>4. Zie antwoord 4.3.</li> <li>5. Zie antwoord 1a.</li> </ol> <p>Bezwaren 3: zie antwoord 3.</p>  |      |
| 20 | <p>Goed dat er gebouwd gaat worden in Haarlem. Helaas schitteren de corporaties door afwezigheid. De vrije sector is te duur voor jonge stellen met kindwens. Commerciële partijen zien mogelijkheden in kleine studio's tegen absurde m2-prijzen. Met de jaarlijkse prijsverhogingen komen de studio's in enkele jaren in de vrije sector middeldure huur. Na 15 jaar worden de woningen ook nog uitgepond. Dan nog een aantal vragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 140 woningen : 40 auto's = 0,28 pp. Hoe komt u aan deze berekening? Indiener kan dit niet herleiden uit het geldende Parapluplan Parkeernormen 2018.</li> <li>2. Waarom is er geen SPvE gemaakt?</li> <li>3. Hoe hoog in meters wordt het gebouw van 7 woonlagen op het hoogste punt?</li> <li>4. Wanneer de bouwhoogte hoger wordt dan 15 meter in het stedenbouwkundig plan, kan dat reden zijn voor de commissie om het plan niet goed te keuren?</li> </ol>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het betreft jongerenhuisvesting alsmede starters op de woningmarkt. Deze doelgroepen kennen eigen mobiliteitskenmerken. De ontwikkelaar dient verder onderbouw aan te leveren in het nog op te stellen mobiliteitsplan. Zie antwoord 3.</li> <li>2. Het plangebied betreft 1 gebouw met de buitenruimte er omheen. In de gebiedsvisie Spaarndamseweg (2020) en de startnotitie staan al een aantal uitgangspunten voor dit kavel. Voor het ontwerp is een stedenbouwkundig plan (wat nu voorligt) gemaakt. De tussenstap van een SPvE voegt hier weinig aan toe en kost bovendien veel tijd. Vanwege de druk op de woningmarkt en vanuit efficiëntie is besloten om geen SPvE te maken.</li> <li>3. De bouwhoogte ter plaatse van de kade is 23,3 meter (waarbij de installaties op het dak buiten beschouwing zijn gebleven). Bij de kruising is het gebouw iets minder hoog dan aan de kade.</li> <li>4. De gemeente beoordeelt of sprake is van een goed plan in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening. De commissie heeft hierbij altijd de mogelijkheid niet in te stemmen met het plan.</li> <li>5. In de ontwikkelvisie staat onder het kopje kavelspecifieke bouwregels aangegeven dat er op het perceel een stedelijke wand gewenst is, van tussen de 4 en 6 bouwlagen. Het stedenbouwkundig plan bevat 7 lagen.</li> </ol> | Geen |

|  |   |   |  |
|--|---|---|--|
|  | <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Wat was de eis van de gemeente over de maximale hoogte? Waarom niet 8, 9 of 10 bouwlagen? Is er geen hoogbouwnorm?</li> <li>6. Hoeveel woningen worden er exact gebouwd? En met welke oppervlaktes?</li> <li>7. Kunt u specificeren in welke prijsklasse deze woningen vallen? 85% valt onder de sociale huurgrens van € 735,33.</li> <li>8. Verbiedt de gemeente avondhoreca? Wat zijn de sluitingstijden?</li> <li>9. Hoeveel deelautoplaatsen wil de gemeente minimaal gerealiseerd hebben</li> <li>10. Waar is onderzoek dat uitwijst dat een in- en uitrit zonder gevaar gemaakt kan worden? Wat is de wettelijke norm?</li> <li>11. Waar staan het participatieverslag voor de gemeenteraad?</li> <li>12. Waar staat de transactie-informatie over de grondverkoop?</li> <li>13. Verplicht de gemeente 40 parkeerplaatsen en 162 fietsstallingsplaatsen te realiseren? Of is de initiatiefnemer daar vrij in?</li> <li>14. Is het wettelijk toegestaan om hoogspanningstrafo's van Liander binnen een woongebouw te plaatsen?</li> <li>15. Waar komt het dakterras? Is het 24/7 open? En wat betekent dat voor de geluidsoverlast?</li> </ol> | <p>Dit is een laag hoger dan de ontwikkelvisie. Er is gekozen voor 7 bouwlagen, vanwege de woningbehoefte, financiële haalbaarheid en de mogelijkheid daarbij om te investeren in de kwaliteit van zowel architectuur als openbare ruimte. Hierbij blijft het gebouw onderdeel van de stedelijke wand, zoals genoemd in de visie. De 7 bouwlagen zijn ook genoemd in de vastgestelde startnotitie.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Het gaat om circa 140 woningen. Twee categorieën: een met een oppervlakte van ongeveer 25 m<sup>2</sup> en een met ongeveer 50 m<sup>2</sup>.</li> <li>7. Zie antwoord 9.2.</li> <li>8. Ja, er komt alleen daghoreca. In het op te stellen bestemmingsplan wordt juridisch geborgd dat hier alleen daghoreca is toegestaan.</li> <li>9. Het is aan de ontwikkelaar om aantallen aan te geven en die mee te nemen als onderdeel van het mobiliteitsplan. De verwachting van de gemeente is dat voor de doelgroep een deelauto een aantrekkelijk alternatief is voor een eigen auto. Bovendien is voor de doelgroep gedeeld gebruik van goederen gewoon en daar wordt de locatie op ingericht: gezamenlijke wasmachines en gereedschap. Deelauto hoort ook in dit rijtje thuis. Vanwege de specifieke doelgroep zijn algemene onderzoeken hier niet van toepassing. Vaak wordt de vuistregel 1 deelauto voor 5 parkeerplaatsen toegepast.</li> <li>10. Hier zijn geen wettelijke normen voor. Wel gelden er algemene ontwerprichtlijnen die gebaseerd zijn op vrije uitzichtdriehoeken. Daar ziet de gemeente nadrukkelijk op toe.</li> <li>11. Op de website <a href="http://www.spaarndamseweg13.nl">www.spaarndamseweg13.nl</a>.</li> <li>12. Die is er nog niet. Grondoverdracht moet nog plaatsvinden.</li> <li>13. De gemeente verplicht dat er voorzien wordt in voldoende (fiets)parkeerplaatsen. De ontwikkelaar dient vervolgens aan te tonen dat hierin voorzien kan worden. De gemeente eist ook dat fietsparkeren een plek krijgt in het plan. Het Bouwbesluit 2012 en de gemeentelijke beleidsregel hanteert 1 fietsstallingsplaats per 25 m<sup>2</sup> woonoppervlakte. De kleine woningen zijn hier 25 m<sup>2</sup>, vandaar dat voor deze woningen een norm van 1 parkeerplaats per woning wordt aangehouden. Voor de grotere woningen wordt een norm van 2 per woning aangehouden. Deskundigenbureau Goudappel Coffeng heeft bepaald dat sprake zal zijn van een behoefte van 162 fietsparkeerplaatsen Voor fietsen en ook voor scooters is ruimte in het ontwerp opgenomen.</li> <li>14. Het plaatsen van transformatorhuisjes binnen woongebouwen is toegestaan, mits minimale afstanden tot woonvertrekken worden aangehouden. Hier zal in het ontwerp van het gebouw rekening mee gehouden worden. De gemeente verplicht ontwikkelaars zelfs om trafo's inpandig te realiseren.</li> <li>15. Het dakterras komt aan de zuidwestkant. Dit is het deel dat het verst van andere woningen af ligt. Daardoor is de geluidsoverlast voor</li> </ol> |  |
|--|---|---|--|

|           |  |  |      |
|-----------|--|--|------|
|           |  | omwonenden beperkt. Wanneer het dakterras tot overlast leidt, zal het gebruik daarvan beperkt worden.  |      |
| <b>21</b> | <p>1. Indiener heeft bezwaar tegen de stelling dat de ontwikkeling voldoet aan het Haarlemse parkeerbeleid. Het genoemde aantal parkeerplekken van 35 is te weinig voor de bewoners en hun bezoekers. Dat verhoogt de parkeerdruk en overlast in de wijk Land in Zicht. De parkeernorm waarmee wordt gerekend van 0,2 is onrealistisch en onvoldoende onderbouwd. Daarbij verwijst de indiener naar de uitspraak van de afdeling Bestuursrechtspraak d.d. 28 april 2021 over de Koepelgevangenis. Dat mobiliteitsplan is vergelijkbaar vanwege de doelgroep. De rechter concludeert dat het plan voor wat betreft de parkeerbehoefte niet zorgvuldig is voorbereid en niet berust op een deugdelijke motivering. Gelet op deze recente uitspraak en het feit dat geen rekening is gehouden met bezoekersparkeren voor de geplande horeca moet de parkeerbehoefte opnieuw worden berekend.</p> <p>2. Onduidelijk is of de een- of tweepersoonsappartementen als zodanig moeten worden gebruikt. Op welke manier wordt geborgd dat hier niet 3 of 4 mensen gaan wonen (waarmee in de parkeerbehoefte geen rekening is gehouden)</p> <p>3. Hoe wordt de leeftijdsgrens van 18-28 jaar gehanteerd? Hoe wordt geborgd dat zodra de leeftijd van 28 jaar is bereikt, de bewoners geen recht meer hebben om dat appartement te huren?</p> <p>4. De groep 18-28 jaar krijgt hoogstwaarschijnlijk kinderen die dan een auto nodig hebben om naar oma / kinderopvang te rijden. Deze toekomst is onvoldoende meegenomen.</p> <p>5. Autodelen is in opkomst maar er blijkt vooralsnog dat autodelen bij de parkeernormen nog nauwelijks reducties worden geconstateerd (Spark update nr.45). Ook onderzoekt CROW het effect van deelmobiliteit op parkeernormen. Als er voorlopige resultaten zijn van dit onderzoek moeten die meegenomen worden in de verdere besluitvorming.</p> | <p>1. Zie antwoord 4.3 en antwoord 3.</p> <p>2. De inschrijving en toewijzing van de sociale huurwoningen loopt via Woonservice. Via de toewijzing kan worden gestuurd op huishoudensgrootte. Bij het aangaan van de huurovereenkomsten kan gereguleerd worden. Verder is het gelet op de omvang van de appartementen niet aannemelijk dat er meer dan twee personen in de (grootste) appartementen gaan wonen. Eventueel zou via de definities in het bestemmingsplan nog gereguleerd kunnen worden welke vorm van wonen toegestaan is.</p> <p>3. Er wordt gebruik gemaakt van jongerencontracten. Deze tijdelijke huurcontractvorm geldt alleen bij aanvang voor jongeren van 18-28 jaar en hebben een maximale looptijd van 5 jaar.</p> <p>4. Contractueel wordt vastgelegd dat de 1-kamerwoningen slechts door 1 persoon bewoond mogen worden</p> <p>5. Een deelauto is voor deze doelgroep een aantrekkelijk alternatief. Bovendien is voor de doelgroep gedeeld gebruik van goederen gewoon en daar wordt de locatie op ingericht: gezamenlijke wasmachines en gereedschap. Een deelauto hoort ook in dit rijtje thuis. Vanwege de specifieke doelgroep zijn algemene onderzoeken hier niet van toepassing. De norm 1 deelauto voor 5 parkeerplaatsen wordt toegepast door veel gemeenten, bijvoorbeeld Gouda en Den Haag. Het CROW schrijft in de factsheet 9 (parkeerreguleren voor autodelen): “Bij woningbouwprojecten waarbij een deelauto structureel deel uitmaakt van het woonaanbod zijn per deelauto vier parkeerplaatsen minder nodig.”</p> | Geen |
| <b>22</b> | Indiener ondersteunt de inspraakreactie bij reactie 3.   | Zie antwoord 3.  | Geen |
| <b>23</b> | De ontwikkelaar houdt zich niet aan de vastgestelde ontwikkelvisie Spaarndamseweg. Het gepresenteerde plan bij de laatste online meeting zou niet hoger worden dan de  | 1. In de ontwikkelvisie staat onder het kopje ‘kavelspecifieke bouwregels’ aangegeven dat er op het perceel een stedelijke wand gewenst is, van tussen de 4 en 6 bouwlagen. Het stedenbouwkundig plan bevat 7 lagen.   | Geen |



|    |   |   |      |
|----|---|---|------|
|    | <p>Schoterbrug en uit drie lagen bestaan. Dat is misleidend. De bouwregels uit de visie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De bouwhoogte wordt beperkt tot 15 meter</li> <li>2. De bebouwing is onderdeel van de stedelijke wand langs het Spaarne, dus minimaal 4 en maximaal 6 bouwlagen.</li> <li>3. Parkeren van auto's en fietsen moet op eigen terrein en uit het zicht plaatsvinden en bij voorkeur ondergronds. De Haarlemse parkeernormen zijn leidend.</li> </ol> <p>Het plan gaat in tegen de meegegeven bouwregels.</p>   | <p>Dit is een laag hoger dan ontwikkelvisie. Er is gekozen voor 7 bouwlagen, vanwege de woningbehoefte, financiële haalbaarheid en de mogelijkheid daarbij om te investeren in de kwaliteit van zowel architectuur als openbare ruimte. De 7 lagen zijn wel opgenomen in de vastgestelde startnotitie voor het project. Hierbij blijft het gebouw onderdeel van de stedelijke wand, zoals genoemd in de visie. Met deze bouwhoogte en 7 bouwlagen zal sprake zijn van overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Zie antwoord 23.1.</li> <li>3. Parkeren 'op eigen terrein en uit het zicht' is inderdaad het Haarlems uitgangspunt en dat is ook het uitgangspunt bij dit plan. Deze punten toetst de gemeente nader in het door Wibaut aan te leveren mobiliteitsplan. Ondergronds parkeren is echter geen uitgangspunt van de gemeente en zal in de onderhavige situatie ook niet plaatsvinden.</li> </ol>   |      |
| 24 | <p>Indiener heeft bezwaar tegen het voorlopig ontwerp om vijf redenen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Parkeeroverlast. De parkeerruimte staat in geen verhouding tot het aantal nieuwe woningen / bewoners. Bovendien zal de horeca extra bezoekersparkeren veroorzaken. De parkeerdruk in de wijk is al zo hoog. De indiener overweegt in beroep te gaan als de gemeente betaald parkeren in de wijk gaat invoeren.</li> <li>2. Bewoners. Het gerucht gaat dat woonruimte aan studenten en statushouders kan worden toegewezen. Wibaut garandeerde dat dat nooit het geval zal zijn.</li> <li>3. Geluid. Vanwege de kleine woningen zullen de bewoners veel buiten verblijven. De binnentuin is niet geschikt om 160 jongeren + bezoekers te herbergen. Dat geeft geluidoverlast. Indiener ervaart nu al hinder van jongeren bij de steiger.</li> <li>4. Bouwhoogte. De bezonning en uitzicht verslechteren nu het plan 7 lagen heeft (i.p.v. de aanvankelijke getoonde 5 lagen).</li> <li>5. Verkeersveiligheid. De verkeersdruk zal sterk toenemen op de al drukke Spaarndamseweg. Opstoppingen nemen toe en de verkeersveiligheid af.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zie antwoord 3 en 4.3 en 6.1.</li> <li>2. Haarlem wil een inclusieve stad zijn, een stad voor iedereen. De gemeente zet zich in voor een meer betaalbaar en energiezuiniger woningaanbod in de Haarlemse wijken voor verschillende woningzoekenden samen met betrokken partners zodat de wijken vitaal en veerkrachtig blijven. Er wordt gestreefd naar een toename van sociale huurwoningen, zodat de wachttijd korter wordt. De inzet is om meer woningen te creëren voor groepen die extra aandacht nodig hebben. Met deze ontwikkeling wensen we van de kansen voor jongeren en starters op een sociale huurwoning te verbeteren. De woningen worden specifiek gebouwd voor bewoners in de doelgroep van 18-28. De woningen worden nadrukkelijk geen studentenflats. Gemeente en Wibaut kunnen wel afspreken om specifieke groepen te huisvesten (bijvoorbeeld kwetsbare groepen).</li> <li>3. Zie antwoord 1a.</li> <li>4. Het nieuw te bouwen gebouw zal enig effect hebben op de omgeving. In principe geldt dat er geen recht is op blijvend vrij uitzicht: het veranderen van het uitzicht betekent echter niet dat het gebouw in strijd is met de goede ruimtelijke ordening. Van effect op het uitzicht is vooral sprake op de middelhoog gelegen verdiepingen van de torens van Land in zicht. Voor zover zij - om het Spaarne te zien - nu over het gebouw heen kijken, zullen ze in de toekomst langs het gebouw moeten kijken. Dat dit nog steeds kan is zichtbaar op het kaartje dat op pagina 35 van het stedenbouwkundig plan is weergegeven. Voor de lagere verdiepingen en voor de bewoners van de Spaarndamseweg is de invloed van het gebouw op het uitzicht op de woonverdiepingen vergelijkbaar met de invloed die uitgaat van het huidige gebouw.</li> </ol> | Geen |

|           |   |   |      |
|-----------|---|---|------|
|           |   | <p>De bewoners van de hoger gelegen lagen van Land in zicht kijken onverkort over het gebouw heen. Daarnaast is een bezonningsstudie uitgevoerd. Hieruit volgt dat geen sprake is van onevenredige afname van daglichttoetreding en zon bij de omliggende woningen. De bouwhoogte zal dan ook niet leiden tot strijd met de goede ruimtelijke ordening.</p> <p>5. De verkeersdruk-toename is minimaal: naar verwachting enige procenten op de Spaarndamseweg. Met name omdat het autobezit en het autobezit bij deze doelgroepen minimaal is. Het beperkte aantal parkeerplaatsen zorgt ook dat geen substantiële verkeerstoename valt te verwachten.</p> |      |
| <b>25</b> | Zie reactie 3.  | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>26</b> | De woningen zijn belachelijk klein; een duiventil waar jongeren in worden gepropt. Dat kan alleen maar overlast veroorzaken.  | <p>De omvang van de woningen is in overeenstemming met de normen voor de omvang uit wet- en regelgeving. Verder wordt er gebouwd waar behoefte aan is. De omvang van de woningen is daarnaast niet ruimtelijk relevant en niet relevant bij de beoordeling of de ontwikkeling in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening.</p> <p>Zie verder antwoord 1a.</p>   | Geen |
| <b>27</b> | <p>In aanvulling op reactie 3:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Ik mis rekening houden met bedrijfs- en leaseauto's. Dat zijn vaak dubbele aantallen auto's in de wijk.</li> <li>De gemeente zet groen om in bakstenen. En dan ook nog voor jongeren en statushouders. Dat geeft overlast.</li> </ol> | <p>Zie antwoord 3.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>In de gehanteerde parkeernormen is rekening gehouden met bedrijfs- en leaseauto's.</li> <li></li> <li>Zie antwoord 1a en 12a.</li> </ol>  | Geen |
| <b>28</b> | Zie reactie 3.  | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>29</b> | Zie reactie 3.  | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>30</b> | Zie reactie 3.  | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>31</b> | Zie reactie 3.  | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>32</b> | Zie reactie 3.  | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>33</b> | Zie reactie 3.  | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>34</b> | Zie reactie 3.  | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>35</b> | Zie reactie 3.  | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>36</b> | Zie reactie 3.  | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>37</b> | Zie reactie 3.  | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>38</b> | Zie reactie 3.  | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>39</b> | Zie reactie 3.  | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>40</b> | Jongeren en statushouders worden gesubsidieerd en onze kinderen kunnen nergens terecht voor woonruimte. Bovendien wordt ons ook nog eens een parkeervergunning opgedrongen.   | <p>Zie antwoord 24.2 en 12a en 6.1</p> <p>Op dit moment is er geen parkeerregulering. De gemeente is wel voornemens om dat in te voeren op termijn. Daarbij start de gemeente bij de schil rondom de ontwikkelzones en daarna volgt de rest van de stad. Voorafgaand aan de</p>   | Geen |

|    |  |   |   |
|----|--|---|---|
|    |  | invoering van gereguleerd parkeren vinden draagvlakmeting in de buurt plaats. Het invoeren van een eventuele parkeerregeling staat los van onderhavig bouwplan.   |   |
| 41 | Zie reactie 3.   | Zie antwoord 3.   | Geen  |
| 42 | Zie reactie 3.   | Zie antwoord 3.   | Geen  |
| 43 | Zie reactie 3. Het plan wijkt sterk af van het Haarlems beleid en er liggen daarvoor geen deugdelijke onderbouwingen. Het plan geeft geen blijk van een goede ruimtelijke ordening of erkenning van belangen van omwonenden. Verzoek aan het bestuur is om het plan af te wijzen of vast te stellen met de randvoorwaarde voor de parkeernorm.   | Zie antwoorden 3 en 4.3.  | Geen  |
| 44 | 160 jongeren, wajongers en statushouders op 20 m <sup>2</sup> , zonder begeleiding en in een gestapeld complex. Geen goede combinatie. Dat gaat zorgen voor nog meer geluidsoverlast dan we nu al ervaren, met alle feestjes. Dit past niet in een rustige wijk waar indiener nu woont. Indiener is verbaasd dat Wibaut zo'n project op deze plek wil realiseren.  | Zie antwoord 1a. Verder zal specifiek voor jongeren in de doelgroep 18-28 gebouwd worden. Dit is een doelgroep die moeilijk aan een betaalbare woning kan komen. In deze behoefte wordt nu voorzien. Opgemerkt moet worden dat nadrukkelijk niet de intentie bestaat om studentenflats te bouwen, maar om te bouwen voor werkende jongeren.   | Geen  |
| 45 | Zie reactie 3.   | Zie antwoord 3.   | Geen  |
| 46 | Zie reactie 3. Daarbij het advies om het plan op deze locatie te heroverwegen gelet op de te verwachten negatieve effecten voor de woon- en leefomgeving. Bekijk alle plannen rond de wijk meer integraal.   | Zie antwoord 3 en 47.<br>In de ontwikkelvisie Spaarndamseweg, vastgesteld in 2020, is een integrale visie op het de hele omgeving van de Spaarndamseweg vastgesteld. Dat is een belangrijk kader voor dit project.  | Geen  |
| 47 | Zie reactie 3. De plannen dragen niet bij aan de leefbaarheid van de woonomgeving. Indiener biedt de zienswijze aan in combinatie met andere ontwikkelingen in de buurt zoals de zonnepanelenweide, de nieuwbouw van een windmolen en Skave Huske / Domus. Graag als integraal plan voorleggen aan de bewoners van Land in Zicht.  | Zie antwoord 3.<br>Het is niet mogelijk al die projecten samen te beoordelen. Wel vindt afstemming tussen projecten plaats die in de nabijheid plaatsvinden van dit project.  | Geen  |
| 48 | Zie reactie 3.   | Zie antwoord 3  | Geen  |
| 49 | Indiener heeft bezwaar tegen de plannen vanwege: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Parkeren. Het argument voor de deelauto's gaat niet op. Het gaat juist om de weekenden en drukke dagen waarop veel bezoek komt. Dan staat alles vol; ik zie geen oplossing.</li> <li>2. Overlast. 160 jongeren in een buurt waar veel ouderen wonen geeft overlast. En er is al veel overlast. In de zomer moest de politie vaak komen. Indiener is toen persoonlijk bedreigd. Jongerenwoningen kunnen beter in de buurt van de ijsbaan of sportvelden komen.</li> <li>3. Zon. Met de woontoren is de indiener bang helemaal geen avondzon meer te krijgen op zijn balkon.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Goudappel heeft parkeeronderzoek gedaan en aangetoond hoeveel parkeerplekken vereist zijn om in de parkeerbehoefte te voorzien. Op eigen terrein voorziet Wibaut in die plekken. Bovendien laat Wibaut nog een mobiliteitsplan opstellen dat de gemeente moet beoordelen. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van praktijkcijfers. Die geven aan dat de parkeerbehoefte op zaterdagavond het grootst is. De parkeerbehoefte van de omgeving is in dit plan niet meegenomen. Zie antwoord 1a.</li> <li>2. Zie antwoord 4.2.</li> <li>3. Zie antwoord 14.</li> <li>4. Zie antwoord 8b</li> </ol> | Daghoreca wordt in het op te stellen bestemmingsplan expliciet opgenomen. |

|           |   |   |      |
|-----------|---|---|------|
|           | <p>4. Financieel. Waardevermindering van zijn woning. Indiener hoopt op minstens reële compensatie voor het verlies van de investering.</p> <p>5. Slagschaduw. De hoge flats gaat slagschaduw geven op onze zonnepanelen. Indiener verwacht een reële vergoeding.</p> <p>6. Horeca. Deze goedmaker klinkt leuk maar voegt weinig toe aan de buurt. Het geeft alleen maar meer drukte en minder parkeerplek.</p>   | <p>5. In de ontwikkelvisie Spaarndamseweg van de gemeente uit 2019 is deze plek aangewezen voor horeca. Om de overlast qua drukte en parkeren te beperken, is er gekozen voor daghoreca.</p>  |      |
| <b>50</b> | <p>De plan baren mij zorgen. Indiener is al uitzicht kwijtgeraakt door Land in Zicht. Nu wordt er ook gesproken over zonnepanelen op een heuvel en over de nieuwe woontoren: weer uitzicht minder. En dan alle parkeren: dat wordt een drukte van jewelste.</p>   | <p>Voor de bewoners van de Spaarndamseweg is de invloed van het gebouw op het uitzicht op de woonverdiepingen vergelijkbaar met de invloed die uitgaat van het huidige gebouw.</p> <p>Voor wat betreft parkeren: zie antwoord 4.3</p>   | Geen |
| <b>51</b> | <p>Indiener heeft bezwaar tegen het plan.</p>   | <p>Daar nemen we kennis van.</p>  | Geen |
| <b>52</b> | <p>Indiener vindt het erg als er betaald parkeren komt. Daarbij wordt het uitzicht bedorven en verwachten we geluidsoverlast.</p>   | <p>1. Het is aan de gemeente om indien gewenst en nodig, gereguleerd parkeren in te voeren. Het invoeren van betaald parkeren staat echter niet in direct verband met dit bouwplan.</p> <p>2. Zie antwoord 4.2.</p> <p>3. Zie antwoord 1a.</p>  | Geen |
| <b>53</b> | <p>Indiener heeft de volgende bezwaren tegen het plan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het tekort aan parkeerplaatsen.</li> <li>2. Overlast van bewoners in de buitenruimte (steiger en terras)</li> </ol>  | <p>1. De parkeerbalans en het mobiliteitsplan zullen gezamenlijk uitmaken of ze sluitend zijn en aan de toetsing van de gemeente kunnen voldoen. Zie ook antwoord 4.3.</p> <p>2. Zie antwoord 1a. Er is in de planvorming geen sprake van een steiger.</p>  | Geen |
| <b>54</b> | <p>Indiener heeft de volgende bezwaren tegen het plan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Horeca voor jongeren geeft overlast.</li> <li>2. De woontoren zorgt voor parkeerproblemen</li> <li>3. Verwacht veel geluid- en drankoverlast.</li> <li>4. Belemmering van het uitzicht</li> <li>5. Inkijk in de woning</li> <li>6. Zon wordt weggenomen</li> <li>7. Scouting Kon-Tiki wordt weggedrukt</li> <li>8. Jongeren krijgen voorrang op Haarlemmers die al meer dan 10 jaar op de wachtlijst van een woning staan.</li> <li>9. Overlast door heien/bouwen en mogelijke schade aan woningen.</li> <li>10. Ouderen aan de Spaarndamseweg zitten niet te wachten op feestende jongeren in te kleine appartementen.</li> </ol> | <p>1. Zie antwoord 1a. Verder is van belang dat in het bestemmingsplan zal worden geborgd dat enkel daghoreca wordt toegestaan.</p> <p>2. Zie antwoord 4.3. Hogere bebouwing hoeft overigens niet te betekenen dat er automatisch parkeerproblemen ontstaan.</p> <p>3. Zie antwoord 1a.</p> <p>4. Zie antwoord 4.2.</p> <p>5. Stedenbouwkundig is sprake van voldoende afstand tussen de woningen van dit project en omliggende woningen. De afstand van gevel tot gevel bedraagt tussen de bestaande bebouwing aan de zijde van de Spaarndamseweg en het voorgestelde bouwplan circa 35 meter. De kortste afstand van gevel tot gevel tussen de woontorens Land in Zicht en de woningen in het voorgestelde bouwplan bedraagt circa 42 meter.</p> <p>6. Zie antwoord 8b.</p> <p>7. De scouting is door de initiatiefnemer betrokken bij de totstandkoming van het plan en heeft zich tot op heden positief uitgesproken over de huidige plannen en zal in het verdere proces, zeker voor de inrichting van de buitenruimte, ook betrokken blijven.</p> <p>8. Zie antwoord 9.1.</p> | Geen |

|           |   |   |      |
|-----------|---|---|------|
|           |   | <p>9. Geluid/trilling zal er bij bouwen altijd zijn. Partijen proberen dat met afspraken in de voorbereiding op de bouw te minimaliseren. Verder wordt uiteraard voldaan aan de wettelijke voorschriften voor bouwen. Zie ook antwoord 14 over planschade.</p> <p>10. Zie antwoord 1a.</p>  |      |
| <b>55</b> | <p>Indiener heeft begrip voor de woningnood, maar bezwaren tegen de plannen vanwege:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Plek van het gebouw langs de verkeersader. Is fijnstof wel onderzocht?</li> <li>2. Hoogte van het gebouw. 7 lagen betekent schaduw voor andere bewoners.</li> <li>3. Meer parkeerdruk in de buurt. De aanname dat jongeren geen auto meer hebben of een auto delen is ongefundeerd.</li> <li>4. Toename overlast omdat de nieuwe bewoners veel buiten zullen verblijven gelet op de kleine binnenruimte.</li> <li>5. Horecaoverlast.</li> </ol> <p>Advies: groen en bomen op deze plek in plaats van hoogbouw.</p> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reactie Peutz: Het effect van de beoogde ontwikkeling op de lokale luchtkwaliteit dient beoordeeld te worden. Vanwege de aard en omvang draagt het plan in niet-betekende mate (NIBM) bij aan de lokale luchtkwaliteit. In de toelichting zal de ontwikkeling derhalve worden getoetst aan het NIBM-criterium. Toetsing van de grenswaarden is niet aan de orde. Wel zal in het kader van een goede ruimtelijke ordening worden ingegaan op de concentratie van de luchtkwaliteit bepalende stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>).</li> <li>2. Zie antwoord 9.2.</li> <li>3. Zie antwoord 4.3.</li> <li>4. Zie antwoord 1a.</li> <li>5. Zie antwoord 1a.</li> </ol> <p>Naar aanleiding van het advies: Langs het Spaarne zullen extra bomen worden geplant, die bijdragen aan het vergroenen van de omgeving.</p> | Geen |
| <b>56</b> | <p>Naast verwachte parkeerproblemen, schaduwwerking en overlast is de grootste zorg van de indiener: de jongeren en statushouders die op 20 m<sup>2</sup> moeten wonen. Statushouders en autochtone jongeren lijkt de indiener geen goede combinatie. Het verloop van de bewoners zal groot zijn en dat geeft weinig binding met de wijk. Indiener verzoekt de gemeente Wibaut geen toestemming te verlenen.</p>  | <p>Voor parkeren, zie antwoord bij 3 en 4.3. De woningen hebben een oppervlak dat varieert van circa 22 tot 49 m<sup>2</sup>. Zie antwoorden 1a, 4.3, 8b en 12a.</p>  | Geen |
| <b>57</b> | <p>Indiener wil dit project niet vanwege:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. geluidoverlast</li> <li>2. parkeerproblemen.</li> </ol> <p>Er is genoeg plek in de Waarderpolder.</p>   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zie antwoord 1a.</li> <li>2. Zie antwoord 4.3.</li> </ol>   | Geen |
| <b>58</b> | <p>Indiener heeft bezwaren tegen het plan. Leefomgeving gaat drastisch achteruit door parkeerdruk, overlast van hangjongeren en horeca en belemmering van het uitzicht. Indiener is juist in Haarlem-Noord gaan wonen om niet in de buurt van horeca te hoeven wonen. Indiener: 'als ik voorkeur had voor hoogbouw was ik wel in Schalkwijk gaan wonen. De flats aan de andere kant van de Schoterbrug zijn al erg genoeg'. Dit past niet bij Haarlem.</p>  | <p>Zie antwoorden 1a, 4.3 en 9.2.</p>   | Geen |
| <b>59</b> | <p>Indieners maken bezwaar tegen de woontoren vanwege verwachte overlast, parkeerproblemen en uitzicht dat belemmerd wordt.</p>   | <p>Zie antwoorden 1a, 4.3 en 9.2.</p>   | Geen |

|           |   |   |      |
|-----------|---|---|------|
| <b>60</b> | Indiener is bezorgd over het grote aantal mensen dat hier komt wonen. Kleine woningen, afhankelijk van huursubsidie. Daar gaat de buurt niet op vooruit. Indiener heeft het idee dat de gemeente geld nodig heeft. Indiener verliest het vertrouwen in de gemeente.   | Nee, de gemeente verdient beperkt aan de woningbouwontwikkeling. De gemeente ontvangt alleen (eenmalig) geld via de leges voor de omgevingsvergunning, de verkoop van een strook grond en de jaarlijkse WOZ-belasting.<br><br>De ontwikkeling wordt door de gemeente gezien als positieve ontwikkeling voor de stad Haarlem.  | Geen |
| <b>61</b> | Zie reactie 3.  | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>62</b> | Zie reactie 3.  | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>63</b> | Zie reactie 3.  | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>64</b> | Zie reactie 3.  | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>65</b> | Zie reactie 3.  | Zie antwoord 3.   | Geen |
| <b>66</b> | Zie reactie 3. Daarnaast heeft de indiener de volgende bezwaren:<br><ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ontwerp. Er zijn drie kenmerkende horizontale lijnen in het woonblok met aan de zuidzijde een scherpe hoek in de plattegrond. Daar is weinig ruimte in het inwendige. In alle appartementen zullen de ramen niet open kunnen. Bewoners gaan dan naar buiten. Dat geeft overlast. De grondoppervlakte is minimaal om er een volledige woonunit van te maken. Op het ontworpen dakterras kun je nauwelijks recreëren. Bovendien zijn daar zonnepanelen ingetekend. De binnentuin wordt een 'binnenplaatsje' De ruimte voor het gebouw is ook krap gelet op het veel gebruikte fietspad voor de deur.</li> <li>2. Bewoners. Moeten alleenstaande jongeren van 18 jaar al een woning krijgen? Ze zijn net van school en hebben nog niet de verantwoordelijkheid om zorg te dragen voor hun leefomgeving. 160 jongeren met verschillende achtergronden. Dat loopt uit op narigheid. Waar haalt de gemeente na 5 jaar bewoning nieuwe woningen vandaan? Ook de komende jaren is er woningnood. College, reserveer nog te bouwen woningen voor jonge mensen die al 22-25 jaar een vaste relatie met Haarlem hebben.</li> <li>3. Verkeershinder. Waar worden overige vervoermiddelen gestald? Fietsen en brommers komen tegen de pui te staan. En de overige auto's? Die komen bij Land in Zicht te staan. De in- en</li> </ol> | Zie antwoord 3.<br><ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zie antwoord 1a inzake het beperken van overlast. Verder bestaat er geen recht op recreatiemogelijkheden. Dat bewoners naar buiten zullen gaan, is niet iets waar omwonenden tegen op kunnen komen. De woningen voldoen aan de wettelijke normen.</li> <li>2. De gemeente is zich bewust van de woningnood – nu, maar ook in de komende jaren. Er worden de komende jaren tal van projecten gerealiseerd met sociale huurwoningen. Iedereen geeft recht op een woning, ook jongeren van 18 jaar. Met dit plan wordt in een grote behoefte aan woningen voorzien.</li> <li>3. Zie antwoord 20.10 en 20.13. Wibaut heeft in het ontwerp ruimte bedacht voor het parkeren van fietsen en scooters. De fietsenstalling komt tussen het nieuwe gebouw en de Schoterbrug. Alle vervoermiddelen, behoudens voor bezoek worden inpandig opgelost. Voor wat betreft het autoparkeren. De Spaarndamseweg kan extra autoverkeer aan. De gemeente ziet toe op een veilige afwikkeling van verkeer van en naar de parkeergarage.</li> <li>4. Scouting Kon-Tiki blijft ook.</li> <li>5. Er komen netto negen bomen bij. Van de bestaande jonge bomen wordt nagegaan of ze verplaatst kunnen worden of dat het verstandiger is nieuwe aanplant te voorzien.</li> <li>6. Zie antwoord 1a.</li> </ol> | Geen |

|           |  |  |      |
|-----------|--|--|------|
|           | <p>uitrit van de parkeergarage zit aan de Spaarndamseweg waar het al druk is.</p> <p>4. Scouting. Wordt Kon-Tiki niet verdrongen? Die moet blijven.</p> <p>5. Vergroening. De prachtige boom op de locatie zal worden gekapt. Meestal komt er geen vergroening terug. Bij Land in Zicht is na 8 jaar ook nog weinig groen gerealiseerd.</p> <p>6. Geluidoverlast.</p>  |  |      |
| <b>67</b> | Zie reactie 3.   | Zie antwoord 3.  | Geen |
| <b>68</b> | <p>Indiener heeft de volgende bezwaren:</p> <p>1. Indiener ervaart parkeerdruk die erger gaat worden. Dat gaat ten koste van de rustige oude dag.</p> <p>2. Bang voor vervuiling van het Spaarne, lawaai en feesten.</p> <p>3. Verloren uitzicht</p> <p>4. Deze bewoners krijgen na 5 jaar recht op een woningen waarbij eigen Haarlemmers weer achter het net vissen.</p>   | <p>1. Zie antwoord 4.3</p> <p>2. Zie antwoord 1a.</p> <p>3. Zie antwoord 4.2.</p> <p>4. Zie antwoord 9.2.</p>  | Geen |
| <b>69</b> | Zie reactie 3.   | Zie antwoord 3   | Geen |
| <b>70</b> | Indiener voorziet overlast. Nu al last van jongeren onder de brug en drankintimidaties. Dat het huidige gebouw moet verdwijnen, is logisch maar waarom geen mooie appartementen van 2-3 lagen hoog met mooie terrassen voor ouderen en een supermarkt? Jongeren kunnen beter een plek krijgen in het centrum of Schalkwijk.  | Zie antwoord 1a.   | Geen |
| <b>71</b> | <p>Goed teken dat de gemeente oog heeft voor de lastige woningmarkt voor de groep van 18 t/m 28 jaar. Maar zoveel woningen en weinig parkeerplaatsen geeft een conflict. De parkeerdruk is al 7 dagen in de week hoog. Meer mensen hebben auto's aangeschaft en er zijn parkeerplaatsen opgeofferd voor laadpalen. Al een deel van de parkeerplaatsen is al in gebruik voor deelauto's. Daarom de volgende vragen:</p> <p>1. Hoe gaat de gemeente controleren dan bewoners / bezoekers van het complex niet in de buurt gaan parkeren?</p> <p>2. Hoe gaat de gemeente de verkeersveiligheid controleren en handhaven?</p> <p>3. Wat is de visie van de gemeente in het kader van woningbouw in relatie tot mobiliteit en veiligheid? Hoe gaan deze plannen harmonieus in uitvoering?</p> | <p>1. Zolang er geen parkeerregulering is, kan dat niet worden gecontroleerd. Het uitgangspunt is echter dat op eigen terrein in voldoende parkeerplaatsen zal worden voorzien. Hiervoor is een berekening van de parkeerbehoefte opgesteld.</p> <p>2. Er wordt in algemene zin binnen de gemeente gehandhaafd op naleving van de Wegenverkeerswet. Bij knelpunten worden maatregelen genomen.</p> <p>3. Woningbouw en mobiliteit komen samen in een mobiliteitsplan. Dat is een op maat gemaakt plan voor de mobiliteit te organiseren passend bij de nieuw te realiseren woningen.</p> | Geen |
| <b>72</b> | Zie reactie 3.   | Zie antwoord 3.  | Geen |

|    |  |  |      |
|----|--|--|------|
| 73 | Indiener maakt bezwaar tegen het plan want: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Parkeerchaos is nu al groot.</li> <li>2. De geplande uitrit van de garage is levensgevaarlijk.</li> <li>3. De Spaarneoever wordt de achtertuin met veel overlast.</li> <li>4. Er is een onterecht voorkeurssysteem t.a.v. de woningtoewijzing voor nu al lang ingeschreven jongeren.</li> </ol>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zie antwoord 4.3.</li> <li>2. Zie antwoord 20.10. De gemeente ziet hier nadrukkelijk op toe en checkt de verkeersveiligheid.</li> <li>3. Zie antwoord 1a.</li> <li>4. Zie antwoord 9.2.</li> </ol>   | Geen |
| 74 | Indiener heeft begrip voor bouwen voor jongeren maar is niet blij met uitzicht dat ontnomen wordt. Geen leuk vooruitzicht. Verder heeft de indiener zorgen over de daktuin en de overlast die daarbij hoort. Liever zonnepanelen op het dak.   | De daken van het gebouw op de tweede verdieping en hoger zullen niet als buitenruimte worden ontworpen of gebruikt. Deze daken zullen afhankelijk van de technische uitwerking ingezet worden ten behoeve van zonnepanelen en/of groen. Zonnepanelen zullen worden toegepast, als essentieel onderdeel van het energieconcept. Voor wat betreft het uitzicht: zie antwoorden 4.2, 8b, 54.7.  |      |
| 75 | Indiener maakt bezwaar tegen het plan want: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uitzicht wordt belemmerd</li> <li>2. Kap van de gezonde boom</li> <li>3. Overlast bij bouwen / heien</li> <li>4. Overlast van jongeren</li> <li>5. Horeca waar niemand op zit te wachten</li> <li>6. Parkeerdrukke</li> </ol>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zie antwoord 4.2</li> <li>2. Op de beoogde plek van het gebouw staan een aantal bomen, waaronder een volwassen boom. Het is niet mogelijk om deze bomen in de huidige vorm te handhaven. Ter compensatie wordt een rij met bomen langs het Spaarne aangebracht, in aansluiting op de bestaande rij. Per saldo ontstaat daarmee een situatie met meer bomen.</li> <li>3. Zie antwoord 54.9.</li> <li>4. Zie antwoord 1a.</li> <li>5. Zie antwoord 49.6.</li> <li>6. Zie antwoord 4.3</li> </ol>   | Geen |
| 76 | Bezwaren: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bij eerder informatiemoment was het plan nog 3 hoog en voor 120 jongeren. Nu is het 7 lagen geworden. Wibaut heeft niet naar ons geluisterd.</li> <li>2. Parkeerproblemen worden zomaar van tafel geveegd. De parkeerberekeningen zijn onjuist. Bewoners worden zo in hun belangen geschaad. Geen goede ruimtelijke ordening.</li> <li>3. Overlast. Wij hebben in Coronatijd al veel overlast ervaren van jongeren. Dat wordt meer, want de nieuwe bewoners gaan naar buiten.</li> <li>4. Drukke kruispunt.</li> <li>5. Verlies van uitzicht.</li> <li>6. De scouting wordt weggedrukt.</li> <li>7. Hoe gaat de gemeente na 5 jaar voor nieuwe huisvesting zorgen? Hoe legt de gemeente het uit aan andere woningzoekenden?</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Op een aantal momenten in het ontwerpproces is een tussenstand van het ontwerp gepresenteerd, om omwonenden en belanghebbenden in de gelegenheid te stellen om te reageren en hun belang onder de aandacht te brengen. De 7 lagen zoals die nu worden voorgesteld zijn eerder vastgelegd in de vastgestelde startnotitie.</li> <li>2. Zie antwoorden 3 en 4.3</li> <li>3. Zie antwoord 1a.</li> <li>4. De kruispuntbelasting zal nauwelijks groter worden als gevolg van de extra verkeersbewegingen. De verkeersproductie van het gebouw is daarvoor veel te laag. De gemeente checkt het plan bij de omgevingsvergunning op verkeersveiligheid en de verkeersveilige afwikkeling op de Spaarndamseweg.</li> <li>5. Zie antwoord 4.2.</li> <li>6. Scouting krijgt een goede plek in het nieuwe plek.</li> <li>7. Zie antwoord 9.1 en 9.2</li> </ol> | Geen |
| 77 | Zie reactie 3.   | Zie antwoord 3.  | Geen |



|    |   |   |      |
|----|---|---|------|
| 78 | <p>Indiener heeft bezwaar tegen de bouwplannen want:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Er wordt niet naar wensen van omwonenden geluisterd.</li> <li>2. De wijk is niet geschikt voor horeca en niet voor jongeren waar geen gezag over is.</li> <li>3. De wijk wordt nu al als onveilig ervaren.</li> <li>4. Er wordt steeds van bouwplan (bouwlagen) gewisseld.</li> <li>5. Er worden punten verzwegen. Er zouden studerende jongeren komen en nu blijken er wajongers en statushouders te komen. Indiener voelt zich voorgelogen.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Op een aantal momenten in het ontwerpproces zijn sessies georganiseerd om omwonenden en belanghebbenden in de gelegenheid te stellen om te reageren en hun belang onder de aandacht te brengen. Dit heeft bijgedragen aan de manier waarop het plan zich in de loop van het ontwerpproces heeft ontwikkeld. De input van omwonenden wordt meegenomen in de planvorming.</li> <li>2. Zie antwoord 1a.</li> <li>3. Wij distantiëren ons van de indruk die gewekt wordt dat het ontwikkelen van woningen voor jongeren tot onveiligheid zou leiden. Als het gaat om de directe omgeving van het woongebouw denken wij dat de sociale veiligheid verbeterd wordt, aangezien er mensen komen te wonen waar zich nu blinde gevels aan de openbare ruimte bevinden.</li> <li>4. Zie antwoord 4.2</li> <li>5. Zie antwoord 24.2.</li> </ol> | Geen |
| 79 | <p>Indiener verzoekt de gemeente geen toestemming te verlenen want:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hij wordt hoog. Het belemmert het uitzicht.</li> <li>2. Het wordt drukker met auto's.</li> <li>3. We voelen ons onveilig als jongeren de straat op gaan.</li> <li>4. De kinderen van Kon-tiki hebben geen veilige speelruimte meer.</li> <li>5. De grote boom wordt gekapt.</li> </ol> <p>Er is meer vraag naar seniorenwoningen.</p>   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zie antwoord 4.2.</li> <li>2. Zie antwoord 4.3.</li> <li>3. Zie antwoord 78.3</li> <li>4. Zie antwoord 54.7</li> <li>5. Zie antwoord 75.2</li> </ol> <p>Het is de gemeente bekend dat er vraag is naar seniorenwoningen. Die doelgroep wordt elders in de stad bediend.</p>   | Geen |
| 80 | <p>Indiener is bezorgd over vele auto's en weinig parkeerplaatsen en belemmering van uitzicht.</p>  | Zie antwoorden 4.2 en 4.3.  | Geen |
| 81 | <p>Niet blij met het bouwconcept: betaalbare huurwoningen voor jongeren tussen de 18 en 28 jaar met gedeelte voorzieningen. Dat past hier niet. Indiener is bezorgd over geluidsoverlast, drank en drugs. Vervelende consequenties voor volwassenen, kinderen en oudere mensen.</p>   | <p>Zie antwoord 1a.</p> <p>Wij distantiëren ons van de indruk die gewekt wordt dat het ontwikkelen van woningen voor jongeren tot onveiligheid zou leiden. Als het gaat om de directe omgeving van het woongebouw denken wij dat de sociale veiligheid verbeterd wordt, aangezien er mensen komen te wonen waar zich nu blinde gevels aan de openbare ruimte bevinden.</p>  | Geen |
| 82 | <p>Zon en uitzicht worden afgenomen door de collosale toren. Indische buurt wordt letterlijk een 'achterwijk'.</p>  | Zie antwoord 4.2, 8b, 54.7. De horeca in het gebouw biedt juist een ontmoetingspunt in de Indische buurt aan het water. Daar kunnen ook wijkbewoners van genieten.  | Geen |
| 83 | <p>Bouwen bij Land in Zicht zorgde al voor woningschade. Nu gaat er opnieuw geheid worden.</p>  | Zonder heien kunnen de woningen niet gebouwd. Partijen proberen de bouwoverlast te minimaliseren. Verder moet uiteraard altijd voldaan worden aan de wet- en regelgeving bij uitvoering van de bouwwerkzaamheden. Ook ten aanzien van bouwhinder. De ontwikkelaar is verantwoordelijk als schade ontstaat als gevolg van de bouw. De gemeente ziet erop toe dat de  | Geen |

|           |                                 |   |      |
|-----------|---------------------------------|---|------|
|           |                                 | ontwikkelaar de juiste maatregelen neemt om onevenredige hinder te voorkomen. |      |
| <b>84</b> | Waar gaan alle mensen parkeren? | Bewoners parkeren op het terrein van de ontwikkeling.                         | Geen |
| <b>85</b> | Zie reactie 3.                  | Zie antwoord 3.   | Geen |