

## ZIENSWIJZENNOTA REALISEREN 243 WONINGEN, PARKEERVOORZIENINGEN, COMMERCIELE VOORZIENINGEN, KANTOREN EN RESTAURANT MET TERRAS EN HET KAPPEN VAN 4 BOMEN AAN SCHIPHOLWEG 1 EN J.J. HAMELINKSTRAAT 17-45 TE HAARLEM

### Termijn

De aanvraag en de ontwerpbeschikking met bijbehorende stukken zijn op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Algemene wet bestuursrecht vanaf dinsdag 13 augustus 2024 tot en met 24 september 2024 ter inzage gelegd. Gedurende deze periode konden belanghebbenden zienswijzen tegen de ontwerpbeschikking indienen.

### Zienswijzen

Een inwoner van Hoofddorp heeft op 24 augustus 2024 een zienswijze ingediend. Deze zienswijze is op dezelfde dag ontvangen. Een bewoner van de Gouwstraat heeft op 21 september 2024 een zienswijze ingediend. Deze zienswijze is op 23 september 2024 ontvangen. Een bedrijf uit Amstelveen heeft op 19 september 2024 een zienswijze ingediend. Deze zienswijze is op 20 september 2024 ontvangen. Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend.

De zienswijzen berusten, kort samengevat, op de volgende gronden:

Er loopt nog een procedure over een Woo-verzoek van 7 augustus 2023. Hangende deze procedure, waarbij inzage in gevraagde stukken is geweigerd, dient de nu voorliggende procedure volgens indiener van de zienswijze te worden gestaakt totdat deze procedure is afgerond en de stukken zijn ontvangen.

De aanvraag heeft betrekking op een gebouw met een hoogte van 75,9 meter. Dit gebouw grenst vrijwel onmiddellijk aan een buurt uit de jaren 30 met uitsluitend laagbouw. De hoogte en het volume van dit gebouw sluiten volgens indiener van de zienswijze op geen enkele manier aan bij de omliggende bebouwing;

De aanvraag voorziet in 243 woningen en een restaurant. Er worden 124 inpandige parkeerplaatsen gerealiseerd. Daarnaast zijn er 16 openbare parkeerplaatsen die niet meetellen. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen blijft onder de norm van 0,8. Hierdoor zal de parkeerdruk in de Slachthuisbuurt volgens indiener van de zienswijze drastisch toenemen;

Er is een petitie ingediend door 250 buurtbewoners "Stop de hoogbouw Schipholweg 1". Daarnaast hebben 393 mensen de online-petitie getekend. Hierop is volgens indiener van de zienswijze niet gereageerd door de gemeente;

De aanvrager neemt volgens indiener van de zienswijze de bezorgdheid van de bewoners niet serieus, hetgeen onder meer blijkt uit de wijze waarop met vragen over de bezonningsstudie is omgegaan;

Op basis van de onderzoeken met betrekking tot windhinder en bezonning zijn vraagtekens te plaatsen bij het behoud en verbetering van het woon- en leefklimaat;

Er zijn zorgen over de omvang van het project in relatie tot de aspecten parkeren, verkeer en bereikbaarheid;

De omwonenden en het bedrijf spreken hun zorg uit over de duur van de bouwwerkzaamheden. De omwonenden wonen al 3 jaar aan de rand van een bouwput. Dit veroorzaakt overlast. Deze overlast zal nog langer duren als dit bouwplan doorgaat;

Nadat het gebouw is gerealiseerd profiteren volgens indiener van de zienswijze alleen de nieuwe bewoners van de hoogbouw. De direct omwonenden krijgen te maken met de schaduwwerking van het project;

#### Reactie van de aanvrager

De aanvrager is overeenkomstig artikel 3:15 van de Algemene wet bestuursrecht in de gelegenheid gesteld om op de zienswijze te reageren. De aanvrager heeft bij brief van 31 oktober 2024 van deze gelegenheid gebruik gemaakt.

De reactie van de aanvrager berust, kort samengevat, op de volgende gronden:

In het SPvE is ingegaan op de hoogte en de omvang van de bebouwing. Het bouwplan is hiermee in overeenstemming.

In het SPvE is aandacht voor de menselijke maat. Zo wordt voorzien in een zachte overgang van de bebouwing, is aandacht voor de invulling van pleinen en pleintjes en een invulling met voorzieningen voor buurtactiviteiten.

Er wordt voldaan aan de Nota Parkeernormen.

De wethouder is op bezoek geweest bij de aanbieders van de petitie om deze te bespreken.

De bezwaren waar de petitie over gaan, zijn afgewogen door het gemeentebestuur. In het kader hiervan heeft de aanvrager onder andere een Hoogbouweffectrapportage opgesteld.

De omwonenden zijn geïnformeerd over de gevolgen voor de bezonning.

In het SPvE is rekening gehouden met de bezonning door te kiezen voor een slank en rank ontwerp met een gelaagdheid van meerdere torens in verschillende hoogtes. Daardoor is er sprake van minder zonverlies dan bij één enkele grote, forse toren.

Het bouwplan voldoet aan de lichte TNO-norm.

Bij de bezonningsstudie is rekening gehouden met wel al vergunde, maar nog niet gebouwde woonblokken.

Overlast is niet te vermijden maar er worden wel maatregelen genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen zullen worden vastgelegd in het BLVC-plan.

In een procedure over een omgevingsvergunning kan een Woo-verzoek niet ter discussie worden gesteld. Het is daarbij niet van belang dat de procedure over het Woo-verzoek nog niet onherroepelijk is afgerond.

De indiener van de zienswijze kan met de documenten die beschikbaar zijn gesteld een zienswijze geven over het plan.

#### Beoordeling van de ingediende zienswijzen

##### *Algemene overwegingen*

Voordat wij ingaan op de zienswijzen, merken wij in algemene zin het volgende op.

Er bestaat een grote behoefte aan extra woningen, zowel in de regio als in de gemeente Haarlem. Er wordt tweemaaljaarlijks onderzoek gedaan naar wonen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Uit het laatste onderzoek Wonen in de MRA in perspectief (te raadplegen via [Wonen in de Metropoolregio 2023 | Website Onderzoek en Statistiek \(amsterdam.nl\)](#) ) blijkt dat de druk op de woningmarkt sinds het vorige onderzoek verder is toegenomen. Het aantal huishoudens is in 2022 in de MRA gegroeid met 2,2 % tot 1.248.000. Dit is de grootste groei in één jaar sinds 2000. Alhoewel de woningvoorraad is gegroeid met circa 15.000 is de krapte op de woningmarkt verder opgelopen in 2023, evenals in 2021. Het aanbod neemt toe, maar de vraag groeit sterker.

Meer specifiek voor de regio Zuid-Kennemerland/IJmond geldt dat ook hier sprake is van een tekort aan woningen. Hierop wordt ingegaan de Woonvisie en Uitvoeringsagenda Haarlem 2021-2025 (te raadplegen via [20210025829+1 Vaststellen+Woonvisie+en+uitvoeringsagenda+2021-2025+ Samen+Doorbouwen+een+aan+Duurzaam+\(t\)huis \(notubiz.nl\)](#) en bijbehorende stukken uit de raadsvergadering van 6 april 2021). Voor de nadere onderbouwing van het woningtekort binnen de regio en de opgaven waar de gemeente Haarlem zich voor gesteld ziet, verwijzen wij naar deze stukken. Om de woningbouwopgave te kunnen realiseren, is samenwerking vanuit alle betrokken partijen nodig.

Daarnaast is het vanzelfsprekend niet alleen van belang dat er extra woningen worden gerealiseerd, maar ook dat deze van voldoende kwaliteit zijn. In dit kader zal dan ook waar nodig worden voorzien in sloop en vervangende nieuwbouw, waarbij ook bij de vervangende nieuwbouw telkens zal worden bezien in hoeverre een uitbreiding van het aantal woningen mogelijk is, ook buiten de kaders van het omgevingsplan. Het omgevingsplan is in Haarlem immers grotendeels consoliderend van aard, zodat deze veelal geen ruimte biedt voor extra woningen, terwijl het toevoegen van extra woningen ruimtelijk wel aanvaardbaar is.

Gelet op het bovenstaande is er bij het realiseren van extra woningen sprake van een groot maatschappelijk belang. Vanzelfsprekend wordt bij de beoordeling van elke aanvraag die (mede) voorziet in de realisatie van extra woningen ook acht geslagen op de andere relevante belangen, zodat er sprake is en blijft van een goede ruimtelijke ordening. Dat neemt niet weg dat aan de realisatie van kwalitatief goede woningen een groot maatschappelijk gewicht wordt toegekend, welke in de belangenafweging dan ook een grote rol speelt.

#### *Herontwikkeling van het gebied*

Het gebied waar de Schipholweg en Europaweg elkaar kruisen, wordt in de komende jaren herontwikkeld. In dit gebied komen openbaar vervoer, werken, wonen en voorzieningen als winkels en horeca bij elkaar.

#### *Bebouwing in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen*

Om deze opgaven integraal en zorgvuldig op elkaar af te stemmen, is een Stedenbouwkundig Programma van Eisen vastgesteld. Dit Programma, het SPvE Knooppunt Haarlem-Zuid, vormt daarmee ook het toetsingskader voor de ontwikkeling van de nieuwbouw aan Toekanweg 7, Schipholpoort 40-100, Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat. Hierbij zullen minimaal 1600 woningen worden ontwikkeld in verschillende segmenten om zo bij te dragen aan de dringend noodzakelijke groei van het aantal woningen in de stad. Daarnaast dragen de te realiseren voorzieningen ook bij aan de toevoeging van werkgelegenheid in de stad.

Het te realiseren knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid vormt vanwege de ligging aan de N205 de zuidelijke stadsentree. Dit is de entree naar zowel de binnenstad als de omliggende wijken. Er komt

hoogbouw waarin zowel woningen als bedrijven worden gerealiseerd. Daarmee wordt de ruimte in de stad optimaal benut. De hoogbouw vormt tevens het begin van de nieuwe Stadsstraat Europaweg.

Met deze hoge bebouwing onderscheidt het gebied zich van de oude stad en de omringende wijken. Het gebouw langs de Schipholweg heeft een bouwstrook van zes tot acht bouwlagen met daarop een drietal torens. Daarmee is sprake van een lange strook als voortzetting van de bouwstroken aan de oostkant langs de Schipholweg. De torens op de bouwstrook markeren het einde van de Schipholweg, de overgang naar het Spaarne en bakenen de toekomstige dynamische plek in de stad af.

Tussen de bebouwing aan de Schipholweg en de achterliggende woonwijk komt een complex met sociale woningbouw aan de Hamelinkstraat. Dit gebouw heeft een hoogte van maximaal zes lagen en loopt in oostelijke richting af naar vier lagen. Dit maakt een goede overgang mogelijk naar de achtergelegen bestaande oudbouw. Deze tussenschaal markeert de overgang tussen de hoogbouw langs de Schipholweg en de laagbouw in de Slachthuisbuurt.

#### *De openbare ruimte in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen*

Naast de bebouwing, waarop de aanvraag betrekking heeft, is ook de inrichting van de openbare ruimte van groot belang voor de leefbaarheid. De inrichting van de openbare ruimte maakt geen onderdeel uit van een aanvraag voor een omgevingsvergunning, maar maakt wel onderdeel uit van het integrale afwegingskader in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Deze inrichting draagt mede bij aan de beleving van het gebied en daarmee ook aan de menselijke maat.

In de herontwikkeling krijgt dit uitdrukkelijk aandacht. Deels door de aansluiting van de gebouwen op de openbare ruimte, bijvoorbeeld door een hoge plint te realiseren, welke goed aan zal sluiten op de openbare ruimte en waarbij functies als winkels en kleinschalige horeca zijn voorzien. In de openbare ruimte zal sprake zijn van vergroening, zowel om de belevingswaarde als de gebruikswaarde te vergroten als om hittestress tegen te gaan. Ook zal er ruimte komen voor verblijven en ontmoeten, zullen de routes voor voetgangers en fietsers worden verbeterd en wordt de oversteekbaarheid van de Europaweg en de Schipholweg verbeterd. Daarmee ontstaat er ook meer samenhang met het sportpark en het groen aan de overzijde van de Schipholweg. Met deze integrale afweging worden de verschillende opgaven van de gemeenten tot uitvoering gebracht.

#### *Zorgen van de omwonenden*

Tegelijkertijd begrijpen wij dat de bebouwing impact heeft op de omgeving en dat omwonenden zich hier zorgen over maken. De omwonenden hebben dit ook meerdere keren uitgesproken en hierover een petitie ingediend bij het gemeentebestuur.

Het gemeentebestuur neemt deze zorgen serieus en heeft de situatie zelf bekeken en besproken. Bij de beoordeling van de plannen is ook gelet op de gevolgen hiervan voor de omwonenden. Er is gekeken naar de gevolgen van de bebouwing voor de omgeving, bijvoorbeeld voor wat betreft bezonning, windhinder en uitzicht en naar de aansluiting van de hoogtes op het achterliggende gebied. Er is een afweging gemaakt hoe hoe enerzijds ruimte kan worden gemaakt voor de toevoeging van een substantieel aantal woningen, inclusief bijbehorende voorzieningen en bedrijvigheid en anderzijds de woonkwaliteit voor de omgeving van voldoende niveau blijft. Dit heeft geleid tot de keuzes die in het SPvE zijn vastgelegd.

Ten aanzien van de bezonning geldt dat het gebouw effecten zal hebben op delen van de achterliggende bebouwing en dat op sommige plekken een kritische grens wordt genaderd.

Tegelijkertijd blijft de achterliggende bebouwing voldoen aan de lichte TNO-norm van minimaal twee bezonningsuren gedurende acht maanden. Daarmee blijft voldaan worden aan de norm die in Haarlem wordt gehanteerd.

Windhinder kan op een enkele plek rondom het gebouw zelf niet volledig worden voorkomen door de vrije ligging van het project in combinatie met de windrichting. Door het planten van een aantal bomen als windbreker in de openbare ruimte, wordt ook op deze plekken voldoende kwaliteit rond het gebouw gerealiseerd. De gemeente zal ervoor zorgen dat deze bomen in de openbare ruimte zullen worden geplant.

De wijziging in het uitzicht is niet te voorkomen. De hoogbouw staat echter niet dusdanig dicht op de bestaande achterliggende woningen, dat daardoor een onaanvaardbare situatie ontstaat.

Wij begrijpen dat de zorgen van de omwonenden hier niet mee zijn weggenomen. Tegelijkertijd is de bouw van woningen en bijbehorende voorzieningen noodzakelijk en weegt het belang hiervan zwaar. In de afweging van de betrokken belangen hebben wij daarom betrokken dat de gevolgen voor de omgeving aanvaardbaar zijn en hebben wij een zwaarder gewicht toegekend aan de belangen die zijn gediend met het bouwplan.

#### *Zienswijze over het Woo-verzoek*

In de publicatie is aangegeven op welke wijzen men inzage dan wel afschriften van de stukken kan krijgen. De stukken kunnen naar keuze worden ingezien bij de balie van de gemeente Haarlem, waarbij overigens ook kan worden aangegeven van welke stukken met een afschrift kan ontvangen. Dan wel via de mail worden opgevraagd, waarna ze per mail worden toegestuurd. Iedereen heeft daarom kennis kunnen nemen van de stukken. Gelet hierop, gelet op het feit dat geen inhoudelijke zienswijze is gegeven over het bouwplan zelf en gelet op het feit dat er geen juridische koppeling bestaat tussen de bedoelde Woo-procedure en deze procedure, zien wij in deze zienswijze geen aanleiding om de vergunning te weigeren.

Daarnaast merken wij ten overvloede op dat betrokkenen, voor zover ons bekend, beschikken over de aanvraag en de bijbehorende stukken. Voor zover dit niet het geval zou zijn, is er voldoende mogelijkheid geweest om deze via de reguliere kanalen te ontvangen.

#### *Reactie op de ingediende zienswijzen: aansluiting op de bestaande bebouwing*

De indiener van de zienswijze constateert terecht dat de hoogte van de bebouwing afwijkt van de hoogte van de bestaande bebouwing. Zoals in het bovenstaande is toegelicht, hebben wij hier bij het opstellen van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen rekening mee gehouden. Tussen de hoogbouw langs de doorgaande wegen en de achterliggende bebouwing, komt een laag met middelhoge bebouwing. De hoogte van de bebouwing loopt daarmee af richting de bestaande bouw.

Tegelijkertijd leent deze plek zich goed voor hoogbouw door de aanwezigheid van grotere doorgaande wegen en door de afstand tot de achterliggende bebouwing. Bovendien brengt de noodzakelijke toename van het aantal woningen en voorzieningen in relatie tot de beperkte beschikbare ruimte in Haarlem met zich mee dat hoogbouw onvermijdelijk is. Gevoegd bij de ambities voor dit gebied en de mogelijkheid om dit gebied integraal te ontwikkelen tot een hoogstedelijk gebied met hoge kwaliteit, achten wij de hoogte van de gebouwen hier passend.

#### *Reactie op de ingediende zienswijzen: voorzien in de benodigde parkeerbehoefte, verkeer en bereikbaarheid*

De gemeente Haarlem ziet zich, zoals ook uit bovenstaande blijkt, geconfronteerd met een behoorlijk aantal ruimtelijke claims. Om de inpassing van alle ruimtelijke claims in goede banen te leiden, heeft het gemeentebestuur van Haarlem in de Omgevingsvisie 2045 zes strategische keuzes gemaakt. Deze keuzes geven richting aan de ontwikkeling van de stad zodat de schaarse ruimte optimaal wordt benut, dat de opgaven een plek krijgen en de Haarlemse identiteit overeind blijft. De zes strategische keuzes voor de leefomgeving dragen bij aan de integrale opgaven waar Haarlem voor staat.

Eén van deze strategische keuzes betreft de mobiliteitstransitie. Om een groeiende stad bereikbaar en in beweging te houden, zet Haarlem in op andere vormen van mobiliteit. Daar waar in het verleden de eigen auto een vanzelfsprekend vervoersmiddel was, zet de gemeente nu in op het reizen te voet of met de fiets binnen de stad. En reizen van en naar de stad zoveel mogelijk met het openbaar vervoer en de fiets. Het inzetten van deelmobiliteit (zoals deelauto's) is hierbij eveneens relevant. De (elektrische) auto wordt alleen gebruikt als het niet anders kan. Het gemeentebestuur zet hierin onder andere in door regionale fietsverbindingen te verbeteren en te verbinden met het tien-minuten netwerk en door knooppuntontwikkelingen in combinatie met verbeteren van de HOV bereikbaarheid.

De mobiliteitstransitie is niet alleen van belang voor de bereikbaarheid van de stad. Mobiliteit is verantwoordelijk voor ongeveer een kwart van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Behalve op het klimaat heeft mobiliteit veel impact op de gezondheid (luchtkwaliteit, geluid, beweging), en ruimtelijke kwaliteit (autowegen en parkeerplaatsen nemen een buitenproportioneel groot deel van de openbare ruimte in). Goede bereikbaarheid van werkplekken, sociale contacten en voorzieningen zijn belangrijk, ook voor de woonkwaliteit. In het belang van een gezondere leefomgeving, een lagere uitstoot van CO<sub>2</sub>, een zuiniger gebruik van schaarse energiebronnen en een efficiënter, eerlijker en aantrekkelijker gebruik van openbare ruimte is het nodig dat verplaatsingen op een andere manier plaats gaan vinden. Een dichtbebouwde omgeving vraagt om gezonde, duurzame en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit zoals fietsen, wandelen en reizen met het openbaar vervoer. Deze transitie is al gaande. Het autogebruik neemt in de stad al jaren niet meer toe en neemt in de binnensteden zelfs af.

De Nota parkeernormen, welke in 2023 in werking is getreden, sluit aan bij de uitgangspunten uit de Omgevingsvisie en bij de ontwikkelingen die we in de stad zien. De norm voor autoparkeren is verlaagd en er wordt rekening gehouden met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen en met de aanwezigheid van Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de omgeving. Tegelijkertijd is een norm ingevoerd voor het aantal fietsparkeerplaatsen en wordt de inzet van deelauto's mogelijk gemaakt.

In het nu voorliggende bouwplan is aansluiting gezocht bij de Nota Parkeernormen. Overeenkomstig deze Nota en overeenkomstig de visie van het gemeentebestuur op mobiliteit, wordt ingezet op een mix van deelmobiliteit, andere vormen van mobiliteit (zoals fiets en openbaar vervoer) en een zo beperkt mogelijk autobezit. Om onnodig autobezit te voorkomen, is het ook van belang dat er niet teveel autoparkeerplaatsen worden aangebracht, maar dat effectief wordt ingezet op andere vormen van mobiliteit. Gelet op de ligging van het plan op fietsafstand van alle dagelijkse voorzieningen en van het centrum en gelet op de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, zal de behoefte aan een eigen auto hier ook lager zijn. Het plan voldoet dan ook aan de gemeentelijke uitgangspunten.

Omdat de zorgen ten aanzien van bereikbaarheid en verkeer niet nader zijn onderbouwd, kunnen wij hier alleen in zijn algemeenheid op reageren. Zoals uit het bovenstaande blijkt, wordt ingezet op een zo beperkt mogelijk autobezit en worden andere vormen van mobiliteit gestimuleerd. Dit geldt niet alleen voor dit project, maar voor de gehele stad. Daarmee wordt ingezet op een beperking van het

autoverkeer en de bijbehorende verkeersstromen, zodat wij de zorgen over verkeer en bereikbaarheid niet delen.

Volledigheidshalve merken wij het volgende op. Er bestaan op dit moment geen plannen om het gereguleerd parkeren in dit gebied uit te breiden. Dat neemt niet weg dat de gemeente die bevoegdheid altijd heeft en ook kan inzetten in de gevallen waarin dat noodzakelijk is. Mocht er onverhoopt toch een onaanvaardbaar hoge parkeerdruk ontstaan, dan kan en zal het gemeentebestuur maatregelen treffen.

#### *Reactie op de zienswijze ten aanzien van het omgaan met de zorgen en de bezwaren van de omwonenden*

Wij betreuren het dat de omwonenden het gevoel hebben dat hun zorgen niet serieus zijn genomen en dat niet naar hen is geluisterd. Wij willen benadrukken dat wij de zorgen van de omwonenden hebben gelezen en gehoord en dat wij hier in onze afwegingen rekening mee hebben gehouden. Onder meer door de bouwblokken en de bouwhoogtes zo te positioneren in het SPvE dat de gevolgen voor de omgeving aanvaardbaar blijven. En door ook in te zetten op een goede overgang tussen de gebouwen en de openbare ruimte, door een goede en zorgvuldige indeling van deze openbare ruimte. Daarmee wordt ingezet op behoud en waar mogelijk een verbetering van de leefkwaliteit van het bestaande gebied. Dat neemt niet weg dat het bouwplan van invloed zal zijn op de woonomgeving van de omwonenden en dat wij begrijpen dat dit voor de omwonenden niet als een verbetering wordt ervaren. Zoals wij hebben toegelicht, hebben wij een zwaarder gewicht toegekend aan de belangen die met het bouwplan zijn gediend.

#### *Reactie op de zienswijze ten aanzien van windhinder en bezonning*

Hierop is in het bovenstaande al ingegaan, zodat wij verwijzen naar hetgeen in het bovenstaande is opgemerkt.

#### *Reactie op de zienswijze ten aanzien van overlast*

De Slachthuisbuurt Zuidstrook is de laatste jaren volop in ontwikkeling. Er is dan ook veel gebouwd. Voor de omwonenden ontstaat daardoor overlast. De bouwer kan de overlast niet volledig voorkomen. Maar dat neemt niet weg dat de bouwer er wel voor zal moeten zorgen dat de overlast beperkt blijft, zodat de omgeving hier niet meer last van ondervindt dan strikt noodzakelijk. Ook is van belang dat de vergunninghouder goed en tijdig met de omwonenden communiceert over elke volgende fase in het bouwproces. Daarmee wordt de overlast niet voorkomen, maar bestaat voor de omgeving meer inzicht in welke werkzaamheden worden uitgevoerd en hoelang deze zullen duren.

De vergunninghouder dient voor de uitvoering van de werkzaamheden een bouwveiligheidsplan, ook wel BLVC-plan genaamd, in te dienen. Wij zullen toetsen of in dit plan wordt voldaan aan de wettelijke eisen ten aanzien van het voorkomen van overlast door het bouwen en of hierin voldoende communicatiemomenten met de buurt zijn opgenomen.

#### *Zienswijze over de nadelen voor de omwonenden in relatie tot de voordelen voor de nieuwe bewoners*

Zoals in het bovenstaande al is vermeld, zetten wij in op een herontwikkeling van dit gebied, waardoor de kwaliteit van het gebied zal worden verbeterd. Op dit moment is sprake van leegstand, welke niet bijdraagt aan een woonkwaliteit. Ook de verdere inrichting van het gebied kan worden verbeterd. In de komende jaren zal dit worden aangepakt. De omwonenden zullen daarom niet alleen nadelen ondervinden van het bouwplan. Alhoewel op dit moment nog niet bekend is wie de nieuwe bewoners zullen zijn, is de druk op de woningmarkt zo groot, dat het niet redelijk is om de

belangen van omwonenden altijd zwaarder te laten wegen dan de belangen van de woningzoekenden.

*Conclusie*

Na afweging van alle betrokken belangen en na de beoordeling van de ingediende zienswijzen, zijn wij van mening dat aan het belang dat is gediend met dit bouwplan, een doorslaggevend belang moet worden toegekend. Wij zijn daarom bereid medewerking te verlenen aan het bouwplan.