

Verslag

Online bijeenkomst
Badhuisweg – Het Eiland
25 mei 2021

Op dinsdag 25 mei organiseerde het projectteam Badhuisweg een online informatiebijeenkomst om omwonenden en andere belangstellenden te informeren over de voorgenomen ontwikkeling op deze locatie. Vanwege de coronamaatregelen vond de bijeenkomst online plaats, via het platform Zoom.

Omwonenden en andere belangstellenden zijn per brief (post en digitaal) uitgenodigd. Er waren in totaal bijna 70 belangstellenden aanwezig.

Opening en welkom – Frank Ratelband

Frank Ratelband verwelkomt alle belangstellenden en vertelt dat hij vanavond het gesprek zal leiden en dat de avond wordt opgenomen, zodat verslaglegging mogelijk is. Hij licht toe dat het accent van de avond voornamelijk ligt op het informeren over de plannen en het beantwoorden van zoveel mogelijk vragen.

Frank stelt de leden van het projectteam kort voor: Ephraim Abebe, projectmanager Badhuisweg van Rochdale, Ton Mulleners, architect bij Mulleners & Mulleners, Cornelia Jonker, adviseur Wonen bij Gemeente Zaanstad en Joost Vorstenbosch, vakspecialist stedenbouw bij Gemeente Zaanstad. Claudia Moerland, communicatieadviseur bij De Wijde Blik verzorgt de techniek van de avond.

Vervolgens loopt hij kort het programma door. Tot slot vertelt hij dat vragen gesteld kunnen worden via de chatfunctie in Zoom. De vragen worden aan het einde van de sessie door de gespreksleider aan het projectteam gesteld. Frank geeft aan dat onbeantwoorde vragen worden behandeld in het verslag dat op de website www.rochdale.nl/badhuisweg wordt gepubliceerd, zodat iedereen antwoord krijgt. Vragen kunnen tevens na deze avond gestuurd worden naar vastgoedsecretariaat@rochdale.nl.

Aanleiding – Cornelia Jonker

De avond start met een presentatie van Cornelia Jonker, Adviseur Wonen bij gemeente Zaanstad. Cornelia geeft aan een toelichting te geven op de doelstellingen en ambities van de gemeente op het gebied van Wonen en vervolgens stil te staan bij de nieuwbouwlocatie Badhuisweg. Cornelia geeft aan dat de woonambities vrij recentelijk zijn vastgelegd in de Woonvisie 'Metselen aan het Zaans Mozaïk'.

De
Wijde
Blik

Zocherstraat 42-1
1054 LZ Amsterdam
020 523 50 90

Louis Couperusplein 2
2514 HP Den Haag
070 762 04 06

info@dewijdeblik.com
www.dewijdeblik.com

Verslag

De Wijde
Blik

Ze geeft aan dat het hoog tijd werd om de woonvisie voor Zaanstad te actualiseren, omdat de druk op de woningmarkt stijgt en groter is dan ooit. Cornelia vertelt dat Zaanstad te maken heeft met een grote woningbouwopgave en dat kwaliteitsverbetering en verduurzaming van woningen nodig is, zodat mensen veilig en comfortabel kunnen wonen. Om die reden wil de gemeente stevig inzetten op woonkwaliteit in Zaanstad door de mooie woonmilieus die Zaanstad rijk is te behouden, de woningvoorraad meer divers te maken met behulp van de woningbouwopgave, compact en binnenstedelijk te bouwen om Zaanstad leefbaar te houden, maar ook aandacht te hebben voor de bestaande woningvoorraad.

Cornelia geeft aan dat gemeente Zaanstad een kwantitatieve opgave heeft, namelijk om voor 2040 20.000 woningen te bouwen om de huishoudensgroei van Zaanstad te faciliteren. Het is nodig om de nieuwbouwproductie van woningen te versnellen. Hiervoor zijn duidelijke kaders, ook voor het woonprogramma, belangrijk. Tot 2030 zijn er 3.000 nieuwe sociale huurwoningen nodig. Het realiseren van een divers en betaalbaar woningaanbod is belangrijk om te zorgen dat mensen die het nodig hebben toegang blijven houden tot een sociale huurwoning. Er wordt hierbij ook rekening gehouden met de locatie door te kijken naar opbouw van de huidige woningvoorraad en de sociale opbouw in de wijk.

Cornelia zegt dat gemeente Zaanstad ook een meer kwalitatieve opgave heeft, doordat de huidige woningvoorraad zo goed mogelijk benut moet worden door stimulering van doorstroming, effectievere woningtoewijzing en meer flexibele woonvormen. Ze geeft aan dat levensloopbestendige woningen ook belangrijk zijn voor Zaanstad, vanwege de vergrijzing. Ze geeft aan dat de gemeente Zaanstad graag ervoor wil zorgen dat jongeren een stap kunnen maken in hun woon carrière en dat senioren op een fijne en comfortabele manier zelfstandig kunnen blijven wonen. De bestaande woningvoorraad moet veilig, duurzaam en levensloopbestendig worden. Dit alles heeft tot doel dat mensen zelfstandig kunnen gaan wonen of zelfstandig kunnen blijven wonen.

Om de kwantitatieve opgave te behalen zijn er doelen opgesteld door de gemeente in de uitvoeringsagenda. Cornelia geeft aan dat er elk jaar 1.000 woningen gerealiseerd moeten worden, inclusief betaalbare woningen, waarvan minstens 30 % wordt gerealiseerd in het sociale huursegment en 10% van de woningen is bedoeld voor de middeninkomen door het toevoegen van betaalbare koop en middeldure huurwoningen.

Vanwege deze doelen zijn er kaders voor nieuwbouw opgesteld, zodat er een diversiteit aan woningen gerealiseerd wordt. Dit is belangrijk om doorstroming te realiseren voor mensen die op zoek zijn naar een andere woning en is belangrijk om te zorgen dat er geschikte

Verslag

woningen voor senioren en goedkope woningen voor starters, mensen met een laag inkomen en kwetsbare groepen gerealiseerd worden.

Cornelie geeft aan dat er ook afspraken zijn gemaakt met de corporaties om het aantal sociale huurwoningen te laten groeien en de doorstroming te verbeteren. Helaas hebben de corporaties weinig locaties waar zij zelf sociale huurwoningen kunnen realiseren en zij zelf dus kunnen bepalen wat voor woningen gerealiseerd worden. Om deze reden is de afspraak dat ze op eigen locaties zo veel mogelijk verdichten als mogelijk is, dit moet wel altijd goed passen in de bestaande omgeving. Cornelie geeft aan dat haar collega Joost hier straks een toelichting op zal geven. Cornelie verteld ook dat er is afgesproken dat corporaties op eigen locaties zo veel mogelijk sociale huurwoningen realiseren, het uitgangspunt is 100%. Hierbij wordt goed gekeken naar de bestaande woningvoorraad en de sociale opbouw in de wijk. De locatie Badhuisweg is eigendom van Rochdale, om die reden wordt er ingezet op een volledig sociaal programma.

Vervolgens vertelt Cornelie dat het realiseren van voldoende sociale huurwoningen niet alleen is bedoeld om wachtlijsten terug te dringen, maar juist om te zorgen dat mensen met lage inkomens toegang hebben tot een woning. Zo heeft 42% van de Zaanse inwoners een inkomen die passend is bij een sociale huurwoning. Dit zijn mensen van jong tot oud.

Hiernaast bestaat 82% van de huishoudens met een passend inkomen voor een sociale huurwoning uit 1- en 2-persoonshuishoudens. Dit zijn gedeeltelijk jonge huishoudens, maar vooral oudere huishoudens van 45 tot 65 jaar, 65+ en 75+. Cornelie vertelt dat de verwachting is dat het aantal 1- en 2-persoonshuishouden nog verder stijgt, naar 85% in 2030. Ze geeft aan dat de woonprogramma's van woningcorporaties moeten passen bij de doelgroep en zijn daardoor anders dan de woningbouwprogramma's van bijvoorbeeld een ontwikkelaar.

Cornelie vertelt dat ook voor de locatie Badhuisweg geldt dat de groei van de sociale woningvoorraad leidend is en dat het woonprogramma moet passen bij de doelgroep voor de sociale huursector. Om die reden behoren de woningen bij het sociale huursegment en bestaat 25% van de woningen uit 2-kamerwoningen, passend bij starters en de kwetsbare doelgroep, en 75% van de woningen uit 3-kamerwoningen, die zeer gewenst zijn bij kleinere huishoudens die graag willen verhuizen naar een kleinere woning. Ze vertelt dat er ook 20 woningen gerealiseerd worden voor kwetsbare doelgroepen. Cornelie geeft aan dat de gemeente inmiddels ver in gesprek is om 10 woningen beschikbaar te stellen aan een urgente groep, namelijk tienermoeders met een kindje. Cornelie geeft aan dat zij door omstandigheden niet thuis kunnen blijven wonen, maar

Verslag

De **Wijde**
Blik

hebben door hun jonge leeftijd wel begeleiding nodig om later succesvol zelfstandig te wonen. Over de andere 10 woningen wordt nog gekeken naar een passende doelgroep. Cornelia geeft aan dat deze natuurlijk moet passen bij een kwetsbare groep van tienermoeders met een kindje. De gemeente, de woningcorporaties en de betrokken zorgpartij maken goede afspraken over de begeleiding. Ze vertelt dat hiervoor een convenant is afgesloten.

Cornelia sluit af door aan te geven ieders vragen vooral nog even vast te houden, want er is straks uitgebreid de tijd om ieders vragen te beantwoorden. Cornelia geeft nu haar collega Joost het woord, die meer kan vertellen over de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor deze locatie vanuit de gemeente.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden Badhuisweg - Joost Vorstenbosch

Joost Vorstenbosch stelt zichzelf kort voor, hij is stedenbouwkundige voor de gemeente Zaanstad en heeft met de architect en supervisor gekeken naar de randvoorwaarden voor de plannen van de Badhuisweg. Joost geeft aan dat het een bijzondere plek is. Het is daarom van belang dat er zeer nauwkeurig wordt gekeken naar hoe de nieuwe plannen goed aan kunnen sluiten op het bestaande. Joost geeft aan dat het gaat om een verouderd kantoorgebouw van Rochdale dat herontwikkeld gaat worden. Op de locatie komt woningbouw. Joost geeft aan samen met Rochdale en het architectenbureau te hebben gekeken naar de randvoorwaarden en de kansen van nieuwbouw. De nieuwe plannen, de twee nieuwe woontorens, invloed gaan hebben op de bestaande omgeving, maar dat er ook kwaliteit te winnen is. Als voorbeeld noemt Joost dat het huidige kantoorgebouw de kop van de oever en de kade blokkeert, maar dat deze dankzij de nieuwbouw en functie opengesteld kan worden voor de omgeving. Joost duidt dat de gemeente randvoorwaarden meegeeft die ervoor zorgen dat het mooie waterfront optimaal benut wordt, dat het zicht op open water zo veel mogelijk blijft, dat de veiligheid getoetst en geborgen wordt, ook voor de haven en vaarwegen, dat de historie van de plek in acht wordt genomen, maar ook dat deze prominente plek aan de Zaan nog meer gaat bijdragen aan het stadsgezicht.

Vervolgens staat Joost stil bij de historie van het Zaaneiland en duidt het als een van de werven. Het middelste plaatje laat de vernieuwingsplannen uit de jaren 90 zien, het Alle Hosperplan. Dit plan gaat uit van twee delen, namelijk enerzijds woonbuurten en anderzijds een centraal buurtpark. Het eerste gebouw is toen ter tijd al gemaakt, daar wonen velen van jullie. En nu is de vraag; hoe maken we deze punt af mét doorzichten en nieuwe woonplekken aan het water. Vervolgens laat Joost een schets zien die de gemeente aan Rochdale en het architectenbureau Mulleners & Mulleners heeft meegegeven. De schets gaat in op; hoe maak je de kop van het eiland groener, openbaar toegankelijk en met meer zicht op het water. Joost

Verslag

De **Wijde**
Blik

verteld daarbij dat het bestaande appartementengebouw de basis vormt en dat de twee nieuwe woongebouwen daar familie van moeten zijn, samen moet het een ensemble vormen. Daarnaast gaat de schets in op het parkeer- en verkeersvraagstuk, waarin een eerste aanzet te zien is van waar er geparkeerd zou kunnen worden, hoe de route langs de groene over vormgegeven kan worden en hoe de bewoners van de Badhuisweg dit gebied kunnen bereiken.

Joost vat samen dat er een tweetal appartementengebouwen worden gerealiseerd naast de bestaande appartementengebouwen mét doorzichten en openbaar groen en water. Joost geeft aan dat Ton Mulleners de bouwhoogte zal toelichten en dat er op 26 mei wordt stilgestaan bij de onderwerpen parkeren, verkeer en verkeersveiligheid.

De gebouwen en de plek – Ton Mulleners (Mulleners & Mulleners)

Ton geeft aan dat Joost duidelijk het principe van het plan heeft uitgelegd, waardoor hij zijn presentatie iets inkort. Ton geeft aan dat het plan van Alle Hosper uit de jaren '90 een prachtig plan is, dat nooit helemaal afgemaakt is. Het is zonde dat de kop van dit gebied nu een braakliggend stuk grond met een bestaand kantoorgebouw dat half leeg staat omvat. Ton vindt dat het een waardige afsluiting hoort te krijgen en wil dit graag in de geest van de bestaande appartementengebouwen doen. Dit zou betekenen dat de twee nieuwe gebouwen de bestaande zichtlijnen verlengen en als het ware uitwaaierend van elkaar over het water uitkijken.

Vervolgens laat Ton de schets van Joost zien en vermeldt dat het gaat om een ensemble van een drietal gebouwen, namelijk het bestaande woongebouw linksonder en de twee nieuwe woongebouwen die tevens haaks worden gesitueerd aan het water om doorzichten te borgen. Anders dan bij het bestaande gebouw is gekozen voor een corridorontsluiting, een soort hotelontsluiting, te maken, zodat er rondom de gebouwen een soort voorgevel ontstaat.

Ton geeft aan dat het plan nauwkeurig tot stand is gekomen in samenwerking met de gemeente, zijn team en supervisor Frits Palmboom. De nieuwe woongebouwen zijn nauwkeurig in het gelid geplaatst, waardoor ze enerzijds een verlengstuk zijn van de bestaande bebouwing, en anderzijds ook een alzijdigheid krijgen. De schets laat zien dat de gebouwen zo veel mogelijk in het groen staan en het parkeren in beperkte maten. Een zeer gerenommeerd landschapsbureau heeft hier mede voor gezorgd.

Vervolgens laat Ton enkele sfeerbeelden zien van groene stroken langs het water en geeft aan dat er in de plannen een soort gemeenschappelijk park is uitgedacht. Bewoners kunnen in de toekomst langs de kade wandelen en via groene doorzichten het

Verslag

De Wijde
Blik

water bereiken. Ook komen er enkele vlonders, waardoor het silhouet van Zaandam aan je voeten ligt.

Ton duidt vervolgens de twee nieuwe woongebouwen als Blok A en Blok B die met het bestaande woongebouw een ensemble gaan vormen. Blok A betreft een wat hoger volume dan Blok B. Ook is ervoor gekozen om het hoogteaccent van de woongebouwen aan de kadezijde te situeren. Ton geeft aan dat de gebouwen aan de noordzijde van het plan gebied liggen. Dit betekent dat ze nooit in de zon en in het uitzicht zullen staan van de omwonende, omdat de aansluiting zich enerzijds aan de galerijontsluiting bevindt en anderzijds aan de blinde koppen van de andere laagbouwoningen. Dankzij het uitwaaiëren van de gebouwen blijf je vrijuit naar het water kunnen kijken.

Vervolgens brengt Ton de hoogte verschillen van de nieuwe woontorens in beeld en laat zien dat de gebouwen deels in het water staan. Ton sluit af dat het gebied, stedenbouwkundig gezien, na vele jaren een waardige afsluiting krijgt.

Vervolg en planning

Frank vraagt wat Ephraim van de bijeenkomst vond en vraagt of de bijeenkomst van 26 mei, over parkeren en verkeer, tevens de laatste bijeenkomst is over de Badhuisweg. Ephraim geeft aan dat de tijd echt voorbij is gevlogen en bedankt alle aanwezigen voor hun betrokkenheid bij de informatiebijeenkomst. Ephraim vindt het erg fijn dat omwonenden veel vragen hebben gesteld en suggesties hebben meegegeven aan Rochdale. Ephraim benoemt dat van deze sessie en van die van 26 mei verslag wordt gelegd en dat deze op de website worden gepubliceerd. Zijn wens is om actief te blijven communiceren met de eilandbewoners en Rochdale is druk bezig om het communicatietraject hiervoor op te zetten. Er wordt gedacht aan een inloopmoment in het oude kantoorgebouw, waar eilandbewoners vragen kunt stellen aan de architect, de gemeente en aan Rochdale. Ook is het mogelijk om de maquette te bezichtigen, de uitgevoerde onderzoeken in te zien en de verschillende artist impressies te bekijken. Het moment wordt nader bepaald en zal in de aankomende twee weken met de omgeving gecommuniceerd worden.

Ephraim geeft aan dat er een participatiedocument wordt opgesteld, waarin het advies van de buurt wordt verwerkt. Daarnaast rondt Rochdale het ruimtelijk programma van eisen de komende tijd af. Deze worden in de nabije toekomst samen ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad en het college van burgemeesters en wethouders. Ook werkt Rochdale aan het ontwerp bestemmingsplan, deze wordt na de controle door de gemeente ter inzage gelegd voor zienswijze.

Frank vult hierop aan dat er een brief binnen is gekomen waarin de buurt hun meningen en adviezen uiten, samen met een poll. Frank

Verslag

vraagt of de brief ook wordt meegenomen in het participatiedocument. Ephraim geeft aan dit te doen en dat het merendeel van de vragen ook deze avond zijn behandeld.

Frank verzoekt alle luisteraars hun emailadres achter te laten in de chat, zodat Rochdale een mail kan sturen zodra het verslag op de website staat gepubliceerd. Aanvullende vragen kunnen gestuurd worden naar vastgoedsecretariaat@rochdale.nl.

Alle vragen en antwoorden

Tijdens de bijeenkomst zijn zoveel mogelijk vragen beantwoord. Vragen konden gesteld worden via de chat. De host groepeerde de vragen voor gespreksleider Frank, die vervolgens de vragen stelde aan de verschillende presentatoren. Vanwege de tijd zijn niet vragen aan bod gekomen tijdens de sessie. De behandelde vragen uit de sessie en de onbehandelde vragen uit de chat zijn met antwoorden hieronder terug te vinden.

Algemeen

Komt de opname openbaar beschikbaar?

Frank Ratelband: De video-opname is gemaakt ten behoeve van het uitschrijven van het verslag. In verband met privacy redenen wordt de video-opname niet publiekelijk gemaakt.

Doelgroepen

Wat wordt er bedoeld met 'kwetsbare' groepen?

Cornelie Jonker: Op de locatie van de Badhuisweg komen 20 woningen voor een kwetsbare doelgroep. De term 'kwetsbare doelgroepen' is een ruim begrip. In het geval van de locatie Badhuisweg zijn het mensen die lichte hulp en/of begeleiding nodig hebben bij het wonen. Zij wonen hier ongeveer twee jaar en stromen vervolgens door naar een zelfstandige woning. De gemeente werkt met Rochdale de huisvesting van één van de meest urgente groepen op dit moment uit, tienermoeders met een kind. De tweede doelgroep moet nog gedefinieerd worden, maar zullen moeten aansluiten bij de al aangewezen doelgroep, tienermoeders. Er wordt gedacht aan jongeren die uitstromen uit een instelling en hulp nodig hebben bij het zelfstandig wonen. De gemeente en Rochdale onderzoeken momenteel welke doelgroep urgent is en het beste in aanmerking komt als aanvulling op de groep tienermoeders met een kind.

Jullie hebben het over 20 studio's voor een kwetsbare doelgroep, waarvan 10 voor tienermoeders met een kind, voor wie zijn de overige 10?

Cornelie Jonker: De tweede doelgroep is nog niet gedefinieerd, maar zal moeten aansluiten bij de doelgroep van tienermoeders met een kind. Er wordt gedacht aan jongeren die uitstromen uit een bepaalde instellingen en hulp nodig hebben bij het wonen. Dit wordt momenteel door de gemeente en Rochdale onderzocht.

Er wordt gesproken over doelgroepen, zoals starters en 55 plussers. Maar hoe gaat straks de toewijzing van deze woningen? Via de standaard procedure via woningnet? Of is er meer controle over dat de genoemde doelgroepen ook daadwerkelijk in de flat belanden?

Verslag

Cornelie Jonker: De woningen worden altijd via WoningNet aangeboden. Er wordt allereerst geselecteerd op het inkomen, passend bij een sociale huurwoningen. Daarnaast kun je woningen ook 'labelen', bijvoorbeeld door woningen specifiek aan te wijzen voor jongeren of ouderen. Hiernaast zijn er verschillende regelingen binnen Zaanstad, die mogelijk kunnen worden ingezet bij de Badhuisweg. Denk aan de doorstroomregeling voor senioren (start per 1 juli 2021) of de pilot voorrang beroepsgroepen. De exacte 'labeling' en mogelijkheden voor voorrang worden nog onderzocht voor deze locatie, maar dragen wel bij aan het toewijzen van woningen aan deze doelgroepen.

Er wordt aangegeven dat er is gekeken naar de huidige sociale opbouw in de wijk, maar er is al 29% sociale woningbouw. Met deze 2 gebouwen is de verdeling in de soorten woningbouw niet meer in evenwicht. Dit is al meerdere keren gemeld door de bewoners van het Zaaneland, maar hier wordt niet op ingegaan. Wat is het antwoord hierop?

Cornelie Jonker: De gemeente heeft onderzoek gedaan naar de sociale opbouw op het Eiland. Met de toevoeging van de twee nieuwe woontorens komt de sociale woningbouw op het Eiland zelf gemiddeld uit op 39%. Dit is onder het gemiddelde van 40% in Zaanstad dat als grens gehanteerd wordt voor de sociale opbouw in een wijk. Wanneer er uitgezoomd wordt naar de wijk komt het percentage sociale woningbouw op 32% uit. Deze nieuwbouwontwikkeling past dan ook binnen de doelstellingen die de gemeente voor ogen heeft.

Waarom wordt gesproken over 40% zijnde onder het gemiddelde terwijl de norm 30% is?

Cornelie Jonker: Hier is sprake van twee verschillende doelstellingen: 1) de norm voor balans in de sociale opbouw van wijken (40% van de woningen bestaat uit sociale huurwoningen) en 2) de norm om binnen nieuwbouwprojecten minimaal 30% van de woningen in het sociale huursegment te realiseren om te zorgen voor voldoende betaalbare nieuwbouwwoningen.

De gemeente heeft als ambitie om te zorgen voor een betere balans in de sociale opbouw van wijken in Zaanstad. Samen met de corporaties is afgesproken het aandeel sociale huurwoningen te verminderen in wijken waar meer dan 40% van de woningen bestaat uit sociale huurwoningen. Dit kan door nieuwe woningen te realiseren in een ander segment of door sociale huurwoningen te verkopen of om te zetten naar middeldure huurwoningen. Dit betekent ook dat er in andere wijken sociale huurwoningen moeten worden toegevoegd om te voorkomen dat het aantal sociale huurwoningen afneemt. De ambitie is om die sociale huurwoningen onder andere te realiseren in wijken waar het aandeel sociale huurwoningen minder is dan 40%.

Om te zorgen dat er voldoende betaalbare nieuwbouwwoningen worden gerealiseerd stelt de gemeente eisen aan het woningbouwprogramma van een ontwikkelende partij. De norm (bij woningbouwprojecten van 20 woningen of meer) is dat minimaal 30% van te realiseren woningen behoort tot de sociale huur. Afhankelijk van de sociale opbouw van de wijk (% sociale huur in de wijk) en de ontwikkelende partij (ontwikkelaar of corporatie) kan dit dus ook meer dan 30% zijn.

Er wordt nu enkel gesproken over het Zaaneland. Qua sociale huurwoningen wordt dus blijkbaar vergeten dat er op het terrein van

Verslag

De **Wijde**
Blik

Bentvelzen, Vissershop en de Oude Haven het percentage sociale huurwoningen al hoog zijn. Graag verduidelijking hierin? Wat is hier u antwoord op.

Cornelie Jonker: De gemeente heeft onderzoek gedaan naar de sociale opbouw op het Eiland. Met de toevoeging van de twee nieuwe woontorens komt de sociale woningbouw op het Eiland zelf gemiddeld uit op 39%. Dit is onder het gemiddelde van 40% in Zaanstad dat als grens gehanteerd wordt voor de sociale opbouw in een wijk. Wanneer er uitgezoomd wordt naar de wijk komt het percentage sociale woningbouw op 32% uit. Deze nieuwbouwontwikkeling past dan ook binnen de doelstellingen die de gemeente voor ogen heeft.

Wie worden gezien als 'omwonenden'?

Cornelie Jonker: Dit betreft onder andere de mensen die op het Eiland wonen.

In hoeverre wordt er rekening gehouden met 'omwonenden' aan de andere kant van het water in deze plannen?

Ton Mulleners: Daar is rekening mee gehouden. De nieuwbouw heeft geen impact op de bezonning/schaduw aan de overzijde van de Zaan. De nieuwbouwplannen voldoen ruimschoots aan de TNO norm die als toetsingskader voor bezonning gehanteerd wordt. In de presentatie ziet u dat de schaduw op het grootste gedeelte van de dag naar het noorden wijst. Alleen in de vroege ochtend en in de namiddag krijgt u schaduw op het water.

Wat ik helemaal gemist heb in de meeting is de wijk het Zaaneiland. Dit is niet zomaar een standaardwijk, maar een buurt waar mensen meer dan gemiddeld betaald hebben om daar te kunnen wonen. Ik word gerust gesteld door die meneer die zegt dat het netjes gaat worden allemaal maar ik zou daar graag meer info over krijgen. Ik schrik dan eigenlijk dat de gemeente het alleen maar over de 'zielige mensen' heeft. Wij zijn toch niet minderwaardig?

Cornelie Jonker: Niemand is minderwaardig in de visie van gemeente Zaanstad. Hoeveel je betaalt voor je woning maakt geen verschil in je recht op goede informatie. Binnen de gemeente heeft 42% van de huishoudens een inkomen dat past bij een sociale huurwoning. Het is voor de gemeente juist belangrijk om in deze oververhitte woningmarkt te sturen op het realiseren en behouden van betaalbare woningen, waaronder voldoende sociale huurwoningen, voor deze inkomensdoelgroepen. Wij zien huishoudens die een sociale huurwoning huren dan ook niet als 'zielige mensen'. Het is juist een diverse groep mensen bestaande uit jongeren die aan het begin staan van hun carrière, (jonge) gezinnen met een modaal inkomen tot senioren met een klein pensioen die één gezamenlijk kenmerk delen: ze hebben een inkomen van €40.024 (1-persoonshuishoudens) tot €44.196 (meerpersoonshuishoudens).

Concept

Het lijkt erop dat Zaanstad steeds meer een overloop wordt van Amsterdam. Krijgen bewoners van Zaanstad voorrang?

Cornelie Jonker: Momenteel geldt dat het grootste gedeelte van sociale huurwoningen naar Zaankanters gaan. Er wordt gekeken naar de mogelijkheden om bewoners van Zaanstad voorrang te geven, maar dit staat nog niet vast. Zodra hier een uitspraak over is gedaan, wordt hier op teruggekomen.

Is overwogen om het bestaande pand te herbestemmen tot woningen en eventueel in te plannen in een groter plan? Het behouden van het

Verslag

De **Wijde**
Blik

bestaande pand van architect Jaap Schipper zou ook beter zijn voor het milieu.

Ephraim Abebe: Er is geanalyseerd of het bestaande gebouw behouden kan worden, maar onderzoek heeft laten zien dat er zo'n 35 woningen gerealiseerd kunnen worden die ook minder kwalitatief en duurzaam zijn ten opzichte van onze wensen. Wel wordt er momenteel onderzocht of materialen van het huidige pand hergebruikt kunnen worden in de nieuwbouw.

Ton Mulleners: Daarnaast betreft het huidige pand stedenbouwkundig gezien geen waardige afsluiting van het plan van Alle Hosper. Wij willen dit graag realiseren.

De woningbehoefte zal dankzij corona gaan veranderen; het thuiswerken zal niet meer verdwijnen. In een woning van 40 m2 lijkt dat toch lastig, zeker als je met twee personen bent. Hoe kun je in deze kleine woningen straks de knop goed omdraaien tussen werk en privé. Dit gaat toch psychische problemen opleveren?

Ton Mulleners: de woningen betreffen eerder 50m2 woningen met 2- en 3-kamers. Wij gaan er vanuit dat er in deze appartementen ruimte genoeg is om een werkplek te creëren.

Er wordt steeds gesproken over 40-60m2??

Ton Mulleners: De afmetingen van de woningen fluctueren. Gemiddeld bedraagt de oppervlakte van de woningen 50m2. De woningen van de tienermoeders zijn bijvoorbeeld iets kleiner, maar hebben wel een gemeenschappelijke woonkamer in het gebouw tot hun beschikking.

Op 20 januari en op de website worden tekeningen van de torens gepresenteerd. Hierbij staat "artist impression". In hoeverre geven deze tekeningen weer hoe de torens straks daadwerkelijk worden? Kunt u bijvoorbeeld iets vertellen over het materiaalgebruik aan de buitenkant?

Ton Mulleners: de artist impressies worden zo goed mogelijk nagemaakt en onze wens is dat er zo goed mogelijk wordt aangesloten op de architectonische geleding van het bestaande appartementengebouw. Bij het bestaande appartementengebouw is er voor de horizontalistische geleding voor beton gekozen, maar voor de nieuwe gebouwen wordt er gekeken naar aluminium horizontale banden, zodat het een mooi en schoon aanzicht behoudt over de jaren heen. Ook wordt er gekeken naar houtachtige en witgekleurde volumes, die duurzaam zijn en niet vervuilen.

Wat komt er in de plint (de begane grond), is dat bijvoorbeeld een buurtruimte of winkel of restaurant?

Ton Mulleners: er komen geen winkels of restaurant in de plint. De ruimte rondom de gebouwen wordt een plek van ontmoeting van de hele wijk. Daarnaast is een mooie entreehal opgenomen in de plint en zijn enkele appartementen hier gesitueerd die vervlechten met het maaiveld. De plekken tussen de gebouwen vormen een soort woonkamer voor de gehele wijk.

Waarom is er niet gekozen om de promenade door te zetten langs de volledige oever? Nu blokkeert een van de twee flats deze mogelijkheid; overweeg a.u.b. de mogelijkheid tot doortrekken van de boulevard; bijvoorbeeld d.m.v. een steiger of landtong.

Joost Vorstenbosch: Er is gekozen voor het niet volledig doortrekken van de promenade, zo ontstaan meerdere verschillende openbare plekken in het groen en aan het water.

Verslag

De
Wijde
Blik

Vaak zie ik minder luxe afgewerkte gebouwen als ik naar andere sociale woningen in Zaandam en Amsterdam kijk. De architect en de stedenbouwkundige geven duidelijk aan dat het een mooi geheel gaat worden. Kunnen ze hier iets meer over vertellen?

Ton Mulleners: de woonblokken krijgen een hoog afwerkingsniveau. De horizontale gevelbanden met een klein overstek zullen een schaduwrand geven op de gevel, dit geeft extra dimensie aan de gevel en benadrukt de vloerrand nog eens extra. Tussen de gevelbanden komen kozijnen van vloer tot vloer. De verspringende gevelvlakken tussen de kozijnen worden afgewisseld door loggia's metselwerk- en witte vlakken. Hierdoor ontstaat een speels aanzicht. De plint zal geheel van metselwerk worden en zal aansluiten op het groene maaiveld. Doordat gekozen is voor een corridorontsluiting, zijn er geen voor- of achterkanten bij de woontorens. De gebouwen zijn alzijdig.

Over hoeveel woningen hebben we het exact?

Ton Mulleners: het gaat om 120 woningen, waarvan 10 woningen voor tienermoeders zijn bestemd en 10 woningen voor een nader te bepalen doelgroep.

Waar is het 'Afwegingskader Zaanse Hoogbouw' gebleven? Daar staat een kraakhelder proces in, inclusief "toevoeging aan de buurt". Hoogbouw op die plek is prima, woonprogramma rammelt en de plint voegt op dit moment helemaal niets toe aan de buurt.

Ton Mulleners: de hoogbouw is gemodelleerd naar de plek toe. Het plan is tot stand gekomen in samenwerking met de gemeente, zijn team en supervisor. De plint wordt een plek van ontmoeting van de hele wijk. Daarnaast is een mooie entreehal opgenomen in de plint en zijn enkele appartementen hier gesitueerd die vervlechten met het maaiveld. De plekken tussen de gebouwen vormen een soort woonkamer voor de gehele wijk.

De gemeente heeft een afwegingskader Zaanse Hoogbouw (<https://www.zaanstad.nl/mozard/document/docnr/72221>) Het plan is conform dit beleid getoetst en uitgewerkt.

Mag er zomaar in het water worden gebouwd? En waarom willen jullie dit?

Ton Mulleners: Er wordt momenteel onderzocht of er op of in het water wordt gebouwd. De afweging hangt af of er water elders in het plan gecompenseerd kan worden. Feitelijk mogen wij in het water bouwen, mits wij ons aan een aantal regels houden, zoals aanvaarbeveiliging en dergelijke.

Historie

Wat is de invloed van de archeologische vondst van de 18-eeuwse houtzaagmolen De bakker en keramiekdelen tot 900 na Christus, voor de plaatsing van de nieuwbouw? Volgens de stadsarcheoloog mag deze locatie niet verstoord worden. Hoe wordt deze bescherming gegarandeerd? Is dit geen belemmering voor de nieuwbouw?

Joost Vorstenbosch: De gemeente geeft als randvoorwaarde voor de bouw mee dat de grond onderzocht moet worden. In opdracht van Rochdale heeft er daarom een cultuurhistorische verkenning plaatsgevonden.

Ephraim Abebe: Er heeft naast cultuurhistorisch ook archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Rochdale weet wat er in de grond ligt en er is niks gevonden wat invloed heeft op de bouw. Dit betekent dat we de grond niet verstoren waar wel elementen zijn gevonden. Er wordt boven deze laag gebouwd. Het rapport hiervan is [hier](#) te lezen.

Verslag

Welke cultuurhistorische verkenning wordt er bedoeld? Of moet deze nog uitgevoerd worden?

Voor deze locatie is door de initiatiefnemer een cultuurhistorische verkenning uitgevoerd. In het concept RPVE is een hoofdstuk cultuurhistorie opgenomen.

Hoezo is het huidige pand niet waardig voor het Eiland? Dit is het enige dat nog verwijst naar de historie van het Eiland als William Pont Eiland, onderdeel van de geschiedenis van de Zaanse Houthandel.

Zie het advies van de gemeente in het concept RPVE. Hierbij wordt het gebouw niet als behoudenswaardig beschouwd, wel wordt de suggestie gedaan een verwijzing naar het verleden op te nemen in de nieuwbouw door de eigenaar.

Is het stedenbouwkundig en vanuit de historie van de Zaanstreek niet passend om het plan van de oude scheepswerf op de Badhuisweg te situeren?

Ephraim Abebe: De locatie is eigendom van Rochdale en als woningbouwcorporatie willen wij graag sociale woningbouw realiseren. Het plan van de oude scheepswerf realiseren op de Badhuisweg zou betekenen dat er minder sociale huurwoningen gerealiseerd kunnen worden en dat gaat tegen de doelstellingen van Rochdale in.

Wind/Zon/Zichtstudies

Hoe zit het met de windberekening? Er ontstaan hier windversnellingen.

Hoe gaat de wind rond en tussen de torens waaien? We verwachten meer windoverlast met drie flats i.p.v. de huidige flat en het kantoor.

Is het onderzoek afgerond naar de wind toename en de verandering door de bouw van twee torens? Zo ja, kan het rapport op de website gepubliceerd worden?

Het is mooi als de nieuwbouw wordt aangestipt als ontmoetingsplek. Maar wat is het effect van de wind tussen de gebouwen en de ontmoetingsplek? Ervaring leert dat de windimpact op het eiland reeds groot is en zal nu alleen maar toenemen. Wat zijn de consequenties met eventuele stormschades en dergelijke?

Ephraim Abebe: De windstudies zijn [hier](#) te lezen op de website. De conclusie in hoofdlijnen van het rapport omschrijft dat nieuwbouw geen grote invloed heeft op het windklimaat in de omgeving, dit geldt ook voor de wind op de brug. Tussen de twee gebouwen zal de wind waarschijnlijk iets meer aanwezig zijn, maar het blijft een prettig wandelgebied.

Op de kaart ziet u een zwartvormige 'L', dat is het huidige gebouw. De oranje vlekken zijn de windkrachten in het gebied. Op de volgende pagina ziet u dat er amper verschil is tussen de situaties. De windbelasting op de brug blijft erg vergelijkbaar met de oude situatie. Tussen de twee gebouwen ontstaat er een oranje vlek. Dit betekent dat het is geschikt voor wandelen.

Er ontstaat duw wind richting het sluiscomplex, dus gevaarlijk voor beroepsvaart. Is hier ook naar gekeken?

Ton Mulleners: Door het kleine verschil tussen de bestaande en de toekomstige situatie wordt er geen significante invloed op de scheepsvaart verwacht.

Impact bezonning is er voor Prins Hendrikkade in februari en in oktober. Wat is de impact rond 21 december? Dat is immers de kortste dag van het jaar.

Verslag

De Wijde
Blik ————

Ton Mulleners: Er is geen impact op de bezonning in december door de nieuwbouw. Dit komt omdat de gehele stad op dat moment van het jaar in de schaduw staat. De nieuwbouwplannen voldoen ruimschoots aan de TNO norm die als toetsingskader voor bezonning gehanteerd wordt.

Wat is de impact van bezonning van het huidige gebouw? De indruk van mij als omwonende is dat die impact er nu niet is, maar die indruk is niet gebaseerd op bezonningsstudies en wellicht behulpzaam van het goed kunnen inschatten van de impact van de beoogde torens.

Op de website van Rochdale lees ik dat de gebouwen geen schaduw werpen op de omliggende woningen. Dat is zojuist ook in een van de presentaties bevestigd. Bewoners van de Prins Hendrikkade zijn echter ook omwonenden en die zitten in voor- en najaar in de schaduw, gezien de schaduwanimaties. Graag een reactie.

Er is aangegeven dat omwonenden de eilandbewoners zijn, maar de impact is er voor de mensen aan de overkant van het water, aan de Prins Hendrikkade, wel degelijk. Zie animatie bezonningsstudie. Klopt onze indruk dat de impact voor bewoners aan de Prins Hendrikkade niet is meegenomen bij doordenken van de impact van dit nieuwbouwproject?

Joost Vorstenbosch: In de presentatie ziet u dat de schaduw op het grootste gedeelte van de dag naar het noorden wijst. Alleen in de vroege ochtend en in de namiddag krijgt u schaduwwerking die met name op het water valt.

Hoe verandert het zicht op de Zaan van de bewoners van de laagbouw van de Badhuisweg?

Ton Mulleners: Het zicht verandert deels doordat er nieuwbouw plaatsvindt. Maar er ontstaan ook nieuwe zichtlijnen op de Zaan. De nieuwbouw sluit aan op de blinde koppen aan de noordzijde. Hier zijn enkele ramen van bewoners, maar die zijn op een dusdanige afstand dat het mogelijk blijft om tussen de gebouwen door naar de Zaan te kijken. Er wordt een artist impressie gemaakt, waarin dit duidelijk zichtbaar is.

Is er rekening gehouden met de zichtlijnen van de woningen aan de Badhuisweg tussen de nummers 132 t/m 146?

Ton Mulleners: Deze woningen liggen op een flinke afstand van de nieuwe gebouwen, waardoor ze tussen de gebouwen door kunnen kijken, rechts en links, naar het water. Er wordt een artist impressie gemaakt, waarin dit duidelijk zichtbaar is.

Hoewel wij daar eerder om gevraagd hebben, hebben wij nog steeds geen beelden van het aangezicht van de panden vanaf de Prins Hendrikkade gezien. Kunnen deze alsnog gegeven worden?

Het aanzicht vanaf de Prins Hendrikkade gezien, is op de [website van Rochdale](#) te vinden.

De architect zegt dat er niks verandert aan het zicht op de Zaan voor de laagbouw aan de Badhuisweg. Dat lijkt me echt stug. Het gaat niet om het zicht tussen de torens naar het noorden maar om het zicht naar het oosten op de Zaan. Kunnen deze zichtlijnen in beeld gebracht worden?

Vanzelfsprekend wijzigt het uitzicht voor de bestaande woningen wel door de nieuwbouw. Deels komen woningen wat dichterbij bij enkele woningen, deels zullen er meer doorzichten naar het water komen tussen de gebouwen.

Verslag

De **Wijde**
Blik

Bouw

Waar hebben jullie het bouwverkeer gedacht? Er ontstaat enorme overlast door vrachtwagens en busjes. Hoe zit het met de trillingen door aan- en afvoer van materialen?

Ephraim Abebe: Er is nog geen aannemer in de hand genomen voor de werkzaamheden. Wij verwachten hier komende weken meer duidelijkheid over te krijgen. Zodra bekend is wie de aannemer is, zullen wij een bijeenkomst organiseren waar bewoners en belanghebbenden hun vragen kunnen stellen. Vragen kunnen gaan over verkeersveiligheid, trillingen, overlast en dergelijke.

Wanneer starten de bouwwerkzaamheden en wat is de verwachting hoe lang dit totaal gaat duren?

Ephraim Abebe: Er is nog geen aannemer in de hand genomen voor de werkzaamheden. Wij verwachten hier komende weken meer duidelijkheid over te krijgen. Naar verwachting duurt het bouwtraject tussen de 16 en 18 maanden. Deze indicatie zal door de aannemer nog bevestigd dan wel gewijzigd moeten worden.

Waarom worden er geen Eisen van te voren gesteld aan de aannemer met betrekking tot bijvoorbeeld bouwveiligheid, overlast, bouwverkeer e.d.? Dit is een afwachtende houding.

Ephraim: Rochdale vindt de veiligheid tijdens de sloop en bouwwerkzaamheden erg belangrijk. Daarom zijn de onderwerpen veiligheid en het beperken van overlast tijdens de sloop en bouwwerkzaamheden voorwaarden bij het selecteren van een bouwer.

Bovendien de aannemer dient het zogenaamde BLVC-plan op te stellen en deze voor goedkeuring aan de gemeente voor te leggen voor dat hij met de werkzaamheden start. Het BLVC-plan staat voor **bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie**. In het plan staat o.a. beschreven hoe de overlast op de omgeving worden beperkt en wie het aanspreekpunt is.

Wanneer komt er een bijeenkomst over de bouw en bouwplaats inrichting?

Ephraim: Er is nog geen aannemer in de hand genomen voor de werkzaamheden. Wij verwachten hier komende weken meer duidelijkheid over te krijgen. Zodra bekend is wie de aannemer is, zullen wij een bijeenkomst organiseren waar bewoners en belanghebbenden hun vragen kunnen stellen. Vragen kunnen gaan over verkeersveiligheid, trillingen, overlast en dergelijke. Dat is ook het moment om uw idee over de bouwplaats inrichting met de aannemer te delen.

Proces

Doel van deze avond was inspraak en participatie. In hoeverre hebben jullie nu nieuwe inzichten gekregen van ons? Kan dit nog impact hebben op de plannen?

Annette Nicolas Gnodde: Wij ervaren deze avond als zeer relevant. We horen graag van de directe omgeving hoe zij tegenover een dergelijk bouwplan staan, wat suggesties of adviezen zijn ten aanvulling op het plan. Bewoners weten vaak beter dan ambtenaren wat er nodig is of wat er beter kan zijn. Wat betreft te verwachten wijzigingen, de stedenbouwkundige uitgangspunten zijn vastgesteld in kaders waarmee gewerkt moet worden. Mocht het zo zijn dat de Raad het anders ziet, dan is dat hun keuze.

Verslag

Rochdale en de Gemeente Zaanstad zijn al drie jaar bezig zijn met dit plan zonder de buurt te informeren of met de buurt te overleggen, en het nu als vaststaand te presenteren. Waarom dan deze meeting? Om de gemeenteraad te laten zien dat er wel is overlegd met de buurt? Dat is ook in deze meeting niet het geval. Wat nu?

Annette Nicolas Gnodde: Het zoeken naar het juiste moment van informeren dan wel betrekken blijft lastig. Enerzijds willen bewoners niet al aangehaakt worden wanneer er nog veel onduidelijkheden zijn, anderzijds zijn bewoners teleurgesteld wanneer er beperkte/geen ruimte is voor aanscherping. Op dit moment bevinden we ons in de haalbaarheidsfase wat net voorafgaand aan besluitvorming is. We verzamelen alle uitgangspunten en leggen dit voor aan het bestuur.

Kunnen we nog schriftelijk vragen stellen?

U kunt uw vragen sturen naar vastgoedsecretariaat@rochdale.nl.

Opmerkingen/Reacties

Stedelijke opgave is duidelijk. Vertaling naar de locatie gaat mank. Er is geen enkel doorslaggevend argument om meer gemengd te bouwen, ook al is Rochdale eigenaar van de grond. Varieer meer in woningtype en prijsklasse en zorg dat de plint van het gebouw een toevoeging is aan de buurt. Dit is allemaal wel erg mager.

Ik woon aan de overkant en heb een groot probleem met in het water bouwen, het geeft een enorme schaduw.

Op zich voorstanders dat op deze plek woningen komen. Maar moeite met de eenzijdige doelgroep. Je voegt aan een afgebakende wijk 120 woningen toe, dat is dus 20% en richt je op een specifieke doelgroep. Dit zal effect hebben op de wijk. Zoals woningmarktconsulten recent in het N Hollands dagblad zei: het is juist de variatie die een wijk leefbaar maakt.

De architect heeft het over een park, daar is niks van terug te zien in de plannen.

De enige zichtlijnen waar geen rekening mee is gehouden, zijn de zichtlijnen van de woningen aan de Badhuisweg tussen de nummers 132 t/m 146. Wij hebben in 2005 en 2015 al bezwaar gemaakt tegen de nieuwbouwplannen en hebben ons altijd op het standpunt gesteld, bouw op de huidige locatie van het kantoor van Rochdale nieuwe woningen en gebruik het restant voor groenvoorzieningen en parkeerplaatsen.

Een waardige afsluiting kan ook zijn 1 toren ipv 2. Dan ook meteen minder overlast, verkeer en veiligheidsproblemen voor de omwonenden.

Wederom wordt er vergeten en niet aangehaald over de geplande nieuwbouw op het Bentvelzen terrein en omgeving.

Ik woon op het Kattegat, hoek van de Prins Hendrikkade. Ik kijk nu nog naar de Zaanbaai met het oude kantoorgebouw. Dat wordt dan een tweemaal zo hoge bebouwing die in geen enkele verhouding staat met de bebouwing op het eiland en de Prins Hendrikkade. Uitzicht op de baai wordt geblokkeerd door een onmogelijk hoge wand van de beide torens.

Het is een nare gemakzucht van Rochdale en de Gemeente Zaanstad het niet van te voren is onderzocht wat de effecten van de wind zijn. Als er ongelukken ontstaan bij de brug in de nieuwe situatie, moet de Gemeente Zaanstad en Rochdale aansprakelijk worden gesteld.

Rochdale is de eigenaar en Rochdale doet dus gewoon wat ze altijd doen sociale huurwoningen bouwen zonder rekening te houden met het eiland en historie. Dit is voor mij onbegrijpelijk.

Verslag

De
 Wijde
Blik

Er wordt alleen gesproken over dat er geen windinvloed voor voetgangers is. Denk aan scheepsvaart én bewoners.

Het is nu al bijna onmogelijk om bij harde wind tussen de bestaande panden door te lopen of fietsen. Dit zal dus alleen maar toenemen. En laten we het dan niet hebben over de scheepsvaart! Erg jammer dat er zo kort gereageerd wordt en dat er niet de diepte wordt ingegaan.

Het huidige plan maakt het moeilijk veilig te bouwen.

we hebben niet het gevoel dat Rochdale of de gemeente er voor open staan maar dan ook iets aan te passen aan het plan dat zonder inspraak is ontstaan.

Ik vind de mogelijkheid voor vragen stellen erg beperkt.

Ik vond het jammer dat mevrouw Mutluer niets heeft gezegd.

Welke participatie? Er is geen ruimte voor aanpassingen.

Het voelt helaas niet als participatie, meer als eenrichtingsverkeer vanuit gemeente en Rochdale.

Verslag

De
Wijde
Blik

Online bijeenkomst Badhuisweg – Het Eiland 26 mei 2021

Op woensdag 26 mei organiseerde het projectteam Badhuisweg een online informatiebijeenkomst om omwonenden en andere belangstellenden te informeren over de voorgenomen ontwikkeling op deze locatie. Tijdens de bijeenkomst gaf het team een presentatie over het stedenbouwkundig plan en werd er ingegaan op de onderwerpen verkeer, parkeren en verkeersveiligheid. Hierna was er ruimte voor vragen en aandachtspunten. Vanwege de coronamaatregelen vond de bijeenkomst online plaats, via het platform Zoom.

Omwonenden en andere belangstellenden zijn per brief (post en digitaal) uitgenodigd. Er waren in totaal bijna 70 belangstellenden aanwezig.

Opening en welkom – Frank Ratelband

Frank Ratelband verwelkomt alle belangstellenden bij de tweede informatieavond over de plannen voor woningbouw aan de Badhuisweg op Het Eiland. Hij vertelt dat hij vanavond het gesprek zal leiden en dat de avond wordt opgenomen, zodat verslaglegging mogelijk is. Hij vertelt dat we het vandaag gaan hebben over verkeer, parkeren en verkeersveiligheid. Het doel van deze bijeenkomst is om kijkers te informeren over de stand van zaken en input op te halen voor het College van B&W van de Gemeente Zaanstad. Via de chatfunctie kunnen mensen gedurende de bijeenkomst vragen stellen. De vragen worden na de presentaties behandeld. Frank geeft aan dat onbeantwoorde vragen worden behandeld in het verslag dat op de website www.rochdale.nl/badhuisweg wordt gepubliceerd, zodat iedereen antwoord krijgt. Vragen kunnen tevens na deze avond gestuurd worden naar vastgoedsecretariaat@rochdale.nl.

Frank licht kort het programma toe en stelt de leden van het projectteam kort voor: Ephraim Abebe, projectmanager Badhuisweg van Rochdale, Richard Janssen, architect bij Mulleners & Mulleners, Sjoerd Stienstra, Adviesbureau stedelijk verkeer, Joost Vorstenbosch, stedenbouwkundige bij gemeente Zaanstad en Edwin van Hofwegen, verkeersdeskundige bij gemeente Zaanstad. Claudia Moerland, communicatieadviseur bij De Wijde Blik verzorgt de techniek van de avond.

Zocherstraat 42-1
1054 LZ Amsterdam
020 523 50 90

Louis Couperusplein 2
2514 HP Den Haag
070 762 04 06

info@dewijdeblik.com
www.dewijdeblik.com

Verslag

De
Wijde
Blik

Opheldering woonprogramma – Ephraim Abebe

Na de introductie geeft Frank het woord eerst aan Ephraim Abebe, zodat hij twee zaken kan verhelderen waar gisteren een misverstand over is ontstaan. Ephraim vertelt dat er in totaal 120 woningen gerealiseerd gaan worden, verdeeld over 2 torens. Van de 120 woningen gaat 75% bestaan uit driekamerwoningen en 25% uit tweekamerwoningen. Er komen dus géén eenkamerwoningen. Er komen 100 reguliere huurwoningen voor de doelgroepen jongeren en vitale ouderen. Daarnaast komen er 20 woningen die bestemd zijn voor bijzondere doelgroepen. Hiervan zijn 10 woningen bedoeld voor tienermoeders, voor de overige 10 is de bijzondere doelgroep nog niet bepaald.

Toelichting Stedenbouwkundigplan – Joost Vorstenbosch

Nadat dit is opgehelderd, begint Joost Vorstenbosch van de Gemeente Zaanstad aan zijn presentatie over het stedenbouwkundig plan. Als stedenbouwkundige heeft hij onder andere dit plan beoordeeld en begeleid. Joost wil graag de uitgangspunten van het plan doornemen en toelichten hoe het plan in de buurt past. Hij vertelt dat het een uitgangspunt is om van de kop van Zaaneland een openbaar toegankelijk gebied te maken. Volgens Joost is dat voor het hele eiland een winst. De twee nieuwe woongebouwen zullen samen met de bestaande appartementengebouwen een ensemble vormen. Qua hoogte is de hoogte van de bestaande gebouwen als uitgangspunt genomen. Aan de buurtkant wordt een hoogte van vier lagen aangehouden en aan de waterkant een van negen lagen. Rondom de torens komt veel groen. Er wordt een openbare wandelroute aangelegd langs de kade, er komen steigertjes en mooie beplanting. Wat betreft ontsluiting is uit onderzoek gebleken dat de bestaande ontsluiting van Spiekeroog naar Badhuisweg voldoende capaciteit heeft voor het hele eiland inclusief de nieuwe woningen. Verder vertelt Joost dat tussen de gebouwen twee parkeerveldjes worden aangelegd, hier komen in totaal 54 parkeerplekken. Aan de Badhuisweg komen nog eens 9 extra parkeerplekken. Deze parkeerplekken kunnen worden gebruikt door de hele buurt.

Parkeren – Edwin van Hofwegen

Edwin van Hofwegen, verkeerskundige bij de Gemeente Zaanstad, neemt het stokje over en gaat verder over het onderwerp parkeren. De gemeente heeft in 2016 een parkeerbeleid opgesteld. In dit beleid staat welke parkeernorm gehanteerd wordt bij verschillende functies van gebieden zoals wonen, werken en recreëren. De parkeernorm is daarnaast ook afhankelijk van locatie: hoe meer stedelijk een gebied is, hoe lager de norm. Maar in het beleid is ook ruimte voor maatwerk. Er is in het beleid bijvoorbeeld geen onderscheid gemaakt tussen koopwoningen en (sociale) huurwoningen wat betreft de parkeernorm. Edwin vertelt dat uit onderzoek blijkt dat de parkeervraag bij sociale huurwoningen over het algemeen lager is

Verslag

De **Wijde**
Blik

dan bij koopwoningen. Voor deze ontwikkeling is daarom een norm vastgesteld van 0,67 parkeerplaats per woning. Deze norm is iets ruimer genomen, omdat de gemeente absoluut wil voorkomen dat er parkeerdruk of overlast ontstaat in de omgeving. Edwin vertelt dat mensen uit de bijzondere doelgroepen veelal geen auto hebben, maar dat er wel begeleiders zijn met auto's. Er is gerekend op 1 begeleider per 10 woningen, dus in totaal moeten er 2 parkeerplekken zijn voor begeleiders. Kijkend naar de parkeernorm, zijn er voor de in totaal 100 sociale huurwoningen zijn (0,67 x 100) 67 parkeerplekken nodig. Met de 2 parkeerplekken voor de begeleiders erbij kom je op een totaal van 69 parkeerplekken, aldus Edwin. Nu is het zo dat er op Het Eiland 63 extra parkeerplaatsen komen. Om het tekort van 6 plekken op te lossen, gaat de gemeente samen met Rochdale 2 deelauto's faciliteren. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat 1 deelauto minimaal 4 parkeerplaatsen kan vervangen, 2 deelauto's zullen dus 8 parkeerplekken vervangen. Die 2 deelauto's nemen zelf natuurlijk wel weer een plekje in, dus als die er weer vanaf worden getrokken zullen er uiteindelijk 6 plaatsen vervangen worden. Het totale aantal van 69 benodigde parkeerplekken wordt daarmee gehaald.

Parkeernorm – Sjoerd Stienstra

Na de toelichting van Edwin, geeft Sjoerd Stienstra van Stienstra adviesbureau stedelijk verkeer achtergrondinformatie over hoe de parkeernorm van 0,69 is ontstaan. De aanleiding om naar de parkeernorm voor sociale huurwoningen te kijken, is volgens Sjoerd dat veel woningcorporaties bij hun (sociale huur) projecten zien dat er in de praktijk minder parkeerplekken worden gebruikt, dan er zijn aangelegd. Bij een project in Den Haag bijvoorbeeld was de parkeernorm 0,48 en zelfs daar bleek maar 34% in gebruik te zijn. Ook in Haarlem kwam men, na een onderzoek, tot de conclusie dat parkeerplekken bij de sociale woningbouw vaak ongebruikt bleven. Maar om de parkeernorm te bepalen, is niet alleen gekeken naar het onderzoek uit Haarlem en voorbeelden uit andere steden/dorpen. Sjoerd heeft ook gekeken hoe het autobezit zich ontwikkelt. Uit cijfers van het CBS blijkt dat het autobezit onder jongeren terugloopt. Daarnaast blijkt ook dat bij inkomens die in aanmerking komen voor sociale woningbouw, het autobezit aanmerkelijk lager is dan het gemiddelde. Bovendien is ook nog de mate van stedelijkheid van invloed: hoe hoger de stedelijkheid, hoe lager het autobezit.

Sjoerd legt uit dat de bovengenoemde gegevens een verwachting schetsen van het autobezit. De uiteindelijke parkeernorm bestaat uit twee componenten, de gemiddelde benodigde parkeerplaats per woning en de norm voor bezoekers. De laatste is overal in Zaanstad hetzelfde, namelijk 0,3. Voor dit gebied is de parkeernorm uiteindelijk geworden: 0,37 per woning (op basis van analyse doelgroep en locatie) en 0,3 voor bezoekers. De totale norm wordt dan 0,67.

Verslag

De Wijde
Blik

Alle vragen en antwoorden

Tijdens de bijeenkomst zijn zoveel mogelijk vragen beantwoord. Vragen konden gesteld worden via de chat. De host groepeerde de vragen voor gespreksleider Frank, die vervolgens de vragen stelde aan de verschillende presentatoren. Vanwege de tijd zijn niet alle vragen aan bod gekomen tijdens de sessie. De behandelde vragen uit de sessie en de onbehandelde vragen uit de chat zijn met antwoorden hieronder terug te vinden.

Vervolg en planning

Na de vragenronde licht Ephraim de planning voor de komende tijd toe. Ephraim bedankt alle aanwezigen voor hun betrokkenheid bij de informatiebijeenkomst. Ephraim vindt het erg fijn dat omwonenden veel vragen hebben gesteld en suggesties hebben meegegeven aan Rochdale. Ephraim benoemt dat van deze sessie verslag wordt gelegd en dat deze op de website wordt gepubliceerd. Zijn wens is om actief te blijven communiceren met de eilandbewoners en Rochdale is druk bezig om het communicatietraject hiervoor op te zetten. Er wordt gedacht aan een inloopmoment in het oude kantoorgebouw, waar eilandbewoners vragen kunt stellen aan de architect, de gemeente en aan Rochdale. Ook is het dan mogelijk om de maquette te bezichtigen, de uitgevoerde onderzoeken in te zien en de verschillende artist impressies te bekijken. Het moment wordt nader bepaald en zal in de aankomende twee weken met de omgeving gecommuniceerd worden. Annette Nicholas Gnodde van gemeente Zaanstad voegt eraan toe dat er afspraken gemaakt zullen worden over zaken als het monitoren van de parkeersituatie.

Ephraim geeft aan dat er een participatiedocument wordt opgesteld, waarin het advies van de buurt wordt verwerkt. Daarnaast rondt Rochdale het ruimtelijk programma van eisen de komende tijd af. Deze worden in de nabije toekomst samen ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad en het college van burgemeesters en wethouders. Ook werkt Rochdale aan het ontwerp bestemmingsplan, deze wordt na de controle door de gemeente ter inzage gelegd voor zienswijze.

Afsluiting

Frank sluit de bijeenkomst af. Hij vertelt dat ook de nog onbeantwoorde vragen zullen worden meegenomen in het verslag. Als er nog vragen of aandachtspunten zijn, kan men deze mailen naar vastgoedsecretariaat@rochdale.nl. Verder zullen aanwezigen via de mail een mini-enquête ontvangen met daarin vragen over hoe zij de bijeenkomst hebben ervaren. Tot slot dankt Frank iedereen voor de aanwezigheid.

Verslag

De
Wijde
Blik

Alle vragen en antwoorden

Deelmobiliteit

Deelauto's zijn al eerder op het eiland geweest, maar dit was geen succes. Waarom wordt hier opnieuw voor gekozen?

De belangrijkste afnemers van deelauto's zijn jonge mensen. Omdat dit project zich richt op de jonge doelgroep is ervoor gekozen om deelauto's aan te bieden.

Is er onderzocht of deelauto's wel worden afgenomen door sociale huurders?

Het gebruik van deelauto's door sociale huurders is niet specifiek onderzocht, maar de afname van deelauto's onder jongeren wel. Bij hen kunnen deelauto's zeker aanslaan.

Kan iedereen gebruikmaken van de deelauto's of zijn deze alleen bedoeld voor de nieuwe bewoners?

De deelauto's zijn niet per se gebonden aan de nieuwe woningen.

Van de 8 miljoen auto's in Nederland zijn er 50.000 deelauto's, waarom is dit een succes?

De interesse in deelauto's neemt toe. Zeker in stedelijke gebieden en onder de jonge doelgroep is het een succes.

Wat is er gebeurd met de initiatieven (Amber Car) tot nu toe? Waarom wordt daar niet zwaarder op ingezet? We horen er zo weinig over.

Er is geen Amber Car in Zaanstad. We willen als gemeente meer inzetten op deelmobiliteit. Bij verschillende bouwprojecten wordt dit concept ingezet en daarnaast hebben we in het (concept) Zaans Mobiliteitsplan wat terug te vinden is op <https://mobiliteitsplan.zaanstad.nl> aangegeven dat we veel meer in willen zetten hierop.

Elektrisch rijden

Is er rekening gehouden met laadplekken voor elektrische auto's en gaan deze ten koste van parkeerplekken voor mensen die geen elektrische auto hebben?

De elektrische auto's maken deel uit van de totale parkeerbehoefte. Als je een parkeerplek voor een elektrische auto aanlegt, betekent dit dat je een parkeerplek voor een gewone auto niet meer nodig hebt. Waar je wel aandacht voor moet hebben is dat een plek voor een elektrische auto daarmee ongeschikt is voor het parkeren van een niet-elektrische auto.

Kan het energienet de vraag naar elektra van elektrische auto's wel aan?

In het verleden zijn er al storingen geweest in de Electra. Er zijn zelfs generatoren gestald om het op te lossen en wel op het terrein van Rochdale, waarom zou het nu wel goed gaan?

Wij kennen geen verhalen waaruit blijkt dat een energienet dit niet aan zou kunnen.

Parkeervergunning

Zijn er concrete plannen voor het invoeren van betaald parkeren?

Verslag

Nee, hiervoor zijn geen concrete plannen.
Wat wordt het beleid van de parkeervergunningen?
Op Het Eiland is er geen sprake van betaald parkeren en dus is er momenteel ook geen vergunningensysteem. Stel dat de parkeerdruk onverwachts hoog wordt, zou ervoor gekozen kunnen worden om betaald parkeren in te voeren. In dat geval kun je als bewoner een parkeervergunning kopen voor de openbare ruimte, mits je geen parkeerplekken/garage hebt op eigen terrein.
Als er toch betaald parkeren wordt ingevoerd vanwege ontstane parkeeroverlast, klopt het dan dat de nieuwe bewoners geen parkeervergunning krijgen?
Als het zo zou zijn dat er betaald parkeren wordt ingevoerd omdat de parkeerdruk anders te hoog is, worden parkeervergunningen voor de nieuwe bewoners gelimiteerd.
Betekent limiteren dat er geen enkele parkeervergunning wordt afgegeven voor de 120 nieuwe woningen?
Dit houdt in dat het aantal parkeervergunningen dat de gemeente verstrekt, wordt beperkt.
Heeft iedereen (huidige en nieuwe bewoners) recht op twee parkeervergunningen?
Momenteel is er op Het Eiland geen betaald parkeren en dus ook geen vergunningensysteem. Mocht dit in de toekomst veranderen, kunnen huidige bewoners die geen parkeerplaatsen/garage op eigen terrein hebben een parkeervergunning kopen. Parkeervergunningen voor de nieuwe bewoners worden gelimiteerd.
Wordt er onderscheid gemaakt bij het verstrekken van parkeervergunningen? Zo ja, waarop is dat gebaseerd?
Bij het verstrekken van parkeervergunningen wordt onder andere gekeken of aanvrager geen parkeerplek(ken) heeft op eigen terrein.
Waar wordt het vastgelegd dat er geen parkeervergunningen voor Badhuiswegbewoners verstrekt gaan worden, mocht er in de toekomst sprake zijn van betaald parkeren op Het Eiland?
Rochdale is bereid om in een aantal huurcontracten van de nieuwe woningen op te nemen dat huurder geen recht op parkeerplaats op straat heeft indien betaald parkeren op Het Eiland wordt ingevoerd.
Hoeveel parkeervergunningen per woning komen er voor de woontorens? Dat werd niet duidelijk gezegd.
Op dit moment is er geen sprake van het afgeven van parkeervergunningen, aangezien er op Het Eiland geen betaald parkeren is. Mocht dit veranderen, worden parkeervergunningen voor de nieuwe bewoners gelimiteerd.
Hoe wordt er omgegaan met de mensen die hun garage hebben omgebouwd tot woonruimte? Komen zij in aanmerking voor een parkeervergunning?
Als er betaald parkeren wordt ingevoerd wordt er een inventarisatie gedaan naar het aantal parkeerplaatsen wat woningen hebben. Hoe we dan kijken naar omgebouwde garages is nu nog niet bekend.
Hoeveel auto's mag je op eigen terrein parkeren als er betaald parkeren wordt ingevoerd?

Verslag

Op eigen terrein stelt de gemeente geen beperkingen vanuit het parkeerbeleid om een maximum aantal auto's te parkeren. Er kunnen wel andere voorwaarden zijn om te kunnen parkeren op eigen terrein, bijvoorbeeld het bestemmingsplan of de mogelijkheden tot het maken van een uitweg.

Beleid

De toekomstige bewoners in de twee torens en de woningboten gaan zorgen voor veel meer auto's op het eiland. Wat is de oplossing hiervoor?

Uit metingen is gebleken dat er over de Spiekerroog zo'n 2200 motorvoertuigen per dag rijden en over de Houthavenkade iets meer dan 3000. Dit zijn wegen die tot 6000 motorvoertuigen per dag aankunnen, dus er is nog capaciteit om de toevoeging op te vangen. Verder komen er twee parkeerterreinen bij de torens en extra parkeerplekken aan de Badhuisweg.

Het lijkt alsof de toekomstige bewoners minder auto's mogen bezitten. Wordt dit door jullie afgedwongen bij binnenkomst of is dit een eigen keuze?

Dat is alleen van toepassing als er parkeerbeleid wordt ingevoerd.

Is er ook nagedacht dat de huren van de woningen inmiddels 950 euro of meer kunnen zijn, en het dan wel bijzonder zou zijn dat deze huurders geen auto mogen hebben?

Het is niet zo dat toekomstige huurders geen auto mogen hebben. De maximale huurgrens voor sociale huur is momenteel €752,33 (prijsspeil 2021)

Hoe wordt het afgedwongen dat alleen begeleiders van de speciale doelgroep hier mogen parkeren?

De twee parkeerplaatsen voor begeleiders worden gereserveerd voor de begeleiders.

Hoe is het mogelijk dat er voor 20 speciale doelgroep woningen, maar 2 parkeerplekken zijn bedacht?

Mensen uit de speciale doelgroep beschikken veelal niet over een auto. Begeleiders daarentegen wel. Er is gerekend op 1 begeleider per 10 woningen. Voor 20 woningen kom je dan uit op 2 parkeerplekken.

Er worden nu allerlei mogelijkheden gezocht om zo weinig mogelijk parkeerplaatsen te realiseren. Wat is de achterliggende reden daarvoor?

Om het aantal benodigde parkeerplaatsen te bepalen is er door een adviesbureau gekeken naar praktijkvoorbeelden, het verwachte autobezit en de mate van stedelijkheid. Hieruit is de parkeernorm van 0,67 voortgevloeid.

Wat wordt er gedaan als de parkeernorm te laag blijkt te zijn?

We gaan de parkeerdruk monitoren zodra de gebouwen zijn opgeleverd. Als blijkt dat de parkeerdruk te hoog is, kan er bijvoorbeeld worden overwogen om betaald parkeren in te voeren als blijkt dat dit zou helpen of kan er eventueel worden gekeken naar mogelijkheden voor extra parkeerplekken, mocht dat wenselijk zijn.

Verslag

Hoe vindt die monitoring plaats en worden de resultaten gedeeld met de buurt?
--

Voor het monitoren zal een voorstel worden opgesteld door de verkeersdeskundige en procesmanager van de Gemeente Zaandam. Over het monitoren zullen duidelijke afspraken worden gemaakt.
--

Kan plan B alvast vastgelegd en gecommuniceerd worden?

We hebben geen plan voor als er een probleem ontstaat. Er zijn al wel een aantal denkrichtingen gegeven, maar het is pas zinvol om een goed plan te maken als ook de problematiek helder is. We gaan er vanuit dat het plan goed in elkaar zit en zeggen toe een tijd na de oplevering een monitoring te doen.
--

Parkeernorm

De norm van 0,6 parkeerplaatsen voor sociale woningen is al erg laag en onrealistisch. Waarom worden er niet minimaal in elk geval die 72 (0,6 x 120) parkeerplaatsen gemaakt?

De vastgestelde parkeernorm is 0,67. Deze norm is ruimer ingeschat, omdat we willen voorkomen dat er een te hoge parkeerdruk ontstaat. We verwachten dat het aantal geplande parkeerplaatsen genoeg is.

Begrijp ik het goed dat de werkelijke parkeernorm 0,37 is en dat daar 0,3 bovenop komt voor bezoekers?

De parkeernorm bestaat uit twee componenten: de gemiddelde benodigde parkeerplaats per woning en de norm voor bezoekers.
--

Waarom wordt de bezoekenorm van 0,3 niet toegepast op de bijzondere doelgroepen?

De parkeernorm van 0.67 wordt toegepast op 100 woningen + 2 voor de begeleiders = 69. Volgens mij dus geen 0.3 maal de 20 woningen voor bijzondere doelgroepen (6 extra plekken). Kan dit worden toegelicht?

Antwoord volgt.

Haarlem is zeer stedelijk, dat is geen vergelijking met het Zaaneland waar geen OV is. Dan is toch 0.97 de norm? Hoe kan de analyse dan uitkomen op 0,37?
--

Voor de analyse is naast locatie, ook gekeken naar de doelgroep (sociale huurwoningen). Onder andere hieruit is een norm van 0,37 parkeerplaats per woning voortgevloeid. Hier komt de bezoekersnorm van 0,3 bij en daarmee komen we op een parkeernorm van 0,67.

Is er ook rekening gehouden met parkeerplekken voor bezoekers?

Ja, hier is rekening mee gehouden.

Er is toch genoeg ruimte om meer parkeerplaatsen te realiseren, waarom zit dit niet in de plannen?

Uit onderzoek blijkt dat dit genoeg parkeerplekken zijn.
--

Wat is de fysieke beperking die maakt dat er niet meer dan 54 parkeerplekken kunnen worden gerealiseerd?

Op het huidige eigen terrein van Rochdale zijn 54 plekken ingetekend in twee parkeerveldjes. Om ook voldoende ruimte te houden voor de entree en de nieuwe openbare groene oever is dit het maximale aantal.
--

Verslag

De **Wijde**
Blik

Kunt u op de tekening aangeven waar de extra parkeerplekken op de Badhuisweg komen?
In de tekening van de architect is een eerste voorstel gedaan voor de 9 extra langs de Badhuisweg in combinatie met twee toeritten naar de parkeerveldjes.
Vervangen de 9 extra parkeerplekken de huidige parkeerplekken langs de weg?
Nee, deze parkeerplekken zijn extra en zijn dus een toevoeging op de parkeerplekken.
Kunnen er extra parkeerplaatsen voor blok A gerealiseerd worden, dus langs de weg?
De ruimte langs de Badhuisweg biedt geen plek voor extra parkeerplekken. Uitgangspunt is de parkeerbehoefte vanuit de berekening van de verkeerskundigen.
Hoe kan DUKRA parkeerplaatsen creëren? Waar is er fysiek plek?
Dat is aan de ontwikkeling van Dukra om hier een goed plan voor te maken. Mogelijkheden die we zien zijn onder meer het creëren van plekken aan de Houthavenkade en de parkeergarages die gemaakt worden in het bouwplan van de Houthavenkade.
Waarom maakt u niet één toren in plaats van twee met daarbij meer parkeerplaatsen?
We creëren 120 woningen, dus dat zou dan één hele hoge toren moeten worden. We hebben gekozen voor twee lagere torens, zodat de nieuwe gebouwen beter passen bij de bestaande bouw. Samen vormen de gebouwen een eenheid.
Op welke tijden is de parkeerdruk gemeten?
De metingen zijn gedaan op een werkdag (overdag/avond/nacht), zaterdag (middag/avond) en zondag (middag).
Is er rekening gehouden met de parkeercapaciteit wanneer er minder plekken komen op het terrein van Engie?
Bij de berekening van de parkeerbehoefte voor de nieuwe woningen langs de Badhuisweg is rekening gehouden met diverse ontwikkelingen in de omgeving waaronder jachthaven Dukra en de woningbouw aan de Houthavenkade.
Waarom heeft de heer Stienstra deze projecten (voorbeeld uit Haarlem) gekozen om voorbeelden te geven van parkeren bij sociale woningbouw? En hoe borgt hij dat er geen sprake is van <i>cherry picking</i>?
Er is geen sprake geweest van <i>cherry picking</i> . Haarlem wordt aangehaald omdat het voor zover de heer Stienstra weet de enige stad is die op deze schaal onderzoek heeft gedaan naar autobezit bij verschillende doelgroepen. Het is geen kwestie van zoeken naar een gelijksoortige stad, maar zoeken naar een gelijksoortige vraagstelling.
Vanaf 2016 stijgt het auto bezit weer; dat is tegenstrijdig met de beweringen van de heer Stienstra. Kunt u dit toelichten?
Het aantal auto's stijgt, maar het autobezit per huishouden is stabiel. Dit blijkt uit gegevens van het CBS van vorig jaar.

Verslag

Zijn de metingen van de heer Stienstra tijdens de coronacrisis uitgevoerd?
Nee, vlak daarvoor.
Wanneer precies zijn de verkeersmetingen gedaan?
In de eerste helft van juni 2018 (dus niet in vakantieweken), op een werkdag (dinsdag-) ochtend, middag en avond; zaterdag (middag en avond) en zondagmiddag
Hoeveel auto's staan geregistreerd bij huishoudens op het Eiland? Dit kan nooit 0,37 zijn. Kunnen deze exacte cijfers i.p.v. algemene onderzoeken gedeeld worden op de website?
De gemeente heeft geen cijfers over hoeveel auto's bij huishoudens op het Eiland geregistreerd staan.
Het argument wordt gebruikt dat jonge mensen geen auto meer hebben, waarom denkt de heer Stienstra dat? Kan dit worden toegelicht?
Hier zijn verschillende ideeën over. Een daarvan is dat de status van de auto onder jongeren is afgenomen. Ook is het door de komst van het studenten OV gewoner geworden om van het OV gebruik te maken.
Ligt oorzaak en gevolg niet andersom? Als je geen parkeerplaats hebt koop je misschien minder snel een auto? Kan de heer Stienstra dit toelichten?
Daarvoor zijn geen aanwijzingen te vinden in de diverse onderzoeken die zijn gedaan (onder andere door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
Is er geen sprake van goed referentiemateriaal wanneer de parkeernorm te laag blijkt? Kan dat gedeeld worden?
Dat is er niet. Nieuwe plannen sluiten aan het op dan geldende parkeerbeleid, dus in de praktijk sluit dit normaliter aan.
Waar is de veronderstelling dat de capaciteit van de wegen voldoende is om de toename van het verkeer op te vangen op gebaseerd?
De gemeente doet regelmatig verkeersstellingen. Uit onderzoek is gebleken dat er over de Spiekeroog zo'n 2200 motorvoertuigen per dag rijden en over de Houthavenkade iets meer dan 3000. Dit zijn wegen die tot 6000 motorvoertuigen per dag aankunnen, er is dus nog ruimte voor toevoeging van dit woningaantal. Wel hebben we een aanpassing voorzien bij het kruispunt Provinciale Weg – Havenstraat. Met een extra opstelvak willen de capaciteit vergroten.
Heeft u bij het toetsen van de verkeers- en parkeerbehoeften ook rekening gehouden met de andere 2 geplande projecten, de Houthavenkade en de 24 drijvende woningen in de haven?
Deze projecten zijn verantwoordelijk voor het regelen van hun eigen parkeervoorziening. Bij de Houthavenkade komen bijvoorbeeld ondergrondse parkeergarages. Het is niet de bedoeling dat deze projecten voor parkeerdruk zorgen op Het Eiland.

Parkeergarage

De ondergrondse parkeergarage kan toch niet worden gebouwd vanwege de archeologische vondsten in de grond die niet mogen

Verslag

worden aangetast? Waarom komt er dan geen bovengrondse parkeergarage?
Door het realiseren van een onder- of bovengrondse parkeergarage worden de kosten van de ontwikkeling van het project erg hoog. Het is een bijkomend voordeel dat we de grond niet verstoren waar wel elementen zijn gevonden. Er wordt boven deze laag gebouwd.
Is er ook gevraagd naar de ondergrondse parkeerplekken in de flat van Parteon? Zo ja, wat is dan de uitkomst?
Elk project is verantwoordelijk voor het regelen van eigen parkeeroplossing op eigen terrein.
Is er geen nota hoogbouw van de gemeente Zaanstad waarin is bepaald dat het verplicht is om parkeren ook inpandig te realiseren?
Dit is niet verplicht.

Veiligheid

Hoe wordt de veiligheid van de kinderopvang en buitenschoolse opvang met veel kinderen op straat gewaarborgd?
De Badhuisweg krijgt een nieuwe inrichting (o.a. met extra parkeerplekken en inritten). Wij willen hierbij goed kijken naar hoe de veiligheid wordt gewaarborgd en we willen onze bevindingen ook delen met de buurt.
Is er nagedacht over de veiligheid van overstekende/spelende kinderen bij de onderdoorgang van de flat?
Dit is niet direct onderdeel van dit project, maar hier kunnen we zeker naar kijken.
De kruising Mellum, Falster en Badhuisweg is al gevaarlijk en precies op dat punt komt er nog een inrit bij. Hoe wordt voorkomen dat de situatie (voor fietsers) nog gevaarlijker wordt?
De inpassing van de twee inritten langs de Badhuisweg aan een 30 km buurtstraat is verkeerskundig en stedenbouwkundig goed in te passen. Doordat de inritten iets verder van de kruising komen te liggen en worden gespreid over twee inritten wordt de situatie mogelijk wat verbeterd.
Indien het autobezit van de 3 geplande projecten (Houthavenkade, Jachthaven en de Badhuisweg) onderschat is, zoals wij vermoeden, dan kunnen er honderden extra auto's in de wijk komen die allemaal over dezelfde toegangsweg naar de provinciale weg moeten. Is er met deze mogelijkheid rekening gehouden en hoe wordt dit dan opgelost?
Nee, daar gaan we niet vanuit.
Kan de ontsluiting Spiekeroog-Badhuisweg een knelpunt worden? Men moet daar nu al vaak op elkaar wachten, omdat er op de weg van/naar de flat maar één auto tegelijkertijd kan rijden.
Er moet inderdaad even gewacht worden, maar dat brengt als voordelen mee dat men de snelheid moet verminderen en dat de situatie overzichtelijker is.

Verslag

Kunnen de plekken van de inritten naar de parkeerterreinen worden veranderd? Wij vinden dat deze op verkeersonveilige plekken zijn gepland.

We zijn ons ervan bewust dat veiligheid een belangrijk thema is voor de buurt en wij willen deze veiligheid waarborgen. Wij zijn van mening dat de inritten zowel ruimtelijk als verkeerskundig goed inpasbaar zijn op deze plekken.

Bouw

Wanneer start de sanering van de grond en hoelang duurt dit?

Wij kunnen op dit moment deze vraag niet beantwoorden. Rochdale is druk met de selectie van bouwbedrijf. Na de selectie maakt de bouwer een planning voor zijn werkzaamheden waaronder de sanering.

Hoe wordt er tijdens de bouw de veiligheid gewaarborgd wanneer er met zwaar materieel gereden wordt wanneer er 1 ontsluiting is, welke eenrichtingsverkeer betreft?

Rochdale vindt de veiligheid tijdens de sloop en bouwwerkzaamheden erg belangrijk. Daarom zijn de onderwerpen als veiligheid en het beperken van overlast tijdens de sloop en bouwwerkzaamheden voorwaarden bij het selecteren van een bouwer.

De aannemer dient het zogenaamde BLVC-plan op te stellen en deze voor goedkeuring aan de gemeente voor te leggen voor dat hij met de werkzaamheden start. Het BLVC-plan staat voor **bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie**. In het plan staat o.a. beschreven hoe de veiligheid wordt gewaarborgd, de overlast op de omgeving worden beperkt en wie het aanspreekpunt is.

Bij veel bouwprojecten (Zaanse helden, Houthaven en nu Badhuisweg) wordt het treinstation genoemd als belangrijke methode van vervoer. Hoe zorgt de gemeente ervoor dat de som van alle nieuwe projecten geen capaciteitstekort veroorzaakt voor station Zaandam?

Het station kan extra gebruik aan. En mochten hierop in de toekomst extra inzet van treinen, bussen nodig zijn dan gaan we dit samen met de vervoerders aanpakken.

Planning

Wanneer zal de omgevingsvergunning worden ingediend?

Wij verwacht de omgevingsvergunning in het 1^e/2^e kwartaal van 2022 in te dienen.

Wanneer wordt de anterieure overeenkomst getekend?

Voordat de anterieure overeenkomst wordt getekend dient het RPvE worden afgerond. Het RPvE is onderdeel van de besluitvorming. Deze is na besluitvorming door college van B&W en de gemeenteraad definitief. Daarna wordt de anterieure overeenkomst getekend

Concept

Moeten er echt 120 woningen worden gerealiseerd? Kan dit aantal niet omlaag?

Verslag

De **Wijde**
Blik

Rochdale heeft onderzocht om binnen de stedenbouwkundige kaders een passend aantal woningen op de locatie te realiseren. Binnen deze kaders passen op de locatie 120 sociale huurwoningen. Het realiseren van minder woningen op deze locatie maakt het project financieel niet haalbaar.
Waarom komen er niet ook wat koopwoningen om de kosten goed te maken?
Een koopprogramma kent waarschijnlijk een hogere opbrengsten. Maar Rochdale is een woningbouwcorporatie en realiseert (volgens afspraak met gemeente en huurdersorganisaties) sociale huurwoningen.
Waarom wordt er geen ondergrondse parkeergarage gebouwd?
We maken geen ondergrondse parkeergarage, omdat hier hoge kosten aan verbonden zijn.
Tijdens de presentatie op 25 mei is aangegeven dat de woningen vooral voor vitale ouderen zijn. Deze doelgroep laat een continue groei in autobezit. Waarom is hier geen rekening gehouden in het bepalen van de norm?
Er zit een dubbel effect in. De vitale ouderen houden we wat langer een auto aan, maar bij het stijgen van de leeftijd zie je een vrij snelle daling vanaf 70-75 jaar.
De weg loopt onder de flat door, maar volgens de tekening loopt hij langs de flat. Waarom is dat zo?
Deze vraag kunnen we niet plaatsen. De bestaande situatie bij de bestaande flat wijzigt niet en valt buiten dit project.

Overig

Waarom wordt Het Eiland als stedelijk gebied beschouwd?
Dit komt uit het parkeerbeleid: https://www.zaanstad.nl/mozard/!suite86.schermo325?mVrg=777 Hier wordt onderscheid gemaakt tussen (sterk) stedelijk en niet stedelijke gebieden en dit onderscheid hangt af van de ligging en adressendichtheid.
Kan men de optie niet meenemen om modulair te bouwen ten aanzien van een parkeerterrein?
We begrijpen de vraag niet, vragensteller is welkom om zijn of haar vraag toe te lichten tijdens een volgende bijeenkomst.
Waarom is er geen openbaar vervoer op het eiland aanwezig en kan dit er wel komen?
Er is maar een toegangsweg naar Het Eiland en dat maakt deze plek heel onaantrekkelijk voor openbaar vervoer. Een bus zou daardoor bijvoorbeeld dezelfde route heen en terug moeten rijden. Ook is er de verwachting dat het gebruik heel laag zou zijn, aangezien het centrum van Zaanstad op fiets/loopafstand is.
Als ook Frank liever in een ruimte had gezeten, waarom worden de chats dan afgeschermd?
Omdat de vragen die binnenkomen via de chat eerst worden geclusterd. Daarna worden ze aan Frank doorgegeven.
Jullie gaan de aansluiting van het project op de Badhuisweg nog nader bekijken - klopt het dan dat we nog wijzigingen kunnen bewerkstelligen?

Verslag

De Wijde
Blik

Wij hebben inmiddels diverse onderzoeken uitgevoerd over het onderwerp in- en uitrit. Wij zijn van mening dat de in- en uitritten zoals staan aangegeven ruimtelijk als verkeerskundig goed inpasbaar zijn op deze plekken. Als de plek van de in- en uitritten wijzigt dan kunnen er minder parkeerplekken op het terrein van de nieuwbouw gemaakt worden.

Er zitten vleermuizen (een beschermde diersoort) in het gebouw van Rochdale, hoe gaat Rochdale hiermee om?

We zijn op dit moment bezig om een vergunning aan te vragen, want je kunt niet zomaar een gebouw slopen als er vleermuizen inzitten. Er zal een tijdelijke huisvesting komen voor de vleermuizen en bovendien gaat Rochdale in de nieuwbouw ruimte creëren voor de vleermuizen, zodat ze kunnen terugkeren.

Opmerkingen/Reacties

Ik hoop dat vanavond een echte participatie avond is. Gister voelde als zo snel mogelijk alle vragen afhandelen en ontwijken. Het standpunt om niets te veranderen, helpt daarbij niet mee. Er was geen ruimte voor wedervragen.

Er zijn steeds meer elektrische voertuigen waarvoor laadplekken worden gecreëerd op bestaande parkeerplaatsen. Dit zijn geen parkeerplaatsen meer, omdat de auto weggehaald moeten worden na het opladen.

Het gepraat over deelauto's of een mobiliteitsplan is onzinnig en onacceptabel, een halve auto per woning bestaat niet. Ook betaald parkeren is hiervoor geen oplossing.

De 9 langspaarplekken zijn al bestaand. Deze worden door u niet gerealiseerd! Kortom deze parkeernorm is dus 0,45.

Op het eiland is het autobezit nu 1,3 auto per woning.

Graag er rekening mee houden bij bepalen autobezit dat op het eiland geen OV voorziening aanwezig is.

Op dit moment is het voor visite hier al erg moeilijk om te parkeren.

De bewoners zijn niet tegen woningbouw maar de parkeermogelijkheid zal gefaciliteerd moeten worden.

Bouwplan van de ruim 700 woningen aan de andere kant van de autobrug zal voor parkeeroverlast zorgen op het eiland, dus parkeervergunningen is een must; goed uitgedacht van de gemeente om zo de wijk mee te krijgen met betaald parkeren.

Er is hier helemaal geen inspraak, jullie presenteren gewoon een plan.

Deze Zoom meeting is geen participatie. Dit is alleen informeren vanuit gemeente en Rochdale.

Door deze nieuwe inritten ontstaan er gevaarlijke kruispunten, doordeweeks fietsen hier heel veel kinderen langs die naar school gaan, door het toekende autobezit levert dit gevaarlijke situaties op. Hier is dus geen rekening mee gehouden.

Meer groen, parkeergarage of 1 gebouw had beter geweest.

Met deels verkoop/vrije sector had een garage wel gekund.

Omdat een parkeergarage te duur is worden de bewoners nu opgezadeld met een parkeerprobleem.

Verslag

De Wijde
Blik

Vooraf aansluiting op provinciale weg zal onvoldoende zijn om alle projecten op te kunnen vangen, er zijn nu al vaak files en onveilige/onhandige situaties.
Deze onderzoeken komen uit 2010, dat is niet representatief.
We snappen dat de gemeente de baas is. Maar ga nou niet zeggen dat dit participatie is zo. Dat snappen jullie zelf ook wel. Heb nou het lef om daadwerkelijk het gesprek aan te gaan. Mensen hebben veel betaald voor hun woningen en hebben ook rechten!
Vele huurders die nu op het eiland wonen in ons complex zijn niet echt een voorstander van vergunning parkeren/ betaald parkeren. De huren zijn al hoog genoeg.
Veel parkeerruimte wordt gebruikt door de bewoners van de jachthaven en door de eigenaars van de jachten die in vakantietijd aan het varen zijn. In dit overleg wordt hieraan geen aandacht besteed.
We hebben veel betaald om hier te wonen worden en krijgen van jullie gewoon een presentatie!
Gezien de hoeveelheid onbeantwoorde vragen en geringe mogelijkheid lijkt het mij goed om zeker nog 2 sessies te houden.
Over de variatie van woningen, sociaal en vrij, over deelauto nonsense. Wat een onzin.
Annet gehoord hebbende zijn deze meetings alleen bedoeld om het vinkje zetten. Buurtbewoners erbij betrekken, Ja.
Huurwoningen hebben geen eigen parkeerplaatsen, behalve die ca. 20 van Parteon.
Veel bewoners fietsen en brommen nu dwars door het grasveld langs de voetbalkooi. Hierdoor ontstaat ook een onveilige situatie.

Per mail ontvangen vraag

Jachthaven Dukra (Happy Harbour) huurt momenteel voor bezoekers van het nog te openen restaurant 9 parkeerplaatsen op het terrein van Badhuisweg 1. Ik zie dit niet terugkomen in de presentatie. Is hiermee rekening gehouden in de berekeningen? Of is de looptijd van de huurovereenkomst tijdelijk, en zo ja tot wanneer loopt de overeenkomst?
De Jachthaven Dukra maakt tijdelijk gebruik van 9 parkeerplaatsen op het terrein. Alvast, de beheerder van het pand, heeft een tijdelijk bruikleenovereenkomst met Dukra gesloten. Wanneer de sloop-/bouwwerkzaamheden op de locatie starten, wordt deze gebruiksovereenkomst beëindigd.

Uitwerking Enquete gemeente

Aantal ingeleverde enquetes = 45

Totaal aantal bezoekers info-avonden = ??

Keuze vragen

	aantal	%	van 't eiland	niet van 't eiland
2. Hoe bent u betrokken bij de gebiedsontwikkeling a/d BHW				
a. ik woon op het Zaaneiland	42	93,3%		
b. Ik werk op Zaaneiland				
c. Ik woon nabij BHW maar niet op Zaaneiland	3	6,7%		
d. Ik werk nabij BHW maar niet op het Zaaneiland				
3. Wat vindt u in het alg. van het woningbouwplan				
a. ik ben positief	17	39,5%	16	1
b. ik ben niet positief	21	48,9%	19	2
c. anders, nl.	5	11,6%	5	
4. Wat vindt u van het aantal parkeerplaatsen in het plan?				
a. ik vind het een goed idee	2	4,8%	2	
b. ik vind het geen goed idee	34	80,9%	33	1
c. ik heb hier geen mening over	6	14,3%	4	2
5. wat vindt u van het voorstel parkgroen rondom het gebouw				
a. dat vind ik een goed idee	39	88,6%	36	3
b. dat vind ik geen goed idee	3	6,8%	3	
c. ik heb hier geen mening over	2	4,5%	2	
6. Waar ligt uw voorkeur parkeren of groen?				
a. meer parkeren op het perceel BHW	32	78,0%	32	
b. meer aandacht voor groene inrichting rondom woongebouw	6	14,6%	3	3
c. geen mening	3	7,3%	3	
7. Moet er onderzoek komen naar betaald parkeren?				
a. ja	17	41,5%	17	
b. nee	15	36,6%	15	
c. geen mening	9	21,9%	6	3

Inbreng buurtbewoners Zaaneiland voor het project Badhuisweg

Op 25 en 26 mei organiseert Rochdale, in samenwerking met de gemeente Zaanstad twee bijeenkomsten die de grondslag gaan vormen voor het in de brief van de gemeente Zaanstad (2021/8550, 28 april 2021) door de wethouder wonen aangekondigde participatiedocument. Het is de bedoeling dat in dit document de wensen en belangen van bewoners in reactie op de nieuwbouwplannen Badhuisweg worden verzameld. Op 31 maart heeft de 'Stuurgroep Nieuwbouw Zaaneiland' een bijeenkomst georganiseerd waarin bewoners hun zorgen en wensen konden inbrengen. Bij deze bijeenkomst waren 67 buurtbewoners aanwezig. Opdat hun zorgen en wensen op een juiste en volledige wijze in het participatiedocument zullen worden verwoord volgt hieronder een beknopte weergave daarvan. De volledige uitslagen van de bij de bijeenkomst gehouden polls is apart als pdf bijgevoegd.

1. **Te grootschalig:** als algemene input geldt in ieder geval dat de overgrote meerderheid van de aanwezige bewoners het plan te grootschalig, ondoordacht, ondemocratisch en verontrustend vindt (blz 3 polls).
2. **Parkeren en de woonmix:** als belangrijkste zorgen gelden parkeren, verkeersveiligheid, en de woonmix (120 sociale huurwoningen), naast zorgen over allerlei vormen van overlast, zoals wind, schaduw, bouwverkeer, gifgrond etc (blz 4 polls).
3. **Men wil geen betaald parkeren maar gewoon meer parkeerruimte:** voor wat betreft de te verwachten parkeerproblematiek (veroorzaakt door de extreem lage parkeernorm van 54 plaatsen op 120 woningen) geeft 73% aan betaald parkeren NIET als oplossing te zien (blz 5 polls). Men wil een realistisch aantal parkeerplaatsen, conform het daadwerkelijk gebruik, en niet het gewenste gebruik. In een separaat ingediende zienswijze op het Zaans Mobiliteitsplan (tevens bijgevoegd) wordt met cijfers van het CBS en andere erkende bronnen onderbouwd waarom de nu door Zaanstad gehanteerde parkeernormen onrealistisch zijn, en tot grote problemen zullen leiden, juist op het Zaaneiland.
4. **Garandeer de verkeersveiligheid ter plaatse:** thans wordt het terrein ontsloten door een smalle weg onder de reeds aanwezige flat, die slechts plaats biedt voor één rijstrook. Het is bewoners onduidelijk hoe hier een tweebaans ontsluiting mogelijk is, zonder daarbij bijvoorbeeld het voetbalveldje op te offeren, of een rare sluiproute in te stellen. Een oplossing hiervoor zou ten minste in directe samenspraak met omwonenden moeten worden bepaald.
5. **Het project moet kleiner en met een betere mix van woningen:** 96% van de omwonenden vindt dat het plan niet zoals het nu voor ligt moet worden uitgevoerd, dan wel behoorlijk anders moet worden ingericht. (blz 6 polls). Daarbij worden de volgende suggesties gedaan voor verandering
 - a. 81% wil een andere mix van woningen: **30% sociale huur met 70% vrije huur of koop** (blz 7 polls).
 - b. Overige suggesties zijn een **kleiner project** met bijvoorbeeld één toren, minder hoog bouwen, minder woningen of een kleinschaliger project in het algemeen (blz 9 polls). Het project wordt op de voorgenomen schaal als niet passend op het eiland gezien.
6. **De historische scheepswerf moet beter betrokken:** een meerderheid ziet graag dat de historische scheepswerf alsnog in de plannen wordt betrokken, of in de plaats van het huidige plan komt (blz 8 polls).

Opgemerkt mag worden dat 95% van de aanwezige bewoners vindt dat de 'Stuurgroep Nieuwbouw Zaaneiland' een goed beeld heeft van wat er leeft onder de bewoners (blz 11 polls).

Separaat hebben bewoners nog de volgende aanvullende wensen ingebracht:

7. **Behoud de archeologische status en waarden van de grond:** thans rust op het perceel een archeologische dubbelbestemming, en blijkt uit proefboringen dat er mogelijk belangrijke archeologische waarden in de grond aanwezig zijn. Deze dienen te worden beschermd en behouden, en voorkomen dient te worden dat de nieuwbouw deze waarden aantast. Ook archeologische dubbelbestemming dient te worden gehandhaafd.
8. **Bescherm de flora en fauna van het terrein:** op het terrein (en mogelijk in het thans aanwezige gebouw) huizen beschermde dieren, zoals vleermuizen. Hun leefgebied moet worden beschermd, en mag door de nieuwbouw niet worden verstoord.
9. **Bescherm de leefomgeving bij het saneren van de grond:** uit onderzoek blijkt dat de bodem ter plaatste sterk is verontreinigd. Alles dient in het werk te worden gesteld om deze verontreiniging voor sloop en bouw adequaat te saneren, en op een wijze die omwonenden niet blootstelt aan risico's, bijvoorbeeld via lekkage via grondwater, blootstelling aan de lucht of andere wijze.
10. **Voorkom overlast nu en in de toekomst:** bewoners zullen Rochdale dan wel de gemeente aansprakelijk stellen voor alle mogelijke overlast die nu of in de toekomst zal worden veroorzaakt door het project. Daaronder vallen, maar dit is niet beperkt tot:
 - a. **Windoverlast:** te verwachten valt dat een trek gat zal ontstaan tussen de thans aanwezige flat en de nieuwbouw. Sterke wind kan het omwonenden, dan wel spelende kinderen op het nabijgelegen speelterrein onaangenaam of zelfs onmogelijk maken.
 - b. **Schaduw:** hoogbouw veroorzaakt schaduw, waardoor sommige woningen minder zonlicht zullen ontvangen
 - c. **Overlast door nieuwe bewoners:** uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat rond sociale woningbouw de overlast door bewoners hoger is dan bij koop of vrije huur. Te denken valt aan geluid (brommers, muziek, etc), kleine criminaliteit, zwerfvuil, psycho-sociale problematiek etc. Dit geldt mogelijk des te meer voor de 20 geplande woningen voor begeleid wonen. De gemeente dient er bij toewijzing van de woningen, alsook bij handhaving zorg voor te dragen dat de rustige sfeer die thans op het Eiland heerst blijft gegarandeerd.
 - d. **Planschade:** de onder a-c genoemde overlast kan het woongenot, en daarmee de waarde van omliggende woningen verminderen. Hiervoor dient compensatie te worden gereserveerd.
 - e. **Bouwoverlast:** bouwen veroorzaakt veel overlast door verkeer, geluid, stof etc. Dit dient op adequate wijze te worden beperkt, zowel in plaats als tijd.

Namens 67 bewoners,

De Stuurgroep Nieuwbouw Zaaneiland

Johan Dessing, Victor Lamme, Erwin Slob, Arno Schreuder, Sven Hotting

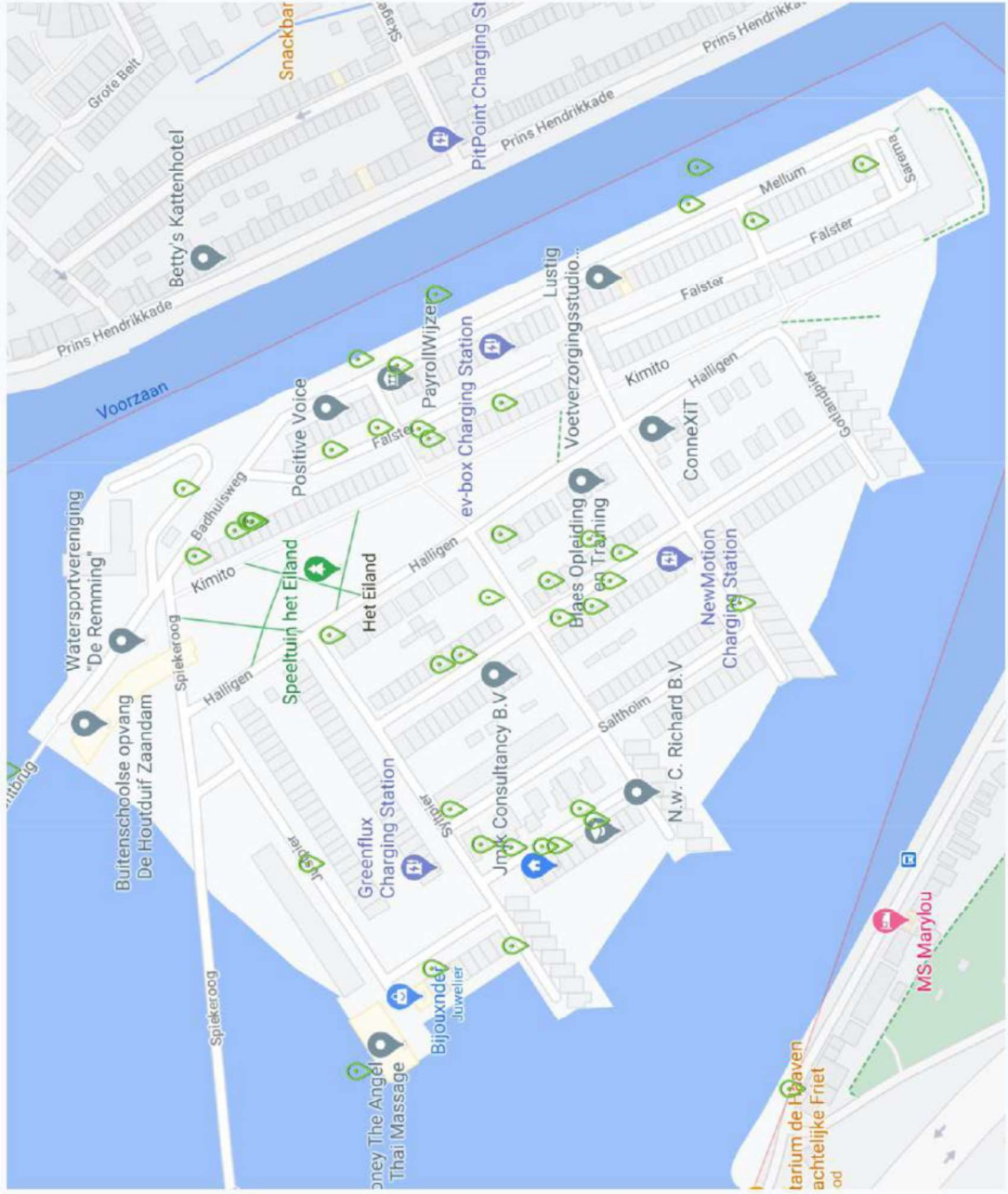
Uitslag gehouden polls op de bijeenkomst voor bewoners op 31 maart 2021 door de Stuurgroep Nieuwbouw Zaaneiland

STUURGROEP

Johan Dessing (voorzitter stuurgroep en moderator van de bijeenkomst)
Victor Lamme (o.a. Zaans Mobiliteitsplan en technisch moderator Zoom)
Erwin Slob (o.a. website en planologische onderwerpen)
Sven Hotting (o.a. juridische onderwerpen)
Arno Schreuder (o.a. verkeer onderwerpen en project Houthavenkade)

Aantal deelnemende buurtbewoners 67

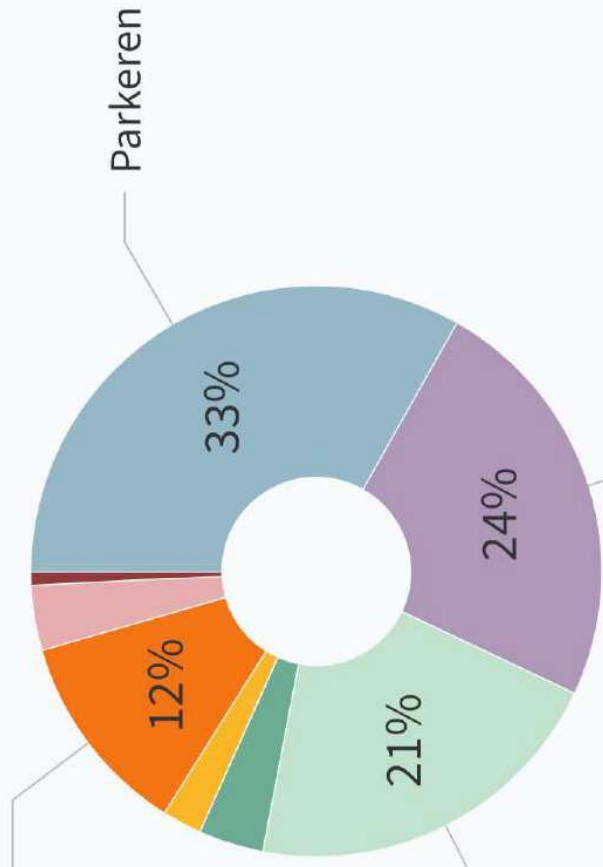
Waar woon je?



Wat is je top 3 belangrijkste zorgen?



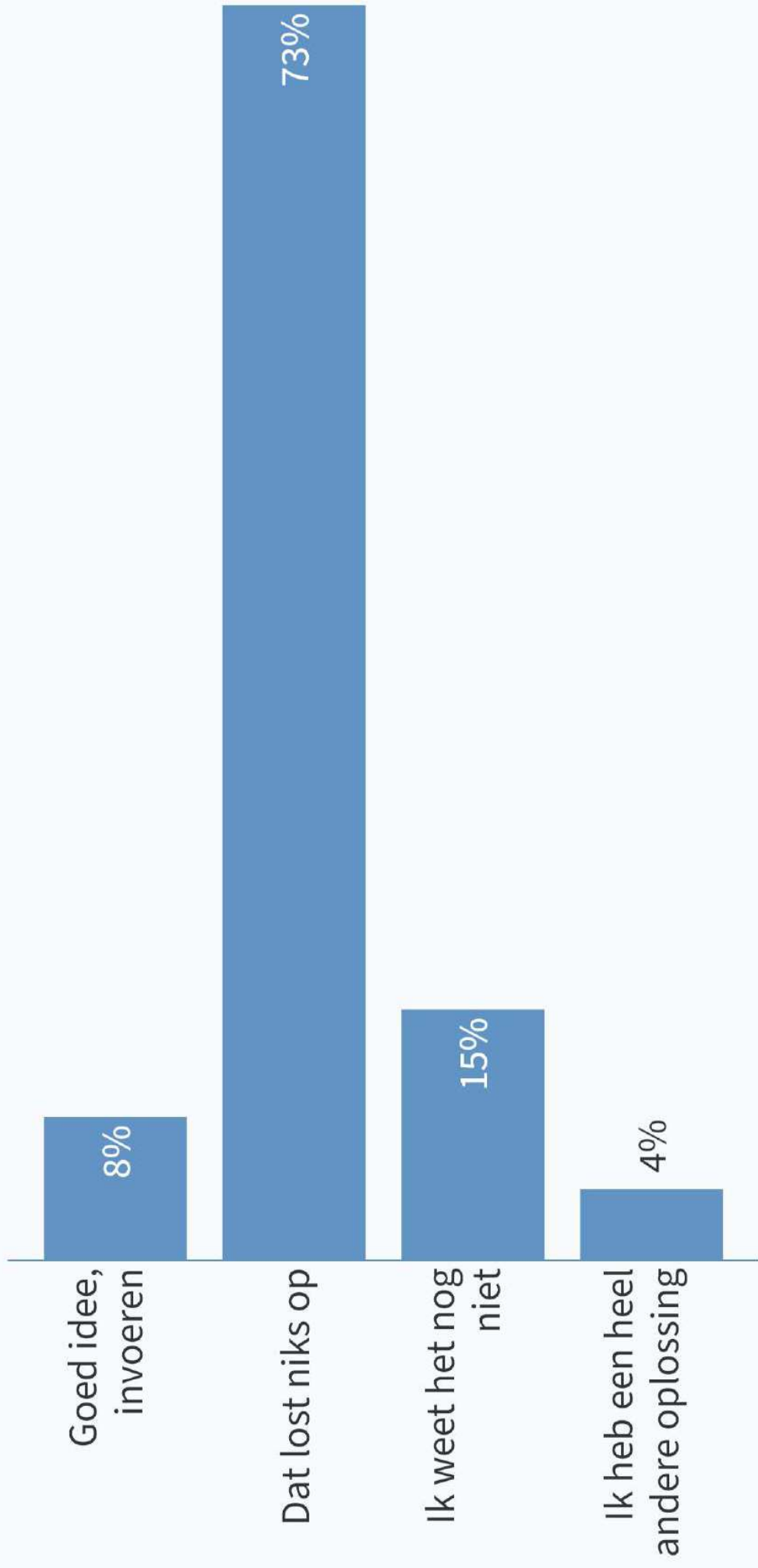
Windgat, schaduw, andere permanente overlast



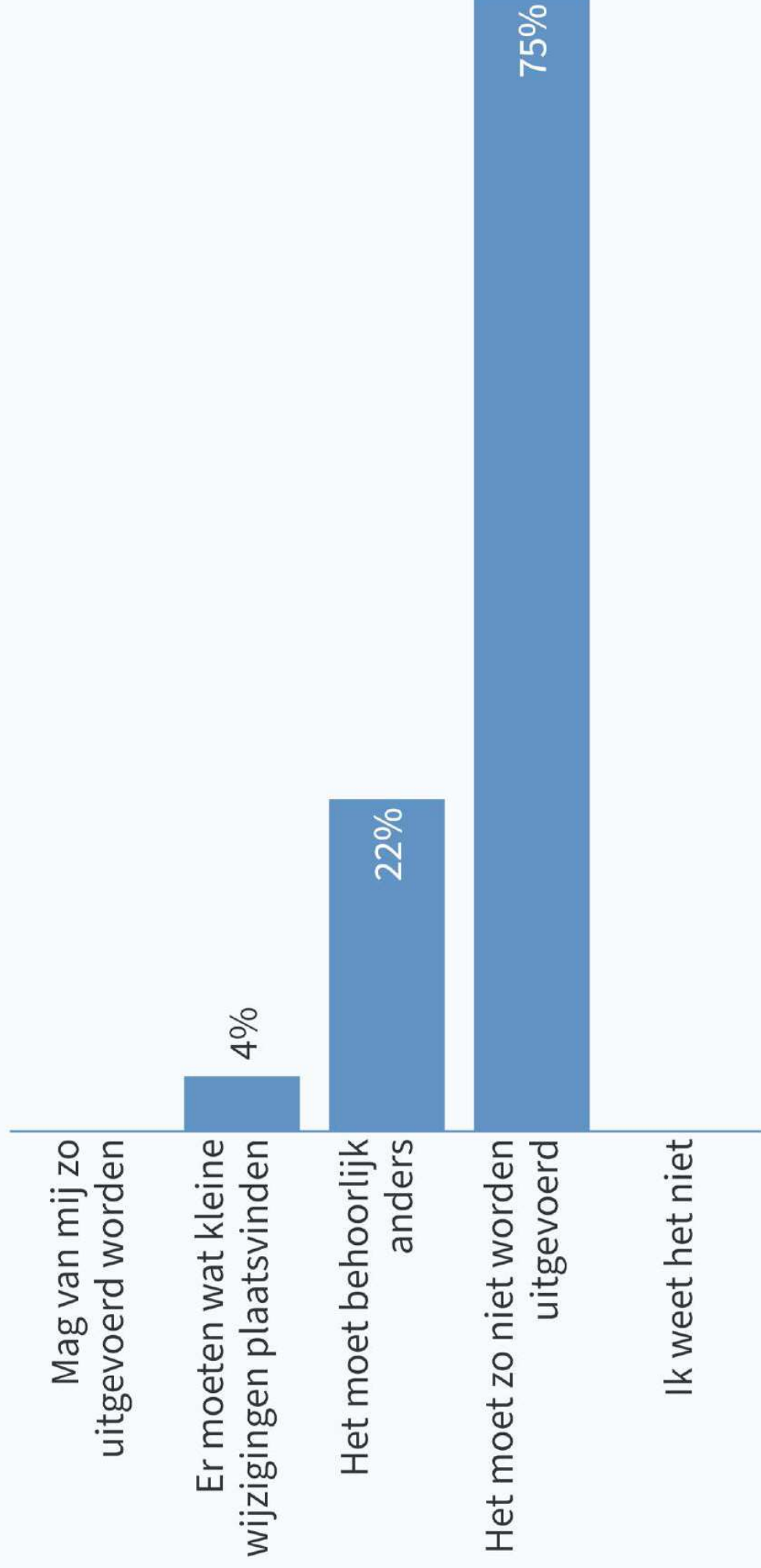
Sociale woningbouw, sociale cohesie op Eiland

Verkeer en verkeersveiligheid

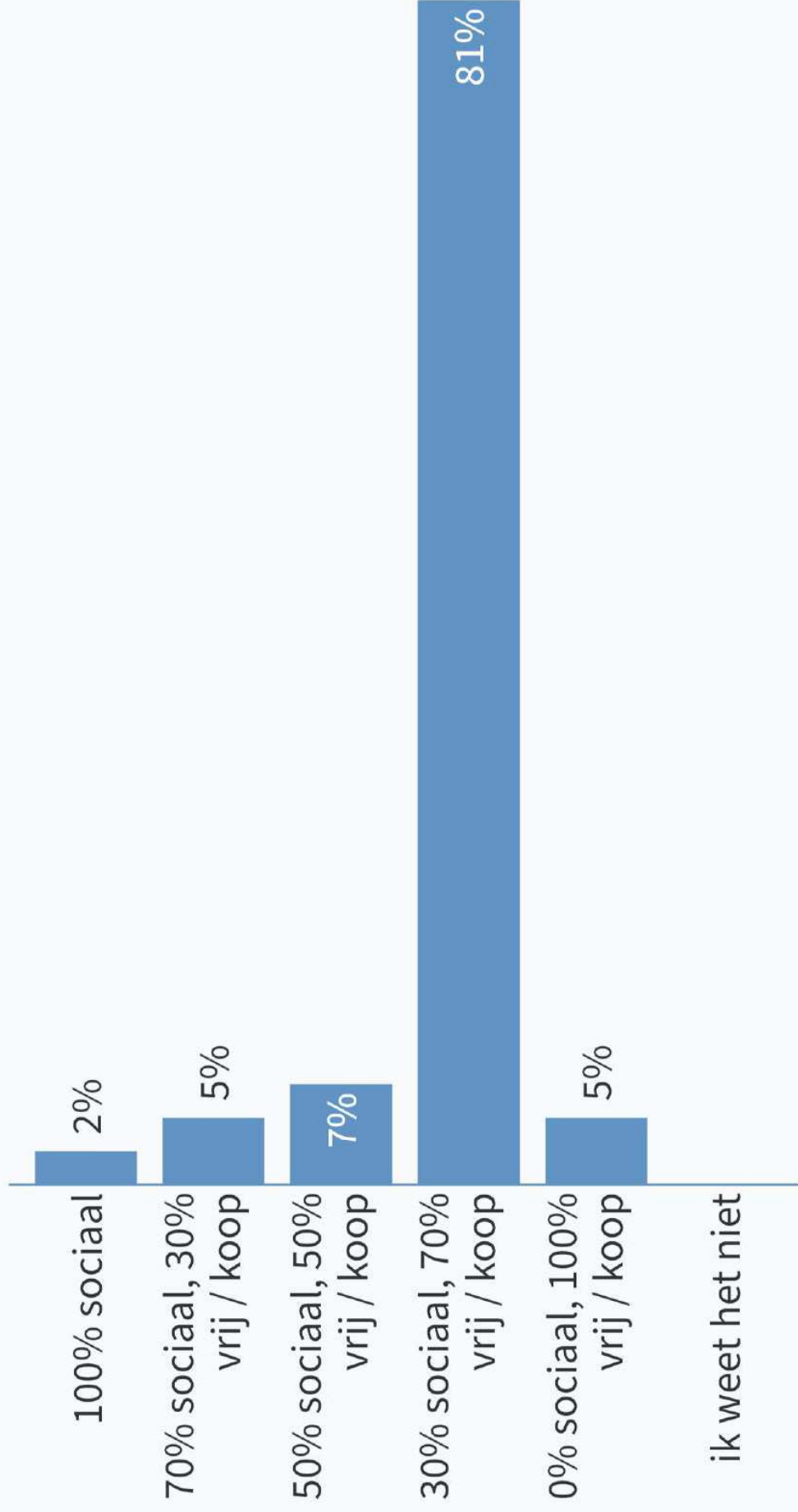
Wat vindt u van betaald parkeren als oplossing?



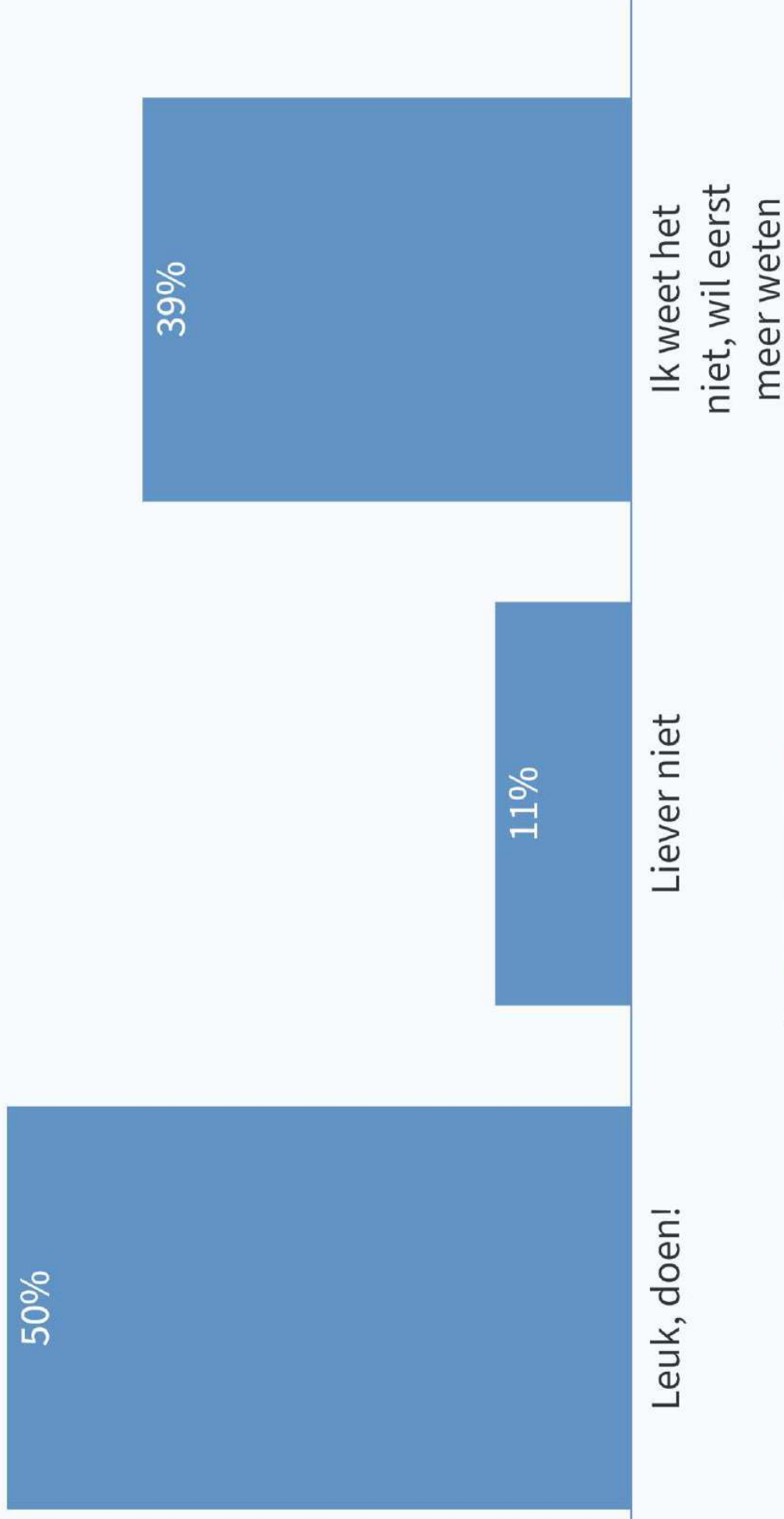
Wat vindt u van het huidige plan van Rochdale en Zaanstad?



Wat zou de ideale mix van woningen zijn?



Wat vindt u van de historische scheepswerf op deze plek?




Instructions

Responses

Clear responses

Wat is een onderwerp dat nog besproken moet worden?


Top


18  Een kleiner project met slechts 1 toren

14  Wat denken de mensen van 1 toren en dan meer plek voor parkeren?

12  Minder hoog bouwen

11  Kleinschaliger project

9  Minder aantal woningen

7  Uitzicht van huidige woningeigenaren badhuisweg en falster

7  1 toren

6  Minder hoog bouwen

5  Een kleinschaligerproject

5  Minder hoog bouwen

5  Regulering bouwverkeer. Graag info op de website.

4  Bouwgarantie conform gehouwen dat er nu staat

Wat is een onderwerp dat nog besproken moet worden?

Top

3 Behalve woningen ook nadenken over voorzieningen

3 Buurtbus?

3 Huidige gebouw verbouwen tot appartementencomplex

3 Integraliteit met omringende projecten en de invloed op elkaar

2 Wat vinden we van de huidige situatie? Gebied zoals nu is niet echt mooi

2 Ook inspraak in verder bouwplannen bij bedrijven. Dit vooral in kader van gebruik weg

2 Grond die gesaneerd moet worden.

0 Zijn al twee keer eerder plannen voor nieuwbouw geweest

0 Behalve woningen ook een

-1 Komt er nu nog een bus verbinding vanaf het eiland, zoals in de plannen stond?

-9 Lijkt me trouwens erg sterk dat 120 auto's extra enorme drukte gaat geven. Nu rijdt er 1 auto per minuut over de brug

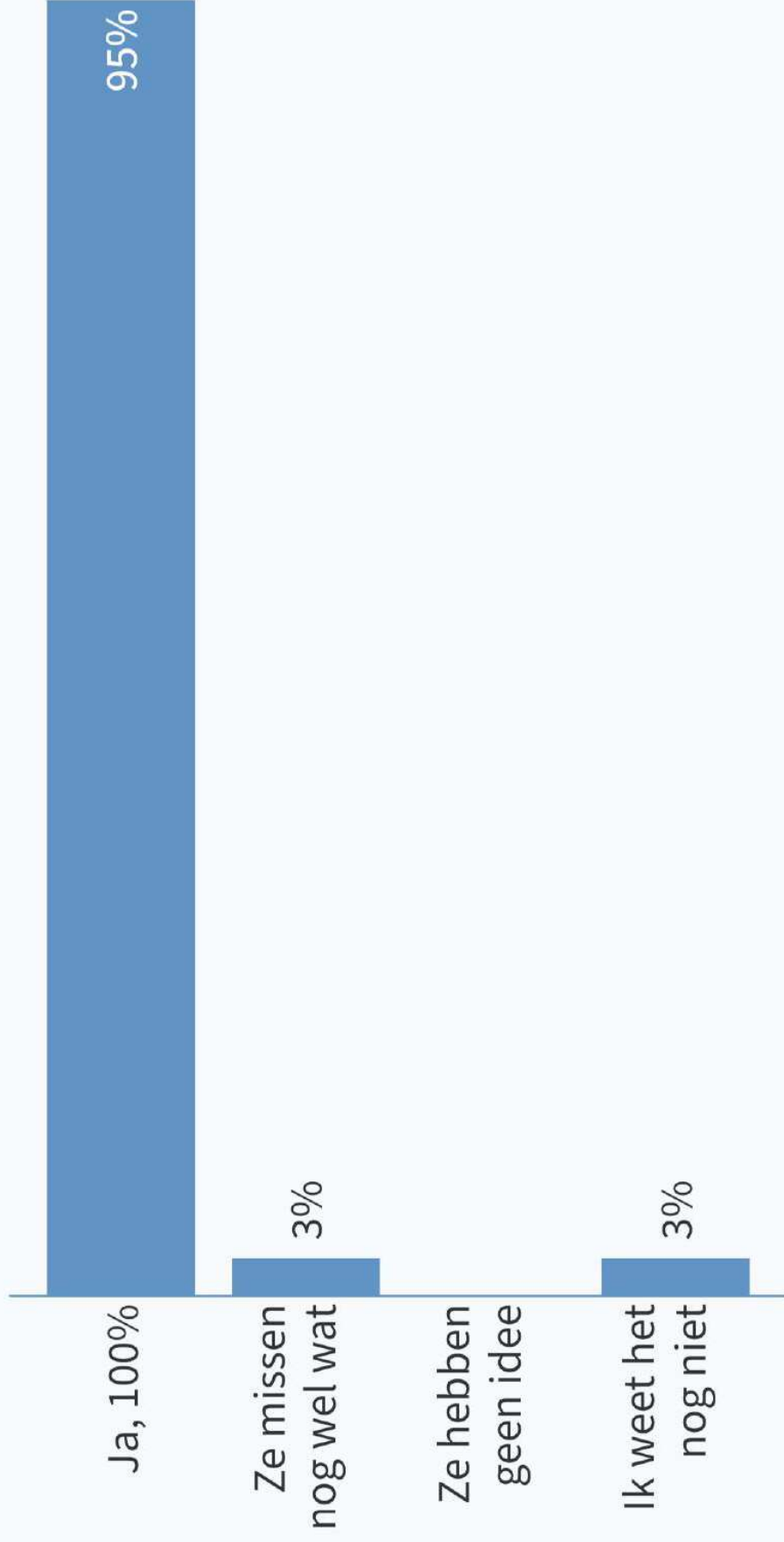


Top responses

Top + New

Clear responses

Denkt u dat de stuurgroep een goed idee heeft van wat er onder de bewoners leeft?



Notitie naar aanleiding van de bespreking over het pleidooi van Stuurgroep Prins Hendrikkade voor behoud en herbestemming van het kantoorpand Badhuisweg 1 in Zaandam.

Datum bespreking: 30 augustus 2021

Plaats: stadhuis van Zaanstad

Aanwezig: namens de gemeente Zaanstad: wethouder mevrouw S. Mutluer en de heer A. van Staalduinen; namens de stuurgroep: mevrouw L. Winsemius en de heer H. Pielkenrood.

De bespreking vond plaats op uitnodiging van de wethouder. Wij spraken af dat de leden van de stuurgroep enkele zaken die tijdens de bespreking aan de orde zijn geweest, op papier zouden zetten.

1. De wethouder heeft eerder toegezegd om het pleidooi van de stuurgroep om het bestaande kantoorpand aan de Badhuisweg 1 in Zaandam te behouden en te herbestemmen, nader te laten onderzoeken op haalbaarheid. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Navraag over het gebruik daarbij van de nota "Afwegingscriteria renovatie of sloop-nieuwbouw – Actualisatie april 2019" van Zaanstad ("de afwegingscriteria") maakte duidelijk dat dit afwegingskader bij de overweging om te slopen niet is gebruikt. De wethouder beargumenteerde dat je in dit geval niet toekomt aan een afweging aan de hand van de afwegingscriteria. De reden daarvoor is dat het pand niet aan het eerste afwegingscriterium zou voldoen ("Cultuurhistorische identiteit en imago"). Dan zou je niet aan een afweging van de overige negen criteria toekomen. De stuurgroep is het hier niet mee eens. Deze interpretatie van de afwegingscriteria vindt geen steun in de tekst van de afwegingscriteria zelf. Volgens de stuurgroep zouden dan ook alsnog de afwegingen gemaakt moeten worden aan de hand van onder meer de criteria: 2. 'energie en duurzaamheid'; 7. 'bouwtechnische kwaliteit', 8. 'woon-technische kwaliteit' en 9. 'doorlooptijd en uitvoering' (waarin onder meer staat dat renovatie over het algemeen sneller is dan sloop-nieuwbouw). Dit alles spreekt te meer nu alvorens tot sloop-nieuwbouw overgegaan kan worden, het bestemmingsplan aangepast moet worden. De afwegingscriteria bepalen voor deze situatie immers: "In deze gevallen neemt het college een besluit, waarbij het een standpunt inneemt op basis van de verschillende afwegingscriteria." De wethouder beaamde dat het vereist is om een onderbouwing voor sloop-nieuwbouw aan te leveren, gebaseerd op de afwegingscriteria wanneer dit plan naar de raad gaat. Overigens hebben leden van de stuurgroep tijdens de 'fysieke' inloopbijeenkomst in het pand aan de Badhuisweg op 28 juni 2021 van de heer Richard Janssen van Mulleners & Mulleners (architect) desgevraagd vernomen dat destijds meteen al het besluit is genomen tot sloop-nieuwbouw in plaats van behoud, omdat een alternatief 'toch altijd duurder is'.
2. De stuurgroep heeft de mogelijkheden die herbestemming van het kantoorpand biedt, onderzocht. Het resultaat is als volgt.

Hoofdgebouw

Rekening houdend met een gemeenschappelijke gang van ongeveer 2m breed is het netto vloeroppervlak per verdieping 303m². Dat levert zes verdiepingen x 303m² ofwel in totaal: 1818m² netto vloeroppervlak op. Daarop zouden 36 appartementen van elk 50m² op of 45 appartementen van elk 40m² gerealiseerd kunnen worden. De vrije hoogte van 2,75m per verdieping is volgens het Bouwbesluit voldoende voor woningen.

Oostvleugel

De oostvleugel is later dan het hoofdgebouw, in 1972 gerealiseerd. Het ontwerp hiervoor is eveneens van de hand van architect Jaap Schipper. Ons voorstel is om de bergingen in de onderste laag van deze vleugel te huisvesten. Verder gaan wij uit van het optrekken van de oostvleugel met één extra laag. Dat kan geschieden met respect voor het ontwerp van Schipper. Dan ziet het plaatje voor deze vleugel er als volgt uit. Rekening houdend met een gemeenschappelijke gang van ongeveer 1,5m breed is het netto vloeroppervlak per verdieping (afgerond) 200m². Dat betekent twee verdiepingen x 200m² ofwel in totaal: 400m² netto vloeroppervlak. Dat levert 8 appartementen van elk 50m² op of 10 appartementen van elk 40m².

Conclusie

Kijken we naar het geheel dan levert een en ander 44 appartementen van 50m² of 55 appartementen van 40m² op.

Ten slotte

Wij spraken bewoners van het Eiland die verzuchtten dat op het Eiland momenteel geen enkele openbare voorziening meer is. De enige was een restaurant in de onderste laag van 'de banaan' maar dat is helaas al lang geleden vertrokken. Zij kwamen met het idee om de oostvleugel met nog een extra, lichtere en bescheiden, laag op te trekken voor een restaurant met terras *voor iedereen*. Wie zou daar, op die prachtige plek aan de Zaan, met zicht op het sluisencomplex, niet eens lekker willen eten en genieten van het uitzicht? Wij vonden het een prachtig idee en nemen het graag over in ons voorstel.

3. In vergelijking met de door Rochdale geplande nieuwbouwtorens die ruimte moeten bieden aan 120 appartementen, zijn wij er helaas niet met de herbestemming van het bestaande kantoorpand waar maximaal 55 appartementen in gehuisvest kunnen worden. Daarom moet aanvulling gezocht worden in nieuwbouw en wat zou er op deze plek, waar eens een van de grootste houtimporteurs van Europa gehuisvest was, symbolischer kunnen zijn dan aansluiting te zoeken bij de ambitie van Zaanstad om "hoofdstad van de houtbouw" te worden. "Cross Laminated Timber" of "CLT" is helemaal de toekomst en Zaanstad wil daar met nieuwe projecten op inhaken. Wij juichen dat van harte toe en waarom zou dat niet kunnen op het Eiland? Het hoeft niet duurder te zijn dan de gebruikelijke hoogbouw en je kunt tegenwoordig ook in hout hoogbouw realiseren. Zie dicht bij huis hotel Jakarta in Amsterdam: <https://hoteljakarta.amsterdam/energieneutraal/gebouw/> Spectaculair én duurzaam én minder stikstofuitstoot! Aanvullende hoogbouw in CLT zou, net als één van de door Rochdale geplande woontorens, deels in het water gebouwd moeten worden. Met een duurzaam gebouw in Cross Laminated Timber en daarnaast behoud van het huidige pand is het narratief van het eiland sluitend. Ga maar na: voormalig 'houteiland' met een bestaand pand dat daaraan herinnert en een geheel 'state of the art' pand in CLT. In combinatie met een restaurant zou Zaandam daarmee ook een iconische plek creëren die zowel bewoners van het Eiland, van Zaanstad als toeristen aantrekt.
4. De stuurgroep heeft ervoor gepleit om op deze mooie plek geen parkeerplaatsen aan de oevers van de Zaan te realiseren. Waar bovenstaand plan en narratief deze plek aan de kop van het eiland een iconische status geeft, zouden de parkeerplaatsen deze plek er vanuit esthetisch oogpunt juist op achteruit laten gaan. Wij zien het als een weinig inspirerend

voorstel en als een gemiste kans. Er is een plan om aan de overkant van de Zaan, aan de Prins Hendrikkade, een wandelpromenade te maken met het idee dat het een van de mooiste plekken van Zaandam is. Daarbij past een invulling van de oever als groene ontmoetingsplek waar mensen samen kunnen komen en genieten van het prachtige uitzicht, veel beter.

5. Tot slot is door de wethouder aangegeven dat Rochdale op korte termijn wordt gevraagd om het pleidooi voor behoud van het huidige pand inclusief nadere invulling met berekeningen nader te onderzoeken. Het idee van een pand van hout achter het huidige pand om te komen tot de 120 woningen zou daarin meegenomen worden. De wethouder heeft toegezegd dat de stuurgroep hier een terugkoppeling over krijgt. Het pleidooi van de stuurgroep, inclusief de nadere uitwerking en het onderzoek vanuit Rochdale zou vervolgens onderdeel worden van het Ruimtelijk Plan van Eisen. Graag hoort de stuurgroep op welke manier dit vorm krijgt en hoe het pleidooi en het onderzoek vanuit Rochdale hierin worden meegenomen.

Zaandam, 10 september 2021

Namens Stuurgroep Prins Hendrikkade,

Lisette Winsemius en Hans Pielkenrood