

Aan: leden raadscommissie Grondgebied en raadsleden gemeente Bloemendaal  
Betreft: Ontwikkelingen Westelijke Randweg 1  
Van: Overveen 1  
D.D: 29 november 2020

Geachte commissie en raadsleden,

Hierbij willen wij opnieuw bij u aandringen om het stedenbouwkundig plan voor de Westelijke randweg 1 niet goed te keuren en ook het voorstel om de coördinatie regeling toe te passen niet goed te keuren voor dit project. Wij vragen u dit omdat:

- Het plan voorziet in het ontwikkelen van een locatie voor jongerenwoningen op een plek die door de nabijheid van een trafostation, een drukke regionale verkeersader de Westelijke randweg en het spoor richting Tata en de kop van Noord-Holland, zwaar belast is en zeker geen woonbestemming moet krijgen. Voor verkeerslawaaï en treinlawaaï zijn forse ontheffingen noodzakelijk en er kan geen sprake zijn van goede ruimtelijke ordening. Los nog van het feit dat de onderzoeken foutieve en veel te lage cijfers en onjuistheden bevatten die nog steeds niet zijn gecorrigeerd (zie bijlage eerdere inspraak notitie). Eind 2018 zijn door bewoners tal van vragen gesteld aan de wethouder. Op veel vragen is begin januari 2019 geen antwoord gegeven (Corsanummer 2018017958). Correcte verkeercijfers, zie ook de eerdere inspraak reactie in de bijlage, zijn nog steeds niet verstrekt en in het onderzoek ook niet gebruikt.
- De rapporten m.b.t. geluid blijken bij navraag niet ter toetsing aan de Omgevingsdienst te zijn voorgelegd. Het voornemen om dicht op het trafostation te bouwen is wel aan de omgevingsdienst voorgelegd. Hierop is een duidelijk advies door de omgevingsdienst uitgebracht waarin staat dat de afstand veel te klein is en past in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Vervolgens roept de wethouder een overleg bij elkaar waar GGD en Omgevingsdienst niet bij zijn. Recentelijk zijn een tweetal veiligheidsnotities vrijgegeven die ons doen geloven dat alles helemaal goed zit qua veiligheid. Hoe dicht het trafostation en de nieuwbouw van het project 1828 op elkaar zitten toont de eigen illustratie in het Stedenbouwkundig plan op blz. 43. Hierbij is de uitbreiding van het trafostation nog niet opgenomen. Het wordt trouwens heel interessant om te zien hoe de rechter gaat oordelen over deze werkwijze van de gemeente Bloemendaal c.q. de omgevingsdienst?



#### Doelstelling Overveen 1

Het nastreven van een goede ruimtelijke verbinding tussen de verschillende delen van Overveen waardoor de verschillende delen van Overveen op een goede en kwalitatief hoogwaardige manier worden verbonden en de overlast en barrièrewerking van de N208 wordt verminderd c.q. ongedaan wordt gemaakt met als resultaat dat de leefomgeving sterk zal verbeteren en er ruimte komt voor de ontwikkeling van een divers woningbouwprogramma.

- Om zoveel mogelijk op de kavel te kunnen bouwen is er te weinig ruimte voor parkeren over. Het Stedenbouwkundigplan stelt dat: Westelijke Randweg 1 is gelegen in de dorpenzone. De dorpenzone ligt tussen de landgoederenzone en het stedelijke gebied ten oosten van de gemeentegrens. Vervolgens stelt Goudappel Coffeng dat de Westelijke randweg 1 in “hoog stedelijk gebied” ligt. Onzin natuurlijk maar zo kan je wel naar de uitkomst toerekenen. Vervolgens wordt er een aanname gedaan over het autobezit onder jongeren. Conclusie weinig jongeren hebben een auto. Maar uit onderzoek van het CBS en publicaties in het Tijdschrift voor vervoerswetenschap blijkt dat er een groot verschil is in rijbewijs- en autobezit tussen werkende en studerende jongeren. Het inkomen speelt hierbij een belangrijke rol. Van de studerenden had 60 procent een rijbewijs en 8 procent had een auto. Van de werkenden had 83 procent een rijbewijs en 48 procent bezat een auto. Door ontwikkelaar is altijd aangegeven dat hij geen studenten huisvesting gaat realiseren maar jongerenhuisvesting. Gezien het verschil in gedrag en leefstijl zijn beide groepen niet te combineren. Een norm van 0,5 verhoogd met 0,2 voor bezoekers resulteert in 76 pp en geen 39 pp. En ja ook het delen van auto's is met name populair bij hoog opgeleiden, jonge gezinnen en in gebieden waar het betaald parkeren veel geld kost. Gevolg van deze misrekening is dat het parkeren buiten het terrein op de ventweg plaats gaat vinden. Goedkoop voor de ontwikkelaar en de overlast is voor bewoners, gebruikers, fietsende kinderen en de gemeente!



*Willem de Zwijgerlaan, zonder geparkeerde auto's*

- Daarnaast is er geen ruimte op de locatie om de afvalinzameling te regelen. Het voorstel daarom ondergrondse afvalcontainers te plaatsen in de openbare ruimte naast het fietspad. Hierdoor wordt de verkeerveiligheid van veel schoolgaande kinderen, die deze route gebruiken, in gevaar gebracht.
- Het stedenbouwkundigplan geeft een indicatie over de situering van het plan. Het plan schuift door de 50 meter grens van de GGD, ligt pal op het trafostation, dicht bij het spoor waar echt geen schermen staan die in de berekening worden gehanteerd. In de verschillende onderzoeken ide op de site staan als bijlage, zien de bouwvolumes er telkens anders uit maar worden wel gebruikt voor de betreffende berekeningen. Wie toets deze plannen en wanneer dan?
- Met betrekking tot de zichtlijn wordt niet vermeld dat de gebouwen incl. eventuele opbouw voor installatie pontificaal in de zichtlijn komen te liggen. Het zicht op de kerk betreft het schip, het dak en de toren en niet alleen een stuk van het dak en de toren. Het conformeren aan de

hoogte die Haarlem heeft toegestaan aan de ontwikkeling van de Badmintonhal e.o. lijkt logisch en acceptabel.

- De formulering ten aanzien van de bomen is dermate vaag dat er van alles mogelijk is. Dit werpt de vraag op hoe de aanvrager het groen gaat compenseren?
- Voor het plan zijn geen berekeningen gemaakt met betrekking tot de stikstof depositie. Per 15 oktober 2020 is de regeling aangescherpt en het is raar een plan ter besluitvorming aan de commissie en raad voor te leggen zonder deze berekening uit te laten voeren. Waarom ontbreekt de berekening en wanneer is die er wel?
- Tot slot verwijzen wij naar onze inspraak reactie van 10 mei 2020. De gemeente Bloemendaal werkt niet gericht aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Nieuwe ontwikkelingen worden behandeld als losstaande incidenten en als het kan nog tegen elkaar uitgespeeld zoals met Blekersveld en Westelijke randweg 1. Beleid in gegevens door incidenten en korte termijn doelen (realisatie zal zeker niet voor maart 2022 plaatsvinden) levert absoluut geen kwaliteit.

#### Coördinatieregelen

Wij vragen u niet akkoord te gaan met het toepassen van de coördinatieregeling voor dit project omdat hierin de vergunningen voor de verschillende onderdelen worden gecombineerd tot een proces waarbij slecht een route voor bezwaar en beroep openstaat. Dit als beloning voor een ontwikkelaar die de onderzoeken niet of niet goed heeft uitgevoerd en waarbij de betrokken bestuurder druk heeft uitgeoefend om de gewenste adviezen te krijgen. Feitelijk gaat u nu al akkoord met de maximale ontheffing voor geluid terwijl het stedenbouwkundig plan nog lang geen bouwkundig ontwerp is op basis waarvan met een akoestisch onderzoek kan worden aangetoond dat ten aanzien van geluid aan alle eisen kan worden voldaan. Als u de gezondheid van jonge mensen serieus neemt mag u hier nooit mee instemmen.

Met vriendelijke groet,  
Namens Overveen 1  
Guus Catau

*Bijlage: inspraakreactie 10 mei 2020*

Aan: leden raadscommissie Samenleving; raadsleden gemeente Bloemendaal  
Betreft: Ontwikkelingen Westelijke Randweg 1  
Van: Overveen 1  
D.D: 10 mei 2020

*Beste commissie Samenleving, beste raadsleden*

*Voor u ligt een voorstel om een stedenbouwkundigplan te beoordelen en liefst mee in te stemmen zodat vaststelling in de raad mogelijk is. Het plan is ruimtelijk van aard en is geschreven voor en door een ontwikkelaar. Vanaf het begin van de planvorming door de ontwikkelaar in 2017 en 2018 is onduidelijk geweest welke belangen met dit plan zijn gediend. Eerst is het plan gericht op jongerenhuisvesting, waar de gemeente Bloemendaal al jaren niets aan doet en vervolgens is het plan de oplossing om statushouders te huisvesten waar de gemeente ook al jaren niets aan heeft gedaan. Het ambtelijk apparaat van de gemeente Bloemendaal lijkt niet in staat problemen tijdig te signaleren en oplossingen aan te dragen en dan komt het als geroepen als een ontwikkelaar op een marginale locatie 150 woningen wil realiseren.*

*Ruimtelijke inpassing*

- In de structuurvisie Bloemendaal wordt veel waarde toegekend aan het goed laten overgaan van de verschillende zones in elkaar. De kustzone gaat over in de landgoederenzone en deze gaat weer over in de dorpenzone. De locatie voor 1828 ligt exact op de grens van de verschillende zones. Bij de aanleg van de Westelijke randweg is Overveen doorsneden. Het verband tussen de verschillende delen van Overveen is verstoord. De Westelijke randweg vormt een barrière, is druk en levert veel verkeerslawaai op.*
- In de structuurvisie van Bloemendaal 2011 wordt geconstateerd dat: ook zijn er plekken waar een ruimtelijke kwaliteitsverbetering kan plaatsvinden. Dit kan door het toevoegen van extra groen, het opknappen van de publieke ruimte of het stellen van kaders waarbinnen interessante architectonische ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Woningbouwplannen moeten voldoen aan de voorwaarden die zijn gesteld in de woonvisie die momenteel wordt ontwikkeld door de gemeente. De gemeente Haarlem en de Provincie Noord-Holland voeren overleg over het overkluizen dan wel ondertunnelen van de Westelijke Randweg. Primair gaat het om het gedeelte tussen de spoorweg Haarlem-Zandvoort en de kruising Zijlweg. In een breder kader wil Bloemendaal dat ook wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn van een ondertunneling van de Randweg tussen het spoor Haarlem-Zandvoort en het spoor Haarlem-Beverwijk. Het gaat hierbij om een zoekgebied bovenop de Randweg zelf (dubbel grondgebruik) en de locatie ten noorden van het sportveld van het Kennemer Lyceum en het spoor Haarlem-Beverwijk. Samenwerking tussen Bloemendaal, de gemeente Haarlem de provincie Noord-Holland is hierbij van groot belang*
- De gedachten dat het belangrijk is na te denken over een goede ruimtelijke ordening komt versterkt terug in “ het Ontwikkelingsperspectief Binnenduinrand van december 2018” dat is opgesteld in breder verband met de gemeente Haarlem, Heemstede, Zandvoort, Velsen en Bloemendaal. In 2019 heeft B&W van Bloemendaal ingestemd met het Ontwikkelingsperspectief Binnenduinrand. Het is daarom logisch dat er eerst over een visie en beleid wordt nagedacht en dat na vaststelling van het beleid, plannen worden getoetst aan het vastgestelde beleid. Eind 2018 en begin 2019 is de wethouder en de verantwoordelijke ambtenaar gevraagd naar hoe dit plan gaat passen in de aanpak zoals beschreven in de structuurvisie. De wethouder heeft daarop aangegeven dat het wel mee zal vallen en dat latere plannen om het gebied te herontwikkelen maar rekening moeten houden met dit plan. Een goede ruimte inpassing en denken vanuit een visie ontbreekt. Het lijkt er op dat Bloemendaal het allemaal best vindt en geen belang hecht aan een goede ruimtelijke ordening.*

*Bestemmingswijziging*

- Voor het realiseren van het plan 1828 is aangegeven door de gemeente dat het bestemmingsplan gewijzigd moet worden. Ook is toegezegd dat bewoners en belanghebbende op tijd zouden worden geïnformeerd over de te volgen procedure. Helaas is dat tot nu toe niet gebeurd.*

Doelstelling Overveen 1

Het nastreven van een goede ruimtelijke verbinding tussen de verschillende delen van Overveen waardoor de verschillende delen van Overveen op een goede en kwalitatief hoogwaardige manier worden verbonden en de overlast en barrièrewerking van de N208 wordt verminderd c.q. ongedaan wordt gemaakt met als resultaat dat de leefomgeving sterk zal verbeteren en er ruimte komt voor de ontwikkeling van een divers woningbouwprogramma.

- De huidige bestemming laat woningbouw niet toe en de beoogde hoogte van 20m of meer zeker niet. Voor het wijzigen van een bestemmingsplan is een reeks van verschillende onderzoeken noodzakelijk waarmee gemotiveerd wordt dat de realisatie van het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Omdat er spreekijd van 3 minuten beschikbaar is wil ik voor dit moment slechts een paar punten onder uw aandacht brengen.

#### Akoestisch onderzoek Weg en Railverkeer

- In opdracht van Wibaut is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting van het project 1828. Het resultaat van dit onderzoek is pas 2<sup>e</sup> kwartaal 2019 beschikbaar gesteld door gemeente en ontwikkelaar terwijl de vragen die er nu open staan al in 2018 gesteld zijn.
- De berekeningen in het rapport zijn gebaseerd op de plannen die begin 2018 zijn gemaakt. Het huidige plan bevat 45 woningen meer en wijkt fors af van de eerdere plannen. Grondslag voor de berekening is daarmee onjuist!
- De gebruikte verkeersgegevens zijn niet onderbouwd en de prognose klopt niet. Op de site van de provincie zijn actuele tellingscijfers beschikbaar onder de naam “**werk- en weekdagengemiddelde op provinciale wegen 2019**”. Het deel van de randweg tussen Zijlweg en Kleverlaan is het drukste deel van de randweg en heeft een gemiddelde op werkdagen van **33.522** mvt. De cijfers die Peutz in het onderzoek gebruikt (30.338 mvt. in 2028) wijken nu in **2019 al ruim 3.200** voertuigen per werkdag af van de telling die door de provincie Noord Holland in 2019 is verricht. **Conclusie, de gehanteerde cijfers kloppen niet en zijn veel te laag.** Let op dat deze zelfde fouten cijfers ook voor de beoordeling van de luchtkwaliteit zijn gebruikt.
- De prognose van 0.3% is ongebruikelijk en veel te laag. In de “Toekomstverkenning voor Welvaart en Leefomgeving van het Rijk worden de toekomstige ontwikkelingen twee WLO scenario’s gehanteerd. WLO-laag met een stijging van 1% per jaar en WLO-hoog met een stijging van 2% per jaar. De prognose voor de verkeersbelasting moet conform de wet geluidshinder gelden voor het jaar van oplevering (stel dat 2021 lukt) en 10 jaar daarna dus 2031. In het WLO -laag scenario uitgaande van 1% p.j. is het aantal motorvoertuigen in 2031 - **37.818** mvt. In het WLO-hoog scenario met 2% p.j. is het aantal motorvoertuigen in 2031 – **42.718**. Het verschil met de nu gehanteerde cijfers is bij het WLO-laag scenario 7.500 mvt meer per werkdag en bij het WLO-hoog scenario scheelt het ruim 12.000 mvt per werkdag. **Conclusie ook deze cijfers zijn veel te laag.**
- In de berekening is uitgegaan van geluidsreducerend asfalt op de Westelijke randweg. Wat niet vermeld wordt is dat de reductie na een aantal jaren ( gemiddeld 4jaar) afneemt en daarna in de rest van de looptijd (gemiddeld 10 a 12 jaar) slechter gaat presteren.
- In het rapport is verder uitgegaan van gegevens die niet of gedeeltelijk kloppen. Op blz 13 van rapport wordt vermeld dat uitgegaan is van schermen langs het spoor en schermen langs de Westelijke randweg. Feit is dat langs het spoor helemaal geen schermen staan en dat op de Westelijke randweg ter hoogte van 1828 zich een brede inrit bevindt ten behoeve van strooiwagens en dat aan de nadere kant van de kavel van 1828 het scherm niet meer door loopt.
- Ondanks cijfers die niet kloppen, een ander plan, foute aannames in de berekening komt het rapport tot de conclusie dat cumulatief gezien de geluidsbelasting acceptabel is. De voorkeurswaarde voor verkeerslawaaai is 48db en voor railverkeerslawaaai is dit 55db. Cumulatief, inclusief geluid Nuon, loopt de belasting op de gevels op tot **61db**. Aangezien de toename van iedere 3db een verdubbeling betekent gaat het hier om **ruim 16x de voorkeurswaarde**. Worden de goede verkeerscijfers gebruikt, worden er geen schermen in het model opgevoerd die er niet staan en wordt de huidige bouwhoogte ingevoerd dan is te voorzien dat de berekening tussen de 61 en 63db, zijnde de maximale ontheffingswaarde, uitkomt of hoger. **Of te wel 16 tot 32x de voorkeurswaarde.**
- Daarbij is niet vermeld dat de voorziene uitbreiding van het Nuon station met een 4<sup>e</sup> trafo-eenheid zal leiden tot een **overschrijding van 8db in de maatgevende nachtperiode.**

#### Doelstelling Overveen 1

Het nastreven van een goede ruimtelijke verbinding tussen de verschillende delen van Overveen waardoor de verschillende delen van Overveen op een goede en kwalitatief hoogwaardige manier worden verbonden en de overlast en barrièrewerking van de N208 wordt verminderd c.q. ongedaan wordt gemaakt met als resultaat dat de leefomgeving sterk zal verbeteren en er ruimte komt voor de ontwikkeling van een divers woningbouwprogramma.

## Zichtlijnen

- Een aantal zichtlijnen richting de stad Haarlem is van oudsher bepalend en belangrijk voor Bloemendaal. Het zijn zichtlijnen van en naar gebouwen en zichtlijnen over open gebieden tussen de bebouwde en begroeide omgeving. De lijnen zijn benoemd in de structuurvisie, zodat ze bij grootstedelijke ontwikkelingen in vooral Haarlem meegenomen en bewaakt kunnen worden. Dit betekent niet dat alle zichtbare ontwikkelingen aan de rand van Haarlem hiermee ongewenst zijn, maar wel dat overleg wordt gevoerd bij hogere gebouwen die precies in zichtlijnen zouden komen.
- Zichtlijn Kopje van Bloemendaal – Grote Kerk  
Het Kopje biedt hier bij uitstek een venster op de regio en het panorama dient behouden te blijven. Met name de blik op het Haarlemse stadscentrum is fraai. Hierin speelt het zicht op de hele Grote Kerk een bepalende rol. Zowel in de structuurvisie als in het “ het Ontwikkelingsperspectief Binnenduinrand van december 2018” wordt aan het panorama als aan de zichtlijn veel waarde gehecht. Het laatste ontwerp van 1828 komt fors in beeld van het panorama.
- Bij het vaststellen van het bestemmingsplan Badmintenpad voor het gebied waar het Sterrencollege is gebouwd zijn o.a. vanuit Bloemendaal bezwaren ingediend tegen de bouwhoogte in relatie tot de zichtlijn en het panorama op de Bavo. De bezwaren zijn gehonoreerd door de gemeente Haarlem. In plan zijn de gebouwen verlaagd 1x max 14 meter en de rest is lager.

## Stikstofberekening

- In de bijlage is geen stikstofberekening opgenomen. Kennelijk wordt ingeschat dat dit onbelangrijk is en dat alles wel goed gaat. Voor een deel wordt dit onderbouwd door de parkeervraag zo klein te maken dat er bijna niets gereden wordt en dus dat er sprake is van weinig overlast. In vervolg van het proces zullen we hier nader op terug komen.

## Vraag aan u als commissie:

- Stem niet in met dit plan dat gebaseerd is op een meerdere onjuistheden.
- Ruimtelijk is er geen sprake van een goede inpassing en het idee conflicteert met structuurvisie en “ het Ontwikkelingsperspectief Binnenduinrand van december 2018”
- De ontwikkeling blokkeert een aanpak van een groot deel van Overveen waarmee een goede ruimtelijke invulling kan worden gegeven aan het gebied op en rond de Westelijke randweg. Het voorkomt verdere versnippering van het gebied en het kan een enorme impuls geven aan het gebied en de daar te realiseren bouwprogramma
- Stem niet in met het wijzigen van de huidige bestemming c.q. een voor te stellen juridisch planologische procedure met als doel het plan toch te realiseren
- De locatie is een hele slechte en ongezonde locatie. (lucht, geluid en straling trafostation) Om daar jongeren en statushouders te huisvesting toont een gebrek aan respect voor beide doelgroepen en is een voorbeeld van hele slechte ruimtelijke ordening. De locatie ligt geïsoleerd en heeft totaal geen aansluiting en aantrekkelijke verbindingen met de omgeving
- Geef uw ambtelijk apparaat de opdracht om op korte termijn een goede oplossing te bedenken (want die zijn er) en voorkom dat de realisatie van dit project de oplossing voor uw probleem gaat frustreren.

Met vriendelijke groet,  
Namens Overveen 1  
Guus Catau

## Doelstelling Overveen 1

Het nastreven van een goede ruimtelijke verbinding tussen de verschillende delen van Overveen waardoor de verschillende delen van Overveen op een goede en kwalitatief hoogwaardige manier worden verbonden en de overlast en barrièrewerking van de N208 wordt verminderd c.q. ongedaan wordt gemaakt met als resultaat dat de leefomgeving sterk zal verbeteren en er ruimte komt voor de ontwikkeling van een divers woningbouwprogramma.