

Leden van de Gemeenteraad Bloemendaal
Postbus 201
2050 AE OVERVEEN

Gemeente Bloemendaal
Postbus 201
2050 AE Overveen
T 14 023
www.bloemendaal.nl

Datum : 11 december 2020
Uw kenmerk :
Zaaknummer : 381118
Behandeld door : College van B&W
Doorkiesnummer : 14023
Onderwerp : Westelijke Randweg 1 – beantwoording vragen
Verzonden :
Bijlage(n) : Bijlage 1: Afwijzing Ymere
Bijlage 2: Afwijzing Pré en Brederode wonen
Bijlage 3: Elan Wonen
Bijlage 4: Woonzorg NL

Geachte leden van de gemeenteraad,

In de commissie Grondgebied van 1 december 2020 besprak u het raadsvoorstel met betrekking tot het stedenbouwkundig plan en coördinatiebesluit voor Westelijke Randweg 1. Op verzoek van het CDA kom ik met deze brief terug op enkele vragen van een inspreker. Daarnaast stuurde Liberaal Bloemendaal mij 15 technische vragen toe. In deze brief deel ik de antwoorden met u.

1) Artikel 7 van de Verordening Sociale Woningbouw Bloemendaal staat het volgende toe:

“Het college kan, na raadpleging van de raad, in afwijking van het bepaalde in artikel 6 toestaan dat het verplichte aantal sociale huurwoningen door een marktpartij wordt ontwikkeld, dan wel na oplevering aan een marktpartij wordt overgedragen, als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a. *De ontwikkelende partij slaagt er niet in om binnen 12 maanden na de start van de onderhandelingen overeenstemming te krijgen met een in Bloemendaal toegelaten corporatie over de realisatie, dan wel de overname van het verplichte aantal sociale huurwoningen;*
- b. *De ontwikkelaar dient schriftelijk en onderbouwd aan te tonen minimaal vijf van de toegelaten instellingen, naast de nu actieve corporaties, bereid zijn om de sociale huurwoningen over te nemen.”*

Kan het college de fractie stukken toesturen waaruit blijkt dat

- aangetoond wordt dat zulke onderhandelingen hebben plaatsgevonden en geen resultaat hebben opgeleverd, en

- de schriftelijke onderbouwing van de ontwikkelaar waaruit blijkt dat aan de vereiste van Artikel 7)b hierboven is voldaan?

In de bijlage vindt u de reacties van de corporaties op de uitvraag van Wibaut.

2) Is het nog steeds de bedoeling van het college dat Wibaut een subsidie uit de Vereveningsfonds Sociale Woningbouw toegekend krijgt? Wat is de grootte van de subsidie dat het college voor ogen heeft? Nog steeds €550.000,-? En zo ja, met welke motivatie? Vraagt u om een instemming daarvoor van de raad? Zo ja, wanneer?

Het is niet meer de bedoeling subsidie aan Wibaut te verstrekken.

3) Welk boetebedrag is/wordt vastgesteld in de overeenkomst met Wibaut voor het geval dat Wibaut de verplichting om tenminste 36 woningen 50 jaar lang in het sociale huursegment te verhuren niet naleeft? Hoe verhoudt dit bedrag zich tot vergelijkbare voorbeelden? Kunt u gegevens verstrekken waaruit blijkt dat dit boetebedrag voldoende hoog is om schending van de verplichting te voorkomen?

Over enkele aspecten uit de overeenkomst zijn we nog in overleg met Wibaut. Het boetebeding is één van deze aspecten. Omdat partijen hier nog niet over uit zijn kunnen we deze informatie nog niet verstrekken.

4) Welke mitigerende maatregelen moet Wibaut (in ieder geval) toepassen volgens de gemeente m.b.t.

- geluid,
- fijnstof,
- spoortrillingen?

Zie Bestuursopdracht 2.f. Het raadsvoorstel Stedenbouwkundig plan bevat geen informatie over zulke maatregelen.

Welke maatregelen concreet zullen worden toegepast, is in deze fase van de planvorming nog niet bekend. Pas als het plan volledig bekend is kan worden bepaald wat er gemitigeerd moet worden. Zoveel als noodzakelijk en zo veel als mogelijk is.

Indien dit nog niet bekend is bij het bestemmingsplan zullen voorwaardelijke verplichtingen worden opgenomen zodat de uitvoering van de mitigerende maatregelen ook daadwerkelijk worden getroffen voor ingebruikname van het gebouw.

5) Welke *extra* maatregelen gaat Wibaut toepassen aan de kant van de nieuwbouw van Liander n.a.v. de overschrijding van de grenswaarden voor geluid 's nachts? Zie GGD Advies 2018, blz. 4.

Ook hiervoor geldt dat niet alle mitigerende maatregelen in deze fase van de planvorming al bekend zijn. Maar goed om te weten is dat, los van het treffen van mitigerende maatregelen, het akoestisch binnenniveau moet voldoen aan de nieuwbouweisen uit het Bouwbesluit 2012.

6) Het Raadsvoorstel Stedenbouwkundig Plan stelt op blz. 4 dat "De Omgevingsdienst IJmond, VRK, Brandweer Kennemerland, GGD Kennemerland en Peutz concluderen dat er veilig gewoond kan worden.". ODIJ is niet vermeld in de gezamenlijke notitie samengesteld door Peutz.

Waaruit blijkt dat ODIJ nu concludeert dat er op WR1 veilig gewoond kan worden? Kunt u de fractie dat stuk alsnog toesturen?

In de laatste versie van de gezamenlijke notitie opgesteld door Peutz is ODIJ wel vermeld. Met het griffiebericht van vrijdag 27 november jl. is de Veiligheidsnotitie met u gedeeld. Op vrijdag 4 december jl. heeft u met het griffiebericht de gespecificeerde bevestigingen van de verschillende partijen die hebben meegewerkt aan de Veiligheidsnotitie ontvangen.

7) ODIJ, Brandweer Kennemerland en GGD ressorteren onder de VRK. Waarom wordt de VRK hier extra als beoordelaar opgevoerd?

Dat de VRK als extra beoordelaar is opgevoerd betreft een onzorgvuldigheid van onze kant, waarvoor excuses. We stellen overigens niet dat de ODIJ ook onder de VRK valt.

8) Welke maatregelen worden genomen om de (sociale) veiligheid in het gebied te verbeteren en wie gaat dit betalen? Zie Bestuursopdracht 2.g. Het raadsvoorstel Stedenbouwkundig plan bevat geen informatie over zulke maatregelen.

De aanwezigheid van de potentiële nieuwe bewoners en dus van meer 'ogen' in het gebied kan bijdragen aan een verbetering van de (sociale) veiligheid an sich. Daarbij zal in de uitwerking aandacht worden besteed aan voldoende verlichting van de buitenruimte. De verlichting op het perceel van de ontwikkelaar zal de ontwikkelaar zelf betalen.

9) Welke plannen zijn er om verkeerskundige ontsluiting van het gebied te verbeteren? Zie Bestuursopdracht 2.h. Het raadsvoorstel Stedenbouwkundig plan bevat geen informatie over deze plannen.

We hebben dit onderzocht en zien vooralsnog geen reden om de verkeerskundige ontsluiting van het gebied te verbeteren.

10) Het raadsvoorstel Stedenbouwkundig plan vermeldt op blz. 6 m.b.t. parkeren het volgende: "De komende periode zal nader onderzoek gedaan worden naar de toepasselijkenheid van aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik voor deze locatie."

- Wanneer worden deze onderzoeken afgerond?

Als er, naast het onderzoek van Goudappel Coffeng, nog nader onderzoek nodig is zal dat in de bestemmingsplanfase plaatsvinden. Indien nodig zullen bij het bestemmingsplan voorwaardelijke verplichtingen worden opgenomen zodat de uitvoering van een passende parkeeroplossing ook daadwerkelijk wordt getroffen voor ingebruikname van het gebouw.

- Wat gebeurt er als blijkt dat de geplande 39 parkeerplaatsen niet voldoende zijn? Er is namelijk geen plaats voor meer parkeerplaatsen op de kavel.

Wibaut heeft een optie tot koop van een stuk grond dat nu in het bezit is van Liander. Als blijkt dat er meer parkeerplaatsen nodig zijn, kan van deze optie gebruik worden gemaakt.

- Waarop baseert het college de mogelijke toepasbaarheid van "dubbelgebruik", terwijl van meet af aan duidelijk lijkt te zijn dat dat hier nooit van toepassing kan zijn?

De parkeerplaatsen die worden gerealiseerd kunnen door verschillende parkeerders (functiegroepen) worden gebruikt. Zodoende is er sprake van dubbelgebruik. De aanwezigheidspercentages gebruikt in het onderzoek van Goudappel Coffeng komen van het CROW.

11) Hoe past een gebouw van 20 meter diep, dat 6,5 meter van de noordelijke perceelgrens staat, naast bomen waarbij de kroonradius tenminste 7,5 meter bedraagt (zie Stedenbouwkundig plan, blz. 44) en waarbij zoals gesteld in de Ruimtelijke Onderbouwing principebesluit "Plan 1828"

(Corsa 2018012046, blz. 8) de afstand tussen het gebouw tot de rand van de huidige kroonprojectie tenminste 3 meter moet zijn? $6,5+20+3+7,5=37$, terwijl de kavel 33 meter diep is (en de bomen staan zelfs enkele meters van de zuidelijke perceelgrens en sommige hebben zelfs een kroondiameter van 26 meter dus een kroonradius van 13 meter).

Uit de *visual tree assesment* (boomonderzoek, terug te vinden op de participatiewebsite) komt duidelijk naar voren dat de onderhoudstoestand van de bomen tegen de zuidgrens van de planlocatie achterstallig is. De bomen bevatten nagenoeg allemaal dor hout en enkele probleemtakken in de kroon en dienen gesnoeid te worden. Het snoeien van de bomen is nodig voor de gewenste instandhouding van de boom en daarmee voor de gewenste instandhouding van de beoogde groenstructuur.

Ten behoeve van de planvorming is in overleg met de boomtechnicus voor de kroonprojectie van de situatie na snoei een radius aangehouden van zeven meter. Met dat uitgangspunt ontstaat ruimte voor zowel het gewenste behoud van de groenstructuur als voor het gewenste bouwprogramma. Kijken we naar de kroonprojectie in ongewijzigde toestand in relatie tot het voorgenomen bouwvolume dan leidt dit tot overlap in het geval van boomnummers 8, 5 en in beperkte mate in het geval van boomnummer 4. Er kunnen, indien nodig, bomen van ander formaat (hoog, maar slanker) bijgeplaatst worden om de groene scheidingsgrens tussen planlocatie en moestuinen te behouden.

12) Welke maatregelen worden genomen om sluijverkeer via het Kennemerpark (Zie Participatieverslag blz. 6: punten waarover overeenstemming is bereikt maar die nog verder uitgewerkt dienen te worden) en de Prins Mauritslaan te voorkomen?

De vraag suggereert, dat al het verkeer naar Westelijke Randweg 1 altijd de parallelweg langs de Randweg kiest. In die benadering zijn de andere wegen (Kennemerpark en Prins Mauritslaan) dus 'sluiproutes'. Dat zien wij niet zo. Westelijke Randweg 1 is een stukje uitbreiding van het verblijfsgebied Overveen en dan kan niet worden voorkomen dat bijv. (brom-)fietsers richting Kennemer Lyceum/Stoop/Haarlem ook wel eens via Kennemerpark/ Prins Mauritslaan gaan. Voor auto's is er geen doorgang naar Kennemerpark en is de Prins Mauritslaan niet aantrekkelijk (smal en 30 km), vergeleken met de Julianalaan. Er is geen indicatie dat auto's de Prins Mauritslaan (waar sprake is van eenrichtingsverkeer) nemen.

Om sluijverkeer door het Kennemerpark te voorkomen kan een al dan niet beweegbaar hek op de fietsdoorsteek vanaf de Willem de Zwijgerlaan worden geplaatst. Dit voorkomt dat gemotoriseerd verkeer (brommers, scooters) van het fietspad gebruik maken. Enkel fietsers kunnen zo het Kennemerpark in.

13) Welke maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te verhogen en wie gaat dat betalen?

Mogelijke maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid zijn de aanleg van een trottoir op de Willem de Zwijgerlaan en een vrij liggend fietspad of fietssuggestiestroken. Deze maatregelen vallen binnen het exploitatiegebied (vastgelegd in de anterieure overeenkomst).

14) Het ligt voor de hand dat er een trottoir moet worden aangelegd vanaf het spoorviaduct Haarlem-Beverwijk naar de Julianalaan om zo de veiligheid van voetgangers te waarborgen. Is dit al toegezegd door de ontwikkelaar? En wie gaat dat betalen?

Onze verkeerscommissie is van mening dat een apart voetpad momenteel niet nodig is. Er zijn meer wegen zonder voetpad binnen de gemeente. Afhankelijk van de ontwikkeling op Westelijke Randweg 1 kunnen we te zijner tijd nut en noodzaak uiteraard opnieuw bekijken.

15) Hoe komt het dat de welstandscommissie geen bezwaren meer heeft ten opzichte van het feit dat het door Wibaut geplande gebouw te krap op de kavel staat, daar waar zij het eerst wel had en dat punt volgens de verslagen daarna niet meer besproken is? Heeft de Welstandscommissie in enig stuk expliciet bekend gemaakt dat zij die specifieke bezwaren niet meer heeft? Zo ja kunt u de fractie dat stuk met die specifieke tekst toesturen?

Welstand geeft in haar advies aan dat het stedenbouwkundig plan in hoofdlijnen goed beargumenteerd is en het plan behoudens enkele kritische opmerkingen op steun van de commissie kan rekenen. De verslagen van de Welstandscommissie zijn openbaar en te vinden op de website van de gemeente Bloemendaal.

Aanvullend op de beantwoording van bovenstaande vragen van Liberaal Bloemendaal volgt hierna beantwoording van vragen en opmerkingen van een inspreker op verzoek van het CDA.

Verkeerscijfers

De gebruikte verkeerscijfers komen van het bevoegd gezag en zijn wel degelijk correct. In dit geval komen de verkeerscijfers van de gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland. Voor de toetsing van wettelijke normen hoort men uit te gaan van het 10^e jaar na vaststelling van een bestemmingsplan. In dit geval heeft Peutz het jaar 2030 aangehouden.

Transformatorstation

De vragen met betrekking tot geluid, veiligheid, magneetveldstraling en andere aspecten gerelateerd aan het transformatorstation van Liander worden beantwoord met de Veiligheidsnotitie die met het griffiebericht van vrijdag 27 november jl. met u is gedeeld.

Parkeren

Op de ventweg (Willem de Zwijgerlaan) mag niet geparkeerd worden. Indien dit toch gebeurt zal er gehandhaafd worden.

Akoestisch onderzoek spoor

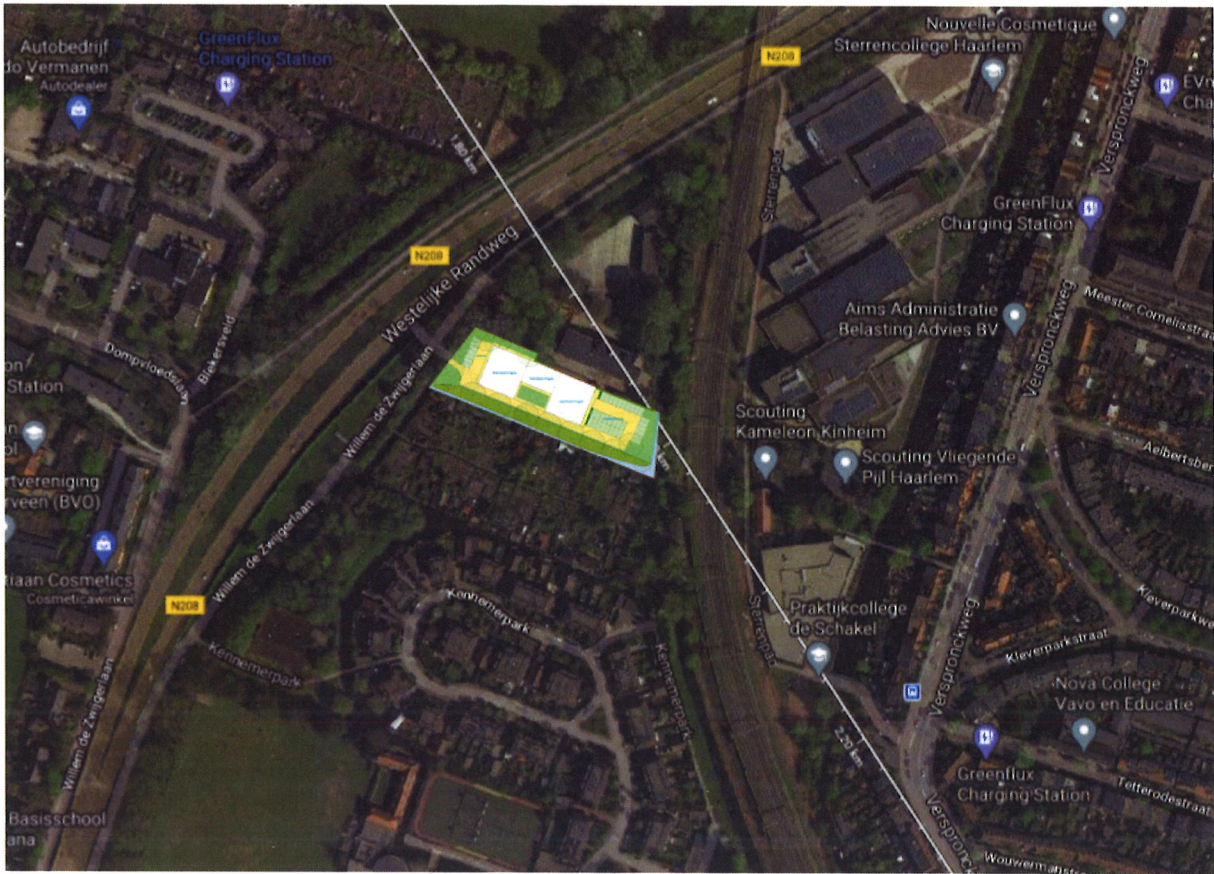
Er wordt gesteld dat er ten onrechte in de onderzoeken rekening gehouden wordt met een geluidscherm aan het spoor naast de planlocatie. In het akoestisch onderzoek wordt niet beweerd dat de geluidschermen direct naast de planlocatie staan. Even verderop staan wel geluidschermen. Voor akoestisch onderzoek is het een vereiste dat niet enkel naast de planlocatie, maar over een grotere lengte wordt gemodelleerd.

50 meter grens GGD

Het klopt dat een klein deel (westpunt van het ontwerp) door de 50 meter grens van de GGD schuift. De GGD adviseert om binnen 50 meter geen gevoelige bestemmingen te realiseren. Dit is een richtlijn, geen wettelijk kader. Mitigerende maatregelen maken het mogelijk dat veilig en gezond binnen deze 50 meter grens gewoond kan worden. Dit wordt geborgd in het bestemmingsplan en het bouwbesluit.

Zichtlijn

Het is van belang rekening te houden met de zichtlijn. Daarom is dit meegenomen in de beoordeling. Kijkend naar de meest westelijke kant van de kerk (omdat de zichtlijn hier het meest in de buurt komt van de nieuwe bebouwing) zien we dat de zichtlijn zelfs langs de nieuwe bebouwing heen gaat (zie figuur 1).



Figuur 1

Het bestaande zicht op de kerk blijft dus behouden. Maar ook als de bebouwing volledig in de zichtlijn stond blijft het benodigde zicht behouden tonen berekeningen op schaal uit het SP. Enkele bestaande bomen zijn misschien nog wel hoger dan de beoogde nieuwbouw.

Stikstof

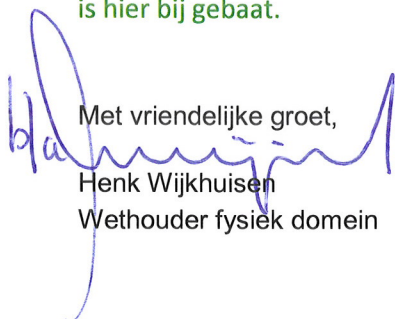
Voor het plan zijn stikstofberekeningen (AERIUS-berekening) gemaakt. Deze zijn terug te vinden op de participatiewebsite. Hier is positief op geadviseerd door de Omgevingsdienst IJmond. Voor definitieve toetsing (door de ODNHN) zijn meer gegevens nodig, zoals bouwaanvraag en tekeningen, die nu nog niet voorhanden zijn. Dit gebeurt dan ook in een volgende fase.

Coördinatieregeling

De coördinatieregeling is een regulier planologisch instrument. (Ontwerp)omgevingsvergunning en (ontwerp) bestemmingsplan worden tegelijkertijd in procedure gebracht (in plaats van na elkaar in volgorde). Dit biedt efficiëntievoordelen en bespaart mogelijk ook kosten.

In de praktijk worden urgentie en spoed vaak genoemd als reden, maar dit is geen juridisch vereiste voor toepassing van de coördinatieregeling. Het behalen van beleidsdoelinden (in dit geval het bieden van oplossing voor de woningnood) in combinatie met de coördinatieregeling kan door de gemeenteraad wel als criterium voor toepassing worden gebruikt.

Keuze voor dit instrument brengt niet mee dat partijen bepaalde kwesties niet aan de bestuursrechter kunnen voorleggen. Bijkomend voordeel kunnen de lagere proceskosten zijn; niet elk beroep op een separate vergunning komt apart in procedure. Gemeente (en dus ook de burger) is hier bij gebaat.

Met vriendelijke groet,

Henk Wijkhuisen
Wethouder fysiek domein