

## Beleid

Leden van de gemeenteraad Bloemendaal  
Postbus 201  
2050 AE OVERVEEN

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

Datum : 07 maart 2019  
Uw kenmerk :  
Ons kenmerk : 2019002624  
Behandeld door : college  
Doorkiesnummer : 023-522  
Onderwerp : Beantwoording technische vragen Park Vogelenzang uit  
commissie grondgebied dd 26 februari 2019  
Verzonden :  
Bijlage(n) : 2019002621 maximale dichtheid, woningen per bouwvlak en  
bouwhoogten  
2018014560 brief dd 4 oktober 2018

Geachte leden van de gemeenteraad,

Hieronder zijn de technische vragen zoals gesteld tijdens de commissie grondgebied op 26 februari 2019 met betrekking tot Park Vogelenzang thematisch gerangschikt en van beantwoording voorzien. De vragen gesteld door de fractie van Hart voor Bloemendaal zijn beantwoord via een afzonderlijke brief namens het college. Deze brief en deze thematisch gerangschikte beantwoording worden beide aan alle leden van de gemeenteraad verstrekt.

### Bestemmingsplan en Wijzigingsbevoegdheid

- In de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen dat hier 50 woningen mogen worden gerealiseerd; geldt hierbij ook dat 1/3 deel hiervan in het sociale segment gebouwd moet worden?
- Wanneer zal de wijzigingsbevoegdheid gebruikt moeten worden?
- In hoeverre is het wenselijk de wijziging bevoegdheid voor de herbestemming van de zorglocaties bij het college van B&W neer te leggen en niet bij de raad?
- Via het Amendement F bij het Stedenbouwkundig plan is gekozen voor 50 woningen op de locaties die later vrijkomen van het zorggebruik. Waarom is dit verwerkt met een wijzigingsbevoegdheid?
- Wijzigingsbevoegdheid: Zorggebouw vervangen door woningen: niet meer steen dan nu: hoe zit dit met het parkachtige karakter?



2019002624

Antwoord:

Voor het gebied waarvoor de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen, gelden de dan geldende regels vanuit de verordening sociale woningbouw. Hier dient dus ook 1/3 deel van de woningen in het sociale segment te worden gerealiseerd.

De verwachting is dat er binnen een periode van nu en 10 jaar sprake zal zijn van een gewenste wijziging van het gebruik van deze aangewezen gebieden. Omdat in het Stedenbouwkundigplan (verder te noemen SP) al nadrukkelijk is aangegeven op basis van welke uitgangspunten (aantal bouwlagen en maximaal percentage bebouwing) hier ontwikkeld kan worden én er bovendien in het amendement bepaald is dat er 50 woningen mogen komen, is gekozen voor een wijzigingsbevoegdheid. Het is logisch voor deze bestemmingswijziging niet opnieuw de gemeenteraad te consulteren omdat het SP al nadrukkelijk uitgangspunten aangeeft, die in het bestemmingsplan zijn vertaald. Wanneer er een voorstel komt voor wijziging in een andere bestemming dan wonen, is het natuurlijk wel de exclusieve bevoegdheid van de raad hiertoe te besluiten. In het bestemmingsplan is opgenomen dat na wijziging van de bestemming "Maatschappelijk" naar woongebied, de bebouwingsregels voor deze bestemming blijven gelden. Hiermee is gewaarborgd dat de mate van bebouwing niet toeneemt ten aanzien van de huidige situatie. In de bijlage is een studie van bureau Hartzema opgenomen (corsa 2019002621), waarin een voorbeeld verkaveling voor deze gebieden met wijzigingsbevoegdheid is opgenomen en waaruit blijkt dat het parkachtige karakter voldoende gewaarborgd blijft.

### **Verkeersplan en ontsluiting**

- Kan het verkeer uit het plangebied voldoende worden afgewikkeld met de voorgestelde oplossingen?
- Op welke manier worden de kosten gedekt voor de aanpassing?
- Is de voorgestelde ontsluiting voldoende solide en compleet genoeg in de optiek van Hillegom, ook met betrekking tot de kosten?
- Hoe is de verkeerssituatie in de toekomst met de komst van de Duinpolderweg?
- Heeft Goudappel Coffeng in hun onderzoek rekening gehouden met de aanleg van de Rijnlandroute?
- Betaalt de provincie mee aan de aanleg van de aanpassingen die nodig zijn vanwege de komst van de Duinpolderweg?
- Verkeersmaatregelen: welke zekerheid heeft de raad dat deze ook worden genomen?
- Hoe is de oversteekbaarheid van de Rijksweg en de daarbij behorende veiligheid geborgd?
- Heeft de gemeente voorkeur voor een geregeld kruising?
- Is het een goed idee om 'verkeerslus; op het terrein te maken: één ontsluiting het terrein op en één ontsluiting het terrein af?

Antwoord:

### Aanhaken Hillegom

Hillegom zal, als wegbeheerder, zelf een besluit moeten nemen over de zuidelijke kruising met de Haarlemmerstraat. Vanwege de noodzaak te komen tot een gezamenlijke goed functionerend verkeerskundig totaaloplossing van de aansluitingen en vanwege de kosten is coördinatie vanuit Bloemendaal gewenst. In de anterieure overeenkomst is opgenomen dat deze kosten ook voor de ontwikkelende partij zijn. Omdat Hillegom geen overeenkomst met GGZ InGeest sluit en de eventuele aanpassing van de ontsluiting moet gebeuren als gevolg van de woningbouwontwikkeling, is in de anterieure overeenkomst opgenomen dat het mandaat om de kosten te verhalen via Bloemendaal loopt.

Ook is inhoudelijke coördinatie van Bloemendaal gewenst om te komen tot een goed functionerende verkeerskundige totaaloplossing.

#### Duinpolderweg

Die is voldoende in het verkeersonderzoek meegenomen, er is nog geen besluit tot aanleg. Alleen de keuze voor een voorkeursvariant, de hele aanlegprocedure moet nog starten en na de Statenverkiezingen moet blijken, of daarvoor nog steeds politiek draagvlak is. Realisatie kan 5-7 jaar duren.

#### Middenberm of verkeerslichten irt verkeersveiligheid

De aanpassing van de verkeersaansluiting met een middenberm is de basisvariant, het regelen van de aansluiting met verkeerslichten vormt een betere oplossing. Gezien de ontwikkeling met de Duinpolderweg (DPW) lijken verkeerslichten op termijn onvermijdelijk te worden. Voordeel is dat daarmee het doorgaande verkeer enigszins gestuurd kan worden (effecten verkeerstoename DPW beheersbaar houden) en dat een veilige oversteek voor langzaam verkeer in deze oplossing kan worden geïntegreerd. (beter dan een losse voetgangersoversteek even verderop).

Omdat de aanpassingen aan de ontsluitingen nu gerealiseerd moeten worden als gevolg van de komst van de woningen, die qua planning eerder worden verwacht dan de Duinpolderweg, is het logisch de aanpassingen eerst uit te voeren met middenbermen. Deze kosten zijn voor rekening van de ontwikkelende partij als gevolg van de woningbouw, conform de anterieure overeenkomst. Op een later moment kan de oplossing met middenbermen dan uitgebreid worden met verkeerslichten. De kosten van het aanleggen van VRI's zullen meegenomen worden in de onderhandeling met de provincies N-H en Z-H inzake de Duinpolderweg. De verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid van de Rijksweg is gegarandeerd met verkeerslichten.

#### Invloed VRI op fijnstof

Door de komst van 250 nieuwe woningen en de daarbij behorende verkeerstoename zal de verwachte uitstoot van fijnstof evenredig toenemen. Hiervoor is in het bestemmingsplan onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. Dit onderzoek "Verkeers- en milieuonderzoek Park Vogelzang Bennebroek" dd 29 november 2016 is uitgevoerd door Goudappel Coffeng en is als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd.

#### Rijnlandroute meegenomen

In het verkeersmodel is voor deze studie uitgegaan van de meest recente inzichten ten aanzien van de Duinpolderweg. Daarbij is uitgegaan van het voorkeursbesluit om de Duinpolderweg aan te leggen tot aan de N208. De Rijnlandroute is opgenomen in het gehanteerde verkeersmodel. De Rijnlandroute ligt ten zuiden van Leiden en heeft naar verwachting weinig tot geen effect op de verkeersstromen in en rond Bennebroek.

#### Betaalt provincie mee?

Dat is een punt van onderhandeling met de provincie in het kader van de Duinpolderweg, maar staat los van dit bestemmingsplan.

#### Verdeling verkeer park 50-50

Hiervoor moeten we uitgaan van een aanname, die je baseert op een bereedeneerde aanname van de dominante verkeersrelaties (werken, boodschappen, sportclubs, familiebezoekjes).

De oriëntatie is zowel zuid (Hillegom/Bollenstreek) als noord (Heemstede/Haarlem). Als de DPW komt, zal de relatie vermoedelijk wat meer naar zuid verschuiven, omdat de DPW interessant wordt als snellere route voor woon-werk en de wat verder weg gelegen doelen. Daarom is het verkeerskundige uitgangspunt dat de zuidelijke aansluiting in Hillegom op gelijkwaardig niveau wordt gehouden met de noordelijke (ook al is de noordelijke in de huidige situatie wat kritischer qua capaciteit).

#### Weg verleggen bij kruising

Is nodig voor de middenberm en voor een robuuste oplossing in de toekomst. Als je verkeerslichten gaat plaatsen, is daar fysieke ruimte voor nodig.

#### Ventweg overkant

Die blijft ongewijzigd, misschien dat in de toekomstvariant met verkeerslichten er een extra / aangepaste doorgang voor langzaam verkeer wordt geïntegreerd

### **Sociale woningbouw**

- Op basis van eerdere berichten bestaat er zorg dat geen corporatie bereid zou zijn om de sociale huurwoningen in dit gebied te realiseren. Kan de gemeente in overleg tussen corporaties en GGZ Ingeest eventueel ondersteunen om een akkoord te bereiken?
- Wat gaat de gemeente doen indien er geen sociale woningbouw wordt gerealiseerd?
- Hoeveel sociale woningbouw is reeds in dit gebied? Kunnen we die meenemen in de bepaling van het 1/3 deel sociale woningen dat gerealiseerd moet worden? Zodat er minder bebouwing hoeft te worden toegevoegd?
- 1/3-1/3-1/3 geen discussie

Antwoord:

Uitgangspunt bij de gehele ontwikkeling zijn de overeengekomen plannen zoals vastgelegd in het SP en verder het gemeentelijke beleid. Hierbij vormt de nieuw vastgesteld woonvisie het uitgangspunt voor het bepalen van de segmenten waarin de woningen worden ontwikkeld.

GGZ Ingeest geeft aan dat er een akkoord in wording is tussen hen en Prévonen over het bouwen van de sociale huurwoningen op dit terrein. De gemeente is hierin niet direct betrokken. GGZ is zich bewust van het belang dat de gemeenteraad hecht aan deze sociale huurwoningen. Als er meer duidelijkheid is, dan zal de raad hierover worden geïnformeerd.

GGZ heeft aangegeven het gebied in een aantal bouwfases te ontwikkelen. Met GGZ is overeengekomen en als zodanig in de anterieure overeenkomst opgenomen dat de sociale huurwoningen niet als laatste mogen worden ontwikkeld en gerealiseerd op het terrein. De wet staat de gemeente niet toe bepalingen op te nemen die afdwingen dat de sociale woningbouw als eerste wordt gerealiseerd. De verordening echter, geeft aan dat er 1/3 deel sociale woningen moet worden gerealiseerd, zoals ook met GGZ overeengekomen. Op basis van de verordening geldt dat **per bouwontwikkeling** bepaald wordt hoeveel sociale huurwoningen dit betreft. Hierbij is uitgesloten om reeds bestaande sociale woningen in deze berekeningen te betrekken. Derhalve is het niet relevant hoeveel sociale huurwoningen reeds in dit gebied aanwezig zijn.

## **Parkeren Willinkschool**

- Waarom moeten we meer parkeervoorziening realiseren voor de Willinkschool?
- Hoe worden de verkeerslichten bij Willinkschool aangepast bij de aanpassing van de noordelijke ontsluiting?
- Kiss en ride 15 plekken?
- 5 extra parkeerplekken wie betaald dat?

Per amendement 'E' bij het raadsbesluit over het stedenbouwkundig plan op 26 januari 2017 is bepaald dat de gemeente moet onderzoeken op welke manier het parkeren voor de Willinkschool in het plangebied kan worden opgelost. Dit vanwege het bestaande parkeerterrein in het plangebied van GGZ dat door de ouders van schoolkinderen wordt gebruikt bij halen en brengen.

In overleg met de Willinkschool en GGZ is een oplossing gevonden die door alle partijen wordt gedragen. de huidige strook langs de Rijksstraatweg is via een verkeersbesluit aangewezen als 'kiss+ride' zone. Verder is bepaald dat het aanleggen van 5 extra parkeerplaatsen aan de Groot Hoefbladlaan (conform het bepaalde in de bijlage 6 bij de anterieure overeenkomst) wordt aangelegd door de ontwikkelende partij. De Groot Hoefbladlaan is in eigendom van GGZ en de kosten van aanleg komen derhalve ten laste van de ontwikkelende partij.

### Oversteeklichten bij school

De bestaande oversteeklichten blijven en worden op termijn meegenomen in een integrale aanpassing van de noordelijke ontsluiting van het plangebied waarbij gekozen kan worden voor een kruising met middenberm of een kruising met verkeerslichten.

### K+R functioneren

Het is niet de opzet, dat ouders bij de K+R moeten gaan keren op de rijbaan. De bestaande K+R ligt aan de westkant van de Rijksstraatweg (dus rijrichting Bennebroek > Hillegom).

Voor ouders die vanuit Hillegom komen, is de ventweg beschikbaar (die blijft ook na aanpassing kruising liggen) + een riante parkeerstrook die kort na de oversteekplaats begint.

Dus vanuit beide rijrichtingen is er voldoende ruimte om aan de eigen wegkant te stoppen. Daarnaast kunnen ouders natuurlijk de Groot Hoefbladlaan inrijden, waar per saldo extra capaciteit wordt gerealiseerd. Hier moet men wel keren, maar dat is een rustige weg en levert daarom geen verkeersonveilige situaties op.

### **Duurzaamheid**

- In de Anterieure overeenkomst lijkt een ontsnappingsclausule opgenomen dat er toch niet gasloos gebouwd kan worden. Kan de wethouder bevestigen dat er gasloos gebouwd zal worden?

Antwoord:

In artikel 24.2 is opgenomen dat de nieuwbouwwoningen gasloos worden opgeleverd. Dit is conform de wet van de energietransitie die bepaalt dat vanaf 1-7-2018 nieuwbouwwoningen niet langer een gasaansluiting mogen krijgen. De woningen in Park Vogelenzang dienen ook aan deze bepaling te voldoen en worden per saldo gasloos opgeleverd.

Deze bepaling heeft betrekking op de nieuwbouwwoningen. Wanneer in de monumenten woningen worden gerealiseerd is het goed mogelijk dat deze worden beschouwd als 'bestaande bebouwing' waarvoor de wet niet geldt. Er bestaat dus een mogelijkheid dat de woningen in de monumenten wel

een gasaansluiting krijgen. Hier staat tegenover dat een andere ontwikkeling op het gebied van duurzaamheid inhoudt dat alle woningen in de toekomst van het gas af moeten. Nu nog een gasaansluiting realiseren en hiermee onvoldoende rekening houden met ontwikkelingen op rijksniveau zou kortzichtig zijn.

#### **Anterieure overeenkomst**

- Hoe kan gegarandeerd worden dat de koper van de grond een fidele partij is; heeft de gemeente de mogelijkheid een koper af te wijzen?
- In de Anterieure overeenkomst is opgenomen dat de sociale woningen niet als laatste mogen worden ontwikkeld en dat dit opgenomen zou worden in het bestemmingsplan. In het BP is dit echter niet terug te vinden. Kan de wethouder bevestigen dat dit wél opgenomen zal worden?
- In de anterieure overeenkomst is opgenomen dat de exploitant niet betaald voor kwaliteitsteam? Graag een toelichting.
- In het kwaliteitsteam nemen ook burgers zitting; wie zitten er verder in het team?
- Zijn de ambtelijke kosten in het vervolgproces voor rekening van de gemeente?
- Hoe houdt de koper zich aan de regels: boetebeding?
- Monumentale as: niet overgedragen?
- Kosten groen GGZ afkoopsom overeenstemming?

Antwoord:

De bepaling dat de sociale huurwoningen niet als laatste mogen worden ontwikkeld, wordt opgenomen in het Bestemmingsplan. Een aangepaste versie wordt aan de raad aangeboden voor de vergadering van 14 maart.

De gemeente is geen grondeigenaar. GGZ Ingeest is eigenaar van het gebied en wil een deel verkopen. Op het deel dat zij niet verkopen, blijven zij hun kerntaken voor de geestelijke gezondheidszorg uitoefenen. In artikel 21 van de anterieure overeenkomst is opgenomen dat GGZ InGeest een koper voor deze ontwikkeling zoekt die naar objectieve maatstaven een betrouwbare en solvabele partij is die redelijkerwijs in staat mag worden geacht het Exploitatiegebied voor eigen rekening en risico te ontwikkelen en aan de verplichtingen te voldoen die uit hoofde van deze Overeenkomst gelden. Wanneer een dergelijke partij door GGZ Ingeest is gevonden, zal de gemeente vervolgens instemmen met het overdragen van de contactpositie van GGZ Ingeest aan de koper.

GGZ Ingeest heeft zelf als toekomstig buurman van deze ontwikkeling het grootste belang een geschikte en bonafide partij te vinden. GGZ heeft aangegeven in het verkoopproces een strenge selectie toe te passen en toetscriteria te hanteren om de mate van betrouwbaarheid en solvabiliteit te controleren.

In de anterieure overeenkomst is opgenomen dat er een kwaliteitsteam wordt ingesteld, dat een verzwaarde toets uitvoert op welstand. Het kwaliteitsteam vormt daarmee als het ware een voorportaal van welstand; als het kwaliteitsteam met een ontwerp instemt, kan de welstandcommissie hierop hun uiteindelijke advies funderen. In het kwaliteitsteam neemt ten behoeve van deze afstemming één lid van de welstandcommissie zitting. Verder zijn de leden van het kwaliteitsteam: een supervisor, een stedenbouwkundige, een expert op het gebied van inrichting openbare ruimte (een landschapsarchitect) en een lid van welstand. Ook nemen enkele (maximaal drie) burgers zitting in het kwaliteitsteam en tenminste één ambtenaar; deze zijn toehoorder en hebben geen stemrecht. Het kwaliteitsteam wordt financieel gedragen door de gemeente. Deze kosten worden niet doorbelast aan de ontwikkelende partij om zodoende de onafhankelijkheid van de toets te waarborgen. Deze kosten vormen hiermee de uitzondering: alle andere ambtelijke kosten worden, conform artikel 4.1 van de Anterieure

overeenkomst doorbelast aan de ontwikkelende partij. De kosten van het kwaliteitsteam staan tegenover de extra inkomsten die de gemeente zal hebben als gevolg van de leges die worden geheven bij het afgeven van bouwvergunningen voor deze woningen.

### **Fietsbrug**

- Vindt de wethouder ook dat de oost-west verbinding is weggemoffeld in het plan? Is er ruimte in het plan aanwezig voor een verbindingen oost-west?
- Fietsbrug: veilige situatie voor langzaam verkeer; niet aangetoond, autoverkeer indammen?

### **Antwoord**

Per brief van 4 oktober 2018 is het standpunt van het college aangegeven ten aanzien van de noodzaak van een fietsbrug. Er is nu niet in de aanleg van een verbinding voorzien en hierover zijn geen afspraken gemaakt met de ontwikkelende partij. In het bestemmingsplan blijft het echter mogelijk een verbinding over het water aan te leggen. Wanneer de raad hiertoe zou besluiten, zijn de kosten voor rekening van de gemeente.

Een fietsbrug is niet strikt nodig voor het verkeer, maar draagt wel bij aan functionaliteit van het openbaar gebied en de langzaam verkeersverbindingen van Vogelenzang. Een brug zou zowel het dagelijks als het recreatief kunnen stimuleren. De fietsersbond en de bewoners langs de Leidsevaart zijn echter geen voorstander van een fietsbrug op deze plek en ook de focusgroep is niet enthousiast.

### **Stedebouwkundig Plan**

- In de Bloemhoflaan is een 'knip' aangebracht, zodat hier alleen doorgaand fiets verkeer langs kan. Welke waarborg is in het plan opgenomen dat dit zo blijft?
- Hoeveel woningen zouden er minder gerealiseerd worden, als de hoogte van 14 meter met één bouwlaag wordt teruggebracht?
- Ziet de wethouder ruimte op dit terrein om hier een brandweerkazerne te vestigen?
- Het maximaal aantal woningen is te hoog? Max 200 ipv 300?
- In hoeverre leiden de standaard regels in het bestemmingsplan om extra volume te realiseren tot aantasting van de uitgangspunten zoals geformuleerd in het stedebouwkundig plan?

### **Antwoord:**

Het handhaven van de 'knip' in de Bloemhoflaan is al in het voortraject als randvoorwaarde gesteld dus daar zijn we ook vanuit gegaan. Het is echter –bij nader inzien- goed mogelijk dit ook op de plankkaart als zodanig aan te duiden.

Voor twee ontwikkelzones is in het SP aangegeven dat er mogelijkheid bestaat in vier bouwlagen te ontwikkelen. Er is per zone ook een percentage vastgelegd voor het te bebouwen oppervlak en een maximum aantal woningen. Uitgaan van een lagere maximale bouwhoogte (en dus minder bouwlagen) leidt, als men vasthoudt aan het maximale bebouwingspercentage en het maximale aantal woningen tot kleinere woningen. Het bestemmingsplan geeft per bouwvlek een maximaal aantal te realiseren woningen met de mogelijkheid tot 10% meer te bouwen, mits het maximale aantal van 250 niet overschreden wordt. Het aanhouden van een lagere maximale bouwhoogte in twee bouwvlekken leidt waarschijnlijk tot een hogere bouwdichtheid in de andere bouwvlekken of tot kleinere woningen. Echter zal dit beperkt zijn omdat slechts op twee locaties in vier lagen gebouwd kan worden; deze locaties liggen in het middengebied. In het SP is nadrukkelijk aangegeven dat in dit middengebied een iets hogere bebouwing goed stedebouwkundig past.

Het college ziet geen mogelijkheid op dit terrein een brandweerkazerne te realiseren. Hiervoor is de planvorming en de afspraken met de ontwikkelende partij in een te ver gevorderd stadium.

Per amendement is in januari 2017 bepaald dat het maximaal aantal woningen vastligt op 250 in de woongebieden die nu bestemd worden en nog eens maximaal 50 in de gebieden die opgenomen zijn in de wijzigingsbevoegdheid.

Ten aanzien van de vraag in hoeverre de standaard regels in het bestemmingsplan om extra volume te realiseren tot aantasting van de uitgangspunten zoals geformuleerd in het stedenbouwkundig plan, verwijzen wij u naar de beantwoording van deze vraag in de brief van 4 oktober 2018 (corsa 2018014560). Hierin is uitgebreid op deze kwestie ingegaan.

burgemeester en wethouders van Bloemendaal,



, burgemeester



, secretaris