

Beantwoording is openbaar/~~niet openbaar~~ (doorhalen wat niet van toepassing is).

Naam en fractie:	Herman de Hollander, CDA
Datum indiening:	1 april 2020
Datum antwoord:	9 april 2020
Onderwerp:	BORgronden

Inleiding

Naar aanleiding van het thema uur over de BORgronden heeft de CDA-fractie vragen

Vraag 1

In het SPvE wordt uitgegaan van ca. 14 hectare BORgronden die ontwikkelt kunnen worden.

De kaders die vastgesteld zijn gaan uit van een woningdichtheid van 25-30 woningen per hectare.

In het SPvE wordt uitgegaan van 440 woningen op het plangebied. Dat geeft een woningdichtheid van 31,43 woningen per hectare. Dit is niet conform de bandbreedte in de kaders van de raad. Waarom is afgeweken van deze kaders?

Antwoord

Het SPvE kijkt niet af van de raadsaders uit juni 2017. Die kaders geven wat betreft dichtheden de volgende eisen:

- Realiseren van een optimale, haalbare ontwikkeling met een mix van woningbouw in zowel het goedkope, middeldure als dure segment, waarbij een minimum van 40 woningen in het goedkope segment wordt nagestreefd;
- Een bebouwingsdichtheid van circa 25 tot 30 woningen per hectare waarbij op de delen van het plangebied waar het goedkope segment wordt geprojecteerd de dichtheid maximaal 35 mag bedragen;

Het bod van de ontwikkelende partijen heeft de uiterste grenzen van de dichtheden opgezocht. Het bod voldoet daarmee aan de kaders. Uit onderstaande berekening blijkt dit:

- Totale oppervlakte van de BORgronden is 14,17 hectare;
- Tachtig woningen in het betaalbare segment leiden tot een ruimtebeslag van 2,28 hectare ($80/35=2,28$);
- Dan blijft 11,89 hectare over ($14,17-2,28=11,89$);
- Hier kunnen maximaal 237 woningen worden gerealiseerd ($11,89*30=357$);
- Dit leidt tot $80+347=427$ woningen, afgerond 440 in het SPvE.

Vraag 2

Er is een verschil tussen netto woningdichtheid en bruto woningdichtheid (incl. openbare ruimte, wegen, water, etc.).

Waarom is er nergens vermeld dat er uitgegaan wordt van bruto woningdichtheid?

Antwoord

Ter beantwoording van uw vraag, volgt eerst een korte inhoudelijke toelichting op de begrippen netto en bruto woningdichtheid. In gebiedsontwikkeling worden deze twee begrippen gehanteerd voor het definiëren van de woningbouw-dichtheid. Het verschil tussen beide zit in het plangebied waaraan het aantal woningen wordt toegerekend. Bij bruto plangebied is sprake van het plangebied plus bijvoorbeeld te handhaven elementen (woningen/bestaand groen of water). Bij netto plangebied is sprake van het nieuw in te richten plangebied. Het bruto plangebied is altijd groter of gelijk aan het netto plangebied.

In het geval van de BORgronden zijn er, op water en een aantal belangrijke groenstroken na, geen te handhaven elementen in het plangebied. Het bruto plangebied is daarmee groter dan het netto plangebied. Maar water en groen zijn elementen die behouden blijven. Daarmee vormen deze elementen onderdeel van het niet uitgeefbare ruimtegebruik. We hanteren de door de raad gegeven dichtheid daarom als bruto woningdichtheid.

Vraag 3

Wat is de verwachte netto uit te geven oppervlakte in de BORgronden?

Antwoord:

De locatie BORgronden is 14,17 hectare groot. Uit een eerste stedenbouwkundige verkenning van de ontwikkelende partijen hebben we een ruimtegebruik kunnen afleiden. Van deze 14 hectare is circa 55% uitgeefbaar. De rest wordt openbaar. Dit is verdeeld over groen/water en verharding. Het daadwerkelijke ruimtegebruik wordt vastgelegd in het stedenbouwkundig ontwerp, dat na vaststelling van het SPvE wordt gemaakt. U mag uit bovenstaande cijfers dan ook geen conclusies

Vraag 4

In het SPvE is zijn doorgangen te vinden in de geluidswerende dove gevelwand van woningen.

Is er over nagedacht om de toegangsweg plaats te laten vinden aan de 'luwe' zijde van deze woningen zodat er geen doorgangen benodigd zijn? Graag de afwegingen/redenen vermelden zoals het nu in het plan staat.

Antwoord:

Een variant met een toegangsweg aan de 'luwe' zijde van de woningen is in het participatieproces dat is uitgevoerd door de ontwikkelaar ook naar voren gekomen en om die reden nader onderzocht door de ontwikkelaar. Het voordeel van deze variant is zoals genoemd dat er geen doorgangen nodig zijn in de dove gevelwand. Er zijn echter ook diverse nadelen:

- Verkeersbewegingen verplaatsen zich dan naar locaties in de woonwijk. Direct langs de A1 wordt niet alleen voorzien in de ontsluitingsweg, maar ook in een fors aantal parkeerplaatsen in die zone. Het verleggen van deze weg naar binnen de wijk komt de leefbaarheid in de wijk niet ten goede. Niet alleen de veiligheid zal minder worden, je creëert daarmee ook extra en onnodig verkeerslawaaï en haalt de gevolgen voor het milieu de wijk in, in plaats van die buiten te houden
- Wanneer de weg wordt verschoven zullen de woningen worden verschoven richting de A1. Nu zowel de sloot als de woningen aan die zijde bereikbaar moeten zijn voor onderhoud, ontstaat er daarmee een soort niemandsland tussen de sloot langs de A1 en de geluidswerende woningen. Dat levert een goed op dat een echte achterkant van woningen vormt, waar nauwelijks mensen verblijven. Dat is niet aantrekkelijk en onveilig.

Daarom kiezen we voor een variant waarbij de auto's en verkeersbewegingen buiten de woonwijk blijven en zicht blijft op het gebied tussen de geluidswalwoningen en de A1. De inpassing van doorgangen in de dove gevelwand zijn technisch oplosbaar door de wijze waarom deze doorgangen worden ingericht.

Vraag 5

De knip in het plan zit nu op ongeveer 1/3 vanaf de ontsluiting vanaf de Oud-Blaricumerweg. Dit betekent dat ca. 1/3 van de nieuwe wijk ontsloten wordt via de Oud-Blaricumerweg en ca. 2/3 via de Huizerstraatweg.

Is dit correct en waarom is hiervoor gekozen?

Antwoord

Op de inhoudsopgave pagina van het SPvE (pagina 3) staat het volgende vermeld: "Alle tekeningen en referentiebeelden in dit SPvE zijn slechts illustratief om zaken te verduidelijken. Het betreft dus nog geen stedenbouwkundig plan. Dit wordt pas in de volgende planfase opgesteld." Uw aanname is dus niet correct, de exacte locatie van de knip is afhankelijk van de nadere uitwerking in het stedenbouwkundig ontwerp. Het is overigens zeker dat de fysieke knip een plek krijgt in dat ontwerp. De plek waar nu de knip in een illustratie is opgenomen is een logische plek bij een watergang. Dat is voor nu het uitgangspunt van de gekozen plek geweest.

Vraag 6

Een ontsluiting van verkeer direct naast de A1 bij de Huizerstraatweg lijkt niet haalbaar i.v.m. slecht zicht door de pilaren van het A1 viaduct. U gaf in het thema-uur al aan dat de ontsluiting dan waarschijnlijk bij het voormalige tuincomplex van Van de Water zal komen. De Huizerstraatweg is een historische weg, type ontsluitingsweg, met een bomenrij dicht langs de weg. De weg voldoet ook niet aan de CROW normering (te smal) voor een duurzaam veilige weg. Er zijn ook diverse ongelukken gebeurd, zelfs met dodelijke afloop.

Een rotonde lijkt daardoor niet haalbaar omdat daarvoor bomenkap benodigd zal zijn.

- a. Hoe denk u een veilige kruising te kunnen realiseren zonder bomenkap en wijziging inrichting van de weg?

Omdat ook hier het zicht beperkt is door de bomenrijen en er ook een vrij liggend fietspad ligt die vrij druk is tijdens de ochtendspits o.a. door gebruik scholieren.

- b. Is er onderzocht wat het effect van de doorstroming is van de Huizerstraatweg door toevoeging van een extra Kruising?

Antwoord

- a. Voordat we ingaan op het maken van een veilige kruising met in achtneming het historisch karakter van de weg even de context waarin een keuze in een passende ontsluiting genomen moet worden Ten eerste is een ontsluiting via de

- b. Huizerstraatweg noodzakelijk, omdat de BORgronden na bebouwing aan twee zijden ontsloten moet zijn vanwege veiligheidsvereisten. Ten tweede kan vanuit het te verwachten aantal autobewegingen worden volstaan met één ontsluiting aan de Huizerstraatweg. In het SPvE zijn (illustratief) twee ontsluitingspunten ingetekend. De definitieve keuze wat betreft het aantal ontsluitingen en de locatie(s) hangt af van het stedenbouwkundig ontwerp dat in de volgende fase gemaakt wordt. Veiligheid van de ontsluiting is hierin van doorslaggevende waarde. Het is dus duidelijk dat een ontsluiting aan de Huizerstraatweg nodig is.

Het is hierbij noodzakelijk om naast veiligheid rekening te houden met het historisch karakter van de Huizerstraatweg. Tornaan aan de uitstraling en huidige vormgeving van de Huizerstraatweg, namelijk de klinkerverharding en de rijbaan met vrijliggend fietspad met ventweg, staan niet ter discussie. Mogelijkerwijs leiden de voorschriften tot verkeersveiligheid ertoe dat er een enkele boom verwijderd moet worden. Dat doet geen afbreuk aan de bestaande bomenlaanstructuur.

- c. Ja, er is onderzocht wat het effect van een extra kruising op de doorstroming op de Huizerstraatweg is. De Huizerstraatweg is een gebiedsontsluitingsweg. Uit het verkeersonderzoek uit 2018 blijkt dat per etmaal gemiddeld 4406 motorvoertuigbewegingen op de Huizerstraatweg plaatsvinden. Na realisatie van de BORgronden groeit dit naar ongeveer 6550 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dit blijft ver onder de capaciteit die de weg aan kan.

Vraag 7

Het lijkt wenselijk dat door verkeersmaatregelen en/of verkeersbesluiten doorgaand verkeer door de Vesting onmogelijk of geweerd wordt tijdens de ochtend- en avondspits.

- a. Is onderzocht welke consequentie dit heeft voor de afwikkeling van het (toekomstig) verkeer vanaf de Huizerstraatweg?
- b. Is dit in de participatie besproken?
- c. Wat is het effect hiervan op de verkeersafwikkeling op de Amersfoortsestraatweg? Is dit onderzocht?
- d. Is er in de participatie gesproken over het afsluiten van de Huizerstraatweg en Bollelaan richting Naarden voor verkeer vanaf Huizen tijdens de spits om de Amersfoortsestraatweg te ontlasten?
- e. Kan (d) een oplossing zijn voor het oplossen van verkeersproblematiek op de Amersfoortsestraatweg en de kruising Brediusweg?

Antwoord

- a. Ja, dit is onderzocht.
- b. Nee, dit is niet besproken tijdens de participatie door de VOF over de BORgronden. Tijdens deze participatie was hier nog geen sprake van. In het CUP 2019-2022 staat een voornemen opgenomen het autoluw maken van de Vesting te gaan onderzoeken. Het CUP ontstond later dan dat de participatie over de BORgronden plaatsvond.
- c. Dat onderzoek is recent, in het kader van het Mobiliteitsplan, uitgevoerd. Hiervoor is de situatie inclusief ontwikkeling BORgronden plus autonome groei als vergelijkingsmateriaal gebruikt. Als de Vesting autoluw wordt, neemt het verkeer op de rotonde toe met 5%. In en vanuit de zuidelijke richting naar en vanaf de rotonde wordt het rustiger. In en vanuit westelijke richting, vanaf en naar de Godelindeweg, neemt het aantal motorvoertuigen toe. Het aantal motorvoertuigbewegingen blijft ruim binnen de capaciteit van zowel de rotonde als de aansluitende wegen. Het kan zijn dat tijdens piekmomenten wel sprake is van enige stagnatie omdat wegen niet worden ontworpen op piekbelasting.
- d. Nee, hier is niet over gesproken. Dit idee is niet geopperd.
- e. In theorie kan het afsluiten van de Bollelaan een oplossing zijn. Maar praktisch gezien zijn er redenen om dit niet te doen. Zo is de Bollelaan een belangrijke verkeersader die verkeer leidt naar de op- en afrit van de A1. Tevens vormt deze weg een belangrijk onderdeel van de verbinding tussen station Naarden-Bussum en het busstation van Huizen. Het afsluiten van de Huizerstraatweg is gezien de capaciteit van de weg en verkeerintensiteit onnodig. Zie het antwoord op 6b hierboven.

Vraag 8

In de quickscan verkeer heeft u een aanname gedaan voor verkeer wat vanaf de rotonde afslaat naar het terrein AH Koningshoek.

- a. Is deze veronderstelling correct?
- b. Zo ja, waar is deze aanname op gebaseerd?
- c. Denk u dat er verschil zal zijn in hoeveelheid afslaand verkeer naar het AH -terrein overdag en in spitsuren?
- d. Indien ja, is dit onderzocht en tevens welk effect dit heeft in de doorstroming Amersfoortsestraatweg en aanpalende wegen?

Antwoord

In de Quickscan vormt het verkeer van de Albert Heijn geen onderdeel. Dit is meegenomen in het verkeersonderzoek van de gemeente in 2018. Overigens zijn wij van mening dat het verkeer bij de Albert Heijn geen onderdeel vormt van het project BORgronden en daar los van gezien moet worden. Een oplossing daarvoor proberen we te verbinden met de kansen die zich voordoen nu er ontwikkelingen gaande zijn aan de Amersfoortsestraatweg.

Antwoord op a en b.

Deze cijfers zijn door Goudappel Coffeng aan de hand van CROW kengetallen op basis van de omvang van het bvo (bruto vloeroppervlak) en het aantal parkeerplaatsen bepaald. De verdeling over de uren van de dag is bepaald op basis van de verdeling van de bezoekersaantallen over de uren van de dag volgens Google Maps. Deze cijfers zijn in juli 2018, na de eerste verkeersavond naar aanleiding waarvan er vele vragen waaronder deze naar voren kwamen, voorgelegd aan omwonenden. Zij waren van mening dat deze cijfers een goed beeld van de situatie gaf.

d.

daar is verschil in. En dat is als zodanig meegenomen in het verkeersonderzoek uit 2018.

d.

Dit is meegenomen in het verkeersonderzoek uit 2018. Er is toen namelijk onderzocht wat de drukste periode was. Dat bleek de avondspits te zijn. In het Vissimfilmje waarin het verkeersonderzoek is gevisualiseerd, is dit ook te zien in de wijze waarop het verkeer op deze locatie afwijkt. Dit filmje is hier te vinden:

https://www.youtube.com/watch?v=BPwegj8rU_c&feature=youtu.be .

Vraag 9

In de quickscan verkeer gaat u uit van de van autonome groei van het verkeer van 0,5% . Vorig jaar alleen al was de daadwerkelijke groei van het wagenpark in NL 1,7%.

Het Kennis Instituut Mobiliteit (KiM), een overheidsinstantie, gaat uit van een duidelijk hogere verkeerstoename dan 0,5% per jaar met een 90% betrouwbaarheid score.

Hoe ziet u die cijfers en waarom heeft u die cijfers niet meegenomen in uw verkeersberekeningen?

Antwoord

We rekenen in onze gemeente met 0,5% autonome groei van het verkeer per jaar. Dit doen we in al onze plannen. Dit cijfer is een lokale afgeleide van informatie vanuit het CBS, het Kennisinstituut Mobiliteit (adviseur van Rijkswaterstaat), publicaties in vakbladen en verkeersbureaus. Overigens leidt percentuele groei van het Nederlandse wagenpark niet automatisch tot een even grote groei van verkeersbewegingen.

Vraag 10

Volgens onze informatie is de aanvraag voor verkleining van de geurcirkel van Givaudan definitief afgewezen door bezwaren.

- a. Is deze informatie correct?

De revisie van de milieuvergunning van Givaudan zit in het ontwerp stadium bij de provincie.

- b. Is deze informatie correct?
- c. Welke risico is er nog aanwezig dat dit niet definitief wordt en welke termijnen hangen hieraan vast?
- d. Welke factoren zorgen voor dit risico?

Antwoord

- a. Nee, dat is niet correct. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben bij besluit van d.d. 13 september 2019 besloten om toch geen geurcontour op te leggen bij Givaudan. In het ontwerpbesluit was daarvan nog wel sprake. De provincie heeft de zienswijzen hiertegen weerlegd. Toch kiest zij ervoor om de geurcontour niet ambtshalve vast te leggen. Om de provincie de gelegenheid te geven dit punt te herstellen is door het college van B&W beroep aangetekend tegen het besluit. De provincie en Givaudan werken momenteel aan een oplossing op dit punt die resulteert in een nieuwe aanvraag om aanpassing van haar vergunning.
- b. Nee, dat is niet correct. Gedeputeerde Staten hebben een besluit genomen. Daartegen is beroep ingesteld.
- c. Het besluit is 'onder' de rechter. Ook als het besluit in stand blijft, dient een afweging van de belangen te worden gemaakt op basis van geuronderzoek. Voor woningbouwplannen zal in de ruimtelijke procedure milieuonderzoek worden verricht. Zo ook naar milieuruimte van bedrijven ten opzichte van woningbouwontwikkelingen. Ook dient getoetst te worden of er ter plaatse van de toekomstige woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Zonder een ambtshalve wijziging van de geurcontour is er een zwaardere motiveringslast in de ruimtelijke procedures voor de aanvrager. Er dient altijd gemotiveerd te worden.
- d. De mate waarin de zienswijzen op juiste gronden zijn weerlegd door de provincie. De vraag is of de provincie op goede gronden een ambtshalve wijziging van de geurcirkel mag doorvoeren. Daarbij is de vraag waarom zij daarvan in een later stadium vanaf heeft gezien, terwijl de zienswijzen daartegen zijn weerlegd.

Vraag 11

Is er onderzocht of de geluidwerende woningwand van 10-14 meter en de toename van verkeer problemen op kan leveren met extra stikstof depositie in de zeer nabije Natura 2000 natuurgebieden Naardermeer en de Gooimeerkust?

Antwoord

Uit berekeningen conform de huidige regelgeving, welke echter nog steeds aan aanpassingen onderhevig zijn, blijkt het mogelijk de BORgronden te ontwikkelen.

In de Natuurbeschermingswet 1998 en Habitatrictlijn is opgenomen dat een planologisch plan geen significante effecten mag hebben op Natura 2000. Sinds de uitspraak van de Raad van State, die in mei 2019 een streep zette door de Programmatische Aanpak Stikstof, wordt landelijk gewerkt aan nieuw stikstofbeleid. Op 12 oktober heeft de Rijksoverheid een beslisboom voor de toestemmingverlening stikstofdepositie bij nieuwe activiteiten gepubliceerd. De eerste stap hierin is de berekening van de stikstofdepositie met behulp van de AERIUS Calculator 2019. Er is onderzocht wat de gevolgen zijn van de geluidswalwoningen langs de A1 op de stikstofdepositie, evenals de toename van verkeer.

Uit de berekeningen blijkt dat het plan, als gevolg van het verkeer van en naar het plangebied, stikstofdepositie geeft in 110 hexagonen en in 10 natuurgebieden en habitattypen. De stikstofdepositie ligt in deze hexagonen tussen 0,005 en 0,014 mol/h/jaar (afgerond 0,01 mol/ha/jaar). Dat is hoger dan (afgerond) 0,00 mol/ha/jaar. Op basis van deze resultaten is het voor het verkrijgen van een natuurvergunning een Ecologische voortoets en mogelijk ook een passende beoordeling noodzakelijk.

De geluidswerende woningen hebben niet alleen een geluidwerende werking, maar zorgen ook voor een positief effect op de verspreiding van verontreinigende stoffen van met name het verkeer op de A1. Dit effect is vastgesteld door een situatie zonder geluidwerende woningen en een situatie met geluidwerende woningen met elkaar te vergelijken met behulp van de AERIUS Calculator 2019. Uit die vergelijking blijkt dat er een effect berekend wordt in 499 hexagonen en 12 natuurgebieden en habitattypen. In alle 499 hexagonen is het effect positief en daalt de stikstofdepositie als gevolg van de geluidwerende woningen. De daling ligt tussen ruim 0 mol/ha/jaar tot ruim 0,09 mol/ha/jaar. In de 110 hexagonen met een stikstofdepositie als gevolg van het plan is de daling van stikstofdepositie door de geluidwerende woningen groter dan de toename van stikstofdepositie door (het verkeer van) het plan. Uit deze analyse blijkt dat als rekening wordt gehouden met het effect van de geluidwerende woningen van het plan, het plan BORgronden een positief effect heeft op de stikstofdepositie. De initiatiefnemer moet in overleg met het bevoegd gezag bepalen of en zo ja op welke wijze het effect van de geluidwerende woningen mee genomen mag worden bij de beoordeling van het plan op het aspect stikstof. Belangrijk aandachtspunt daarbij is de tijdelijke situatie dat in het plangebied gebouwd en mogelijk reeds gewoond wordt terwijl de geluidwerende woningen nog niet (geheel) zijn gerealiseerd.

Het is op basis van de berekeningen van de uitgevoerde quickscan en de huidige generieke maatregelen met een geïntroduceerd Stikstofregistratiesysteem (SSRS) mogelijk om de BORgronden te realiseren. Op een later moment is meer gedetailleerd onderzoek nodig, gebaseerd op (de dan geldende) wet- en regelgeving.

Vraag 12

Is er voor het plan BORgronden een Milieu Effect Rapportage (MER) noodzakelijk?

Antwoord

Nee, het is niet nodig een MER op te stellen.

Vraag 13

Het CDA neemt aan dat voor kostenverhaal bij de BORgronden een anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar is afgesloten.

Welke kosten in de planvorming komen niet of slechts deels voor kostenvergoeding voor de gemeente in aanmerking? Over welk indicatief bedrag gaat dat dan welke niet of slechts deel worden vergoed?

Antwoord

Voor de ontwikkeling van de BORgronden wordt voor onder andere het kostenverhaal een anterieure overeenkomst gesloten. Kostenverhaal is verplicht in het kader van de WRO. De gemeente kiest voor een privaatrechtelijk spoor. De hoogte van de te verhalen kosten worden inzichtelijk gemaakt en besproken met de ontwikkelaar in het kader van de anterieure overeenkomst. Het uitgangspunt is dat alle toe te rekenen gemeentelijke plankosten worden verhaald op de realisator. Dit is exclusief de te betalen leges, die worden apart in rekening gebracht. De ontwikkelaar zal de locatie bouw- en woonrijp maken. De gemeente maakt hier dus geen kosten voor. Ook eventuele kosten buiten het plangebied (zogenaamde bovenplanse en bovenwijkse kosten), maar die wel te relateren zijn aan de BORgronden worden (naar rato) in rekening gebracht van de ontwikkelaars dan wel door de ontwikkelaar gerealiseerd en betaald. Dit staat ook in de raadsaders vermeld: "een bovenwijkse verevening voor de benodigde voorzieningen".

Vraag 14

Klopt het dat in de verkeersonderzoeken tijdens de spits is gemeten en dat de uitkomsten qua aantallen gemiddeld zijn genomen over een tijdsbestek van twee uur?

Kan het dus goed mogelijk zijn dat het b.v. tussen 8 en 9 uur veel drukker (lees verkeer intensiever) is dan b.v. van 7 tot 8 uur? Kunnen de resultaten voor de raad ook inzichtelijk gemaakt worden per 15 minuten i.p.v. over een gemiddeld tijdsbestek van twee uur?

Antwoord

In het verkeersonderzoek in 2018 is op diverse telpunten onderzocht hoeveel motorvoertuigen een telpunt passeerde. Dit gebeurde aan de hand van telsingangen op de weg. De gegevens van de telpunten zijn toen per uur openbaar beschikbaar gesteld op de bestuurspagina over de BORgronden. Deze cijfers geven het absolute aantal motorvoertuigen gemeten in dat uur, uitgewerkt in tabellen. Daarnaast is per telpunt een grafiek opgenomen waarin het uurverloop van het verkeer per werkdag te zien is. Aan de hand van die cijfers is onderzocht wat het drukste moment van de dag is. Het drukste moment van de dag blijkt tussen 16:45 en 17:00 uur 's middags te zijn.

Vraag 15

In het thema-uur werd verteld dat de voorzieningen voldoende zijn om de te verwachte inwonersgroei te kunnen opvangen. Kunt u inzichtelijk maken welke capaciteit de nabije PO-scholen hebben de komende 10 jaar en welk aantal extra leerlingen wordt verwacht na bebouwing volgens huidige planvorming SPvE.

Eenzelfde vraag voor de capaciteit bij hockeyclub Naarden.

Antwoord

Wat betreft de capaciteit (opgevat als aantal leerlingen plaatsen) van de nabije PO-scholen geldt het volgende.

Er wordt verwacht dat de komst van de BORgronden zal leiden tot een groei van circa 70 leerlingen in het basis onderwijs. Leerlingen uit dit deel van de gemeente maken gebruik van de aanwezige scholen in deel Noord. Dat zijn de volgende scholen: KMS, BMS, M. Calsschool (JW Frisolaan), Rehoboth, Tweemaster, Godelindeschool en de Comeniusschool.

Gemeenteraad Gooise Meren

Informatieve vragen van feitelijke en/of technische aard

Deze scholen tezamen hebben voldoende capaciteit om deze toename aan leerlingen te kunnen opvangen. Alleen al de Godelindeschool heeft circa 90 leerlingen plaatsen ter beschikking de komende 10 jaar, blijkt uit de laatste capaciteitsraming IHP.

Wat betreft de capaciteit van hockeyclub Naarden geldt het volgende. Gemeente Gooise Meren voert elke vier jaar een capaciteitsonderzoek uit naar vraag en aanbod van sportcapaciteit voor zowel binnen- als buitensport. Dit wordt beschreven in de sportvisie. Dit onderzoek wordt gebaseerd op de huidige situatie, bevolkingsgroei, alle bekende uitbreidingsplannen en kijkt 15 jaar vooruit.

Uitgangspunt in de sportvisie is het bieden van gelegenheid tot sporten binnen de gemeentegrenzen. Niet in elke kern zal elke sport kunnen worden uitgeoefend. Het gaat om het gehele aanbod binnen de gemeente.

Hockey is één van de populairste sporten in Gooise Meren. We zien dat een aantal verenigingen niet elk seizoen alle aangemelde jeugd kunnen plaatsen in verband met een capaciteitstekort. In Muiden start per september 2020 een volledig nieuwe hockeyvereniging met twee velden. Dit biedt plaats voor +/- 700 leden uit heel de gemeente. Daarnaast is er de mogelijkheid om uit te wijken naar hockeyverenigingen in omliggende kernen.

Vraag 16

Het aantal bezoekers van de AH Koningshoek zal fors toenemen. Voornamelijk in de namiddag/avond bezoekers die nog snel even een meestal kleine boodschap uit te werk doen. De tendens is dat die last-minute bezoekers zullen toenemen en dan voornamelijk rond en tijdens de spits.

Heeft u nagedacht over de parkeervoorziening aldaar die nu al amper toereikend is tijdens deze uren en in het weekend?

Antwoord

We hebben in het verleden al ingrepen gedaan om het gebruik van de parkeervoorziening bij de Albert Heijn Koningshoek te verbeteren. Onder andere door het optimaliseren van bewegwijzing, met als doel een betere verdeling te krijgen van het gebruik van diverse parkeerterreinen. Daarnaast heeft de Albert Heijn de fysieke situatie onderaan de hellingbaan richting het parkeerdek geoptimaliseerd.

Er is contact geweest met de Albert Heijn over toename van winkelend publiek door de komst van de BORgronden. De Albert Heijn geeft aan dat de verwachting is dat de winkel aan de Amersfoortsestraatweg de toename van de BORgronden aan kan. Afhankelijk van de type nieuwe bewoners van de wijk leidt dit tot extra winkelend publiek of juist extra online aankopen. Onderzoek wijst uit dat jonge gezinnen en bewoners met een hoog inkomen meer gebruik maken van online winkelen. Deze online aankopen worden vanuit distributiecentra verspreid en hebben geen impact op de bestaande winkel.

Wat betreft de parkeervoorziening bij de Albert Heijn Koningshoek geldt het volgende. De grootte van de parkeerplaats voor de Albert Heijn, de andere winkels in de winkelstrip en de er boven gelegen woningen is destijds bepaald door de toen geldende CROW normen. Deze normen wijken nauwelijks af van de nu geldende normen. Voor de 39 woningen zijn conform deze normen 62 parkeerplaatsen nodig (53 voor de bewoners en 9 voor de bezoekers). De Albert Heijn en de andere vier winkels in de winkelstrip hebben een bvo van circa 2000m². Met een parkeernorm van 5,2 parkeerplaatsen per 100m² bvo, geeft dit een vraag van 104 parkeerplaatsen. Bij het berekenen van parkeervoorziening bij winkelfuncties is het aantal m² bvo namelijk leidend. De winkels en woningen tezamen hebben op basis van de normen een parkeerbehoefte van 166 parkeerplaatsen. In de tabel hieronder is het werkelijk aantal parkeerplekken op de locatie te vinden.

Locatie:	Aantal:
Parkeerkelder	39
Parkeerdek	67
Strip voor de winkels	33
Zijkant winkels	22
Achterzijde panden	5
Totaal:	166

Er zijn conform de normen voldoende parkeerplaatsen voor zowel de woningen als de winkels. Het parkeerprobleem bij de winkels wordt voor een groot deel veroorzaakt door parkeerders die elders moeten zijn, met name bij de sportvelden.

De gemeente was voornemens om dit voorjaar een parkeerdrukmeting voor de hele gemeente uit te voeren. Met de Albert

Heijn is de afspraak gemaakt om de (private) parkeerplaatsen bij de vestiging op de Amersfoortsestraatweg hierin mee te nemen. Dit onderzoek is gezien de huidige coronamaatregelen gecancelld. We hopen dat het onderzoek in het najaar plaats kan vinden

Het college is van mening dat de problematiek bij de Albert Heijn los staat van het Project BORgronden. De uitkomsten van de parkeerdrukmeting proberen we te verbinden met de kansen die zich voordoen nu er ontwikkelingen gaande zijn aan de Amersfoortsestraatweg.