GEMEENTE HILLEGOM

Hoofdstraat 115, 2181 EC Hillegom
Postbus 32, 2180 AA Hillegom

T 14 0252
F 0252 - 537 290
E info@hillegom.nl
I www.hillegom.nl

MEMO

Aan : Raadscommissie

Van : College van Burgemeester en Wethouders
Datum : 15 september 2016

Onderwerp : De Triangel
Sub : Bestuursopdracht raadsamendement 9-7-2015

Aanleiding /Inleiding

Op 9 juli 2015 heeft het college middels een raadsamendement opdracht gekregen om onderzoek te doen naar de mogelijkheden tot herontwikkeling van De Triangel. Enerzijds door zelf minimale randvoorwaarden op te stellen, anderzijds door ingediende plannen te beoordelen. Deze notitie geeft een toelichting op het doorlopen proces, op de randvoorwaarden en op de uitkomsten van het onderzoek.

Minimale randvoorwaarden

Belangrijk uitgangspunt voor de randvoorwaarden is de wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingplan. Daarin staan regels t.a.v. het aantal woningen en wordt verwezen naar beleid en regelgeving t.a.v. parkeren en geluidhinder. Verder is in de randvoorwaarden zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij gemeentelijk beleid, met name Welstandsnota, Parkeerbeleidsnota, Groenbeleidsplan en Woonvisie. Om de randvoorwaarden 'minimaal' te houden zijn planspecifieke aanscherpingen beperkt tot het uiterst noodzakelijke. Verder is milieukundig advies door de Omgevingsdienst in de randvoorwaarden opgenomen. Met name gevelgeluidbelasting vraagt aandacht en geeft ruimtelijke beperkingen.

Een kwetsbaar onderdeel van de beoogde ontwikkeling is de verkeerskundige ontsluiting van de nieuwe wijk. De Triangel ligt aan de doorgaande weg N208. Het kruispunt Leidsestraat/Olympiaweg en de rotonde Leidsestraat/Hoofdstraat zijn belangrijke verkeerskundige knooppunten. Voorwaarde is daarom dat het verkeerskundig ontwerp voor de Triangel bijdraagt aan een robuuste en toekomstbestendige verkeerskundige situatie ter plaatse. Er zijn voor de ontsluiting van De Triangel op de Leidsestraat meerdere verkeerskundige varianten onderzocht en doorgerekend, waaronder diverse kruispuntsvormen en rotondes. Dit heeft geleid tot een ontwerp dat voorziet in de gestelde eis t.a.v. robuustheid. Met name maakt de beoogde herontwikkeling het noodzakelijk om een strook voor rechtsafslaand verkeer toe te voegen (vanuit het zuiden, richting Olympiaweg). Dit is mogelijk door de voorgevelrooilijn te verleggen, en gaat ten koste van uitgeefbare grond.

MEMO

Beoordeling ingediende plannen
Om uitvoering te kunnen geven aan dit onderdeel van de bestuursopdracht is samenwerking gezocht met de bij het plan betrokken partijen. Janssen en Muller zijn eigenaren van de twee bedrijfspercelen in het achterliggende gebied en van in totaal 5 woningen aan de Leidsestraat. Architectenbureau Stol en bouwbedrijf Van Rhijn Bouw hebben eerder een gezamenlijk bouwplan voor De Triangel ingediend. Datzelfde geldt voor de ontwikkelaars Rotteveel M4 en Alma Vastgoed.

Ruimtelijke uitvoerbaarheid
Bovengenoemde partijen zijn bereid gevonden om de handen ineen te slaan. Om enerzijds met de opgedane kennis van de afgelopen jaren, en anderzijds met een 'frisse blik', naar het plangebied te kijken. Er zijn enkele planvarianten uitgewerkt, op basis waarvan de randvoorwaarden zijn getoetst op uitvoerbaarheid. Dit heeft geleid tot enkele aanpassingen aan de randvoorwaarden.

Belangrijk onderdeel van de ontwerpopgave is het parkeren. Bereikbaarheid van parkeerplaatsen voor bewoners van De Triangel is in de huidige situatie een 'struikelblok'. De bewoners zijn aangewezen op de parkeerplaatsen aan de overzijde van de drukke Leidsestraat. Bewoners kiezen de kortste route naar hun geparkeerde auto, en maken daarbij veelal geen gebruik van de voetgangersoversteekplaats t.h.v. de Veenenburgerlaan/Olympiaweg.
Uitkomst van het onderzoek is dat er in het nieuwe plangebied geen 'ruimte' is voor de parkeervraag van de woningen aan de Leidsestraat. In die zin dat dit leidt tot een te groot financieel tekort op de grondexploitatie. Dit sluit aan bij de eerdere conclusie van het college (zie onder "Samenvatting/aanbeveling")
Het gemeentelijk parkeerbeleid voorziet er in dat bij sloop-/nieuwbouw uitsluitend in extra parkeerplaatsen moet worden voorzien wanneer de nieuwe parkeervraag groter is dan de bestaande vraag (Nota parkeernormen art. 3.1.1). Voor de sloop-/nieuwbouwwoningen aan de Leidsestraat betekent dit dat beleidsmatig niet hoeft te worden voorzien in de aanleg van parkeerplaatsen. De door het consortium opgestelde parkeerbalans, waarbij de bestaande situatie blijft gehandhaafd, is daarmee sluitend. Maar voorziet in dit opzicht niet in de gewenste kwaliteitsverbetering.
In het verkeerskundig ontwerp is een een oversteekplaats dichter bij De Triangel opgenomen.

Financiële uitvoerbaarheid
Een tweede belangrijke uitkomst van het onderzoek is de financiële uitvoerbaarheid. Het consortium berekent een tekort op de grondexploitatie van ca. 2,5 miljoen euro. Dit is excl. BTW, excl. kosten voor de benodigde reconstructie van de Leidsestraat en excl. een eventueel benodigde procedure voor onteigening.
Het consortium geeft aan dat een substantiële optimalisatie wordt bereikt wanneer het huurprogramma (sociaal 20%, bereikbaar 20%) wordt vervangen door vrije markt koopwoningen.

Van belang hierbij is de wet- en regelgeving omtrent ongeoorloofde staatsteun. Hiervan is sprake wanneer een onderneming een overheidsbijdrage ontvangt groter dan de zogenaamde de-minimisnorm van € 200.000,- (eens per drie jaar).

Een directe bijdrage van de gemeente ter hoogte van het geraamde exploitatietekort is daarom niet geoorloofd. Er zijn werkvormen voorhanden om een onrendabele herontwikkeling mogelijk te maken, maar die vragen een meer actieve rol van de gemeente waarbij ook vooraf moet worden geïnvesteerd. Die investeringen zien met name op de verwerving van de woningen aan de Leidsestraat. Niet alleen vanwege ongeoorloofde staatsteun, maar ook de gevestigde Wet Voorkeursrecht Gemeenten (WVG).

Het consortium stelt zich pro-actief op en toont zich bereid om kennis en ervaring in te zetten om de risico's te beperken. Er is bij min of meer gelijkwaardige projecten ervaring opgedaan met de kwestie ongeoorloofde staatsteun. En er is informatief gesproken met de 5 particuliere woningeigenaren. Er is naar eigen zeggen bereidheid om mee te werken aan verwerving bij vier daarvan. Waarmee het verwervings-/onteigeningsrisico beperkt lijkt tot één woningeigenaar. De overige woningen zijn in bezit van Stek (11), Janssen (4), Muller (1) en de gemeente zelf (1).
Doordat beide eigenaren van de bedrijfspercelen zijn vertegenwoordigd in het consortium, is er in deze opzet geen directe noodzaak voor de gemeente om één of beide bedrijfspercelen aan te kopen.

Samenvatting/aanbeveling

- *Geld*
  Het primaire doel van de herstructurering is het verbeteren van het aanzicht, de leefbaarheid en woonkwaliteit langs de Leidsestraat. Meer specifiek betreft het de herontwikkeling van 22 woningen. Het exploitatietekort van 2,5 miljoen euro betekent een onrendabele investering van 113.000 euro per woning. En rekening houdend met de benodigde aanpassing aan de infrastructuur is dit ca. 125.000 euro per woning.

- *Kwaliteit*
  Voor wat betreft de parkeersituatie wordt de doelstelling niet gehaald. Bewoners blijven aangewezen op de parkeerplaatsen aan de overzijde van de Leidsestraat. De kwaliteitsverbetering bestaat in dit opzicht uit de realisatie van een voetgangersoversteekplaats dichter bij.

- *Tijd*
  Om herstructurering mogelijk te maken moeten alle woningen in bezit komen. De door de gemeente gevestigde WVG is echter slechts een eerste aanbiedingsplicht aan de gemeente, en geen recht op aankoop door de gemeente. Verwerving van de woningen is een onzekere procedure. In het uiterste geval moet zelfs gebruikt worden gemaakt van een tijdrovende onteigeningprocedure. Dit betekent dat de kans bestaat dat partijen niet op korte termijn duidelijkheid krijgen over hun situatie. Gezien de lange geschiedenis is dit niet wenselijk.

- *Risico's*
  De WVG en de richtlijnen t.a.v. ongeoorloofde staatsteun dwingen de gemeente om bij de herontwikkeling van De Triangel een actieve grondpolitiek te voeren. Dit brengt financiële risico's met zich mee.

  Ook het plannings- en procesrisico (zie onder "*Tijd*") vertaalt zich in financiële zin. Met name ambtelijke inzet, advies- en proceskosten kunnen fors oplopen.

De informatie die in de raadsvergadering van 9 juli 2015 door het college is gepresenteerd hield in dat een plan dat aan alle kwalitatieve en beleidsmatige eisen en randvoorwaarden voldoet, ontwikkeld kan worden met een onrendabele top van ca. € 3,9 mln. Tijdens behandeling in de raadscommissie en in de raadsvergadering hebben partijen ingesproken en zijn lagere bedragen genoemd. O.a. gaf architectenbureau Stol aan een plan te kunnen ontwikkelen met een onrendabele top van ca. € 1,25 mln. De gemeente heeft hiervan geen cijfermatige onderbouwing voorhanden, maar het verschil met het nu door partijen berekende exploitatietekort (2,5 mln) wordt mogelijk verklaard doordat destijds al is voorgesorteerd op een gemeentelijke bijdrage van ca. 1,35 mln. (ISV 660.000 + begrotingsreservering 695.000).

Aansluiting tussen het geraamde tekort van 2,5 mln, en de eerdere raming van het college van ca. 3,9 mln wordt vervolgens gevonden door:

- Onderbrengen van de totale parkeervraag in het plangebied doet beslag op uitgeefbare grond en gaat ten koste van opbrengsten.
- Inrekenen van gemeentelijke plankosten.
- Kosten aanpassing infrastructuur.
- Hogere raming van verwervingskosten van percelen en opstallen.

Op basis van bovenstaande samenvatting en conclusies bereidt het college een voorstel voor aan de raad om de gevestigde Wet Voorkeursrecht Gemeenten in te trekken.

MEMO

Vervolg

Bewoners en eigenaren van De Triangel verkeren al geruime tijd in onzekerheid. Dit vertaalt zich onmiskenbaar in de huidige staat van onderhoud van de woningen aan de Leidsestraat. Door nu éénduidig het besluit te nemen om te stoppen met de herontwikkeling van De Triangel komt er voor de bewoners en eigenaren een einde aan deze situatie. Het legt de verantwoording voor het beheer van de woningen weer daar waar deze hoort, en stelt eigenaren in staat om keuzes te maken t.a.v. verkoop/onderhoud/beheer.

Het College is er in geslaagd om de verwerving van het pand Leidsestraat 1f een stap dichterbij te brengen. Er is overeenstemming met de eigenaar (dhr. Vos) over de belangrijkste voorwaarden voor verwerving. Hoewel de verwerving van dit pand niet rechtstreeks van invloed is op het Triangel initiatief, levert een verwerving van het pand perspectief voor verbetering van de leefbaarheid voor direct omwonenden.
Ten tijde van de reconstructie van de N208 was het helaas niet gelukt om het pand tijdig te verwerven. Daardoor kon een rechtsafstrook, komend vanuit zuiden, niet worden aangelegd. Bij een verwerving van het pand kan deze rechtsafstrook, na de sloop van huisnr. 1f, alsnog worden aangelegd. Resterende grond kan beplant worden met zgn. “zorgeloos groen”. Dat levert voor het autoverkeer een betere doorstroming op, voor rechtdoor gaand fietsverkeer wordt het veiliger en omwonenden worden minder geconfronteerd met filevorming en de gevolgen daarvan. Voor het zover is, zal het college aan de gemeenteraad besluitvorming voorleggen voor zowel de aankoop als de activiteiten na de verwerving.