



Onderwerp

Tweede voorbereidingsbesluit herontwikkeling Bogardeind 85 tot en met 123

Beslispunten

1. Te verklaren dat een bestemmingsplan wordt voorbereid, zoals bedoeld in artikel 3.7, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening (voorbereidingsbesluit) voor de gronden ter hoogte van Bogardeind 85 t/m 123, die zijn aangegeven op de verbeelding met bestandsnaam NL.IMRO.1771.Bogardeind-VA02 (bijlage 1 bij dit raadsvoorstel).
2. Het eerdere voorbereidingsbesluit d.d. 28 januari 2019 voor het onder beslispunt 1 omschreven gebied met bestandsnaam NL.IMRO.1771.Bogardeind-VA01 in te trekken met ingang van 28 januari 2020.
3. Te bepalen dat het tweede voorbereidingsbesluit als bedoeld onder beslispunt 1 in werking treedt op 28 januari 2020.
4. € 1.100.000 als claim te reserveren op de Reserve Herstructurering Woongebieden en de Reserve Leefbaarheidsfonds en de Reserve Ruimtelijke Ontwikkeling.

Inleiding

1 Algemeen

Het deel van het Bogardeind tussen de Beukelaar en de Laan der Vier Heemskinderen is een belangrijke entree van Geldrop. Dagelijks passeren 17.000 voertuigen het Bogardeind. Een groot deel van het Bogardeind is aangepast aan deze verkeersdruk. Het deel tussen de Beukelaar en de Laan der Vier Heemskinderen is niet aangepast en vormt een flessenhals. Het tracé is te smal voor de huidige hoeveelheid verkeer, zeker in relatie tot de leefomgeving. Deze situatie is niet langer acceptabel. De woningen staan (te) dicht op het wegprofiel en worden aan de oostzijde alleen door een trottoir van de rijweg gescheiden. Dit leidt tot onveilige situaties en een slechte leefkwaliteit voor de bewoners.

De kwaliteit van de woningen wisselt. Deze varieert van goed tot zeer slecht. De algehele kwaliteit neemt wel af door de onzekerheid over de toekomst bij de bewoners als gevolg van de planvorming door de gemeente. De bewoners geven aan het onderhoud aan hun woningen uit te stellen totdat er helderheid over de toekomst kan worden geboden. Op een aantal plekken zijn er woningen gesloopt. Het vigerende bestemmingsplan maakt(e) het mogelijk om direct aan de weg nieuwe woningen te bouwen. Met het nemen van het eerste voorbereidingsbesluit is dat voorkomen. De bouw van nieuwe woningen belemmert de toekomstige verbreding. Bouw van nieuwe woningen moet worden vermeden.

De afgelopen periode is gebruikt om met de eigenaren/ bewoners te praten en de haalbaarheid van de ontwikkeling te onderzoeken. Voor de eigenaren/ bewoners zijn de consequenties groot. Herontwikkeling betekent dat hun woningen worden gesloopt. Zij staan afwachting, maar overwegend positief, tegenover het voorstel voor herontwikkeling.

In 2008 is de herontwikkeling ook opgepakt. Na de uitvoering van de eerste fase is de uitvoering van het plan, als gevolg van de economische crisis gestopt. Het is van groot belang om de eigenaren/ bewoners nu een zekere toekomst te bieden. Onzekerheid beïnvloedt het proces negatief. Indien de herontwikkeling nu niet wordt doorgezet zal hiervan voor langere tijd moeten worden afgezien.

2 Tweede voorbereidingsbesluit

Om de bouw van nieuwe woningen tegen te gaan heeft de gemeenteraad op 28 januari 2019 een voorbereidingsbesluit genomen ten behoeve van de verbreding van het wegprofiel van Bogardeind



85 tot 123. De werking van het voorbereidingsbesluit loopt tot 7 februari 2020. Als binnen een jaar na het nemen van het voorbereidingsbesluit een ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd dan neemt het bestemmingsplan de beschermende werking van het voorbereidingsbesluit over. In het raadsvoorstel van januari 2019 was opgenomen dat het ontwerpbestemmingsplan in december 2019 ter inzage zou worden gelegd.

De voorbereiding van de plannen van Bogardeind en het overleg met bewoners kosten meer tijd dan gepland. Vóór het aflopen van de termijn van het voorbereidingsbesluit zal geen ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd. Een voorbereidingsbesluit kan niet worden verlengd. We stellen daarom voor om een nieuw voorbereidingsbesluit te nemen en het eerste voorbereidingsbesluit in te trekken.

Als u het eerste voorbereidingsbesluit niet intrekt, dan geldt dit tot en met 6 februari 2020. In dat geval gelden er tijdelijk twee voorbereidingsbesluiten voor hetzelfde gebied en met dezelfde strekking. Dit zorgt voor een juridisch onduidelijke en daarmee ongewenste situatie. Het tijdelijk laten overlappen van de voorbereidingsbesluiten is ook niet zinvol. Nadat het eerste voorbereidingsbesluit is vervallen of ingetrokken, dienen toch alle aangehouden aanvragen omgevingsvergunning (die zijn binnengekomen tijdens de werkingsduur van het eerste voorbereidingsbesluit) te worden afgehandeld. Ook al is er al een nieuw voorbereidingsbesluit genomen. Het nieuwe tweede voorbereidingsbesluit geeft alleen bescherming voor nieuwe aanvragen, die worden ingediend vanaf het moment dat het nieuwe voorbereidingsbesluit in werking is getreden. Door het tweede voorbereidingsbesluit al vóór 7 februari 2020 te nemen, blijft het 'gat' in de voorbereidingsbescherming zo beperkt mogelijk. Voor de volledigheid moet worden vermeld dat er tijdens de werkingsduur van het eerste voorbereidingsbesluit geen aanvragen zijn ingediend.

3 Budgetreservering 2020 - 2023

Voor de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6. eerste lid van het Besluit ruimtelijke ordening onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan. Hiervoor is een haalbaarheidsstudie (inclusief een onderzoek naar de financiële haalbaarheid) verricht. Op grond hiervan is een raming gemaakt van de kosten van de voorbereiding en de uitvoering van het plan.

Eerste raming totale kosten

De extra kosten voor het project t.o.v. een reguliere wegreconstructie worden op basis van nu bekende gegevens geraamd op:

a. Waardeverlies percelen	€	2.600.000,-
b. Sloopkosten	€	220.000,-
c. Plankosten	€	50.000,-
d. Transactiekosten	€	330.000,-
Totaal	€	3.200.000,-

- Ad a. Het waardeverlies treedt op door de afname van de oppervlakte van de percelen. De bestaande bebouwing vertegenwoordigt meer waarde dan het programma dat na sloop van de bestaande bebouwing op de resterende kaveloppervlakte kan worden gerealiseerd.
- Ad b. De sloopkosten worden geraamd op gemiddeld ruim € 10.000,- per adres. Het betreft in totaal 22 adressen.
- Ad c. De plankosten worden geraamd op € 50.000,- in 2020. Dit zijn externe kosten, inclusief de kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan in 2020. De overige plankosten betreffen interne uren. Vanaf 2021 is er geen externe betrokkenheid meer bij het project
- Ad d. Aan de bewoners zullen verhuiskosten moeten worden vergoed en zullen mogelijk ook de kosten voor de huur van een vervangende woning worden vergoed. Per adres is hier



€ 15.000,- voor gerekend, waarbij rekening is gehouden met € 5.000 aan verhuiskosten en € 10.000 frictiekosten (huurkosten en overige compensatie).

Bij de verdere uitwerking van de plannen kan ook gekeken worden naar eventuele financiële optimalisatiemogelijkheden, zonder dat dit afbreuk doet aan de stedenbouwkundige kwaliteit van het bouwplan. De kosten van herinrichting van de weg worden geraamd op een bedrag van € 1 miljoen. Dat zijn reguliere investeringskosten bij een dergelijke reconstructie, die pas aan de orde kunnen komen als op termijn alle deelfases gerealiseerd zijn.

Globale planning

Het project zal worden verdeeld in drie plandelen. De realisatie van de eerste fase wordt pas in 2023 na afronding van planologisch-juridische procedure voorzien. De aanleg van de weg kan pas worden gerealiseerd als alle drie de deelfases tot uitvoering zijn gekomen. Dat zal naar verwachting op zijn vroegst na 2027 zijn.

2020	vervolg voorbereiding en opstellen ontwerpbestemmingsplan
2021	proceduretijd bestemmingsplan
2022	proceduretijd voor bezwaar en beroep tot aan Raad van State
2023	realisatie eerste fase
2025	realisatie tweede fase
2027	realisatie derde fase
2028	aanleg nieuw wegprofiel

Kosten meerjarenbegroting 2021 – 2024:

De kosten voor de eerste fase zullen vallen in de periode van de eerstvolgende meerjarenprogrammabegroting 2021-2024. Afhankelijk van welk deelplan als eerste gerealiseerd kan worden, zijn de kosten voor deze periode begroot op:

a. Waardeverlies percelen	€	870.000,-
b. Sloopkosten	€	70.000,-
c. Plankosten	€	50.000,-
d. Transactiekosten	€	110.000,-
Totaal 2020 – 2023	€	1.100.000,-

De kosten die in 2020 moeten worden gemaakt, zijn de kosten voor de verdere uitwerking van het plan en het opstellen van een ontwerpbestemmingsplan. Deze kosten zullen geactiveerd worden op het gemeentelijke perceel, wat onderdeel gaat worden van het zuidelijke deel van het bouwplan. In de jaarrekening zal een claim van € 50.000,- worden opgenomen op de Reserve grondexploitatie. Aangezien dit bedrag uiteindelijk niet terugverdiend kan worden, zal dit bij vaststelling van het bestemmingsplan en de grondexploitatie worden omgezet in een verliesvoorziening die dan direct ten laste van de reserve grondexploitatie zal worden gebracht.

Wat willen we bereiken

De verkeerssituatie op het Bogardeind is niet langer acceptabel. Het Bogardeind verdient bovendien een betere uitstraling en een betere leefkwaliteit dan het nu heeft. Er zijn mogelijkheden om dit gefaseerd te realiseren. De voorbereiding van de realisatie, waaronder het opstellen van het bestemmingsplan, vergt meer tijd dan was geraamd in het raadsvoorstel van 28 januari 2019. Met het nemen van een tweede voorbereidingsbesluit voorkomen we ook het komende jaar dat ongewenste ontwikkelingen, plaatsvinden die de realisatie belemmeren.

Argumenten

1.1 De sloop van nieuwe woningen moet worden voorkomen



Het bestemmingsplan laat woningbouw direct aan het Bogardeind rechtstreeks toe. Met het tweede voorbereidingsbesluit wordt voorkomen dat hier komend jaar, bij een aanvraag, medewerking aan moet worden verleend. Als er nieuwe woningen direct aan het Bogardeind worden gebouwd, dan zouden die woningen weer gesloopt moeten worden als in de toekomst het wegprofiel wordt verbreed. In het nieuwe bestemmingsplan zal de rooilijn voor nieuwe panden een eind naar achter worden geschoven.

4.1 De notitie haalbaarheid biedt een basis voor herontwikkeling

Naar aanleiding van het eerste voorbereidingsbesluit is een haalbaarheidsstudie verricht voor de beoogde herontwikkeling van Bogardeind. Ten behoeve van de haalbaarheidsstudie is gesproken met de eigenaren/ bewoners, is het stedenbouwkundige plan nader uitgewerkt en is een financiële toets uitgevoerd van de plannen voor dit deel van het Bogardeind. De haalbaarheidsstudie geeft een goed inzicht in de omstandigheden aan het Bogardeind. Het maatschappelijk belang is groot vanwege het volgende:

4.2 De verkeersontwikkeling, parkeergelegenheid en verkeersveiligheid in dit laatste deel van het Bogardeind zijn slecht.

In de avondspits staat er een lange wachtrij voor het verkeerslicht bij de Laan der Vier Heemskinderen, die 'terugslaat' tot voorbij het kruispunt Bogardeind/ Molenakker. Dit zal in de nabije toekomst erger worden. Het gevolg daarvan is dat het verkeer sluiptroues zoekt door de wijk Akert. Parkeergelegenheid ontbreekt, met uitzondering van enkele parkeerplaatsen op elgen terrein. De bewoners parkeren in de omgeving. In de praktijk wordt er regelmatig op de aanliggende fietsstrook en/of op het trottoir geparkeerd. Fietzers zijn hierdoor genooddacht op de rijbaan voor het autoverkeer uit te wijken en voetgangers worden gehinderd. Vooral mensen die slecht ter been zijn wijken dan uit naar de rijbaan met alle gevaren van dien.

Dit deel van het Bogardeind is het enige wegvak binnen de gemeente waar langs de hoofdweg geen vrije fietsvoorzieningen aanwezig zijn in de vorm van een vrijliggend fietspad of een fietsstraat. Het is één van de laatste wegvakken die in het kader van de herinrichting van de infrastructuur van Geldrop-Mierlo moet worden heringericht en is het sluitstuk van een langjarig programma voor de verbetering van de infrastructuur in het zuidelijk deel van kern Geldrop.

Het wegvak voldoet niet aan het landelijk beleid Duurzaam Veilig en is bovendien strijdig met de kwaliteitseisen van een belangrijke regionale fietsverbinding.

4.3 Met nieuwbouw verder van de weg kan een aangenamer woon- en leefklimaat worden bereikt.

Op basis van de huidige wet- en regelgeving en het huidige aantal verkeersbewegingen zouden de huidige woningen aan het Bogardeind tussen 85 en 123 niet – of alleen met ingrijpende maatregelen – gebouwd mogen worden. De luchtkwaliteit voldoet aan de wettelijke normen, maar is alsnog slecht. Met de herinrichting van de weg kan de kwaliteit worden verbeterd.

4.4 De ruimtelijke kwaliteit kan sterk worden verbeterd

De kwaliteit van deze hoofdentree is slecht en geeft Geldrop een armoedige indruk. De beeldkwaliteit laat veel te wensen over. Met een nieuwe ontwikkeling kan de ruimtelijke kwaliteit fors worden verbeterd. Daarnaast kan op het gebied van duurzaamheid met de nieuwbouw flinke vooruitgang worden geboekt.

4.5 De herinrichting biedt mogelijkheden voor vergroening van dit deel van het Bogardeind

Op dit moment ontbreekt een groenstructuur in dit deel van het Bogardeind. De gehele ruimte is verhard. De kwaliteit van dit profiel past niet meer in deze tijd. Het wegvak zou onderdeel uit moeten maken van de groene hoofdstructuur, maar nu ontbreekt daarvoor de ruimte. In het nieuwe plan komt er ruimte voor bomen en hagen langs de weg.



Kantttekeningen

1.1 Voor eigenaren/ bewoners blijft een onzekere periode bestaan

Met het nemen van een tweede voorbereidingsbesluit blijft voor eigenaren/ bewoners een onzekere periode bestaan. Zij hebben weliswaar meer inzicht in de situatie dan een jaar geleden, maar het blijft voor hen voorlopig onmogelijk om zonder tussenkomst van de gemeente een omgevingsvergunning aan te vragen of hun woning te koop aan te bieden. Met een doorlooptijd van 8 jaar blijft de onzekerheid ook nog voor langere tijd bestaan.

4.1 De relatie met de eigenaren/ bewoners vraagt aandacht

Het is duidelijk dat de eigenaren/ bewoners mee willen werken aan de herontwikkeling als de gemeente de ontwikkeling ook daadwerkelijk doorzet. De herontwikkeling is eerder in 2008 opgepakt, maar na de afronding van de eerste fase weer stopgezet. In dit deel van het Bogardeind wonen nog steeds dezelfde eigenaren/ bewoners. In de gesprekken wordt regelmatig gerefereerd naar deze eerdere start. Indien de ontwikkeling nu niet wordt doorgezet zullen de eigenaren/ bewoners het vertrouwen snel verliezen. Open en intensieve communicatie met de eigenaren/ bewoners blijft wenselijk.

4.2 De ruimte voor een stedenbouwkundige herontwikkeling is beperkt

Door het verkleinen van de percelen als gevolg van het verbreden van de weg en de wens om het stedenbouwkundige beeld aan te laten sluiten op het bestaande beeld is het aantal woningen dat kan worden gerealiseerd beperkt. In de verschillende varianten die zijn ontwikkeld wordt vooral uitgegaan van een beperkt aantal appartementen en verder voornamelijk grondgebonden woningen.

4.3 De herontwikkeling leidt tot waardeverlies

Uit de financiële doorrekening kwam een waardeverlies voor de percelen naar voren van € 2.600.000. Dit is een direct gevolg van het feit dat de nieuwe percelen door de verbreding van het profiel kleiner worden en van de beperkingen van het stedenbouwkundig plan dat kan worden gerealiseerd. Met de herontwikkeling kan echter het woon- en leefklimaat aan weerszijden van de weg aanmerkelijk worden verbeterd en kan tevens een verkeerskundig probleem dat al langjarig voor grote overlast zorgt, worden opgelost.

4.4 Het verleggen van een nieuwe voorgevelrooilijn kan leiden tot hoge kosten

Bij het project lopen de kosten op de baten vooruit, waarbij de baten niet opwegen tegen de kosten. Door alleen de grondstroken aan de voorzijde te verwerven is de voorinvestering voor de gemeente beperkter. Bij een volledige verwerving ontstaat een risicoprofiel voor zowel marktrisico's als projectspecifieke risico's die op termijn een grote impact zouden kunnen hebben op het weerstandvermogen van het grondbedrijf. Ook bij deze voorgestelde aanpak kan op termijn echter blijken, dat het voor de totale haalbaarheid toch wenselijk of noodzakelijk wordt om een aantal percelen of woningen volledig te verwerven.

Wat gaan we daarvoor doen

Randvoorwaarden

In vervolg op uw besluit zullen parallel aan de ontwikkeling van het ontwerpbestemmingsplan onderhandelingen worden gevoerd met de eigenaren/ bewoners. Op basis van de onderhandelingen zal worden bepaald welke (deel-)ontwikkeling binnen de gestelde financiële kaders mogelijk is. De resultaten van de onderhandelingen zullen medio 2020 in de vorm van een evaluatie aan u worden gepresenteerd.



Planning 2020

2020	vervolg voorbereiding en opstellen ontwerpbestemmingsplan	
	- voeren onderhandelingen met eigenaren/bewoners	februari – juli
	- keuze fasering	juli
	- opstellen evaluatie t.b.v. informeren raad	juli – september
	- evaluatie in de raad	oktober
	- vooronderzoeken bestemmingsplan	februari - april
	- opstellen ontwerpbestemmingsplan	april - september
2021	proceduretijd bestemmingsplan	
2022	proceduretijd voor bezwaar en beroep tot aan Raad van State	
2023	realisatie eerste fase	
2025	realisatie tweede fase	
2027	realisatie derde fase	
2028	aanleg nieuw wegprofiel	

Communicatie

Met de eigenaren/ bewoners wordt een permanente dialoog gevoerd, waarbij zij bij iedere stap in het proces individueel worden benaderd.

Wat mag het kosten

Zie inleiding

Duurzaamheid

Door de herontwikkeling van het Bogardeind worden verouderde woningen vervangen door nieuwe, duurzame woningen. Op deze wijze draagt het project bij aan de bevordering van de duurzaamheid.

Burgerparticipatie

In januari zullen na het raadsbesluit ook de bewoners in de omgeving worden geïnformeerd.

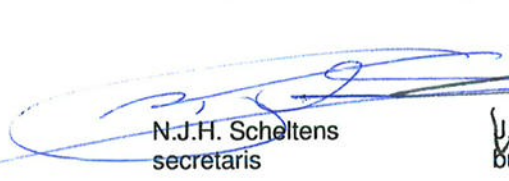
Evaluatie

Medio 2020 zal het project worden geëvalueerd. Aan de raad zal het evaluatierapport worden voorgelegd.

Bijlagen:

Conceptradsbesluit (voorbereidingsbesluit)
Kaart met gebied voorbereidingsbesluit (verbeelding)
Haalbaarheidsstudie

Geldrop, 24 december 2019,


N.J.H. Scheltens
secretaris


J.C.J. van Bree
burgemeester