

Warmond, 14 april 2020

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Teylingen.

Betreft: Aanvraag tijdelijke omgevingsvergunning gewijzigd gebruik Mariëngaerde nr Z-20-115789 met aanvulling N17007 dd 31 maart 2020.

Geacht College,

Bovengenoemde stukken ontving ik op mijn verzoek van de behandelende afdeling van uw gemeente.

Deze stukken geven mij aanleiding tot onderstaand commentaar, dat ik u nu reeds toezend, zodat u daar kennis van kunt nemen vóórdat u een besluit neemt over de aanvraag. Met betrekking tot de volgende stukken geef ik u het volgende commentaar:

1. Het rapport van Goudappel Coffeng, gedateerd 6 maart 2020 getiteld: Verkeer en parkeren tijdelijke situatie Groot Seminarie Warmond.

*Pag. 1 en 2 Inleiding.*

Hier wordt in herinnering gebracht de vaststelling door de gemeenteraad in juni 2019 van de “Integrale visie voor de locatie Groot Seminarie”. Deze visie kan echter niet als “integraal” worden beschouwd, want een belangrijk aspect namelijk het aantal parkeerplaatsen, de locatie van deze parkeerplaatsen en de verkeersafwikkeling worden in deze visie niet vastgelegd en vormen een open einde. Integraal betekent in dit verband volgens Van Dale: “waaraan niets ontbreekt, alles omvattend in zijn geheel”. Dan gaat het niet alleen om een verkeerd woordgebruik, maar met de gekozen salami-tactiek ontstaat het gevaar dat bij elke stap beslissingen ten uitvoer worden gebracht, die bij een volgende stap niet meer kunnen worden teruggedraaid als bij de voortgang van het proces zou blijken, dat dat noodzakelijk zou zijn. Het gaat tenslotte om één grote locatie in een samenhangend monumentale omgeving met een eigen belevingswereld en sfeer.

Het beoogde gebruik is van tijdelijke aard tot 1 januari 2022 dan wel eerder zodra [...] de bestemming ook volgens de regels van de ruimtelijke ordening permanent tot ‘Wonen’ is gewijzigd, zo schrijft de

rapporteur. Maar of dat gebeurt, daar gaat alsdan de gemeenteraad over. Die heeft daarover nu nog geen besluit genomen. Bovendien zal er in 2021 een nieuwe gemeenteraad worden gekozen. De rapporteur kan, vooruitlopend op het besluit van de dan zittende gemeenteraad, er niet van uit gaan dat die gemeenteraad dit bedoeld besluit wel zal nemen. Indien de termijn van de tijdelijke vergunning, al dan niet verlengd, zou aflopen, om welke reden dan ook, zonder dat de definitieve integrale bestemmingswijziging zou zijn gerealiseerd, dan zal een nieuwe gemeenteraad afzonderlijk moeten besluiten tot een omzetting van een tijdelijke vergunning in een definitieve vergunning, om verplichte verhuizingen te voorkomen van bewoners van Mariëngaerde, die niet voldoen aan de oorspronkelijke bestemming. Een dwaze veronderstelling of een dwaze procedure?

Als ik de stemming en de gekozen bewoordingen in de recente vergadering van de commissie Ruimte van de gemeenteraad op 31 maart j.l. goed aanvoel, dan leven er binnen de huidige gemeenteraad nog veel vragen en bedenkingen over de voorliggende aanvraag.

Het onderhavige rapport gaat niet over de periode vanaf de inhuizing van Mariëngaerde tot de complete "uithuizing" van Mariënhaven en het Kompas. Dat komt in het vervolg aan de orde.

*Pag. 3.*

Het verhaal over kleinere woningen, die een lagere parkeernorm zouden verdienen, gaat mijns inziens niet op. De parkeernorm van 1,5 is op zichzelf een gemiddelde voor kleinere en grotere woningen. Als je voor kleinere woningen een lagere norm zou willen hanteren, dan moet je ook voor grotere woningen een hogere norm aanhouden. Overigens hanteert het rapport (wijselijk) geen lagere norm, maar bij de Conclusies op pag. 14 wordt toch gezegd dat door de kleinere huishoudens mogelijk in de praktijk sprake is van overcapaciteit en onderbezetting van parkeerplaatsen. Door grotere huishoudens zou dat dus ook kunnen leiden tot ondercapaciteit en tekorten van parkeerplaatsen.

*Pag. 4.*

Ik bestrijd dat er 163 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Onder de bestaande parkeerplaatsen worden namelijk ook de 8 parkeerplaatsen langs de Oude Dam meegerekend, die bestemd zijn voor de bewoners van de naastgelegen wijk Kloosterwei. Dat is uitdrukkelijk overeengekomen door de gemeente met de vertegenwoordigers van die wijk. Het rapport kan dus niet hoger uitkomen dan op 155 beschikbare parkeerplaatsen. Dat is in de plannen van de aanvrager een tekort van ruim 5%. Zie de situatietekeningen van abcnova in de bijlage van de aanvraag: Mariëngaerde (tijdelijk) parkeren dd 18-03-2020.

*Pag. 5.*

Het uitgangspunt, dat het aantal verkeersbewegingen en het aantal parkeerplaatsen aan elkaar gerelateerd zijn, heeft maar een beperkte reikwijdte. Daarbij worden tot de verkeersbewegingen alleen autoritten gerekend. Op pag. 6 worden ze zo ook genoemd. Verkeersdeelnemers te voet, per fiets, met rollator, scootmobiel, op motorrijtuigen, scooters en dergelijke worden niet meegeteld of afzonderlijk behandeld als verkeersbeweging. En helemaal niet de paarden van de manege op de Klinkenberg, de "langnekken" van de boeren uit de Klinkenbergerpolder en de honden van de wandelaars in betere tijden. (Zie de laatste 6 woorden van het boek 'Jona' in de laatste vertaling van het Nederlands Bijbelgenootschap.) De verkeersbewegingen van toeristen en benieuwde Warmonders blijven eveneens buiten beschouwing.

De berekening van een verkeersgeneratie van 440 verkeersbewegingen per etmaal, berust op een onjuist aantal parkeerplaatsen, een uitgangspunt met een beperkte reikwijdte en een niet te

controleren interpolatie van CROW kerncijfers. Per saldo leidt dit tot een verkeersgeneratie per gemiddelde werkdag van 440 verkeersbewegingen zijnde 440 autoritten. Als ik uitga van een gemiddelde bezetting van de 107 woningen van 2,1 personen, dan kom ik op  $440 : (107 \times 2,1) = 1.96$  autoritten, zodat je met één auto nauwelijks heen en weer naar je werk kunt rijden.

*Pag. 6.*

Niet duidelijk is wat het cijfer 2,4 voorstelt bij de berekening van het kerncijfer verkeersgeneratie voor een verpleeg- en verzorgingstehuis.

*Pag. 7.*

De Bisschopslaan is ook de ontsluitingsweg van Park Klinkenberg en voor woningen gelegen aan de Laan van Oostergeest, schrijft de rapporteur. Maar dat is niet alles! Zoals reeds in De Zienswijze van mijn advocaat over de destijds voorgenomen verlening van de bestaande omgevingsvergunning werd aangegeven, moet ook rekening worden gehouden met:

- het tuindersbedrijf in de Klinkenbergerpolder,
- de manege aan de weg Klinkenberg,
- het woonhuis van Maarten 't Hart, iets verder op,
- de bezoekers van de achteringang van de Katholieke begraafplaats,
- de bezoekers van de Protestantse begraafplaats,
- de woning van de familie J. Tijssen, alsmede
- het verkeer van de bewoners van de aangrenzende wijk Kloosterwei.

Alle betrokken personen en functies leiden tot meer verkeersbewegingen die de rapporteur niet mee rekent.

Vervolgens meldt het rapport dat er in maart 2019 verkeerstellingen zijn uitgevoerd. Ook alleen van motorvoertuigen? Zijn de tellingen gedaan zowel vóór de kruising de Krogt / Seminarielaan als ná die kruising? In het laatste geval zouden we kunnen zien welk aandeel van de school komt en welk aandeel van de Aengentlaan.

Belangrijk is verder dat de bomenrij op de Bisschopslaan een dubbele rij is.

*Pag. 9/10. Effect op omliggende wegen.*

Over de Herenweg stelt het rapport dat het zuidelijke deel vrij krap is ingericht en iets verder: "eigenlijk te krap voor het dagelijks aantal verkeersbewegingen". Het noordelijk deel heeft een breder profiel. De werkzaamheden om de inrichting van de Herenweg aan te passen, starten volgens de plannen van de gemeente pas na de zomer van 2020. Dus omstreeks de periode van de voorgenomen inhuizing van Mariëngaerde en de uithuizing van Mariënhaven en Het Kompas. Dat is hoogst ongelukkig! Het rapport maakt daar geen melding van. Verbindt wel een voorwaarde aan zijn uitspraak dat de verwachte lichte toename van de verkeersbewegingen door de planontwikkeling geen probleem is, namelijk dat de te nemen maatregelen effectief zijn om de verkeersleefbaarheid te verbeteren. En dat staat nog helemaal niet vast en valt ook nu nog niet te beoordelen.

*Pag. 11. Verkeerberekening ontsluiting en Herenweg.*

Deze paragraaf over de kruispunten van de Herenweg met de Bisschopslaan en Seminarielaan, waarover omwonenden hun beklag hebben gedaan, is wel erg summier. De conclusie dat uit berekeningen blijkt dat de effecten van extra verkeer wegens de bestemmingswijziging zeer klein zijn en niet tot significante of waarneembare effecten zal leiden, is onvoldoende gemotiveerd. De

berekeningen ontbreken en de situatie wordt niet toegelicht. Wel wordt genoemd het extra afslaand verkeer vanaf de Herenweg maar niet de omgekeerde weg naar de Herenweg. Vermeld had tenminste moeten worden, dat de breedte van de rijweg op de ter hoogte van de planlocatie ca 2 meter bedraagt. Aan weerszijden ligt een fietspad van ca 1.60 meter en daarnaast nog een voetpad. Tegemoetkomend autoverkeer kan elkaar niet passeren zonder aan beide zijden over het fietspad uit te wijken. Links van de Bisschopslaan (gezien vanuit de Bisschopslaan) staat op een afstand van ca 4 meter een handbediend verkeerslicht voor overstekende voetgangers enz. Rechts van de Bisschopslaan (eveneens vanuit die laan gezien) is een bushalte naar o.a. station Leiden op een afstand van ca 9.50 meter. De afstand van de Seminarielaan naar het verkeerslicht bedraagt ca 18 meter. Zowel het verkeerslicht als de bushalte hebben belangrijke gevolgen voor de doorstroming van het verkeer naar en van de Bisschopslaan en het verkeer komende van de Seminarielaan alsmede voor de doorstroming van het doorgaande verkeer op de Herenweg. Zonder publicatie van de gebruikte berekeningen, die zouden aantonen dat hier vrijwel niets aan de hand is, is de conclusie over deze situatie niet geloofwaardig en getuigt deze paragraaf niet van een goede ruimtelijke ordening.

De hierbij gevoegde Figuur: 3.5 geeft een onjuiste en onduidelijke impressie van de situatie. De auto's die op het fietspad staan of rijden kunnen daar niet terecht, want het fietspad is ca 1.10 meter breed en mijn middenklasse-auto is zonder spiegels ca 1.50 meter breed. Trouwens, wat doen die auto's op het fietspad? Ze horen op de rijweg, waar ze elkaar niet kunnen passeren. De verhouding tussen de breedte van de auto en de breedte van de weg klopt ook niet. De hiervoor genoemde bushalte en het verkeerslicht hebben de impressie niet gehaald, die ontbreken. Welke impressie wil de rapporteur op de lezer overbrengen?

*Pag. 12/13. Verkeersveiligheid.*

Hier komt niet naar voren dat ook de schoolkinderen wonende in de naastgelegen wijk Kloosterwei over de rijweg van de Oude Dam en de Mons. Aengentlaan moeten lopen wegens het ontbreken van voetpaden en dat geldt ook als ze naar het dorp willen gaan of naar de bushalte op de Herenweg.

De voetgangersdoorsteek op de Bisschopslaan, die amateuristisch is aangelegd, is niet het werk van de gemeente! Bij een controle door de gemeente verwacht ik dat die doorsteek met de borden zal worden afgekeurd. Heeft die controle plaats gevonden? Zo ja, wat was het resultaat? Zo neen, waarom niet? Op Figuur 4.1. staan de waarschuwborden ook niet aangegeven!

Samenvattend ben ik van oordeel dat de paragrafen 3. t/m 4. tesamen onvoldoende motivering bevatten voor de conclusie, dat er geen belangrijke negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid ten gevolge van de planontwikkeling in deze tijdelijke situatie (tot uiterlijk 1 januari 2022) zouden zijn. Dat de rapporteur die niet voorziet is jammer, maar dat ligt dan aan zijn wijze van zien! Gelet op de geleverde kritiek, zou bij een positief besluit van uw College niet gesproken kunnen worden van een goede ruimtelijke ordening.

*Pag. 14. Conclusies.*

Een verkeerstoename t.o.v. de oorspronkelijke situatie van ca 10 extra verkeersbewegingen per werkdag, gelooft geen mens, gelet op de ondoorzichtelijke berekeningen en de versmalling van het begrip "verkeersbeweging". Bovendien zegt een toename van 10 verkeersbewegingen op zich zelf nog niets, indien er niet een onafhankelijk rapport voorligt over de verkeerssituatie in de oorspronkelijke situatie (tot medio 2017). Indien die toen belabberd was, dan wordt die met een toename van 10 verkeersbewegingen dus extra belabberd.

In het onderhavige rapport wordt geen aandacht besteed aan de toenemende verkeersdruk in de “tussenperiode”, de inhuizing van Mariëngaerde tot de uithuizing van Mariënhaven en Het Kompas. Het rapport behandelt alleen de situatie na de genoemde uithuizing.

Dat betekent dat Goudappel Coffeng geen compleet oordeel geeft of kan geven over de vraag naar de effecten van de voorgenomen bestemmingswijziging. Daarvoor is zijn onderzoek incompleet. Nergens wordt toegelicht waarom de rapporteur zich beperkt heeft tot de periode na de uithuizing van Mariëngaerde / Het Kompas. In de toelichtende Inleiding wordt de beperking van het onderzoek wel gemeld, maar niet toegelicht.

Dit hiaat wordt opgevuld door een aantal overzichten die afzonderlijk worden ingediend door abcnova, de gemachtigde van de aanvrager van de vergunning, onder de titel MARIËNGAERDE (TIJDELIJK) PARKEREN, Versie 2 18-03-2020 met als bijlage : situatie tekeningen d.d. 18-03-2020. Deze stukken zijn niet opgesteld door Goudappel Coffeng, maar afkomstig van abcnova, zoals vermeld op de stukken, dus van de gemachtigde van de aanvrager. Dat betekent dat deze stukken niet afkomstig zijn van een onafhankelijke adviseur of onderzoeker.

## 2. De bijlage MARIËNGAERDE (TIJDELIJK) PARKEREN; VERSIE 2 18-03-2020.

Deze bijlage bevat een zeer slordig overzicht van de parkeersituatie in de tijdlijn van vóór 2017 totdat de herontwikkeling van Mariëngaerde is afgerond (datum n.t.b.), in ieder geval na september/november 2020.

Op de bijlage “TIJDLIJN GEBRUIK” staat in een kader: Verhuur Mariëngaerde pas na verloop 100%. Het is mij niet duidelijk wat dit betekent, misschien is het een technische uitdrukking van projectontwikkelaars. Maar voor eenvoudige lezers een vraagteken!

De slordigheid betreft: op twee bijlagen kloppen de tellingen niet. Op de bijlage TIJDLIJN GEBRUIK staat onder 4 Vervolg gebruik Marente Mariënhaven + Kompas met tijdelijk nieuwe bewoners (tot september/november 2020) Op alle volgende bijlagen van de tijdlijn wordt uitgegaan van Leegstand van Mariënhaven , zelfs op de bijlage 6 EINDOPLEVERING (met als ondertitel Mariënhaven / Kompas in gebruik door Marente. Voorts wordt in de bijlage BESTAANDE SITUATIE meegeteld parkeergebied G, zijnde de 8 parkeerplaatsen langs de Oude Dam, die zoals eerder door mij gemeld, door de gemeente uitdrukkelijk zijn toegewezen aan de bewoners van de naastgelegen wijk Kloosterwei.

Gelet op bovenstaande gebreken van de door de aanvrager ingediende bijlagen over de “tussenperiode”, adviseer ik uw College deze stukken terzijde te leggen, want die zijn niet bruikbaar. Dat betekent, dat er over de “tussenperiode”, geen correct en onafhankelijk verkeersrapport bij de aanvraag is gevoegd, want het rapport van Goudappel Coffeng gaat over een andere periode. Ook hier is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening; er is zelfs in het geheel geen ruimtelijke ordening.

In dit verband breng ik nog het volgende onder uw aandacht:

Verkeersstromen ( met name in de “tussenperiode”), wel en niet gemotoriseerd, van en naar...:

1. Oostergeest, Klinkenberg (de weg), fam. Tijssen en de protestantse begraafplaats
2. Het tijdelijk parkeerterrein achter Mariëngaerde plus de extra parkeerplaatsen voorzien langs de nieuwe doorgang naar dit tijdelijk parkeerterrein , in totaal 56 parkeerplaatsen

3. Vijf nieuw voorziene parkeerplaatsen bij Mariënhaven vóór, plus de reeds aanwezige 5
4. Park Klinkenberg 63 appartementen met nog meer parkeerplekken in aparte garages voor bewoners en een speciale garage voor bezoekers en logés met 35 parkeerplaatsen
5. De Oude Dam met 8 parkeerplekken + de 4 parkeerplaatsen half op de weg (er wordt niet gehandhaafd)
6. De katholieke begraafplaats (achteringang)
7. Elf extra tijdelijke parkeerplaatsen langs de weg Park Klinkenberg in de tuin achter Mariëngaerde
8. Tien extra tijdelijke resp. 20 extra extra tijdelijke parkeerplaatsen in de tuin vóór Mariëngaerde
9. Het bestaande grote parkeerterrein, verdeeld in 2 stukken met eigen inrit (telt voor 2 locaties)

... ontmoeten elkaar ter hoogte van een inrit van locatie 9 bij de punt van de “wegendriehoek”. De hierdoor optredende potentiële verkeersveiligheidsrisico’s worden in het rapport van Goudappel Coffeng niet genoemd of geanalyseerd, want dit rapport gaat niet over de “tussenperiode”. Abcnova, de gemachtigde van de aanvrager van de vergunning duidt wel de extra en de extra extra tijdelijke locaties aan op de tekeningen, maar wijst niet op de toenemende verkeersveiligheidsrisico’s en analyseert die ook niet. De hier gesignaleerde verkeersveiligheidsrisico’s worden versterkt door het feit dat de toekomstige bewoners van Mariëngaerde geen gegarandeerde parkeerplek krijgen toegewezen, zodat zij, thuishkomende, een parkeerplek moeten zoeken op één van de 7 locaties, genoemd onder 2., 3., 5., en 7. t/m 9. Bij het volstromen in de spitsuren van deze 7 beschikbare parkeerlocaties, nemen de gelijktijdige zoekacties snel toe en daarmee ook het aantal gelijktijdige verkeersbewegingen en de daarmee verbonden verkeersveiligheidsrisico’s. Zonder nader onafhankelijk onderzoek en rapportage, kan uw College toch geen besluit nemen over de onderhavige aanvraag?

### 3. Politiek draagvlak.

Het politiek draagvlak voor de plannen van de aanvrager van de omgevingsvergunning is uiterst wankel. Dat is wel gebleken in de vergadering van de commissie Ruimte van de gemeenteraad op 31 maart j.l. Er zijn veel vragen en er heerst een sfeer van ongenoegen in de commissie. De verantwoordelijke wethouder moest alsnog een notitie aankondigen over de mogelijkheid van een ondergrondse parkeergarage om mogelijke politieke schade te verhinderen; zegde discussie met de raad wel toe, maar hield vast aan het prerogatief van het College. In de commissie werd echter niet de wettelijke voorwaarde voor dat prerogatief vermeld, nl. dat het wel moest gaan over een goede ruimtelijke ordening. Wel werd in de commissie terecht opgemerkt, dat het verlagen van de parkeernorm van 1,5 niet aanvaardbaar zou zijn, omdat verwacht mag worden, dat in de toekomst de parkeerbehoefte eerder zal toenemen dan afnemen. Dat het draagvlak voor de plannen zo wankel is, werd veel eerder al duidelijk, namelijk op 6 juni 2019 toen de gemeenteraad opnieuw een beslissing moest nemen over een amendement van een coalitiepartij op de hiervoor genoemde zogenaamde Integrale visie. Dat was in april en juni 2019, toen die Visie in stemming kwam. Er moest twee maal worden gestemd, omdat in de eerste ronde de stemmen staakten. Maar ook de tweede maal staakten de stemmen op 12-12. Op grond van een bepaling van de gemeentewet moet het amendement dan als niet aangenomen worden beschouwd. Het amendement noemde als één van de overwegingen” dat de thema’s verstedelijking en mobiliteit onvoldoende in de visie zijn meegenomen”, terwijl in het dictum van het amendement belangrijke aanvullingen waren opgenomen, zoals geen bomen kappen zonder aangetoonde uiterste noodzaak, voor parkeerplekken accent leggen op behoud van het groen en andere mogelijkheden voor woningbouw. Met name de overweging over de onvoldoende visie was natuurlijk een onverbloemde veroordeling van het beleid

van het College. Bij analyse van de stemverhoudingen over dit amendement blijkt dat een meerderheid van de zittende raadsleden tenminste éénmaal vóór dit amendement heeft gestemd.

Enkele dagen na de tweede stemming kondigde de verantwoordelijke wethouder zijn vertrek aan om persoonlijke redenen. Dit complexe gebeuren heeft de pers niet gehaald, maar is wel een bewijs voor het wankele politieke draagvlak.

#### 4. Het burgerdraagvlak.

Vanuit diverse hoeken van de Warmondse samenleving zijn er zorgen, bezwaren en twijfels bij uw College op tafel gelegd. Waaronder ook door het bestuur van de VvE Park Klinkenberg. Bij zijn eerste contact met de verantwoordelijke wethouder heeft ons bestuur reeds gewezen op het gevaar van de salami-tactiek van de projectontwikkelaar en gepleit voor een ondergrondse garage voor de noodzakelijke extra parkeerplekken. De zogenaamde integrale Visie heeft die salami-tactiek niet tegen gehouden, omdat de parkeerproblematiek niet in de Visie is geregeld, maar een open einde is gebleven. De ondergrondse garage is uit beeld gebleven omdat uw College geen rapport heeft geëist, maar de projectontwikkelaar heeft gevolgd: dat is te duur! Dat mag een College nimmer doen: de diepte van de zakken van de projectontwikkelaar zwaarder laten wegen dan de verkeersveiligheid van zijn burgers en het behoud van een, ook door de visie, met lofzang geprezen cultuurhistorisch landschap. Nu een groep burgers terecht opnieuw de ondergrondse parkeergarage aan de orde stelt, komt de verantwoordelijke nieuwe wethouder eindelijk met een notitie daarover. Ik wacht die af, evenals de voorgenomen motie, die in de recente vergadering van de commissie Ruimte is aangekondigd.

Verder wijs ik er op dat de nu recent verschenen stukken niet in de inspraakrondes van de informatiebijeenkomsten met de zogenaamde "stakeholders" zijn besproken. Het recente rapport van Goudappel Coffeng en de stukken van abcnova zijn onbekend in die kring. Het eerste rapport van Goudappel Coffeng waarnaar uitdrukkelijk gevraagd is in de laatste bijeenkomst, is niet vrijgegeven omdat het niet correct was, zo is ons verteld. Het tweede recente rapport, dat hiervoor door mij besproken is, werd niet aan onze VvE na verschijning toegezonden! Deze miscommunicatie met de burgers zal het draagvlak bij hen, die ook kiezers zijn, niet versterken!

#### 5. Aanvraag herstel tuinen.

Met instemming heb ik kennis genomen van deze aanvraag. Het herstel, dat door de firma Copijn zal worden uitgevoerd, is hard nodig, want door de huidige bouwwerkzaamheden zijn de tuinen rond Mariëngaerde vrijwel geheel vernietigd. Echter, indien de aanvrager, zijn gemachtigde en Copijn zich ook zouden hebben verdiept in de historie van het terrein, waar nu een grootschalige verbouwing plaats vindt, dan zouden ze niet de moed hebben gehad, om voor te stellen in de achtertuin van Mariëngaerde, tegenover de voorzijde van het middelste gebouw van het complex Park Klinkenberg, een permanente barbecue-installatie neer te zetten ten behoeve van het vermaak van de toekomstige bewoners van de 107 nieuwe appartementen! Als ze dat wel hadden gedaan, dan zouden ze weten dat de toenmalige zelfstandige gemeente Warmond, een rechtsvoorganger van de gemeente Teylingen, bij de vergunningsverlening voor de bouw van Park Klinkenberg als voorwaarde een ondergrondse parkeergarage voor bewoners en bezoekers heeft gesteld. Bovendien werd er een parkeerverbod bepaald voor de weg Park Klinkenberg, gelegen tussen de tuinen van Mariëngaerde en die van Park Klinkenberg. Want, zo werd gezegd: "wij willen geen auto zien in / rond dit beschermd landschap / dorpsgezicht met zijn cultuur-historisch karakter, sfeer en uitstraling!"

Het is ook onbegrijpelijk, dat kennelijk geen van de begeleiders en gesprekspartners van de initiatiefnemers hen niet hebben gewaarschuwd voor hun, in mijn ogen, onhaalbaar plan. Dit plan verdient te worden afgewezen van wege de aantasting van het landschap, vanwege de milieuvervuiling en vanwege burenoverlast. In de volgende paragraaf kom ik daar nog op terug. In dit verband zou ik uw College willen vragen een verbod af te kondigen voor barbecues, vuurpotjes e.d. alsmede voor het afsteken van vuurwerk (vuurpijlen en knalvuurwerk) conform de aanbeveling van de Onderzoeksraad voor Veiligheid van 1-12-2017, een verbod dus in het gehele kwetsbare gebied van het voormalig Groot Seminarie.

Tenslotte: ook de inhoud van deze aanvraag is (nog) niet met de “stakeholders” besproken; het bestuur van de VvE Park Klinkenberg is hierover naar mijn weten niet geïnformeerd. In een recent bericht staat dat de eerstvolgende informatiebijeenkomst nu (voorlopig) staat gepland op 9 juni a.s. In het rapport van Goudappel Coffeng staat dat dit rapport gaat over “een aanvraag voor een tijdelijke vergunning, om de bestemming WONEN per 1 juni 2020 mogelijk te maken” (pag. 2).

De inspraak zou dan plaats vinden na de uitspraak! Dat lijkt mij geen aanvaardbare volgorde.

## 6. Het gelijkheidsbeginsel.

Het College dient te handelen overeenkomstig de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het verbod van vooringenomenheid (art. 2:4 Awb), het zorgvuldigheidsbeginsel (art. 3:2 Awb), het vertrouwensbeginsel, het rechtszekerheidsbeginsel, het verbod van willekeur (art. 3:3 Awb), het evenredigheidsbeginsel (art. 3:4 Awb), het motiveringsbeginsel (art. 3:46 Awb), maar ook het gelijkheidsbeginsel, zoals neergelegd in artikel 1 van de Grondwet. Dit beginsel houdt in dat het bestuursorgaan gelijke gevallen gelijk moet behandelen. Indien het College de aangevraagde vergunning voor de bestemmingswijziging van het gebruik van Mariëngaerde zou verlenen, geschiedt dit niet.

Zoals in paragraaf 5 hiervoor staat vermeld, heeft de rechtsvoorganger van de gemeente Teylingen in het recente verleden bij de bouw van Park Klinkenberg een ondergrondse garage geëist, zowel voor bewoners als voor bezoekers. Die is er gekomen, voor de bewoners van de 63 appartementen in aparte garages met plaats voor 1 of 2 auto's, terwijl voor de bezoekers een afzonderlijke garage beschikbaar is met 35 parkeerplaatsen. Een soortgelijke oplossing, eventueel op een aantal niveaus, voor de toekomstige bewoners van Mariëngaerde en hun bezoekers, komt er niet volgens de plannen van de onderhavige aanvraag. Terwijl het gaat om gelijke gevallen. Het betreft in beide gevallen de realisatie van oorspronkelijk “zorggerelateerde woningen” in een appartementengebouw, op dezelfde locatie van het voormalig Groot Seminarie, met dezelfde intentie: de bescherming en het behoud van het cultuur-historische karakter van het landschap van het voormalig Groot Seminarie (zie de Integrale Visie). Dit gelijkheidsbeginsel is in de inspraakrondes en ook in gesprekken van het bestuur van de VvE Park Klinkenberg met de voormalige verantwoordelijk wethouder en in brieven meer dan eens zonder succes naar voren gebracht.

In dit verband ontbreekt een rapport / verslag van de aanvrager over de informatie die hij vergaard heeft, vóórdat hij besloot tot aankoop van het terrein van het voormalig Groot Seminarie. Van een goed en verantwoordelijk ondernemer mag verwacht worden, dat hij vóórdat hij in een miljoenenproject stapt, zich zo breed mogelijk oriënteert omtrent de mogelijkheden en de onmogelijkheden van zijn plannen. Bij het primaire overleg tussen de aanvrager en de gemeente Teylingen, zo mag worden aangenomen, zullen de consequenties van het gelijkheidsbeginsel uit het Nederlandse bestuursrecht de aanvrager ongetwijfeld zijn voorgehouden.



Trouwens, bij bezichtiging van het terrein zal hem de parkeer- en verkeerssituatie van het achter Mariëngaerde gelegen complex van Park Klinkenberg niet ontgaan zijn (zie punt 4 van deze brief)!

## 7. Besluit.

Ik realiseer mij, dat bij een voorschrift door uw College voor de bouw van een ondergrondse parkeergarage voor bewoners en bezoekers, de planning van het proces en het plan zelf ingrijpend zullen moeten worden aangepast, met alle gevolgen daarvan.

De oorzaak hiervan is het door de aanvrager gekozen fasenproces, hiervoor als salami-tactiek aangeduid, dat door uw College is geaccepteerd en zich nu reeds wreekt. Ik herinner U nogmaals aan de overweging uit het amendement op de Integrale Visie, dat door een meerderheid van de zittende raadsleden met hun stem is onderschreven: "dat de thema's verstedelijking en mobiliteit onvoldoende in de Visie zijn meegenomen." Helaas heeft de raad de "Integrale Visie" toch ongewijzigd aangenomen om hem moverende redenen. Maar het signaal werd gegeven en is door het vernieuwde college tot nu toe niet opgepakt.

Ik hoop dat dit alsnog zal gebeuren! Tenslotte verzoek ik u mij op de hoogte te stellen van uw besluitvorming.

Hoogachtend,