

Aan de Gemeenteraad.

	VVD	D66	HvB	GRL	PvdA	CDA	LB	ZB	Totaal
<b>Voor</b>									
<b>Tegen</b>									
<b>Aangenomen / Verworpen</b>									

Raadsvergadering d.d. : 21 mei 2026  
Commissie : Grondgebied  
Portefeuillehouder : mevrouw Th. van der Windt (wethouder)  
Zaaknummer : 1365579  
Productiedatum : 19 maart 2026

---

**Onderwerp**

Het vaststellen van het Voorlopig Ontwerp voor het project Nieuw authentiek Bloemendaal.

**Voorgesteld besluit:**

De raad van de gemeente Bloemendaal;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 10 maart 2026

**besluit:**

1. Het Voorlopig Ontwerp (VO) voor het project Nieuw authentiek Bloemendaal vast te stellen;
2. Het Voorlopig Ontwerp (VO) vrij te geven voor een officiële zienswijzeperiode van vier weken.

De raad voornoemd, d.d.

de griffier,

de voorzitter,

---

## **Voorgesteld besluit**

1. Het Voorlopig Ontwerp voor het project Nieuw authentiek Bloemendaal vast te stellen;
2. Het Voorlopig Ontwerp (VO) vrij te geven voor een officiële zienswijzeperiode van vier weken.

## **Aanleiding en beoogd effect**

### Aanleiding

De inrichting van de winkelstraat is circa 25 jaar oud en voldoet niet meer aan de huidige eisen en wensen van gebruikers. De voormalige winkeliersvereniging (thans BIZ) heeft hiertoe een pleitnota ingediend met voorstellen voor herinrichting. Daarnaast hebben initiatiefnemers uit de Voorbuurt een plan bij de gemeente ingediend ter verbetering van de verblijfskwaliteit.

Naar aanleiding van deze initiatieven heeft uw raad het college opgedragen een integraal plan op te stellen voor zowel de Voorbuurt als de winkelstraat Bloemendaalseweg. Aanleiding hiervoor is dat:

- de samenhang tussen het noordelijk en zuidelijk deel ontbreekt;
- de inrichting van de straat in de loop der jaren versnipperd en rommelig is geworden;
- het gebruik door voetgangers, fietsers en automobilisten is veranderd;
- het autoverkeer naar de winkelstraat leidt tot extra verkeersdruk op omliggende straten.

De herinrichting van de openbare ruimte wordt gecombineerd met de vervanging van de riolering. Hierbij wordt tevens een verbeterd gescheiden rioolstelsel aangelegd, waarbij hemelwater wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

### Doelstelling opgave

Het doel is te komen tot een integraal ontwerp voor de openbare ruimte van de Voorbuurt en Bloemendaalseweg, dat de eenheid van de straat versterkt, een kwaliteitsslag realiseert en het gebied aantrekkelijker maakt voor ontmoeting en verblijf. De inrichting dient daarbij beter aan te sluiten op de huidige vormen van gebruik en de wensen van gebruikers. In het ontwerp wordt rekening gehouden met veranderde mobiliteitspatronen, zoals de toename van het aantal fietsen en bakfietsen, evenals de wens om te kunnen parkeren nabij voorzieningen, mede in het licht van de toegenomen omvang van auto's. Tegelijkertijd wordt ingezet op vergroening en klimaatadaptatie, met als doel de straat een sterker dorps karakter te geven.

Het voorliggende Voorlopig Ontwerp (VO) is een uitwerking van deze doelstellingen.

### Thema's

Bij de herinrichting van de Bloemendaalseweg spelen een aantal thema's, zowel direct gerelateerd aan de straat zelf als aan de functies en het gebruik dat daar aan grenst:

- Aanbod en voorzieningen
- Verkeer en parkeren
- Landschap en groen
- Cultuur en historie
- Veiligheid
- Duurzaamheid

## Het Voorlopig Ontwerp

Voor een nadere toelichting op de eerdere denkrichtingen en het eerdere schetsontwerp wordt verwezen naar hoofdstuk 3 van het ontwerpboek, waarin de varianten, beoordelingen en opmerkingen zijn uitgewerkt. Hoofdstuk 4 beschrijft de totstandkoming van het Voorlopig Ontwerp. U ziet het hieronder weergegeven. Zie voor een grote weergave bijlage 1, waarop ook de volledige Koepellaan goed zichtbaar is weergegeven.



*Figuur 1, Het totale plangebied tussen links de Mollaan en rechts de Donkerelaan.*

In het ontwerpboek treft u in hoofdstuk 4 per plandeel een integrale beschouwing van de verschillende projectfacetten. Hieronder is een beknopt overzicht van de betekenis van het Voorlopig Ontwerp voor deze facetten opgenomen. Deze facetten zijn:

### 1. Voetgangersruimte

Het straatontwerp richt zich op het verbeteren van de ruimte voor voetgangers. Over de gehele lengte is aan beide zijden een voldoende obstakelvrije zone gerealiseerd, die vlak en overzichtelijk is ingericht. De bestrating is uniform doorgevoerd met gebakken klinkers als hoofdmateriaal. Alleen bij het plein voor de Albert Heijn is aanvullend natuursteen toegepast.

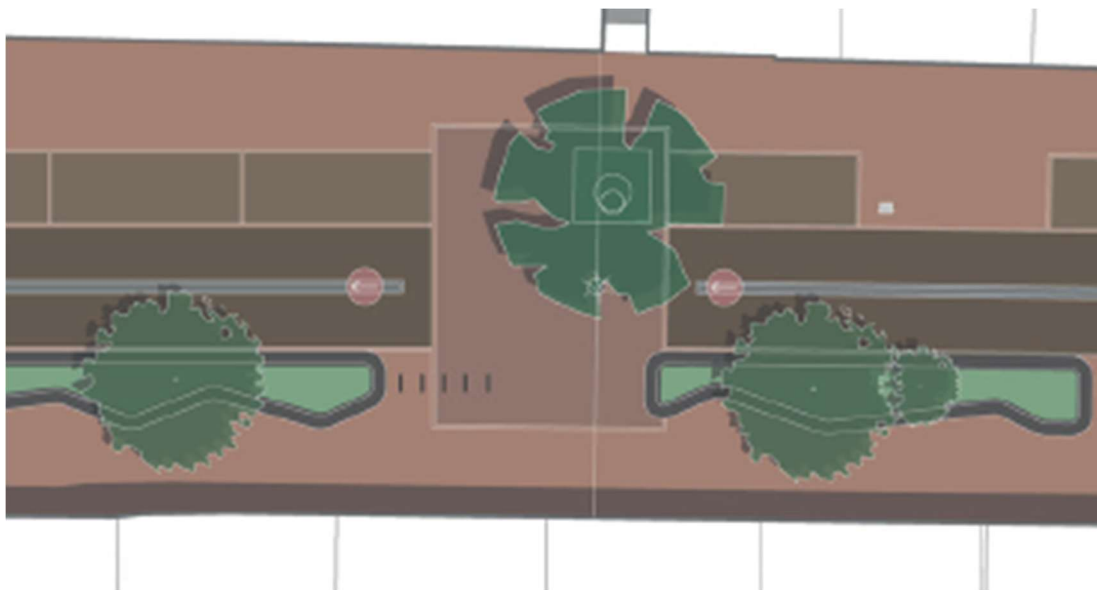


*Figuur 2, maquette fiets- en voetgangersgebied bij het plein van de Albert Heijn.*

## 2. Voetgangersoversteek- en 'auto-pauze' plaatsen

De voetgangersruimte loopt langs de straat en sluit logisch aan op de oversteekpunten, die als 'pauzes' in de rijbaan zijn vormgegeven. Kruisingen zijn ingericht vanuit het voetgangersperspectief, waarbij voetgangers en fietsers prioriteit hebben.

De pleinen spelen een belangrijke rol: voor 't Hemeltje blijft het een verkeerskruising met nadruk op voetgangersruimte, terwijl het plein voor de Albert Heijn buiten venstertijden volledig voetgangersgebied is, met centrale zone voor fietsers.



*Figuur 3, 'Autopauze' met een verbijzondering in de bestrating. Het rode rondje in de figuur is illustratief en geeft uitsluitend de rijrichting naar links (in zuidelijke richting) aan.*

## 3. Fietsroute

De fiets is een belangrijk vervoermiddel op de Bloemendaalseweg. In het ontwerp krijgt de fietser, na de voetganger, nadrukkelijk ruimte met een doorgaande, ongehinderde route. Bij pauzes, kruisingen en pleinen geldt voorrang voor voetgangers.

Voor extra comfort is de afwateringsgoot in het midden van de straat geplaatst, zodat fietsers niet in de molgoot komen en hun lijn niet door oneffenheden wordt verstoord.

## 4. Fietsparkeren

Naast een obstakelvrije fietsroute is voldoende fietsparkeren bij bestemmingen in de straat essentieel. Op basis van analyses van gebruik, seizoensinvloeden en diverse fietstypen (zoals e-bikes, fatbikes en bakfietsen) is de benodigde capaciteit en spreiding bepaald.

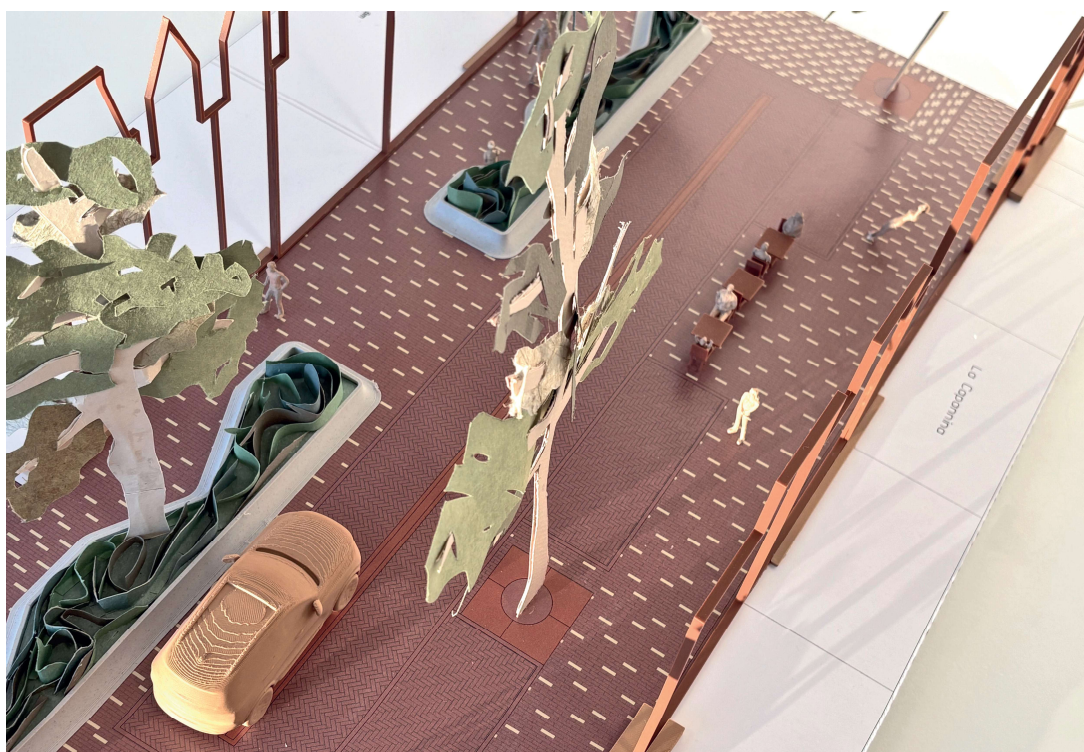
In het ontwerp is gekozen voor gemarkeerde vakken met beugels ('nietjes'), strategisch verdeeld langs de straat. De vakken bieden meer ruimte per fiets en zijn afgestemd op verschillende fietstypen, wat leidt tot een toename van ruim 20% ten opzichte van de huidige capaciteit.

## 5. Routing autoverkeer (standaard)

Autoverkeer op de Bloemendaalseweg blijft mogelijk, behalve op het plein bij de Albert Heijn, dat alleen tijdens venstertijden toegankelijk is. Vanaf de Mollaan kan verkeer tot de Hartenlustlaan in twee richtingen rijden, waarbij het plein voor 't Hemeltje wordt gebruikt; toegang tot het winkeldeel is vanaf daar niet meer mogelijk. Via Hartenlustlaan, Rustenburgerweg of Kerkplein bereikt verkeer het winkelgebied, waar de Bloemendaalseweg

eenrichtingsverkeer wordt (tegen de huidige richting) en via Zomerzorgelaan en Koepellaan terug naar Mollaan loopt.

Langs de route zorgen pauzes en kruisingen voor snelheidsremming en benadrukken de prioriteit voor voetgangers en fietsers.



Figuur 4, Bloemendaalseweg met aan de linkerkant borders met beplanting en aan de rechterkant parkeren

#### 6. Routing autoverkeer tijdens venstertijden

Om de bevoorrading van winkels te verbeteren, wordt gewerkt met venstertijden van 7:00 tot 10:00 uur op doordeweekse dagen. In deze periode geldt een aangepast parkeerregime en is het autovrije plein bij de Albert Heijn tijdelijk toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Met een poller (neerlaatbare paal) wordt een route over het plein geopend richting de Hartenlustlaan, zodat met name vrachtwagens het gebied na het laden en lossen eenvoudiger kunnen verlaten.

#### 7. Parkeren (bestaande situatie)

Bij het ontwerpproces is steeds rekening gehouden met alle verkeersmodaliteiten: voetgangers, fietsers, auto's en parkeren. In de huidige situatie zijn er binnen het plangebied totaal 173 parkeerplaatsen, inclusief gehandicaptenparkeerplaatsen, maar exclusief laad- en losplekken. Dit aantal is verdeeld over reguliere, informele en haaksparkerplaatsen op verschillende locaties in het gebied.

#### 8. Parkeren in het plan

Bij het ontwerp is steeds rekening gehouden met voetgangers, fietsers en autoverkeer, met aandacht voor voldoende parkeerplaatsen. Het totaal aantal parkeerplaatsen blijft vrijwel gelijk; in het Voorlopig Ontwerp zijn er 178 plekken binnen het plangebied, inclusief gehandicaptenparkeerplaatsen. Een belangrijk verschil met de huidige situatie is dat laden en lossen voortaan tijdens de venstertijden aan enkele parkeerplaatsen is toegewezen, zodat deze buiten die uren als reguliere parkeerplaats kunnen worden gebruikt.

### 9. Speciale parkeervoorzieningen

Het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen blijft gelijk aan de huidige situatie en zoveel mogelijk op dezelfde locaties. Het betaald parkeren blijft binnen hetzelfde gebied en volgens hetzelfde parkeerregime. Hoewel steeds meer automobilisten een parkeer-app gebruiken, zijn parkeerautomaten van hetzelfde type behouden en waar mogelijk op dezelfde plekken geplaatst, zichtbaar en dicht bij de parkeerplaatsen.

### 10. Laden en lossen

In het ontwerp zijn speciale parkeerplekken voor laden en lossen bij winkels en horecazaken aangewezen. Deze plekken zijn gewone parkeerplaatsen, maar tijdens de venstertijden van 7:00–10:00 uur op doordeweekse ochtenden uitsluitend bestemd voor bevoorradingsvoertuigen. Zo wordt de beperkte straatruimte optimaal benut. Het invoeren van venstertijden wordt in overleg met ondernemers verder uitgewerkt tussen het Voorlopig en het Definitief Ontwerp.

### 11. Terrassen

Een aantal horecagelegenheden heeft terrassen op straat. Het ontwerp houdt hiermee rekening, maar garandeert dat de voetgangersruimte niet wordt beperkt. In de bestrating worden markeringen aangebracht die de toegestane terrasruimte aangeven. Ook worden uitstallingen van winkeliers beperkt tot maximaal 80 cm vanaf de gevel. Er komt geen aparte strook langs de gevel; ondernemers en gemeente spreken gezamenlijk de verantwoordelijkheid voor handhaving van kwaliteit en toegankelijkheid af.

### 12. Openbare zitgelegenheden

Het ontwerp maakt van de Bloemendaalseweg één samenhangend geheel, met meer ruimte voor voetgangers, groen en kwalitatieve bestrating, vooral in het Voorbuurt-gedeelte. Er zijn verspreid over de straat zitplekken opgenomen, logisch geplaatst bij functies en pleinen zoals voor 't Hemeltje en de Albert Heijn.

De zitplekken zijn opgenomen in de plantenborders, met houten zittingen op natuurstenen randen. Zo ontstaat een sociaal en overzichtelijk karakter: bezoekers kunnen elkaar ontmoeten of even pauzeren, terwijl winkelend publiek zicht heeft op de straat. Dit bevordert sociale interactie en draagt bij aan veiligheid.



Figuur 4, voorstel inrichting Plein voor 't Hemeltje met veel groen en zit- en verblijfsruimte, maar ook nog ruimte voor de ambulante handel (bijvoorbeeld de kip-, vis-, of kaaskraam)

### *13. Bomen*

De Bloemendaalseweg heeft enkele beeldbepalende bomen, zoals de plataan bij de Albert Heijn en de drie linden in de Voorbuurt, evenals een rij veldesdoorns die de straat als een rode draad volgt. Alle bestaande bomen worden gehandhaafd. Van de veldesdoorns wordt een deel verplant (14 langs de ventweg en 1 dicht bij de plataan) om meer ruimte te geven voor groei. Deze exemplaren worden natuurlijk gevormd, hoger opgekroond en mogen zich vrij ontwikkelen. Daarnaast komen er 5 nieuwe grote bomen (winterlindes) en diverse kleinere bomen en struiken in plantborders, om de diversiteit en eenheid van de straat te versterken. In de Koepellaan blijven alle bestaande bomen en struiken behouden.

### *14. Plantenborders*

Naast de continuïteit van de bomen wordt de Bloemendaalseweg verrijkt met plantenborders, wat bijdraagt aan leefbaarheid, beleving en dorps kwaliteit. De borders zijn speciaal ontworpen voor Bloemendaal, uit natuursteen met warme tint, circa 50 cm hoog, met zachte ronde vormen en geleidelijk oplopende randen. Op specifieke plekken wordt hout toegevoegd voor zitgelegenheid.

De beplanting is divers en seizoensgebonden. In de uitwerking naar het Definitief Ontwerp wordt de keuze van plantsoorten nader afgestemd met de gemeentelijke beheerafdeling.

### *15. Verlichting*

De straatverlichting versterkt de dorps sfeer en zorgt voor verkeers- en sociale veiligheid. Langs de hele Bloemendaalseweg komen klassieke lantaarnpalen met LED-armaturen. In het smalste deel wordt gebruikgemaakt van hangverlichting. Voor het Definitief Ontwerp kunnen extra sfeerelementen, zoals uplights bij bomen, worden toegevoegd. De bestaande verlichting blijft gehandhaafd op de Zomerzorglerlaan, Koepellaan, Rustenburgerweg oost en het Kerkplein.

### *16. Nutsvoorzieningen*

Bestaande en nieuwe nutsvoorzieningen zijn ingepast, inclusief riool, transformatorhuisjes en ondergrondse containers. Afstemming met netbeheerders vindt plaats richting het Definitief Ontwerp. Afvalbakken zijn strategisch geplaatst; de bestaande brievenbus blijft.

## **Politieke keuzeruimte**

De bevoegdheid tot vaststelling van het Voorlopig Ontwerp (VO) berust bij de gemeenteraad. Ook het Definitief Ontwerp (DO) zal te zijner tijd ter besluitvorming aan uw raad worden voorgelegd. Uw raad kan daarbij besluiten het plan geheel, gefaseerd of op een later moment uit te voeren. In de huidige fase van het project is het echter van belang het plan in samenhang te beschouwen. Met het oog op de integraliteit wordt uitgegaan van een uniforme inrichting voor het gehele plangebied.

## **Gedachtegang**

### Argumenten

#### *1. Verblijfskwaliteit en leefbaarheid*

- Creëren van comfortabele zitplekken, bomen en groenstroken voor schaduw en ontspanning.
- Meer multifunctionele ruimte voor sociale interactie, zoals pleinen en terrassen.
- Verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van geluidsoverlast door autoluwe zones.

#### *2. Toekomstbestendigheid en duurzaamheid*

- Aanleg van klimaatadaptieve maatregelen, zoals waterberging en hittebestendig groen.
- Gebruik van duurzame materialen en energiezuinige verlichting.
- Flexibele inrichting zodat de ruimte kan inspelen op toekomstige behoeften en evenementen.
- Parkeervakken met maatvoering die aansluit bij de afmetingen van hedendaagse auto's.

### 3. Verkeersveiligheid en bereikbaarheid

- Veiligere routes voor fietsers en voetgangers, inclusief oversteekplaatsen en verkeersdrempels.
- Autoluwe zones in het centrum en efficiënte parkeermogelijkheden aan de rand, voor zowel auto als fiets.
- Duidelijke scheiding van verkeersstromen om conflicten tussen auto's, fietsers en voetgangers te verminderen.

### 4. Economische vitaliteit

- Aantrekkelijke verblijfsruimte verhoogt het winkelbezoek en stimuleert horeca.
- Mogelijkheden voor markten en culturele activiteiten vergroten de levendigheid van het gebied.
- Mogelijke verhoging van de vastgoedwaarde door een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte.

### 5. Sociale en culturele meerwaarde

- Toegankelijke inrichting voor ouderen, kinderen en mindervaliden.
- Ondersteuning van buurtparticipatie en sociale cohesie door ontmoetingsplekken.
- Behoud en versterking van de lokale identiteit door passende vormgeving.

### 6. Beheer en onderhoud

- Duurzame en onderhoudsarme materialen verlagen structureel de beheerkosten.
- Flexibele inrichting maakt eenvoudig aanpassingen mogelijk bij toekomstige veranderingen.
- Een gescheiden rioolstelsel zorgt voor betere afwatering en minder water op straat.

## Kanttelingen

### 1. Verblijfskwaliteit en leefbaarheid

- Extra groen en zitplekken vergen onderhoud en kunnen budgettair belastend zijn.
- Autoluwe zones kunnen tijdelijk weerstand oproepen bij omwonenden en ondernemers die afhankelijk zijn van autoverkeer.

### 2. Toekomstbestendigheid en duurzaamheid

- Investerings in klimaatmaatregelen kunnen initieel hoge kosten met zich meebrengen.
- Duurzame materialen zijn soms duurder of vragen specifieke leveranciers, wat plannen kan beïnvloeden.

### 3. Verkeersveiligheid en bereikbaarheid

- Autoluwe zones kunnen bij lokale ondernemers bezorgdheid oproepen over omzetverlies door een afname van het aantal passanten.

### 4. Economische vitaliteit

- Evenementen en markten vragen organisatorische inspanning en vergunningen.

### 5. Sociale en culturele meerwaarde

- Volledige toegankelijkheid kan extra kosten en ruimte vergen.
- Sociale interactie kan niet volledig worden gegarandeerd; succes hangt af van gebruik en betrokkenheid van bewoners.
- Identiteitsversterkende maatregelen zijn subjectief; niet iedereen ervaart dit hetzelfde.

### 6. Beheer en onderhoud

- Uitbreiding van het groen leidt tot een toename van de beheer- en onderhoudsinspanningen.

## Risico's

### *Financieel risico – hogere aanlegkosten*

Bij de herinrichting van het project *Nieuw Authentiek Bloemendaal* bestaat het risico dat de aanlegkosten hoger uitvallen dan geraamd. Dit kan onder meer worden veroorzaakt doordat duurzame materialen, klimaatadaptieve maatregelen en extra vergroening duurder blijken dan vooraf ingeschat.

Om dit risico te beheersen zijn in de voorbereidingsfase diverse onderzoeken uitgevoerd en is bij de planvorming uitgegaan van zo realistisch mogelijke kostenramingen. Daarnaast wordt binnen het projectbudget een risicoreservering opgenomen om eventuele onvoorziene kosten op te vangen. Ondanks deze maatregelen blijft het mogelijk dat de kosten stijgen, hetgeen gevolgen kan hebben voor het programma Openbare Ruimte.

Daarnaast leiden de ambities op het gebied van schoon en emissieloos bouwen tot hogere uitvoeringskosten. De gemeente heeft het Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) ondertekend en conformeert zich daarmee aan de bijbehorende uitgangspunten.

### *Niet-financieel risico – weerstand van bewoners en ondernemers*

Een belangrijk niet-financieel risico is dat bewoners en ondernemers weerstand ervaren tegen de veranderingen in het gebied. Dit kan resulteren in vertraging bij de besluitvorming over het ontwerp, negatieve publiciteit en extra inspanningen in de ontwerp en onderzoeksfase. Dit risico wordt beperkt door intensieve communicatie, participatiebijeenkomsten, inspraakrondes en een duidelijke planning van de verkeersaanpassingen.

### *Niet-financieel risico – gebruik en sociale vitaliteit*

Een ander risico betreft het gebruik van de nieuwe openbare ruimte en de sociale vitaliteit. Het is mogelijk dat ontmoetingsplekken en evenementen minder intensief worden gebruikt dan verwacht. Wanneer dit gebeurt, kan het zijn dat de beoogde verbetering van leefbaarheid en sociale cohesie niet volledig wordt gerealiseerd. Om dit te voorkomen wordt gekozen voor een flexibele inrichting van de ruimte, vindt er een evaluatie plaats na oplevering en wordt het organiseren van activiteiten gestimuleerd in samenwerking met lokale organisaties zoals bijvoorbeeld de BIZ<sup>1</sup>.

### *Niet-financieel risico – onderhoud en beheer*

Tot slot is er een risico op het gebied van onderhoud en beheer. De nieuwe inrichting met extra groen, bestrating en verkeersvoorzieningen vraagt structureel onderhoud. Als dit onderhoud onvoldoende wordt uitgevoerd, kan de kwaliteit en veiligheid van de openbare ruimte op langere termijn afnemen en kunnen de structurele kosten stijgen. Om dit risico te beperken wordt gebruikgemaakt van onderhoudsarme materialen, wordt het onderhoud opgenomen in de meerjarenbegroting en worden periodieke kwaliteitscontroles uitgevoerd.

## Alternatieven

### *Alternatief A – Geen herinrichting*

Bij dit alternatief wordt het gebied in de huidige staat behouden. Dit betekent dat bestaande knelpunten op het gebied van verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid blijven bestaan en niet worden opgelost. Hoewel deze optie op korte termijn leidt tot kostenbesparing, bestaat het risico dat op langere termijn de leefbaarheid, sociale cohesie en economische vitaliteit van het gebied verder onder druk komen te staan.

### *Alternatief B – Gedeeltelijke uitvoering of goedkopere materialen*

Bij dit alternatief worden onderdelen van het plan niet uitgevoerd of wordt gekozen voor goedkopere materialen. Hiermee kunnen bepaalde knelpunten, zoals verkeersveiligheid en de beperkte verblijfsruimte, (gedeeltelijk) worden aangepakt. Tegelijkertijd brengt dit een afweging

---

<sup>1</sup> Een Bedrijveninvesteringszone (BIZ) is een gebied (in dit geval een winkelstraat of dorpscentrum) waar ondernemers samen geld investeren om de omgeving te verbeteren. Dit gebeurt via een gezamenlijke bijdrage die door de gemeente wordt geïnd.

met zich mee: lagere investeringskosten kunnen ten koste gaan van de duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en toekomstige flexibiliteit van het gebied. Daarnaast bestaat het risico dat de beoogde samenhangende effecten van het plan, zoals het bevorderen van sociale interactie en de economische aantrekkelijkheid, in mindere mate worden gerealiseerd.

#### *Alternatief C – Gefaseerde uitvoering*

Bij dit alternatief wordt de herinrichting niet in één keer uitgevoerd, maar in verschillende fasen. Zo kan bijvoorbeeld eerst worden geïnvesteerd in maatregelen rondom verkeer en veiligheid, waarna in een latere fase aandacht wordt besteed aan groen, verblijfsruimte en andere kwaliteitsverbeteringen. Hierdoor kunnen kosten over een langere periode worden gespreid, terwijl belangrijke problemen toch stapsgewijs worden aangepakt. Tegelijkertijd kan het nadeel zijn dat het langer duurt voordat het volledige effect van de herinrichting zichtbaar is. Langere doorlooptijd kan tijdelijk onduidelijkheid geven voor bewoners en ondernemers, en de beoogde integrale effecten worden vertraagd.

### **Overwegingen van het college**

Hoewel er alternatieven bestaan waarbij afzonderlijke onderdelen goedkoper of gefaseerd kunnen worden uitgevoerd, biedt het voorgestelde plan een integraal ontwerp waarin verblijfsruimte, verkeersveiligheid, sociale cohesie en economische vitaliteit met elkaar samenhangen. Het college adviseert de raad het plan als één geheel te beschouwen, omdat de combinatie van de verschillende maatregelen het maximale effect genereert op de leefbaarheid, duurzaamheid en toekomstbestendigheid van het gebied.

### **Middelen**

#### Financiële middelen

De totale kosten van het project worden geraamd op € 5,3 miljoen. In deze raming zijn zowel de volledige herinrichting van de openbare ruimte als de vervanging van de riolering door een verbeterd gescheiden stelsel inbegrepen. Met deze ingrepen wordt de straat toekomstbestendig ingericht. Een substantieel deel van de benodigde investeringen is reeds opgenomen in het meerjaren investeringsprogramma, te weten:

▪ (7720113) Vervangen riolering Voorbuurt	€ 500.000,--	
▪ (7720114) Vervangen riolering Bloemendaalseweg	€ 1.245.000,--	
▪ (7210271) Herinrichting Voorbuurt	€ 859.738,--	
▪ (7210277) Herinrichting Bloemendaalseweg	€ 1.470.961,--	
▪ (7210281) Vervangen armaturen OV	€ 100.000,--	
▪ (7210282) Vervanging masten OV	€ 25.000,--	+
	<hr/>	
	€ 4.200.699,--	

De oorspronkelijke raming was op prijspeil 2024. Daarnaast is het verschil te verklaren door aanvullende wensen en uitbreidingen, evenals aanpassingen aan de projectgrenzen. Deze dragen niet alleen bij aan de situatie op de Bloemendaalseweg, maar ook in de directe omgeving, zoals extra parkeervoorzieningen op de Koepellaan en het aanpassen van de inrichting van de Rustenburgerweg, tussen de Bloemendaalseweg en de Hartenlustlaan. Voor het resterende deel van de benodigde middelen wordt, gelijktijdig met de vaststelling van het Definitief Ontwerp (DO), een aanvullend investeringsvoorstel aan de raad voorgelegd, dat wordt betrokken bij de begrotingsbehandeling 2027.

#### Personele middelen

De uitvoering van de werkzaamheden vindt in beginsel plaats binnen de bestaande formatie. Indien blijkt dat de beschikbare capaciteit ontoereikend is om de geplande werkzaamheden tijdig en zorgvuldig uit te voeren, kan tijdelijk externe capaciteit worden ingezet (bijvoorbeeld voor

projectmanagement, civieltechnisch ontwerp of toezicht tijdens de uitvoering). Eventuele kosten die hieruit voortvloeien worden toegerekend aan de betreffende projectbudgetten.

#### Organisatorische middelen

De uitvoering van dit besluit kan plaatsvinden binnen de bestaande organisatorische kaders en beschikbare systemen. Er zijn geen aanvullende organisatorische of ICT-aanpassingen noodzakelijk. Door aan te sluiten bij bestaande werkprocessen en werkwijzen wordt een efficiënte uitvoering geborgd.

#### **Participatie**

In het voortraject van het ontwerp zijn verschillende stappen doorlopen, waarbij zowel de vakinhoudelijke expertise van interne en externe experts is benut als brede participatie is geborgd. Hierbij zijn een kerngroep, de ondernemersvereniging (thans BIZ) en andere belanghebbenden actief geraadpleegd. Het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad blijven uiteindelijk verantwoordelijk voor het nemen van het besluit.'

Verandering betekent dat iets anders wordt dan voorheen, en dat is in dit project ook de bedoeling. Met de voorgestelde aanpassingen worden bestaande knelpunten aangepakt, de verkeersveiligheid verbeterd en de Bloemendaalseweg aantrekkelijker en prettiger gemaakt voor inwoners, ondernemers en bezoekers. Tegelijkertijd is het besef dat verandering voor veel mensen spannend kan zijn meegenomen, waardoor gekozen is voor een zorgvuldig proces zonder overhaaste besluitvorming.

#### Stap 1: Pré-participatie en kerngroep in 2024

In 2024 voerde de gemeente een pré-participatie uit met initiatiefnemers en stakeholders om de kwaliteiten en uitdagingen van de Bloemendaalseweg in kaart te brengen. Het traject leverde waardevolle inzichten, versterkte de verbondenheid tussen betrokkenen en vormde een basis voor de volgende fase, waarin inwoners en andere belanghebbenden bij het ontwerp en de planning werden betrokken.

#### Stap 2: Brede participatie; 3 Denkrichtingen

Begin 2025 zijn op basis van de verkenningsfase denkrichtingen voor de Bloemendaalseweg opgesteld. Deze werden besproken met de kerngroep en daarna gepresenteerd tijdens een participatiebijeenkomst voor bewoners, winkeliers en andere belanghebbenden. Thema's waren onder andere verkeer en parkeren, toegankelijkheid, sociale veiligheid, groen, duurzaamheid, cultuurhistorie en ontmoeting. Daarna konden reacties drie weken online worden aangeleverd, die zijn meegenomen in het verdere ontwerpproces.

#### *Extra ondernemersbijeenkomst voorjaar 2025*

Medio 2025 vond een ondernemersbijeenkomst plaats. Tijdens deze bijeenkomst werden de verschillende varianten besproken. Er was veel interactie tijdens de presentatie, met name over onderwerpen die voor ondernemers van groot belang zijn. Thema's zoals verkeer, parkeren, bereikbaarheid en de uitvoering van de werkzaamheden kwamen daarbij nadrukkelijk aan bod.

#### Stap 3: Brede participatie bijeenkomst zomer 2025, van 3 denkrichtingen naar 1 schetsontwerp

In deze fase zijn de eerdere inzichten verwerkt tot één samenhangend schetsontwerp, gebaseerd op de beste elementen uit drie varianten, met nadruk op variant 2 waarin de rijrichting in de winkelstraat wordt omgedraaid. Tijdens een presentatie werden keuzes toegelicht en konden belangstellenden reageren. De reacties zijn meegenomen en waar nodig is aanvullend onderzoek uitgevoerd voor de verdere uitwerking.

### *Extra bijeenkomst ondernemers najaar 2025*

Omdat ondernemers andere informatiebehoefte hebben dan bewoners, zijn er aparte bijeenkomsten georganiseerd. Eerder plenair op het gemeentehuis, later in het najaar als inloop bij café Het Hemeltje voor circa 30 deelnemers. Daarnaast vroegen veel ondernemers om persoonlijke afspraken over hun specifieke situatie.

### **Communicatie**

Er is op verschillende momenten en via verschillende kanalen met de inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden gecommuniceerd. Doel hiervan was om tijdig te informeren, inzicht te geven in de plannen en ruimte te bieden voor vragen. De bijeenkomsten zijn breed onder de aandacht gebracht. Hiervoor is een projectwebsite opgezet met informatie over het project en de ontwerpen. Ook is via de gemeentepagina in de krant en de gemeentelijke nieuwsbrief aandacht gevraagd voor de bijeenkomsten. Inwoners en andere belanghebbenden konden voorafgaand aan het raadsbesluit aanvullende informatie opvragen bij de gemeente. Daarnaast is een inlooppmiddag en -avond georganiseerd, waar vragen konden worden gesteld en toelichting op het plan is gegeven. Daarnaast was er de mogelijkheid om gebruik te maken van het inspreekrecht bij de commissie Grondgebied. Ook zullen we over het uiteindelijke besluit via verschillende kanalen communiceren.

### **Samenwerking**

Bij de totstandkoming van dit voorstel wordt intensief samengewerkt met diverse belanghebbenden, waaronder Stichting Ons Bloemendaal, Stichting Bewonersbelangen Bloemendaal Dorp, de BIZ, de Fietsersbond, architectenbureau VE-R en verkeerskundig ingenieursbureau Witteveen+Bos.

### **Vervolgproces/evaluatie**

#### Vervolgproces

Na het nemen van het voorgestelde besluit, het vaststellen van het Voorlopig Ontwerp (VO), ziet de (bestuurlijke) planning er als volgt uit:

- 21 mei – 21 juni 2026, Formele inspraakronde, die kan leiden tot aanpassingen in het ontwerp;
- 26 augustus 2026 De inspraaknota wordt samen met het voorstel tot vaststelling van het definitieve ontwerp, aan de raad aangeboden
- 22 oktober Vaststellen DO door raad

Na vaststelling van het Definitief Ontwerp (DO) kunnen de werkvoorbereiding worden afgerond en kan de aanbestedingsprocedure worden gestart. Bij de vaststelling van het DO ontvangt uw raad tevens een geactualiseerde kostenraming en een voorstel voor de dekking. Uw raad wordt vervolgens geïnformeerd over de financiële en kwalitatieve uitkomsten van de aanbesteding.

#### Evaluatie

Het ontwerpproces voor de herinrichting is een iteratief proces van ontwerpen, evalueren en bijstellen. Gedurende het project blijven wij in gesprek met ondernemers, bewoners en andere betrokkenen om inzichten en ervaringen op te halen. Deze input wordt gebruikt om het ontwerp waar nodig aan te scherpen en beter aan te laten sluiten op het gebruik van het gebied. Evaluatie vindt daarmee niet alleen aan het einde van het project plaats, maar is een doorlopend onderdeel van het proces. De gemeenteraad wordt via de reguliere voortgangsmomenten geïnformeerd over de ontwikkeling van het project en de belangrijkste bevindingen uit deze gesprekken en evaluaties.

**Bijlagen**

- Bijlage 1, VO plankaart Bloemendaalseweg
- Bijlage 2, VO rapport Bloemendaalseweg

Burgemeester en wethouders van Bloemendaal,

, burgemeester.

, gemeentesecretaris.