Nota van Uitgangspunten

Transformatie Recreatiepark West-Friesland naar ‘Wonen’



1	Groen landschap als raamwerk en drager van het plan	

2	Een extensief woonmilieu	
3	Autoluw park	

4	Centrale parkeerclusters	
5	De wegenstructuur met doodlopende straatjes en smalle wegprofielen is een aandachtspunt.	

6	BBL (Bouwbesluit)	
7	Verbinding met Opmeer	
8	Watercompensatie	
9	Openbare ruimte en voorzieningen	
10	Openbare ruimte en voorzieningen	
11	Openbare ruimte en voorzieningen	
12	Openbare ruimte en voorzieningen	
13	Openbare ruimte en voorzieningen	
14	Parkeren	
15	Verkeer	
16	Verkeer	
17	Verkeer	

18	Verkeer	
19	Verkeer	
20	Verkeer	
21	Verkeer	
22	Wonen	
23	Wonen	
24	Wonen	
25	Wonen	
26	Complementaire woonproducten	
27	Complementaire woonproducten	
28	Complementaire woonproducten	
29	Complementaire woonproducten	
30	Duurzaamheid	
31	Duurzaamheid	
32	Duurzaamheid	
33	Duurzaamheid	
34	Duurzaamheid	

35	Duurzame mobiliteit	
36	Duurzame mobiliteit	
37	Versnelling	
38	Transformatie fasering	
39	Transformatie fasering	
40	Transformatie fasering	
41	Transformatie fasering	
42	Exploitatie	
43	Exploitatie	
44	Exploitatie	
45	Exploitatie	
46	Exploitatie	

47	Milieuzonering	
48	Geluidsbelasting bungalows langs A.C. de Graafweg	

49	Externe Veiligheid	

Gemeente Opmeer 7 mei 2024

Dit is in principe een goed uitgangspunt. De parkachtige sfeer is een van de belangrijkste waarden om te behouden en zo mogelijk te versterken. Dit kan ten opzichte van de reguliere woonwijken in Opmeer een exclusief woonmilieu worden. De huidige omvang van de groenstructuur en de kwaliteit daarvan lijkt op basis van luchtfoto's beperkt. Centraal door het plangebied loopt een 'groen as', maar hier zijn veel achterkanten/zijkanten naar gericht.

Om tot een aantrekkelijk woonmilieu te komen dient er een sterk groen (openbaar) raamwerk te worden gerealiseerd. Momenteel bestaat een groot aandeel van het terrein uit uitgeefbaar terrein. De dimensionering van de openbare ruimte dient te worden vergroot, zodat er ruimte ontstaat voor ontspanning, bewegen, spelen en ontmoeten. Het uitgangpunt is een extensief woonmilieu te realiseren met een maximale woningdichtheid van 20 wo/ha.

Gecombineerd met het uitgangspunt een groen woonlandschap te maken kan een autoluw park deze kwaliteit versterken: de verblijfskwaliteit staat voorop en de auto is te gast. Is het vanuit dat opzicht wel gewenst om één parkeerplaats per woning te maken op eigen perceel, of tast dat de groene woonkwaliteit teveel aan? Om het groene landschap optimaal tot uiting te laten komen is het wellicht sterker om de auto buiten de woonstraten / hoven te laten, ook gezien de profielen erg smal zijn.

Indien één of twee grote centrale parkeerplaatsen bij de entree gemaakt worden, is de loopafstand van parkeren tot woning in bepaalde gevallen groot. In het algemeen geldt dat het acceptabel is dat het parkeren binnen maximaal 100 meter mogelijk is, zowel voor bewoners als bezoekers. Vanuit dat opzicht lijkt het beter om meerdere parkeerclusters op het terrein te maken.

De minimale breedte voor een 1-richting weg is 3m voor een rijbaan, daarnaast ruimte voor kabels en leidingen. Voor een weg in 2-richtingen is minimaal 4,2 m nodig voor de rijbaan. Het is niet gewenst om doodlopende straten met een lengte > 40 m te maken. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het gewenst om een doorlopende wegenstructuur te maken, kan ook met alleen doorlopende wandel- / fietspaden. Om sociale interactie / ontmoeting te stimuleren en weggestopte woonerven te voorkomen. Het aanbrengen van een nieuwe lus aan de buitenzijde kan een goede toevoeging zijn aan de doorgaande wegenstructuur. De ruimte die hiervoor benodigd is zal wel ten koste gaan van een aantal percelen.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet maakt het Bouwbesluit plaats voor het Besluit Bouwwerken Leef omgeving (Bbl). Op hoofdlijnen wordt onder het Bbl dezelfde systematiek gehanteerd en gelden inhoudelijk dezelfde eisen voor bestaande woningen. Een mogelijk relevante inhoudelijke wijziging is dat er bij transformatie naar woonfunctie moet worden voldaan aan een eis voor de geluidwering van de gevel. Enkele aandachtspunten: hoogteverschil, brandveiligheid (vooral bij geschakelde woningen), gezondheid, bruikbaarheid, installaties.
De locatie aan de andere zijde van de N241 A.C. de Graafweg is niet gunstig voor een woonwijk. Er zal een goede verbinding (fiets-/wandelverbinding) gemaakt moeten worden richting het centrum.
De omzetting van recreatiepark naar woningen zal gepaard gaan met een toename van verharding (wegen, parkeren, verhard oppervlak op perceel …). Ten behoeve daarvan is watercompensatie nodig. Dus ruimte voor meer water in het plangebied van de Perelaer. Uitgangspunt hiervoor is op grond van regelgeving van het waterschap dat 10% van de toename van verharding boven de 800m2 moet worden gecompenseerd. Bij een toename van meer dan 2000 m2 wordt een maatwerkberekening gemaakt.
Groene landschap/milieu (grotendeels) in openbare ruimte verankeren
Het terrein moet openbaar toegankelijk worden voor een ieder
Overdracht van de openbare ruimte aan de gemeente betekent dat aan gemeentelijke uitgangspunten voor wegbreedtes, onderhoudsstroken en ruimte voor kabels en leidingen moet worden voldaan (uitgangspunten vergelijkbaar met Lior)
Voldoende ruimte voor onderhoud paden en wegen en ruimte voor kabels en leidingen

Centrale voorzieningen voor gescheiden huisvuilinzameling

Uitgangspunt is dat aan de Nota parkeernormen moet worden voldaan: https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR434189 Parkeernorm eengezinswoning vanaf ca. 80 m2 = 1,8 pp/woning. Bij clustering op het terrein moet rekening worden gehouden met een aanvaardbare loopafstand tot alle percelen (100 – 200m).
De toename van de verkeersbeslasting op de Opmeerderweg en de ontsluiting op de A.C. de Graafweg moet aanvaardbaar zijn.
Een tweede ontsluiting is nodig (veiligheid/hulpdiensten). Hierbij moet rekening worden gehouden en zijn kansen om dit te combineren met de mogelijke ontwikkeling van de Veken 4.
Vanaf het park moet een goede onsluiting en route aanwezig zijn voor voetgangers en fietsers richting het centrum van Opmeer.

De wegen op het park moeten voldoen aan de richtlijnen voor bereikbaarheid voor hulpdiensten: https://www.vrnhn.nl/sites/vrnhn/files/downloads/20211115%20Handreiking%20Bluswatervoorziening%20En%20Bereikbaarheid%20VRNHN%202021%20%20Definitief%20concept.pdf In Hoofdstuk 7 staan de uitgangspunten voor de lengte van erftoegangswegen en de maximale lengte en het aantal woningen dat aan doodlopende wegen mogen liggen. De handreiking bevat o.a. de volgende uitgangspunten: a. Erftoegangswegen mogen niet onacceptabel lang zijn – globaal dient elk perceel binnen twee minuten vanaf de verkeersader (Opmeerderweg) bereikbaar te zijn
b. Erftoegangswegen hebben een minimale berijdbare breedte van 4,5 meter waarbij andere verkeerdeelnemers kunnen uitwijken

c. Naast de voorkeursroute moet een willekeurig adres vanaf een doorgaande weg in via een tweede onafhankelijke route bereikbaar zijn

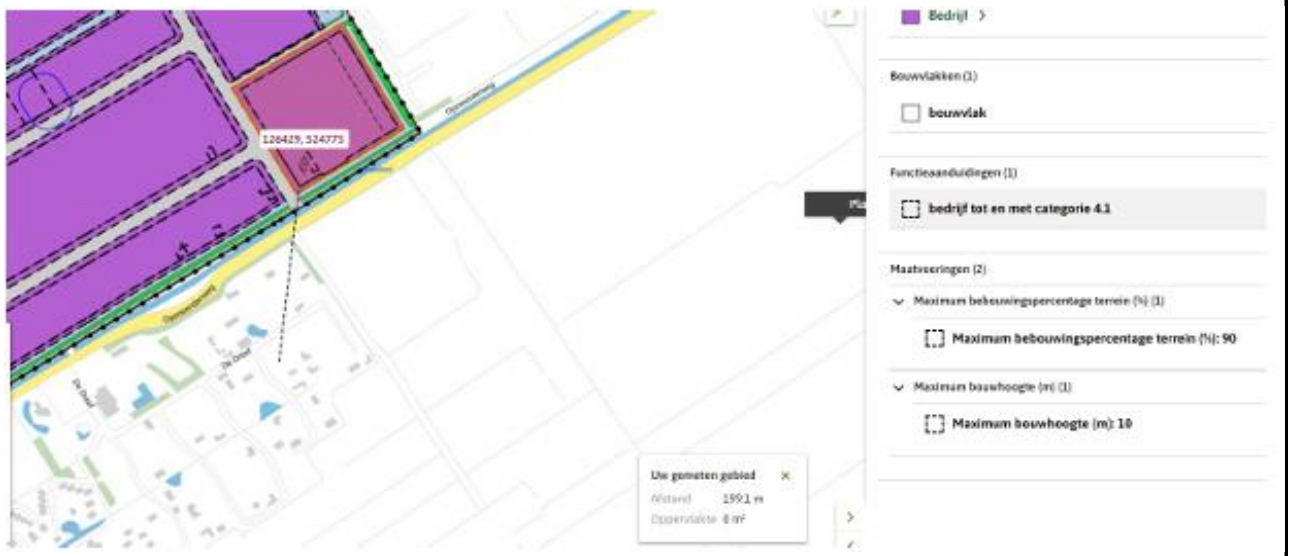
d. Voor doodlopende wegen gelden bijzondere eisen qua wegbreedte (afhankelijk van eenrichtingsverkeer), keermogelijkheden, lengte en aantal adressen die hieraan gelegen mogen

De nieuwe woningen mogen niet ten koste gaan van de in regionale afspraken toegekende beschikbare woningbouwprogrammering voor de gemeente Opmeer van 825 woningen voor de periode 2022 - 2030.

Uitgangspunten Woonvisie 2023-2028 a. Percentage sociale huur
b. Doelgroepen
Betaalbaarheid, eventueel verevening op gemeenteniveau: a. 65% of meer valt binnen betaalbaar segment (koop , € 390.000, sociale huur , 808,06 of middenhuur tot € 1100,--) b. 30% of meer valt binnen sociale huur 1. Geëxploiteerd worden via woningcorporatie, of 2. Verhuur (ook bij mutatie) met een huurprijs tot de liberalisatiegrens en verhuurd aan huurders met inkomen onder de DAEB inkomensgrens bij aanvang van huurovereenkomst. Met minimale instandhoudingstermijn van 25 jaar.
1. Doorstroming kleine huishoudens 60 jaar a. 30% nultreden woningen b. Zorgaangepaste
2. Minimaal 12 geclusterde woningen met gemeenschappelijke ruimte/gedeelde voorzieningen
3. Plan draagt bij aan huisvesting jonge, kleine huishoudens en bestaan voor minimaal 10% uit middenhuur en/of goedkope koopsegment.
4. Plan draagt bij aan onderscheidend woonmilieu
1. Circulair
2. Zeer energiezuinig
3. Draagt bij aan klimaatadaptatie
4. Draagt bij aan natuurinclusiviteit en biodiversiteit
5. Draagt bij aan gezonde leefomgeving

1. Nieuwe woningbouw zoveel mogelijk in nabijheid van OV-knooppunt
2. Duurzame mobiliteit is integraal onderdeel plan (minimaal zilver op onderdeel mobiliteit van het Convenant Toekomstbestendig Bouwen)
Afspraken om binnen 5 jaar na initiatief
De transformatie moet in een acceptabele termijn plaatsvinden.
Binnen deze termijn worden afzonderlijke afspraken gemaakt over de realisatie van de openbare ruimte en de transformatie van de recreatieobjecten.
Het einddoel is volledige transformatie naar een nieuwe functie. Functiemenging is – behoudens een begrensde transformatiefase – niet gewenst.
Gaat het van volledig recreatie naar volledig wonen of is een permanente mengvorm
Grondgebruik (ook van gemeentegrond) buiten de kadastrale begrenzing van het recreatiepark moeten bekostigd worden uit de exploitatieopzet
Kosten van ambtelijke inzet voor realisatie van het transformatieproject worden bekostigd uit de exploitatieopzet.
Over de inzet van handhaving door de gemeente én over de inzet van overige gemeentelijke instrumenten ten dienste van de transformatie (bijvoorbeeld het voorkeursrecht gemeente) worden in het transformatieplan nadere afspraken gemaakt.
Bijdrage aan bovenwijkse voorzieningen á € 2500,-- per woning (beleidsuitgangspunt bij alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen).

Afstanden van kwetsbare bestemmingen (woningen) tot bedrijfspercelen op de Veken 1-3 met bedrijfscategorie 4.1 moet een afstand van richtafstand 200m tot rustige woonwijk. Deze afstand is 100m als van gemengd gebied wordt uitgegaan.



Voor de percelen grenzend aan de A.C. de Graafweg moet onderzocht/onderbouwd worden dat hier sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gelet op de geluidsbelasting door de weg. Indien noodzakelijk moeten hiervoor geluidwerende voorzieningen worden getroffen.

Aangetoond moet worden dat wordt voldaan aan de grenswaarden voor plaatsgebonden risico en rekening worden gehouden met eventuele beschermende maatregelen binnen aandachtsgebied als gevolg van de opslagtanks op het eigen terrein.



Reactie parkbestuur 5 juli 2024

De hoeveelheid wooneenheden is in aantallen minder dan de huidige nieuwbouw woonkernen. Door het creëren van bijvoorbeeld een open (voortuin)karakter kan het beeld van groen verder versterkt worden. De kavels zijn behoorlijk diep (circa 27 m of dieper); dat maakt verbreding van de openbare profielen naar 7-8 m goed mogelijk. Goede verlichting draagt verder bij aan de sociale veiligheid. Daarmee ontstaat een ruimtelijker en groener beeld, zeker indien een meer uniforme groenopzet en vermijden van schuttingen wordt geregeld (dat is privaatrechtelijk goed mogelijk). De beleving van een parkachtige omgeving met bescheiden grootte woningen versterkt het karakter. Met een goed uitgekiend ontwerp (voorbeelden Park Vogelenzang / Bennebroek en Kerkebosch / Zeist) is het groen karakter het USP van het park.

Binnen de planlocatie is, naast de infrastructuur, momenteel reeds ruim 1 Ha in gebruik als publieke ruimte gericht op ontspanning, bewegen, spelen en ontmoeten. Hetgeen neerkomt op c.a. 8,5% van de oppervlakte van de planlocatie. En om dit in perspectief te plaatsen, in het meest recente deel van de wijk Oosterpolder in Zwaag (o.a. inlaagdijk en veendijk) zijn twee speeltuinen opgenomen met een totaal oppervlakte van ruim 2.600 m2. Hetgeen neerkomt op c.a. 2,5% van de oppervlakte van de planlocatie. Ten aanzien van de planlocatie in haar geheel is de woningdichtheid c.a. 24 per hectare, dit is aanzienlijk minder dan de huidige nieuwbouw woonkernen van 40-80 huizen per ha. Dit in combinatie met het gegeven dat er slechts kleine woningen gebouwd kunnen gaan worden geeft een aanzienlijk groener en extensiever karakter dan een reguliere woonwijk. Met de toevoeging van de (noodzakelijke) groenzone van de Veken 4 za
Noc
het
bed



Het verder terug brengen van de intensiteit met de doelstelling tot het realiseren van betaalbare huizen voor kleine huishoudens (starters, senioren, kleine gezinnen). Dus als men te veel op deze waarde inzet, dan kan dat ten koste gaan van die andere waarde en komen de beoogde doelgroepen prijstechnisch niet meer aan bod.
Alle bestaande kavels beschikken of 1 of 2 parkeerplaatsen. Met laadvoorzieningen en deelauto's kan op 1 of meerdere centrale parkeerplaatsen de autobewegingen van- en naar de huizen worden beperkt. Voor bezoekers zijn (conform de CROW richtlijnen) grotere loopafstanden geen probleem. Dat is ook in de huidige situatie het geval. Voor bewoners betekent dit een aanzienlijke vermindering van comfort (druk

Ervan uit gaande dat er op eigen terrein minimaal ruimte is voor 1 auto, is voor de tweede auto c.q. de bezoekersauto het overkomelijk om een lagere loopafstand dan 100 meter te overbruggen. Een looptijd van 3 a 4 minuten lijkt ons inziens acceptabel. Conform landelijke CROW richtlijnen voor moderne woonwijken zijn loopafstanden t/m 400 m acceptabel. Daarnaast zou in combinatie met de randweg naar mogelijkheden gekeken kunnen worden.



In de huidige opzet levert het wegennetwerk met doorlopende straten voor bewoner en brandweer geen directe bezwaren op. Aan de zuidzijde van het park kan een verhard fietspad (met auto noodontsluiting) de doodlopende straten oplossen. Dit wandel of fietspad is/was reeds ingetekend bij het potentieel te realiseren Veken 4 terrein. Aan de noordzijde van het park is en verhard wandel of fietspad minder eenvoudig realiseerbaar. Aan de uiterste randen van het park kan gekeken worden of de drie autolussen middels een verhard fietspad (met een auto noodontsluiting) met elkaar verbonden kunnen worden. Tezamen met een goede



Voorbeeld verhard wandel en fietspad, met enkele grondeigenaren dient hiervoor

Bij nieuwbouw dienen de woningen aan het Bouwbesluit te voldoen.

De intensiviteit met het huidige gebruik en recente opening van het COA zal v.w.b. oversteken bij de AC de Graafweg niet veranderen. Het verbeteren van de situatie is zondermeer een pre.

Voor de woningen is er geen verhardingstoename. Bij de Chalets is aannemelijk dat het bebouwde oppervlakte toeneemt met 20-25%. Met de nieuwbouw kan het hemelwater en rioolwater gescheiden en eventueel deels op eigen terrein worden opgevangen (bijvoorbeeld door meer water en of berging voorzieningen). In overleg met het waterschap zal gekeken moeten worden of en welke impact dit heeft en hoe kan worden voorzien in watercompensatie. Bij de ontwikkeling van Veken 4 is een enorm waterbasis gepland, krachten kunnen hier

Akkoord
Akkoord

In aanvang is uit te gaan van exploitatie zoals nu geregeld via de VVE

Akkoord
Reeds aanwezig
De bestaande woningen hebben allen een inhoud van <80m2. De nieuw te bouwen woningen op het chalet gedeelte zullen deels kleiner worden dan 80m2.

Ondergeschikt aan de verkeerstrafic van de Veken 4 en naar verwachting niet sterk afwijkend van het huidige verkeersaanbod.

Akkoord.
Akkoord.

In aanvang is uit te gaan van exploitatie zoals nu geregeld via de VVE, verbreding naar de toekomst is mogelijk.
Dat kan via een randweg en doorlussing.
Dit moet met de provincie afgestemd worden.
Voorstel is om hier volledig in te zetten op betaalbare woningen (midden koop of huur). Bij sociale huur kan transformatie niet uit. Als tegenprestatie zijn er ook geen dure woningen. Hiermee ontstaat een sterke vergroting van het bereikbare aanbod voor de grote groep mensen die niet in aanmerking komt voor een sociale huurwoning.

Alle nieuwe woningen hebben 1-2 bouwlagen en zijn steeds levensloop bestendig te maken.

Hier afwijking nodig.

Dit plan draagt bij uitstek bij aan starters; deze komen in heel veel gevallen (en zeker als beiden werken) niet in aanmerking voor een sociale huurwoning.
Het plan is bij uitstek een ‘eigen’ en dorps woonmilieu, waarbij het landschap de drager is. Er is relatief weinig infra en parkeren is efficient opgelost. Het plan is circulair (behoud infra en deel woningen). De nieuwbouw wordt energiezuinig. Door het vele groen en water is het plan

Door centrale parkeerterreinen is deelmobiliteit eenvoudig in te voeren. De locatie sluit aan op

Dat is hier bij uitstek mogelijk door centrale parkeerterrein bij de ontsluitingen.

Hierover is nader in gesprek te gaan. Experimenten op korte termijn zijn mogelijk. Het park kent beperkt slechte delen. ‘Ownership’ van bewoners daar zal sterk bijdragen aan de sociale

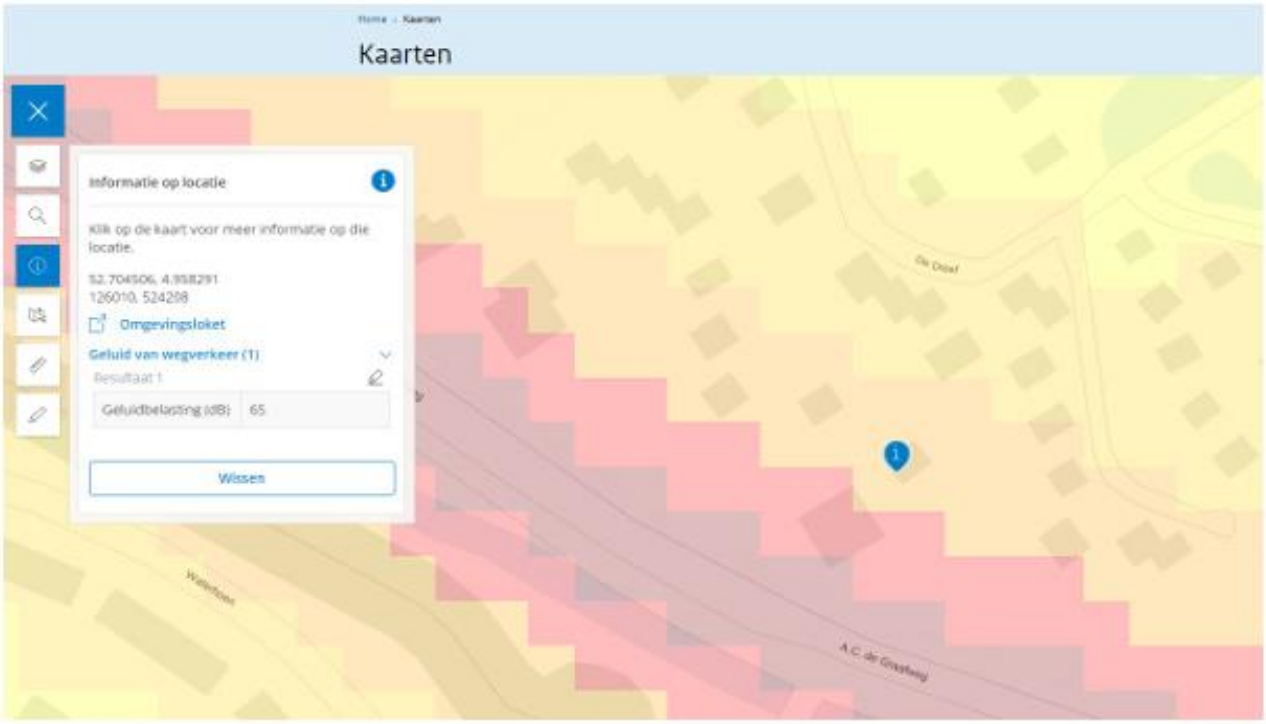
Akkoord
Akkoord
Akkoord

Percentage geschat die hier gebruik van wenst te maken circa 10-15%.

De benodigde rondweg is reeds ingetekend op de Veken 4, hiervoor is geen noodzakelijke bijdrage benodigd.
Er is hiervoor recentelijk een subsidie aanvraag gedaan bij de overheden.
Graag verduidelijking.
De woningen zijn al aanwezig.
Noot: opkopen van het terrein en transformatie naar werken leidt tot tekorten van tientallen miljoenen en een lang en slepend proces (zie rapportages adviesbureaus). Transformatie is niet eenvoudig. Er ontstaan geen grote winsten want er zullen de nodige investeringen in infra en woningen moeten plaatsvinden; middeldure woningbouw is bijna nergens in Nederland op dit moment rendabel. Kort en goed: een alternatief zoals voorgesteld leidt niet tot grote winsten bij de bewoners maar zorgt wel voor betaalbare woningen in een eigen milieu en is voor de gemeente een veel minder kostbaar alternatief. Maatwerk en ‘out of the box’ samenwerken zal hier nodig zijn en dat voorbij gaat aan regulier beleid. Partijen moeten elkaar wat gunnen om het mogelijk te maken. En wellicht zijn er subsidies en bijdragen mogelijk. Dat vergt moed en

Akkoord.

Voor zover ons bekend niet aanwezig op de individuele kavels. De geluidbelasting zal nader beoordeeld moeten worden; wellicht is afscherming nodig op plaatsen. Idem externe veiligheid. T.a.v. de milieuzonering van De Veken 1-3 is de afstand tot de huidige bebouwing (waaronder bestaande woningen buiten het recreatiepark) punt van nader onderzoek. Uit de atlas van de leefomgeving blijkt dat het huisje met de hoogste geluidsbelasting vanuit de AC de Graaf weg c.a. 65 dB aan geluid op de gevel te verduren heeft. Meting ter plekke (let wel geen



Reactie gemeente Opmeer

In een situatie waarbij de VVE eigenaar/beheerder is van de openbare ruimte: Het groene straatbeeld heeft deels te maken met de inrichting van de openbare ruimte en deels de groene inrichting van de percelen (voortuinen). Het toekennen van 2 a 3m1 per perceel aan de openbare ruimte, geeft vanuit stedenbouwkundig oogpunt voldoende ruimte om een groen straatbeeld te creëren. Kerckebosch is een goed voorbeeld waar het landschap als het ware doorloopt over de kavels. Groene voortuinen, met lage groene hagen dragen hier voor een groot deel bij aan de groenbeleving. In Kerckebosch komen ook zeker bredere straatprofielen voor, maar de smallere woonstraten (met een groene uitstraling) zijn circa 9m breed. Gezien de huidige straatjes van de Perelaer circa 4m breed zijn is een dergelijk straat profiel haalbaar als er 2 - 3 m1 per perceel wordt toegevoegd aan het straatprofiel.

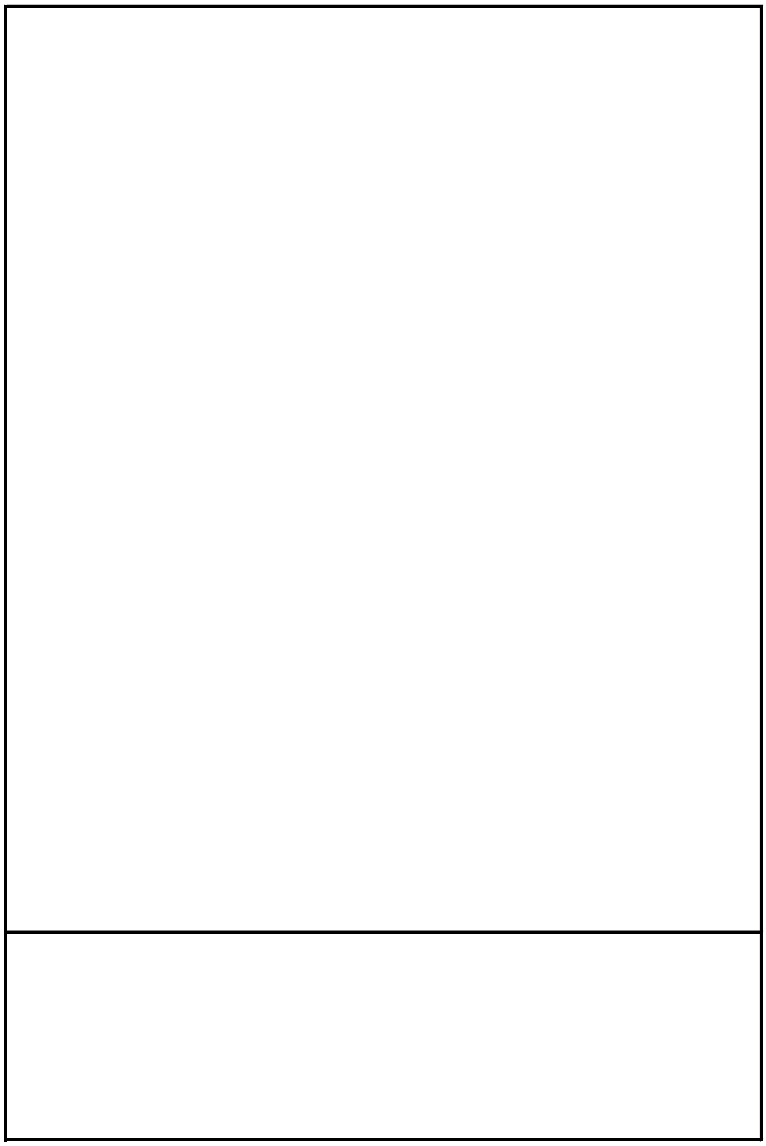
Het doel is een extensief woonmilieu te creëren. De 20 woningen per hectare geven richting vanuit stedenbouwkundig oogpunt aan deze ambitie . Het verbreden van de openbare ruimte in de woonstraten, waarbij circa 3m van de percelen bij de openbare ruimte wordt getrokken, zal een belangrijke bijdrage leveren aan het exclusieve, groene woonmilieu. Er zijn inderdaad voorbeelden van nieuwbouw in woonkernen met een woningdichtheid van 40 tot 80 woningen per hectare, maar dit sluit niet aan bij de gewenste ambitie van een exclusief, groen woonmilieu. Het ligt daarmee ook in lijn met een van de laatste woninguitbreidingen Heerenweide, dit heeft een woningdichtheid van ca 20-25 wo/ha. In principe moet het ontwerp worden gerealiseerd binnen het plangebied. In hoeverre daarbij ook aandacht kan worden geschonken aan de groenzone om de Perelaer heen moet nader worden uitgewerkt in samenhang met het totale gebied.
Bij de woning, behalen parkeernormen van de gemeente (Nota parkeernormen 2016), uitsluitend vervoersauto's (geen caravans).

Behoeft uitwerking van parkbestuur. Het parkeren buiten de parkeernorm moet opgelost worden middels parkeerclusters (rekening houdend met maximaal loopafstand 150m).
Geen doodlopende wegen binnen het park ten behoeve van de sociale veiligheid en hulpdiensten.

Bij de transformatie naar permanent wonen dient op kavelniveau een omgevingsvergunning aangevraagd te worden. Vervolgens wordt die aanvraag getoetst aan het Bbl getoetst.
Er ligt een plan voor COA, maatregelen zijn beperkt, als dit permanent wonen wordt is dit een goede reden om een voetgangersoversteek te realiseren aan de oostkant van de VRI bij de N241.
Tzt berekenen.
Akkoord
Akkoord
Hetgeen betekent dat er geen wijzigingen in breedte van wegen wordt aangebracht?
t.z.t. contact opnemen met HVC
Bij de berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen dient rekening te worden gehouden met de nota parkeernormen. Voor eenpersoons woningen <80 m2 geldt een parkeernorm van 1,3. Als deze woningen als eengezinswoning zijn, dan geldt een parkeernorm van 1,8 pp
Akkoord
Visueel maken
Hier gaat de gemeente over. Eis vervalt.

Zie punt 18.
Zie punt 18.
Zie punt 18.
Afstemming regio loopt.
Stemmen wij nog intern af.
Stemmen wij nog intern af.
Stemmen wij nog intern af.
Stemmen wij nog intern af.
Stemmen wij nog intern af.
Stemmen wij nog intern af.
Stemmen wij nog intern af.
Verder uitwerken.
Verder uitwerken.
Verder uitwerken.
Verder uitwerken.
Verder uitwerken.

Akkoord
Akkoord
Geen opm. vanuit civiel.
Akkoord
Mengvorm niet aan de orde. 100% transformatie.
Klopt maar voorzieningen ten behoeve van het park moeten worden betaald door de parkeigenaren.
Zie punt 42, inzet ambtelijke uren.
Zie punt 43, inzet ambtelijke uren.
Voor de bestaande woningen brengen wij geen kosten in rekening. Voor nieuwe (extra) woningen rekenenn wij een nader vast te stellen bedrag.



Nader onderzoeken.