

Zaaknummer	494932
Portefeuillehouder	De heer drs. C.H. Boland, wethouder
Voorstel	Ontwerp bestemmingsplan De Engh-Laarderweg 150 Bussum

Aan de raad,

1. Beslispunten

Het bestemmingsplan De Engh-Laarderweg 150 met IDN code NL.IMRO.1942.BP2016B001013-va01 inclusief de daarbij behorende nota van zienswijzen gewijzigd vast te stellen.

2. Inleiding

Het college van burgemeester en wethouders van Bussum heeft op 6 juli 2010 besloten in beginsel mee te werken aan het verzoek van Heyen Beheer tot wijziging van het bestemmingsplan De Engh ten behoeve van de uitbreiding van de supermarkt Deen en de aanleg van een parkeerplaats met 47 extra parkeerplaatsen ten behoeve van het winkelcentrum op de plek van twee te slopen bedrijfshallen op het binnenterrein.

Na een uitgebreid onderzoek en meerdere overleggen met de omwonenden heeft de aanvrager een ontwerp bestemmingsplan opgesteld. Dit heeft ter visie gelegen van 15 september tot en met 26 oktober 2016. Er zijn 7 zienswijzen en een petitie met 30 ondertekenaars (dus totaal 8) ingediend. De geuite zorgen en aandachtspunten betreffen met name geluid, uitzicht en verkeer. De aandachtspunten zijn zorgvuldig behandeld en hebben op meerdere punten geleid tot aanpassing van het bouwplan en het bestemmingsplan. Op 12 juli 2017 zijn de aanpassingen aan de omwonenden gepresenteerd. De zienswijzen, de nota van zienswijzen inclusief het verslag van de informatiebijeenkomst, het bouwplan en het ontwerp bestemmingsplan zijn bijgevoegd.

3. Beoogd effect

Het mogelijk maken van de uitbreiding van het winkelcentrum aan de Laarderweg 150 te Bussum en een parkeerterrein ten behoeve van het winkelcentrum met 47 parkeerplaatsen.

4. Argumenten en onderbouwing

1.a. De bezwaren van de omwonenden betreffende het geluid zijn nader onderzocht en hebben geleid tot aanpassingen van het plan. Zo zijn er voorwaardelijke voorschriften gesteld aan de winkelwagentjes (materiaal en lokatie) en het wegdek. Voorts is de mogelijkheid van een afscherming tussen het parkeerterrein en de woningen aan de Lange Heul opgenomen. Ook is gekeken naar de gevelbelasting van de flats aan de Korte Heul. De gevelbelasting is hoger dan de voorkeursgrenswaarde (50 dB(A)) maar voldoet aan de maximaal toelaatbare voorkeursgrenswaarde (65 dB(A)) van de richtlijn van het ministerie voor verkeerslawaai rond winkels terwijl het binnenniveau in de woningen voldoet.

1.b. De bezwaren van de omwonenden ten aanzien van uitzicht worden ondervangen met het aan te brengen groen.

1.c. De overlast van het verkeer wordt minder doordat er een goede parkeervoorziening wordt aangelegd en het verkeer minder door de buurt zal rijden en keren.

2.a. Het bestemmingsplan is zorgvuldig voorbereid en leidt tot een goede ruimtelijke ordening

2.b. De kosten van de bestemmingswijziging zijn voor rekening van de aanvrager.

5. Houd rekening met en onderbouwing

De geluidsbelasting op de gevels is hoger dan volgens de Wet geluidhinder is toegestaan. De minister heeft voor de verkeersbewegingen in de omgeving van winkels een richtlijn vastgesteld die hogere voorkeursgrenswaarden op de gevel tot 65 dB(A) toestaat mits het binnenniveau toelaatbaar is. De aanvrager heeft aangetoond dat het binnenniveau door kwalitatief goede gevels is geborgd.

Het aantal in en uitrijdende auto's voor de Korte Heul stijgt aanzienlijk met ca 1100 per etmaal. Het verkeer naar en van de supermarkt verspreidt zich tot nu in de omliggende woonstraten, moet regelmatig keren en manoeuvreren wat tot onveilige situaties en opstoppingen leidt. Door de aanleg van het parkeerterrein zal het verkeer beter worden gestroomlijnd zodat de buurt er als geheel beter en veiliger van wordt.

6. Duurzaamheid

In de afgesloten Planschade en anterieure overeenkomst is overeengekomen dat de initiatiefnemer de richtlijnen voor duurzaam bouwen van het meldpunt duurzame energie toepast.

7. Financiële onderbouwing

Voor de gemeente zijn aan de vaststelling van het bestemmingsplan geen financiële gevolgen verbonden omdat de kosten van de begeleiding van het bestemmingsplan (leges) en de eventuele planschade door de aanvrager worden gedragen.

8. Communicatie en participatie

Met de omwonenden is al vroegtijdig overlegd over het bouwplan en het bestemmingsplan.

9. Uitvoering / tijdpad / evaluatie

Na de vaststelling van het bestemmingsplan door de raad wordt de omgevingsvergunning verleend.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Gooise Meren,

D.J. van Huizen
Gemeentesecretaris

drs. H.M.W. ter Heegde
Burgemeester

Bijlage(n)

1. Ontwerp bestemmingsplan De Engh-Laarderweg 150 met de ruimtelijke onderbouwing
2. De zienswijzen en de Nota van zienswijzen inclusief het verslag van de informatiebijeenkomst van 12 juli 2017
3. Het bouwplan

De Raad Gooise Meren

Gelezen het voorstel 'Ontwerp bestemmingsplan De Engh-Laarderweg 150 Bussum' met zaaknummer 494932 van het college van burgemeester en wethouders, en gelet op artikel 3.10 van de Algemene wet bestuursrecht,

Besluit

Het bestemmingsplan De Engh-Laarderweg 150 met IDN code NL.IMRO.1942.BP2016B001013-va01 inclusief de daarbij behorende nota van zienswijzen gewijzigd vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van de gemeente Gooise Meren, gehouden op 18 december 2017.

De griffier

De voorzitter

Mevrouw drs. M.G. Knibbe

drs. H.M.W. ter Heegde

**NOTA VAN ZIENSWIJZEN
ONTWERP BESTEMMINGSPLAN
“DE ENGH-LAARDERWEG 150”**

Versie: 12-12-2017

INLEIDING

De DEEN-supermarkt in Bussum, gevestigd aan de Laarderweg 150, heeft een beperkte uitbreidingswens om de supermarkt verder te optimaliseren en daarnaast een betere parkeervoorziening te geven. Om ruimte voor de uitbreiding en de parkeervoorziening te genereren zullen de loodsen op het achterterrein worden gesloopt. Tevens vindt er een beperkte uitbreiding van circa 150 m² bvo van de dagwinkels in deze winkelstrip plaats.

Ten behoeve van de vorenstaande ontwikkeling is het bestemmingsplan “De Engh-Laarderweg 150” opgesteld. Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 15 september 2016 tot en met 26 oktober 2016 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn was er voor een ieder gelegenheid om een zienswijze omtrent het ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

In totaal zijn er 8 zienswijzen ingekomen tegen het bestemmingsplan. De zienswijzen zijn tijdig ingediend en derhalve ontvankelijk.

Daarnaast zijn er door gewijzigde inzichten ambtshalve wijzigingen in het plan aangebracht en zijn er naar aanleiding van de behandeling van het plan in het Raadsgesprek d.d. 29 november 2017 enkele aanvullingen gedaan.

Navolgend een overzicht van de communicatiemomenten, ingediende zienswijzen en aangebrachte wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen, ambtshalve aanpassingen en aanpassingen naar aanleiding van het Raadsgesprek.

COMMUNICATIE

Initiatiefnemer van het voorgenomen plan heeft ruim voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd, op diverse momenten gecommuniceerd met omwonenden. Hierna volgt een overzicht van deze communicatiemomenten:

- Informatieavond omwonenden, 19 november 2014
- Informatieavond VVE Laarderweg, 26 maart 2015
- Informatieavond omwonenden, 17 november 2015
- Informatieavond omwonenden, 9 februari 2016
- Overleg bestuur VVE Korte Heul, 7 december 2015
- Informatieavond VVE Laarderweg, 7 maart 2016
- Overleg bestuur VVE Korte Heul, 23 juni 2016
- Informatieavond zienswijzen, 12 juli 2017

Naast de hiervoor genoemde communicatiemomenten is er met diverse omwonenden individueel overleg gevoerd en is aan deze bewoners informatie verstrekt.

De diverse communicatiemomenten hebben tot gevolg gehad dat het oorspronkelijke planontwerp op onderdelen is aangepast. Hieronder wordt kort samengevat weergegeven welke onderdelen in de loop van het proces zijn aangepast:

- Ter voorkoming van geluidsoverlast is gekozen voor glad asfalt en kunststof winkelwagens met zachte wielen;
- Aan de bewoners is aangeboden om de parkeerplaats te mogen gebruiken buiten winkeltijden. Men kan hiervoor een vergunning krijgen. De extra investering voor de initiatiefnemer bedraagt ca. € 30.000,-. Dit bedrag is nodig voor een systeem dat, middels kentekenherkenning en –registratie bijhoudt wie wanneer gebruik maakt van de parkeerplaats. Het is (nog) niet duidelijk of en indien ja, in welke mate de bewoners van de Korte Heul hiervan gebruik willen maken;
- Plaatsen van circa 18 extra (dubbele) fietsklemmen;
- Toevoegen van extra plantbakken met bomen;
- Afscheiding tussen privaat gebied en openbaar gebied wordt 1,2 meter hoog. Tegen het hekwerk wordt klimop (Hedera) geplant;
- Afscheiding tussen de achtertuinen van de woningen aan de Lange Heul is op verzoek verhoogd naar circa 1,8 meter. Tegen het hekwerk wordt klimop (Hedera) geplant;
- De condensoren van de supermarkt worden omsloten met plantenbakken met Hedera zodat het aanzicht voor omwonenden groener en vriendelijker oogt.

BEHANDELING ZIENSWIJZEN

Door verschillende partijen zijn zienswijzen ten aanzien van het ontwerp-bestemmingsplan ingediend (hierna kortweg aangeduid als indiener(s)). De zienswijzen worden hierna samengevat en van een gemeentelijk standpunt voorzien. Dit betekent niet dat onderdelen van de zienswijze die niet expliciet worden benoemd niet bij de beoordeling zijn betrokken. De zienswijzen worden in hun totaliteit beoordeeld.

Zienswijze indiener 1 dd 24 september 2016

Samenvatting:

- a) Indiener vreest voor de veiligheid van spelende kinderen. In de huidige situatie kunnen kinderen ongestoord buiten spelen doordat de bewoners weten dat er kinderen spelen. Dit zal door de ontwikkeling verdwijnen.
- b) Er kan nu nog geparkeerd worden aan de Korte Heul. Dit zal verdwijnen als gevolg van de ontwikkeling. Veel mensen die boodschappen gaan doen zullen de auto's gaan parkeren op de parkeerplaatsen die bedoeld zijn voor bewoners.
- c) Indiener wenst een afgesloten deel voor bewoners waar geparkeerd en gespeeld kan worden.

Reactie:

- a) De huidige in- en uitrit tot de Korte Heul is overzichtelijk en verkeersveilig. Auto's die de Korte Heul oprijden om boodschappen te doen hebben dan ook vroegtijdig overzicht over de Korte Heul. De toegang tot het parkeerterrein wordt zo dicht mogelijk bij de Lange Heul gesitueerd zodat het winkelend publiek zo kort mogelijk op de Korte Heul rijdt. De snelheid is daardoor zeer laag, wat ook gebruikelijk is voor parkeerterreinen. Door het mengen van verkeersstromen van fietsers, voetgangers en auto's is het attentieniveau van de weggebruikers optimaal en reageren deze dan ook adequaat en snel. Door de lage snelheid is bovendien de kans op een aanrijding nihil omdat automobilisten op tijd kunnen anticiperen indien bij een onverwachte beweging. Daarbij zal met de inrichting van het nieuwe parkeerterrein rekening gehouden worden met een overzichtelijke en verkeersveilige ontsluiting. Aanvullend op het vorenstaande wordt opgemerkt dat na de toegang tot het parkeerterrein een verkeersbord 'doodlopende straat' geplaatst wordt. Hierdoor hebben bezoekers ook minder snel de neiging om de Korte Heul verder in te rijden. Wij zullen intern bekijken of onder het voornoemde bord nog een onderbord met de tekst 'spelende kinderen' geplaatst kan worden. Verder is mede naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen een onderzoek verricht door een verkeersdeskundige naar de verkeersafwikkeling na realisatie van de plannen. Het aspect verkeersveiligheid is hierbij ook betrokken. Uit het verkeersonderzoek, opgenomen als bijlage bij de toelichting, volgt ook dat er voor wat betreft de verkeersveiligheid geen problemen worden verwacht.
- b) Het parkeren op de Korte Heul voor de bewoners aldaar verdwijnt niet. Deze parkeerplaatsen blijven behouden. Zoals in het voorgaande al aangegeven is, wordt het parkeren elders op de Korte Heul ontmoedigd door de plaatsing van onder meer een verkeersbord. Daarnaast wordt het parkeerterrein zodanig ingericht dat er uitsluitend vanaf het terrein zelf direct toegang is tot de supermarkt. Rondom het parkeerterrein wordt een hek/haag geplaatst zodat bezoekers zich vanaf de Korte Heul niet direct toegang kunnen verschaffen tot het parkeerterrein bij de supermarkt of de ingang tot de supermarkt.

Aanvullend op het vorenstaande merken wij dat er ten behoeve van de uitbreiding van onder meer de supermarkt 22 parkeerplaatsen nodig zijn om de parkeerbehoefte als gevolg van de uitbreiding op te kunnen vangen. Met initiatiefnemer is overeengekomen dat er geen 22 parkeerplaatsen maar minimaal 47 parkeerplaatsen, dit is ook als zodanig vastgelegd in de planregels, worden toegevoegd. Op basis van het huidige ontwerp worden er zelfs circa 55 parkeerplaatsen toegevoegd. Hiermee is derhalve sprake van een afname van de parkeeroverlast op de openbare weg en ons inziens sprake van een forse verbetering voor wat betreft het parkeren.

- c) Gelet op het bepaalde onder a en b is er geen aanleiding om een deel van de Korte Heul af te sluiten.

Conclusie:

De zienswijze is deels gegrond en deels ongegrond. De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van paragraaf 4.10 van de toelichting bij het bestemmingsplan. Tevens is de memo "Verkeersafwikkeling uitbreiding Deen Supermarkt Korte Heul Bussum" opgenomen als bijlage bij de toelichting.

Zienswijze indiener 2 dd 23 oktober 2016:

Samenvatting:

- a) Indiener vreest dat het straks gedaan is met de rust door de hoeveelheid verkeer die straks precies voor de deur van indiener langs gaat rijden.
- b) De hoeveelheid fijnstof wordt zoveel meer dat dit niet goed is voor de gezondheid van indiener.
- c) Indiener is tegen de ontwikkeling omdat de waarde van de woning daalt door het parkeerterrein.
- d) Het verkeer en de verbouwing die plaats gaat vinden kan naar mening van indiener niet goed zijn voor het woongebouw.

Reactie:

- a) Mede als gevolg van de ingekomen zienswijzen is een onderzoek verricht door een verkeersdeskundige naar de verkeersafwikkeling na realisatie van de plannen. Uit dit verkeersonderzoek, opgenomen als bijlage bij de toelichting, volgt dat het toevoegen van het parkeerterrein niet leidt tot negatieve verkeerskundige gevolgen voor de omgeving. Zo is onder meer met behulp van het rekenprogramma Slop en Harders berekend of de bestaande kruising van de Korte Heul met de Lange Heul de verkeerstoename kan verwerken. Uit de berekening van Slop blijkt dat er 'geen verkeerskundige maatregel noodzakelijk' is om het verkeer vlot en veilig te verwerken. Uit de berekening van Harders blijkt dat de verkeerstoename prima verwerkt kan worden op het kruispunt. Sterker nog, er zit nog een behoorlijke restcapaciteit op de kruising en er zijn bijna geen wachttijden te verwachten vanaf de Korte Heul. De wachttijd is minder dan 15 seconde en dat is acceptabel. Vanuit verkeerskundig oogpunt zijn er dan ook geen belemmeringen en is geen onevenredige overlast te verwachten.
- b) In de toelichting is in paragraaf 4.4 ingegaan op de luchtkwaliteit, fijnstof maakt hier onderdeel van uit. Zoals blijkt uit paragraaf 4.4. worden de wettelijke normen voor onder meer fijnstof niet overschreden als gevolg van de beoogde ontwikkeling. Aanvullend hierop hebben wij tevens met behulp van de NSL-monitoringstool de achtergrondwaarde voor wat betreft luchtkwaliteit bepaald. Uit de NSL-monitoringstool volgt dat nu en in de

toekomst de relevante de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ruim beneden de norm liggen. Ook met de uitbreiding van de supermarkt en de als gevolg daarvan extra verkeersbewegingen worden de normen niet overschreden.

- c) Indien indiener van mening is dat er sprake is van een vermindering van de waarde van de woning, kan indiener na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek om planschade indienen. Uit een voorlopige analyse van een deskundige blijkt echter dat er over het geheel genomen geen sprake is van substantiële planschade. Bij een concrete claim zal uiteraard een specifiek vervolgonderzoek conform de gemeentelijke verordening moeten uitwijzen of er sprake is van planschade.
- d) Met de bouwwerkzaamheden wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met onder meer trillinghinder en deze tot een minimum beperkt. Hiervoor zijn in het Bouwbesluit regels opgenomen waar aan voldaan moet worden. Van schade door de bouwwerkzaamheden aan het gebouw is naar verwachting dan ook geen sprake. Op welke wijze het verkeer van invloed kan zijn op de staat van onderhoud van het gebouw is ons niet duidelijk.

Conclusie:

De zienswijze is deels gegrond en deels ongegrond. De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van paragraaf 4.10 van de toelichting bij het bestemmingsplan. Tevens is de memo "Verkeersafwikkeling uitbreiding Deen Supermarkt Korte Heul Bussum" opgenomen als bijlage bij de toelichting. Tevens is paragraaf 4.4 van de toelichting aangevuld met behulp van de NSL-monitoringstool.

Zienswijze indiener 3 dd 23 oktober 2016:

Samenvatting:

- a) Indiener vreest een aantasting van woongenot door het parkeerterrein en als gevolg hiervan toenemend lawaai van auto's, wellicht winkelwagens, stank door extra uitlaatgassen en vermindering van privacy.
- b) De veiligheid van kinderen en loslopende huisdieren kan niet meer gegarandeerd worden. Indiener vraagt of er borden worden geplaatst waarmee hier aandacht op wordt gevestigd.
- c) De gezondheid komt in gevaar als gevolg van de extra uitlaatgassen.
- d) De waarde van de woning zal naar beneden gaan. Indiener vraagt zich af of er aan compensatie is gedacht.
- e) Volgens indiener blijkt uit de tekeningen dat er in de nieuwe situatie minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bewoners. Dit ook vanwege de ruimte die nodig is voor de slagbomen. Bewoners hebben nu al een chronisch gebrek aan parkeerplaatsen waardoor er soms zelf plekken gecreëerd worden met boetes tot gevolg.

Reactie:

- a) Zoals blijkt uit de toelichting worden op basis van het geldend bestemmingsplan in het plangebied functies toegestaan in maximaal de milieucategorie 2 als bedoeld in de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering'. In de nieuwe situatie staat het bestemmingsplan binnen de bestemming 'Gemengd' uitsluitend functies/ bedrijvigheid in de milieucategorie 1 toe. Functies/ bedrijvigheid in de milieucategorie 1 hebben minder impact op het woon- en leefklimaat dan functies/ bedrijvigheid in de milieucategorie 2 en kennen om die reden ook een kleinere richtafstand. Het parkeerterrein wordt ingedeeld in de milieucategorie 2. De gronden ter plaatse van het voorgenomen parkeerterrein zijn op basis van het geldend

bestemmingsplan bestemd als 'Verblijfsgebied' en 'Bedrijfsdoeleinden (B5)'. De bestemming 'Verblijfsgebied' staat al parkeervoorzieningen toe. Binnen de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden (B5)' worden daarnaast al functies/ bedrijvigheid in de milieucategorie 2 toegestaan. Ondanks dit gegeven is in verband met de ingekomen zienswijzen een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit dit akoestisch onderzoek, verwerkt en opgenomen als bijlage in de toelichting van het bestemmingsplan, blijkt dat ter plaatse van de woning van indiener voldaan wordt aan de richtwaarde van 55 dB behorende bij stap 3 uit de VNG-uitgave. Inpassing van het plan is mogelijk. Er worden maatregelen getroffen om de geluidsbelasting te beperken, hierbij moet gedacht worden aan stille winkelwagens met een rubberen loopvlak en het toepassen van een vlakke verharding van dicht asfalt of akoestisch gelijkwaardig materiaal. Deze maatregelen zijn ook als verplichtende voorwaarde opgenomen in het bestemmingsplan. Daarnaast blijkt uit het akoestisch onderzoek dat de geluidsbelasting vanwege de verkeersaantrekkende werking beneden de maximale grenswaarde blijft en dat de binnenwaarden aan de grenswaarden voldoen. Gelet op de uitkomsten van het akoestisch onderzoek en de te treffen maatregelen concluderen wij dat ter plaatse van de woning van indiener sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Gelet hierop, en gelet op toelichting bij de andere relevante milieuaspecten, wordt niet ingezien op welke wijze het woongenot van indiener onaanvaardbaar wordt aangetast. In de planregels is met enkele voorwaardelijke verplichtingen gewaarborgd, dat sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en tevens zijn mogelijkheden opgenomen om, al dan niet in de vorm van een erf- of terreinafscheiding, geluidwerende voorzieningen te realiseren.

Ten aanzien van de uitlaatgassen wordt verwezen naar onze reactie bij zienswijze 2 onder b.

- b) Verwezen wordt naar onze reactie bij zienswijze 1 onder a.
- c) Verwezen wordt naar onze reactie bij zienswijze 2 onder b.
- d) Indien indiener van mening is dat er sprake is van een vermindering van de waarde van de woning, kan indiener na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek om planschade indienen. Uit een voorlopige analyse van een deskundige blijkt echter dat er over het geheel genomen geen sprake is van substantiële planschade. Bij een concrete claim zal uiteraard een specifiek vervolgonderzoek conform de gemeentelijke verordening moeten uitwijzen of er sprake is van planschade.
- e) Er wordt met de ontwikkeling niet voorzien in de realisatie van slagbomen als toegang voor de Korte Heul. Er zijn wel slagbomen gepland voor toe- en afrit van het nieuwe parkeerterrein. Ten aanzien van het parkeren wordt verwezen naar onze reactie bij zienswijze 1 onder b.

Conclusie:

De zienswijze is deels gegrond en deels ongegrond. De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van paragraaf 4.10 van de toelichting bij het bestemmingsplan. Tevens is de memo "Verkeersafwikkeling uitbreiding Deen Supermarkt Korte Heul Bussum" opgenomen als bijlage bij de toelichting. De zienswijze heeft daarnaast geleid tot aanpassing van paragraaf 4.11 van de toelichting. Daarnaast is een akoestisch onderzoek "Akoestisch onderzoek parkeerterrein DEEN supermarkt Laarderweg 150 Bussum" uitgevoerd, dat als bijlage bij de toelichting is toegevoegd. Daarnaast zijn artikel 4.1 en 4.2 gewijzigd en zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen in artikel 4.3.2 en 4.3.3 van de regels.

Zienswijze indiener 4 dd 23 oktober 2016:

Samenvatting:

- a) Indiener is van mening dat de realisatie van een parkeerplaats tegenover zijn woning een ongekende impact heeft op de mensen die nabij deze parkeerplaats wonen. Hierbij wijst indiener op geluidsoverlast van auto's, dichtklappende autoportieren, winkelwagens, kinderen/ mensen en stankoverlast van auto's.
- b) De auto's die het parkeerterrein bezoeken rijden via de straat naar het parkeerterrein achter de woning van indiener. Deze straat is al behoorlijk druk en zo wordt indiener omsingeld door de supermarkt.
- c) De parkeerplaats wordt direct tegen de achtertuinen gerealiseerd. Er zit enkel nog 1 meter stoep waar men kan lopen (met winkelwagens).
- d) Indiener vreest geluidsoverlast aan beide zijden van de woning van vrachtauto's welke bestemd zijn voor de supermarkt om te laden en te lossen.
- e) De parkeerplaatsen voor het huis van indiener zijn nu continu bezet door winkelende bezoekers. Indiener verwacht niet dat hier verbetering in komt. Meer parkeerplaatsen betekent dat er meer mensen zullen komen omdat mensen weten dat er genoeg parkeergelegenheid is.
- f) Indiener begrijpt niet dat binnen de stukken die ter inzage hebben gelegen, de (geluids)overlast binnen de normen valt.
- g) Indiener vraagt zich af waarom er niet voor wordt gezorgd dat er geen overlast ontstaat. Hierbij noemt indiener een ruime (natuurlijke) geluidsbeschutting tussen de parkeerplaatsen en de woning van indiener en meer afstand tussen de parkeerplaatsen en de woning.
- h) Indiener vindt het raar dat er meerdere ontmoetingen zijn geweest maar dat indiener via een haast onherkenbaar artikel in de krant over deze zaak heeft moeten lezen. Waarom is indiener niet per brief op de hoogte gesteld van het verloop?

Reactie:

- a) Verwezen wordt naar onze reactie bij zienswijze 3 onder a.
- b) Mede als gevolg van de ingekomen zienswijzen is een onderzoek verricht door een verkeersdeskundige naar de verkeersafwikkeling na realisatie van de plannen. Uit dit verkeersonderzoek, opgenomen als bijlage bij deze nota, volgt dat het toevoegen van het parkeerterrein niet leidt tot negatieve verkeerskundige gevolgen voor de omgeving. Zo is onder meer met behulp van het rekenprogramma Slop en Harders berekend of de bestaande kruising van de Korte Heul met de Lange Heul de verkeerstoename kan verwerken. Uit de berekening van Slop blijkt dat er 'geen verkeerskundige maatregel noodzakelijk' is om het verkeer vlot en veilig te verwerken. Uit de berekening van Harders blijkt dat de verkeerstoename prima verwerkt kan worden op het kruispunt en dat zelf sprake is van een behoorlijke restcapaciteit op de kruising en bijna geen wachttijden te verwachten zijn vanaf de Korte Heul. Verder volgt uit het onderzoek tevens dat de toename qua verkeer op de Korte Heul en Lange Heul goed is op te vangen en geen probleem vormt voor de verkeersafwikkeling. Deze toename past binnen de dynamiek van deze verkeerssituatie de wijk. Vanuit verkeerskundig oogpunt zijn er dan ook geen belemmeringen en is geen onevenredige overlast te verwachten.
- c) Het is niet duidelijk welk punt indiener wil maken met dit onderdeel van de zienswijze. Het bestemmingsplan biedt inderdaad de mogelijkheid om een parkeerterrein te realiseren tegen de perceelsgrens van de achtertuin van indiener. Zoals echter al aangegeven in onze reactie bij zienswijze 3 onder a. is in vergelijking tot de geldende planologische

- mogelijkheden geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van het woongenot van indiener.
- d) Met de ontwikkeling wordt niet voorzien in een wijziging voor wat betreft de locatie voor het laden en lossen. Dit blijft plaatsvinden op de huidige locatie en zal niet gaan gebeuren op het parkeerterrein. Dit is ook als zodanig verankerd in de regels van het bestemmingsplan. Voor wat betreft de overlast wordt opgemerkt dat het laden en lossen in de huidige situatie in de open lucht plaatsvindt. In de toekomstige situatie wordt over een overkapping een dichte wand gerealiseerd. Hiermee is sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Dit blijkt ook uit het akoestisch onderzoek dat als gevolg van de ingekomen zienswijzen is uitgevoerd, zie ook onze reactie onder f.
 - e) Ten behoeve van de uitbreiding van onder meer de supermarkt zijn 22 parkeerplaatsen nodig zijn om de parkeerbehoefte als gevolg van de uitbreiding op te kunnen vangen. Met initiatiefnemer is overeengekomen dat er geen 22 parkeerplaatsen maar minimaal 47 parkeerplaatsen, dit is ook als zodanig vastgelegd in de planregels, worden toegevoegd. Op basis van het huidige ontwerp worden er zelfs circa 55 parkeerplaatsen toegevoegd. Het is inderdaad mogelijk dat er als gevolg van meer en betere parkeergelegenheid wellicht meer bezoekers komen. Deze toename zal, gelet op de omvang en het verzorgingsgebied van de supermarkt, echter niet zodanig groot zijn dat de parkeeroverlast gelijk blijft. Er worden dusdanig veel extra parkeerplaatsen aangelegd dat er sprake zal zijn van een afname van de parkeeroverlast op de openbare weg. Ons inziens levert het plan een forse verbetering op voor wat betreft het parkeren.
 - f) In verband met de ingekomen zienswijzen een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit dit akoestisch onderzoek, verwerkt en opgenomen als bijlage in de toelichting van het bestemmingsplan, blijkt dat ter plaatse van de woning van indiener voldaan wordt aan de richtwaarde van 55 dB(A) behorende bij stap 3 uit de VNG-uitgave. Dit betekent dat inpassing van het plan mogelijk is. Er worden maatregelen getroffen om de geluidsbelasting verder te beperken, hierbij moet gedacht worden aan stille winkelwagens met een rubberen loopvlak en het toepassen van een vlakke verharding van dicht asfalt of akoestisch gelijkwaardig materiaal. Deze maatregelen zijn ook als verplichtende voorwaarde opgenomen in het bestemmingsplan. Daar waar het parkeerterrein grenst aan de achtertuinen van de woningen aan de Lange Heul wordt het mogelijk gemaakt om een geluidafschermdende voorziening, al dan niet in de vorm van een erf- of terreinafscheiding, te treffen. Gelet op de uitkomsten van het akoestisch onderzoek en de te treffen maatregelen concluderen wij dat ter plaatse van de woning van indiener sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Gelet hierop, en gelet op toelichting bij de andere relevante milieuaspecten, wordt niet ingezien op welke wijze het woongenot van indiener onaanvaardbaar wordt aangetast. In de planregels is met enkele voorwaardelijke verplichtingen gewaarborgd, dat sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en tevens zijn mogelijkheden opgenomen om, al dan niet in de vorm van een erf- of terreinafscheiding, geluidwerende voorzieningen te realiseren.
 - g) Zoals uit de toelichting en het voorgaande blijkt, wordt het in het plan mogelijk gemaakt om een geluidafschermdende voorziening te treffen op de grens van het parkeerterrein en de achtertuinen van de woningen aan de Lange Heul.
 - h) Het is niet gebruikelijk om omwonenden elk afzonderlijk op de hoogte te stellen van de ter inzage legging van een ontwerpbestemmingsplan. Om deze reden hebben wij ervoor gekozen om ook voor dit bestemmingsplan de gebruikelijke, wettelijke wijze van publicatie te hanteren.

Conclusie:

De zienswijze is deels gegrond en deels ongegrond. De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van paragraaf 4.11 van de toelichting. Daarnaast is een akoestisch onderzoek "Akoestisch onderzoek parkeerterrein DEEN supermarkt Laarderweg 150 Bussum" uitgevoerd, dat als bijlage bij de toelichting is toegevoegd. Daarnaast zijn artikel 4.1 en 4.2 gewijzigd en zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen in artikel 4.3.2 en 4.3.3 van de regels.

Zienswijze indiener 5 dd 24 oktober 2016:**Samenvatting:**

- a) Indiener is bezorgd over het af- en aanrijden van auto's. Hierbij geeft indiener aan dat elk weekend als sprake is van circa 10.000 autobewegingen (circa 5.000 auto's die komen en gaan).
- b) Indiener vreest luchtverontreiniging door uitlaatgassen van auto's en vrachtwagens die aan- en afrijden om een parkeerplaats te vinden of staan te wachten tot er een parkeerplek vrij komt.
- c) Het gedeelte van de Lange Heul naar de Korte Heul waarover alle auto's naar de parkeerplaats moeten rijden is te smal voor 2 auto's.
- d) Indiener vreest schade aan woningen door het af- en aanrijden van duizenden auto's en vrachtauto's als gevolg van de bouw.
- e) Volgens eigen berekeningen van indiener is bij de herinrichting sprake van een tekort van 9 parkeerplaatsen. Dit omdat de gemeente uit gaat van gemiddelden.
- f) Indiener is van mening dat de supermarkt te weinig parkeerplaatsen heeft voor bezoekers op de drukke dagen in de week. Bezoekers zullen dan op de parkeerplaatsen van de bewoners gaan staan, dit ook nog eens op de dagen dat de bewoners thuis zijn.
- g) De gemeente heeft aangegeven dat de bouw 8 tot 12 maanden gaat duren. Volgens indiener is het voor 95% zeker dat dit project, net als andere grote bouwprojecten in Nederland, langer gaat duren. Hierdoor ontstaat meer overlast en schade aan de woning van indiener.
- h) Op dit moment is de Korte Heul een doodlopende straat waar alleen de bewoners gebruik van maken. Indiener vreest voor de veiligheid door de toename van verkeer.
- i) Alle parkeergarages aan de Korte Heul komen met hun deur uit op deze straat. Indiener vraagt zich of hoe de toegang tot deze garages geborgd wordt tijdens de bouwwerkzaamheden en daarna.
- j) De toegang tot de Korte Heul is momenteel een drempel. Indiener is van mening dat deze weg moet om anders sprake is van nog meer geluidsoverlast. Daarnaast wijst indiener erop dat de bewoners nu ook gebruik maken van deze toegang, dat ouderen uit de Antoniushoeve hier oversteken via het voetpad en dat duizenden treingebuikers die vanaf station Bussum Zuid via het park de wijk in lopen te maken krijgen met duizenden auto's.
- k) Er worden afvalcontainers geplaatst bij de toegang tot de Korte Heul. Dit levert nog meer drukte op. Ook vraagt indiener zich af hoe dit gaat met het legen van de containers. Dat zal naar mening van indiener files wachtende auto's opleveren.
- l) Indiener vreest geluidsoverlast als gevolg van winkelwagens. Ook wijst indiener op winkelwagens die niet terug gebracht worden.
- m) Het kruispunt Laarderweg, Korte Heul (waarschijnlijk bedoelt indiener de Lange Heul) en P.M.R. Versteeghstraat is in de huidige situatie al overbelast. Deze belasting zal toenemen als er duizenden auto's meer langs moeten.

- n) Er is sprake van waardevermindering van de woning. Indiener vraagt zich af of er een compensatie beschikbaar is.
- o) Indiener heeft begrepen dat de grond op het bedrijfsperceel vervuild zou zijn. Indiener vraagt zich af of dit is onderzocht en wat de uitslag is van het onderzoek.
- p) Indiener geeft als suggestie om het laden en lossen aan de Laarderweg plaats te laten vinden. Dan kan de toegang tot het parkeerterrein gerealiseerd worden ter plaatse van de huidige laad- en loslocatie.
- q) Indiener geeft in overweging op de parkeerplaats te overdekken. Dit lost naar mening van indiener diverse problemen op. Hierbij worden onder andere de zuivering van uitlaatgas- sen, geluidsoverlast en weersomstandigheden (bezoekers van de Deen kunnen dan overdekt boodschappen inladen) genoemd.

Reactie:

- a) De verkeersaantallen die indiener noemt komen ons niet bekend voor. Mede als gevolg van de ingekomen zienswijzen is een onderzoek verricht door een verkeersdeskundige naar de verkeersafwikkeling na realisatie van de plannen. In dit onderzoek, opgenomen als bijlage bij de toelichting, is op basis van de landelijk gehanteerde en algemeen aanvaardbare CROW-richtlijnen tevens de totale verkeersgeneratie van de supermarkt per etmaal berekend, deze bedraagt 1.661 motorvoertuigen per etmaal.
De door indiener berekende cijfers zijn op basis van gemiddelde omzetcijfers en besteding per klant berekend. In de door indiener gehanteerde rekenmethodiek zijn de verkeersbewegingen overschat door een te hoge aanname van autogebruik, weekendaan- deel en eenzijdig gebruik van het parkeerterrein aan de Korte Heul. Bovendien komt een groot deel van supermarktbezoekers met de fiets of lopend en combineren veel mensen een supermarktbezoek met een rit van of naar het werk. Deze motorvoertuigbewegingen zijn daarom al aanwezig op het wegennet.
Uit het verkeersonderzoek volgt verder dat het toevoegen van het parkeerterrein niet leidt tot negatieve verkeerskundige gevolgen voor de omgeving. Zo is onder meer met behulp van het rekenprogramma Slop en Harders berekend of de bestaande kruising van de Korte Heul met de Lange Heul de verkeerstoename kan verwerken. Uit de berekening van Slop blijkt dat er 'geen verkeerskundige maatregel noodzakelijk' is om het verkeer vlot en veilig te verwerken. Uit de berekening van Harders blijkt dat de verkeerstoename prima verwerkt kan worden op het kruispunt en dat zelf sprake is van een behoorlijke restcapaciteit op de kruising en bijna geen wachttijden te verwachten zijn vanaf de Korte Heul. Ook volgt uit het onderzoek tevens dat de toename qua verkeer op de Korte Heul en Lange Heul goed is op te vangen en geen probleem vormt voor de verkeersafwikke- ling. Vanuit verkeerskundig oogpunt zijn er dan ook geen belemmeringen en is geen on- evenredige overlast te verwachten.
- b) Ten eerste merken wij op dat de parkeerplaats niet bedoeld is voor vrachtauto's. Voor wat betreft de luchtverontreiniging verwijzen wij naar onze reactie bij zienswijze 2 onder b.
- c) Het gedeelte van de Lange Heul naar De Korte Heul is voldoende breed ingericht zodat twee tegemoet rijdende personenauto's elkaar met gepaste snelheid kunnen passeren. Het kan inderdaad voorkomen dat een verkeerd geparkeerde auto of een automobilist een manoeuvre maakt om zijn auto te parkeren en daardoor een vrije doorgang belet. Dit is echter inherent aan een 30 km/u zone. De verkeersintensiteiten nemen weliswaar toe in het weekend, maar op die momenten is er minder woon- werkverkeer waardoor de

toename mee valt. Bovendien ligt de te verwachten verkeersintensiteit nog ruim onder het gewenst maximum voor dit soort 30 km/u straten.

- d) Verwezen wordt naar onze reactie bij zienswijze 2 onder d.
- e) Bij het berekenen van de benodigde parkeerplaatsen ten behoeve van de uitbreiding is niet uitgegaan van een gemiddelde maar van de norm uit de Nota parkeernormen Bussum 2013. Zoals uit deze nota blijkt is de parkeernorm voor winkels 4,5 parkeerplaatsen per 100 m² brutovloeroppervlakte. Wij begrijpen niet hoe indiener komt tot een tekort van 9 parkeerplaatsen. Zoals uit de parkeerberekening blijkt dienen er ten behoeve van de uitbreiding van onder meer de supermarkt 22 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden om de parkeerbehoefte als gevolg van de uitbreiding op te kunnen vangen. Met initiatiefnemer is overeengekomen dat er geen 22 parkeerplaatsen maar minimaal 47 parkeerplaatsen, dit is ook als zodanig vastgelegd in de planregels, worden toegevoegd. Op basis van het huidige ontwerp worden er zelfs circa 55 parkeerplaatsen toegevoegd. Er is derhalve geen sprake van een tekort, maar gelet op de parkeerbehoefte van de ontwikkeling juist van een fors overschot. Met dit overschot aan parkeerplaatsen zal sprake zijn van een afname van de parkeerverlast op de openbare weg en in de omgeving. De ontwikkeling betekent ons inziens dan ook een forse verbetering voor wat betreft het parkeren.
- f) Zoals blijkt uit onze reactie onder e worden er aanzienlijk meer parkeerplaatsen gerealiseerd dan noodzakelijk met het oog op de uitbreiding. Omdat het inderdaad niet de bedoeling is dat bezoekers van de supermarkt gaan parkeren op de parkeerplaatsen bedoeld voor de bewoners wordt na de toegang tot het parkeerterrein een verkeersbord 'doodlopende straat' geplaatst wordt. Hierdoor hebben bezoekers ook minder snel de neiging om de Korte Heul verder in te rijden. Daarnaast wordt het parkeerterrein zodanig ingericht dat er uitsluitend vanaf het terrein zelf direct toegang is tot de supermarkt. Rondom het parkeerterrein wordt een hek/ haag geplaatst zodat bezoekers zich vanaf de Korte Heul niet direct toegang kunnen verschaffen tot het parkeerterrein bij de supermarkt of de ingang tot de supermarkt. Dit maakt het onaantrekkelijk om een auto te parkeren op de huidige parkeerplaatsen aan de Korte Heul.
- g) Het is de verwachting dat de bouw 8 tot 12 maanden gaat duren. Door onverwachte omstandigheden zou dit echter inderdaad langer kunnen duren, dit is echter niet onze intentie en ook niet de intentie van initiatiefnemer. Daarbij merken wij op dat de duur van de bouw in het kader van de voorliggende planologische procedure niet relevant is. Ten aanzien van schade aan woningen verwijzen wij u naar onze reactie bij zienswijze 2 onder d.
- h) Verwezen wordt naar onze reactie bij zienswijze 1 onder a.
- i) Dit onderdeel van de reactie van indiener geldt slechts voor een beperkt deel van de garageboxen langs de Korte Heul aangezien de toegang tot het parkeerterrein zo dicht mogelijk bij de Lange Heul wordt gesitueerd. Daarnaast is de Korte Heul meer dan 7 meter breed en is sprake van een voldoende overzichtelijke situatie. Het is dan ook niet te verwachten dat door de toename van het aantal verkeersbewegingen het in- en uitrijden van de garageboxen onevenredig wordt belemmerd. Ook bij de bouw zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met een zo kort mogelijk rijtijd op de Korte Heul.
- j) In het verkeersonderzoek is tevens in de inritconstructie onderzocht. De verkeerskundige geeft aan dat de huidige inritconstructie een goede manier is om de ondergeschiktheid van de zijweg Korte Heul kenbaar te maken. Deze zorgt er enerzijds voor dat de voorrangssituatie duidelijk is: hierdoor is het namelijk juridisch geregeld dat het uitrijdende

verkeer voorrang dient te verlenen aan alle verkeersdeelnemers op de Lange Heul, waaronder voetgangers die op het trottoir lopen. Anderzijds zorgt deze inritconstructie er voor dat de snelheid van automobilisten laag is, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Het trottoir langs de Lange Heul loopt door over de 'zijweg' Korte Heul. Verkeer vanuit de Korte Heul moet voorrang verlenen aan al het verkeer op de Lange Heul. De huidige vormgeving met inritblokken dwingt het verkeer van en naar de Korte Heul stapvoets te laten rijden. Hierdoor is de verkeersveiligheid in algemene zin en voor fietsers en voetgangers in het bijzonder gewaarborgd. Immers, de kruising ligt binnen de bebouwde kom waardoor met de relatief lage snelheid (30 km/u) de kans op een aanrijding zeer klein is. Gelet hierop vinden wij het onwenselijk om de drempel weg te halen. Gelet op de lage rijksnelheden die worden gehanteerd bij het op- of afrijden van de Korte Heul verwachten wij niet dat dit zal leiden tot geluidsoverlast.

- k) Verwezen wordt naar onze reactie bij zienswijze 4 onder b.
- l) Verwezen wordt naar onze reactie bij zienswijze 3 onder a.
- m) Verwezen wordt naar onze reactie bij zienswijze 4 onder b.
- e) Indien indiener van mening is dat er sprake is van een vermindering van de waarde van de woning, kan indiener na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek om planschade indienen. Uit een voorlopige analyse van een deskundige blijkt echter dat er over het geheel genomen geen sprake is van substantiële planschade. Bij een concrete claim zal uiteraard een specifiek vervolgonderzoek conform de gemeentelijke verordening moeten uitwijzen of er sprake is van planschade.
- n) Zoals blijkt uit het als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegde bodemonderzoek is uit onderzoek onder meer naar voren gekomen dat er in het verleden sprake is geweest van een autoreparatiebedrijf en dat er zich olietanks op het perceel bevonden. Uit het bodemonderzoek kwam naar voren dat de aangetroffen bodemkwaliteit op het buitenterrein als aanvaardbaar wordt geacht en geen belemmering vormt voor de ontwikkeling.
- o) De Laarderweg betreft een centrale wijkontsluitingsweg. Het is niet gewenst hier het laden en lossen plaats te laten vinden omdat deze weg voor de wijk een voorname doorgaande functie heeft voor verkeer. Daarnaast geeft het laden en lossen hier het risico dat er opstoppingen kunnen ontstaan op de Ceintuurbaan. Dit kan het gevolg zijn als het verkeer dat vanaf de Ceintuurbaan de Laarderweg op rijdt, moet wachten tot een vrachtwagen de laad- en losplaats is ingereden. Dit is gelet op de functie van de Ceintuurbaan absoluut ongewenst.
- p) Het voorliggende plan van initiatiefnemer is voor ons het uitgangspunt. Dit plan is getoetst aan wet- en regelgeving en gebleken is dat hieraan wordt voldaan. Er zijn dan ook geen redenen voor initiatiefnemer om de betreffende parkeerplaats te overdekken.

Conclusie:

De zienswijze is deels gegrond en deels ongegrond. De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van paragraaf 4.10 van de toelichting bij het bestemmingsplan. Tevens is de memo "Verkeersafwikkeling uitbreiding Deen Supermarkt Korte Heul Bussum" opgenomen als bijlage bij de toelichting. Daarnaast zijn artikel 4.1 en 4.2 gewijzigd en zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen in artikel 4.3.2 en 4.3.3 van de regels.

Verder is paragraaf 4.4 van de toelichting aangevuld met behulp van de NSL-monitoringstool.

Indiener 6 ARAG Rechtsbijstand dd 25 oktober 2016 namens indieneren:

Samenvatting:

- a) De ruimtelijke plannen bewerkstelligen een zeer forse aantasting van het woon- en leefklimaat van indiener. Het woongenot wordt dusdanig aangetast dat dit voor indiener onaanvaardbaar is.
- b) Als gevolg van een realisering van de bestreden ruimtelijke plannen, zal de woning van cliënten minder waard worden vanwege de nabijheid van een fors parkeerterrein (80 auto's).
- c) Feitelijk worden er circa 55 parkeerplaatsen toegevoegd. Er zal daardoor sprake zijn van een continue overlastsituatie door het veelvuldig aan- en afrijden van autoverkeer van het winkelend publiek. Dit betreft een forse inbreuk op het rustige woonkarakter zoals dat thans door indiener wordt ervaren. De realisatie van de uitbreiding van de supermarkt en het parkeerterrein zal leiden tot een cumulatie van geluidsoverlast en verkeersproblemen.
- d) Het parkeren levert veel extra verkeersbewegingen op. Dit zal ten koste gaan van het gebruik van de openbare weg. Indiener stelt vast dat aan de openbare weg teveel auto's geparkeerd staan. Door de aanleg van de voorziene parkeerplaatsen aan de straatzijde zullen direct omwonenden naar alle waarschijnlijk veel overlast van extra verkeersbewegingen, inschijnende koplampen etc. ondervinden.
- e) Aangezien de supermarkt gedurende 7 dagen in de week van 8 uur 's morgens tot 20.00 uur 's avonds open is, is sprake van een vrijwel continue overlastsituatie. Na sluitingstijd nodigt de locatie zonder meer voor een hangplek voor jongeren.
- f) De bestemming "Verkeer - Verblijfsgebied" maakt ook de plaatsing van 2 standwagens op het parkeerterrein mogelijk. Bij plaatsing van patat-, loempia- of viswagens betekent dat cliënten, en overigens ook andere omwonenden worden geconfronteerd met stankoverlast.
- g) Indiener zal als gevolg van de realisering van de nieuwbouwplannen worden geconfronteerd met de sloop van het pand onmiddellijk grenzend aan hun achtertuin. Het perceel wordt daarmee niet meer doelmatig afgesloten. Ter illustratie heeft indiener enkele foto's van de huidige situatie weergegeven. Indiener raakt met de sloop de erfafscheiding kwijt. De tuin wordt daarmee vrij toegankelijk. Het door de projectontwikkelaar voorgestelde plaatsing van een gaashekwerk van 1.20 meter hoog met een klimplantje (Hedra) doet geen recht aan een goed alternatief voor de bestaande situatie. Indiener ervaart een negatief effect aangezien zij hun katten en honden niet meer in de achtertuin kunnen laten, zonder het risico te lopen dat deze weglopen.
- h) De bestreden planologisch ontwikkeling zal een forse inbreuk op de privacy betekenen en zorgen voor ernstige overlastsituaties en overigens ook een onveilige situatie door een toename van inbraakmogelijkheden.
- i) Aan de procedure is een locatiestudie ten grondslag gelegd. Indiener stelt vast dat deze onderbouwing op belangrijke onderdelen tekort schiet voor de motivering van de gewijzigde planologische situatie. Zo vindt de gewijzigde woonsituatie van indiener, gelet op de nadelige gevolgen, geen tot onvoldoende bespreking in de locatiestudie. Er is slechts oog geweest voor algemene ontwikkelingen, waarbij voorbij is gegaan aan de consequenties voor de woonsituatie van cliënten.
- j) Bij de beoordeling of medewerking moet worden verleend aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet rekening worden gehouden met bestaande leegstand. Er dient te allen tijde sprake te zijn van een goede ruimtelijke ordening. Inmiddels dient te worden vastgesteld dat de leegstand in winkelvoorzieningen aanmerkelijk is toegenomen. De vraag

is of de conclusies met betrekking tot de gestelde behoefte aan de beoogde supermarkt actueel zijn.

- k) Indiener verwijst naar artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Ladder voor duurzame verstedelijking) en wijst hierbij op een afweging van het risico bij dreigende overcapaciteit op het ontstaan van leegstand door nieuwbouw. Wanneer die leegstand tot onaanvaardbare gevolgen kan leiden voor het woon- en leefklimaat en het ondernemersklimaat, kan dat een ruimtelijk relevante reden zijn om van nieuwe ontwikkelingen af te zien.
- l) Indiener is van mening dat dat geenszins wordt onderbouwd dat met betrekking tot de ontwikkeling een noodzaak van vernieuwing en versterking nodig is om het aanbod aan de veranderende vraag aan te passen. Dit wordt weliswaar gesteld, echter nergens duidelijk gemotiveerd.
- m) Met de bestaande, respectievelijk te slopen bebouwing achter de woning van indiener is geen sprake van structurele leegstand.
- n) Er is niet inzichtelijk gemaakt in hoeverre door eventuele (bouwkundige) aanpassingen een nieuwe bestemming kan worden gerealiseerd.

Reactie:

- a) Zoals blijkt uit de toelichting worden op basis van het geldend bestemmingsplan in het plangebied functies toegestaan in maximaal de milieucategorie 2 als bedoeld in de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering'. In de nieuwe situatie staat het bestemmingsplan binnen de bestemming 'Gemengd' uitsluitend functies/ bedrijvigheid in de milieucategorie 1 toe. Functies/ bedrijvigheid in de milieucategorie 1 hebben minder impact op het woon- en leefklimaat dan functies/ bedrijvigheid in de milieucategorie 2 en kennen om die reden ook een kleinere richtafstand. Het parkeerterrein wordt ingedeeld in de milieucategorie 2. De gronden ter plaatse van het voorgenomen parkeerterrein zijn op basis van het geldend bestemmingsplan bestemd als 'Verblijfsgebied' en 'Bedrijfsdoeleinden (B5)'. De bestemming 'Verblijfsgebied' staat al parkeervoorzieningen toe. Binnen de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden (B5)' worden daarnaast al functies/ bedrijvigheid in de milieucategorie 2 toegestaan. Gelet hierop, en gelet op toelichting bij de andere relevante milieuaspecten, wordt niet ingezien op welke wijze het woon- en leefklimaat van indiener onaanvaardbaar wordt aangetast. Volledigheidshalve verwijzen wij u ook naar onze reactie bij zienswijze 3 onder a.
- b) Indien indiener van mening is dat er sprake is van een vermindering van de waarde van de woning, kan indiener na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek om planschade indienen. Uit een voorlopige analyse van een deskundige blijkt echter dat er over het geheel genomen geen sprake is van substantiële planschade. Bij een concrete claim zal uiteraard een specifiek vervolgonderzoek conform de gemeentelijke verordening moeten uitwijzen of er sprake is van planschade.
- c) In de huidige situatie is er op de gronden waar de bedoelde parkeerplaatsen worden toegevoegd sprake van bedrijfsmatige activiteiten. Daarnaast is een deel van de gronden al in gebruik als parkeerterrein. Van een rustig woonkarakter is in de huidige situatie dan ook geen sprake. Dit temeer niet indien de geldende planologische situatie in acht wordt genomen. Op basis van het geldend bestemmingsplan kan, zoals onder a al aangegeven, een groot deel van de gronden waarop het parkeerterrein is voorzien worden benut voor bedrijfsmatige activiteiten in de milieucategorie 2. Daarnaast is een deel van de gronden bestemd als 'Verblijfsgebied', binnen deze bestemming worden onder meer wegen met een functie voor verblijf en verplaatsing en parkeervoorzieningen toegestaan.

Ten opzichte van de huidige planologische situatie is dan ook geen sprake van een aantasting van het woonkarakter van indiener.

- d) Voor wat betreft de reactie van indiener inzake de verkeersbewegingen en het gebruik van de openbare weg verwijzen wij indiener naar onze reactie bij zienswijze 4 onder b.

Ten aanzien van het parkeren van auto's langs de openbare weg wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan en de daarin beschreven ontwikkeling juist ook mede tot doel heeft om de parkeeroverlast op de openbare weg en in de omgeving te verminderen. Zo zijn er ten behoeve van het project conform de door ons gehanteerde parkeernormen 22 parkeerplaatsen nodig om de parkeerbehoefte als gevolg van de uitbreiding op te kunnen vangen. Met initiatiefnemer is overeengekomen dat er geen 22 parkeerplaatsen maar minimaal 47 parkeerplaatsen, dit is ook als zodanig vastgelegd in de planregels, worden toegevoegd. Op basis van het huidige ontwerp worden er zelfs circa 55 parkeerplaatsen toegevoegd. Hiermee is derhalve sprake van een afname van de parkeeroverlast op de openbare weg en ons inziens sprake van een forse verbetering voor wat betreft het parkeren.

Indiener merkt op dat er parkeerplaatsen aan de straatzijde worden aangelegd. Hier is met dit bestemmingsplan en de daarin beschreven de ontwikkeling echter geen sprake van. Uitsluitend aan de achterzijde van de supermarkt worden nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. De aanleg van deze parkeerplaatsen zorgt niet voor inschijnende koplampen in de woning van indiener.

De realisatie van de supermarkt zelf en het parkeerterrein is getoetst aan de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering. Hieruit volgt dat zowel de supermarkt als het parkeerterrein voldoet aan de richtafstanden die genoemd worden in de publicatie, waaronder de richtafstand voor geluid.

- e) Qua milieuhinder in planologische zin is zoals eerder beschreven geen sprake van een verslechtering aangezien de maximaal toegestane milieucategorie in de nieuwe situatie vergelijkbaar is met de huidige situatie. Voor een nadere toelichting hierop verwijzen wij u graag naar onze reactie bij zienswijze 3 onder a. Van een continue overlastsituatie kan en is ons inziens dan ook geen sprake.

Indiener vreest overlast doordat de gronden gebruikt kunnen worden als hangplek voor jongeren. Wij delen deze vrees niet. Mocht blijken dat sprake is van overlast doordat dan zal te zijner tijd bekeken worden op welke wijze hier mee omgegaan kan worden. Het bestemmingsplan biedt hiervoor niet de juiste handvaten.

- f) De bestemming maakt het plaatsen van standwagens op het parkeerterrein niet onmogelijk. Ter verduidelijking wordt in de bestemmingsregels opgenomen dat maximaal 2 standplaatsen binnen de bestemming zijn toegestaan. Tevens wordt een begripsbepaling 'standplaats' opgenomen. Het plaatsen van standplaatsen is en blijft primair geregeld in hoofdstuk 5, afdeling 4 van de APV van de gemeente en betreft incidenteel gebruik. Er is sprake van wisselende karren. Afweging en beoordeling van eventuele effecten vindt dan ook plaats op grond van de bepalingen uit de APV. De regeling in het bestemmingsplan dient uitsluitend ter verduidelijking van het gemeentelijk beleid.

- g) Indiener maakt momenteel gebruik van de muur van de bedrijfsloods als zijnde erfafscheiding. Het betreft hier dan ook niet een erfafscheiding die indiener zelf heeft aangebracht of die in eigendom is bij indiener. De eigenaar van de loods heeft nimmer toestemming verleend voor het aanbrengen van welke voorziening dan ook. Indiener kan gesommeerd worden door de eigenaar van de opstallen de huidige aangebrachte voorzieningen te verwijderen. Initiatiefnemer is wel voornemens een hekwerk van circa 1,8 meter te

plaatsen zodat het perceel van indiener aan de achterzijde afgesloten blijft. Tegen het hekwerk wordt klimop (Hedera) geplant.

- h) Niet wordt ingezien op welke wijze de nieuwe planologische situatie leidt tot een grotere inbreuk op de privacy of een meer onveiligere situatie dan de huidige planologische situatie. Daarnaast is indiener zelf verantwoordelijk voor het treffen van maatregelen ter voorkoming van inbraak.
- i) Het is onduidelijk welke locatiestudie indiener bedoelt. Er is ten behoeve van de beoogde uitbreiding geen specifieke locatiestudie uitgevoerd. Wel is een effectenanalyse uitgevoerd waarbij onder meer gekeken is naar andere locaties/ leegstaande winkelpanden, wellicht dat indiener hier op doelt. Deze onderbouwing houdt echter verband met trede 2 van de Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6, lid 2 Besluit ruimtelijke ordening) en niet met de woonsituatie van indiener. In het kader van de onderbouwing van trede 2 van de Ladder voor duurzame verstedelijking is dit ook niet noodzakelijk. Wel wordt in de toelichting van het bestemmingsplan gekeken naar de woonsituatie van onder meer indiener, in onderdeel a is dit reeds toegelicht. Zoals volgt uit de toelichting leidt de ontwikkeling niet tot een onaanvaardbare aantasting van de woonsituatie van indiener.
- j) BRO heeft de leegstand in Bussum ten tijde van het onderzoek in kaart gebracht (zie tabel 6). We gaven daarbij ook aan dat het enige pand in Bussum dat qua vloeroppervlak in aanmerking zou kunnen komen, ongeschikt is vanwege de ontoereikende ligging, bereikbaarheid, parkeercapaciteit en lastige bevoorrading. Ook de overige leegstaande winkelpanden in Bussum zijn ongeschikt vanwege hun locatie, bereikbaarheidsprofiel, vorm of omvang.

De leegstand wordt in Nederland vooral veroorzaakt door de sluiting van niet-dagelijkse winkels. De foodsector is daarentegen zeer vitaal en opmerkelijk conjunctuurbestendig. De omzet in de supermarktbranche stijgt in 2016 naar verwachting met 2,5 procent, waarmee dit het elfde jaar van omzetgroei op rij is. In 2015 is door alle supermarkten en speciaalzaken landelijk samen voor het eerst meer dan 40 miljard euro omgezet. Daaronder wordt ruim 85% door supermarkten gerealiseerd, met een groeiend marktaandeel. Bovendien heeft BRO een relatief forse marktruimte berekend voor de dagelijkse sector in Bussum. Dit betekent dat uitbreiding van het aanbod in principe niet ten koste zal gaan van het bestaande aanbod in deze sector, mits sprake is van goed ondernemerschap.
- k) Met de uitbreiding van Deen wordt een nu leegstaand bedrijfspand met een slechte uitstraling en negatief effect op het lokale woon- en leefklimaat geamoveerd. Bovendien wordt met de integratie van twee bestaande winkelpanden een mogelijke leegstand op termijn voorkomen. Zie verder ook punt j.
- l) Continue vernieuwing en versterking is van levensbelang in de zeer competitieve supermarktbranche. Dit mede vanwege de toenemende schaalvergroting en opkomst van nieuwe distributiekanaalen: online, bezorging, maaltijdboxen, markthallen, etc.

Supermarkten breiden niet zomaar uit (het vergt hoge investeringen), maar doen dit vanwege het veranderende consumentengedrag en de toenemende concurrentie. Veel (te) kleine supermarkten sluiten hun deuren en een nieuwe invulling is doorgaans moeilijk te vinden. Vaak betekent dit dus extra leegstand met alle negatieve ruimtelijke effecten van dien. Het landelijke overzicht van Locatus bevat vele leegstaande, voormalige supermarktpanden.
- m) Zonder uitbreiding van de supermarkt dreigt langdurige leegstand van dit pand.
- n) Niet wordt ingezien waarom inzichtelijk gemaakt zou moeten worden waarom door aanpassingen een nieuwe bestemming kan worden gerealiseerd. De keuze voor sloop en

nieuwbouw of het aanpassen van de huidige bebouwing is aan initiatiefnemer. Initiatiefnemer heeft hierbij gekozen voor sloop en nieuwbouw, de keuze is mede ingegeven doordat op deze wijze ook voorzien kan worden in de parkeerbehoefte van de ontwikkeling en zelfs een deel van de parkeeroverlast in de openbare ruimte kan worden opgelost.

Conclusie:

De zienswijze is deels gegrond en deels ongegrond. De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van paragraaf 4.10 van de toelichting bij het bestemmingsplan. Tevens is de memo "Verkeersafwikkeling uitbreiding Deen Supermarkt Korte Heul Bussum" opgenomen als bijlage bij de toelichting. De zienswijze heeft voorts geleid tot aanpassing van paragraaf 4.11 van de toelichting. Daarnaast is een akoestisch onderzoek "Akoestisch onderzoek parkeerterrein DEEN supermarkt Laarderweg 150 Bussum" uitgevoerd, dat als bijlage bij de toelichting is toegevoegd. Daarnaast zijn artikel 4.1 en 4.2 gewijzigd en zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen in artikel 4.3.2 en 4.3.3 van de regels.

Indiener 7 SRK Rechtsbijstand dd 26 oktober 2016, namens indieneren: Samenvatting

- a) Een van de hoofdoverwegingen om de uitbreiding te faciliteren van de DEEN-supermarkt te Bussum, is dat de uitbreiding binnen de kaders van het huidige bestemmingsplan "De Engh" ruimtelijk niet inpasbaar is. Dit blijkt volgens indiener uit de ruimtelijke onderbouwing die aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag is gelegd. Indiener kan dit niet goed volgen omdat een eventuele keuze voor het vergroten van de bestaande voorzieningen door meer factoren wordt bepaald dan uitsluitend het beschikbare vloeroppervlak. De inrichting binnen de bestaande, al dichtbebouwde omgeving, speelt daarbij een belangrijke rol en deze is naar mening van indiener onvoldoende in de planafweging meegewogen.
- b) Indiener kan niet begrijpen waarom voor het bepalen van een doeltreffend voorzieningenniveau uitsluitend van het winkelvloeroppervlak of bruto vloeroppervlak wordt uitgegaan. Volgens indiener is de uiteindelijke inrichting zelf van een supermarkt bepalend voor de vraag hoeveel winkelruimte met inhoudelijke voorzieningen uiteindelijk voor de inwoners en consumenten beschikbaar is en of het voorkomt dat inwoners naar elders verhuizen dan wel in een andere plaats hun boodschappen doen.
- c) Nagelaten is of binnen de bestaande bouw en planologisch aangewezen ruimte zo nodig kan worden voorzien in de inrichting van de supermarkt.
- d) De invloed van de nabijgelegen supermarkt van de Lidl-keten en de aldaar aanwezige winkelvoorzieningen zijn ten onrechte buiten de berekeningen en ruimtelijke onderbouwing gelaten.
- e) Uitbreiding van de huidige supermarkt kan op den duur zelfs gaan leiden tot ontwrichting van het bestaande aanbod. Daarbij ook in aanmerking nemende dat inmiddels 'online' de dagelijkse boodschappen doen een steeds grotere invloed krijgt hetgeen de vraag naar beschikbaar winkelloppervlak juist zal doen beperken. De langdurige en inmiddels bijna structurele leegstand op landelijk niveau in winkelstraten is daar volgens indiener een voorbeeld van. Volgens jurisprudentie kan niet worden voorbijgegaan aan het risico van duurzame ontwrichting van het bestaande voorzieningenniveau. Omdat hier van het bestemmingsplan moet worden afgeweken om uitbreiding van de supermarkt mogelijk te maken, moet met dit criterium rekening worden gehouden.
- f) Door de uitbreiding van een aanwezige supermarkt kunnen andere bestaande winkelvoorzieningen binnen Bussum worden 'weggeconcurrereerd'. Dit betekent een verschraling en forse uitdunning en mogelijk wordt hiermee een monopoliepositie bewerkstelligt.

Hierdoor zouden inwoners uiteindelijk niet meer binnen een aanvaardbare afstand van woning of werk zijn voorzien van een aanvaardbaar voorzieningenniveau voor de eerste of dagelijkse levensbehoeften en wordt het omgekeerde effect bereikt van wat was beoogd met het vaststellen van een bestemmingsplan. Deze omstandigheid is ten onrechte niet betrokken bij het opstellen van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

- g) Het bepaalde onder d, e en f maakt ook dat niet is gehandeld conform artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Ladder voor duurzame verstedelijking). In het bijzonder wijst indiener hierbij op onderdeel 1 waarbij een bestuursorgaan bij ruimtelijke ontwikkelingen moet bepalen of een ontwikkeling voorziet in een behoefte op lokale schaal. Dit laatste ontbreekt naar mening van indiener. Niet is aangetoond dat sprake is van een gewenste vergroting in kwantitatieve zin in een (toekomstige) behoefte.
- h) Een concreet parkeeronderzoek door een daartoe gespecialiseerd bedrijf ontbreekt. Er wordt slecht verwezen naar de richtlijnen van het CROW waarbij uiteindelijk enkel wordt uitgegaan van de parkeerbehoefte van de uitbreiding. De overige publieke voorzieningen in de omgeving die een verkeersaantrekkende werking hebben worden niet in het parkeeronderzoek betrokken. Indien de insteek van het bestemmingsplan is om meer bezoekers te trekken dan zullen ook de bestaande winkels hiervan mee profiteren hetgeen de verkeersaantrekkende werking zal doen toenemen. Daarmee kan alsnog een parkeerconflict ontstaan en verder in de wijk worden geparkeerd.
- i) Indiener vindt het opvallend dat in het ontwerpbestemmingsplan wordt uitgegaan van een dubbelgebruik van parkeerplaatsen die binnen de bestaande ruimtelijke structuur opgevangen zou kunnen worden door de toegenomen behoefte aan 110 parkeerplaatsen.
- j) Indiener stelt dat de 110 parkeerplaatsen aan de Korte Heul, waarin thans nog de loods is gevestigd, niet voor dubbelgebruik in aanmerking komen of anderszins tegemoet kunnen komen aan de toenemende parkeerdruk. Deze plekken worden namelijk al op de avonden en deels ook overdag druk bezocht door omwonenden aldaar en hun bezoekers.
- k) Vanwege de extra parkeerbehoefte vreest indiener de nodige parkeeroverlast en de mogelijk lastigere bereikbaarheid van haar woning. Uit de toelichting blijkt duidelijk dat de toegenomen parkeerbehoefte op de openbare ruimte wordt afgewenteld.
- l) Meer voertuigbewegingen leiden tot een hoger geluidsniveau voor de omgeving. Dit effect wordt volgens indiener versterkt door de stijl van de woningen aan de Korte Heul, namelijk hoogbouw over een grote lengte en zeer dicht gelegen tegen de supermarkt. Het is de verwachting dat de extra verkeersbewegingen op de straat tussen de supermarkt en de hoogbouw aan de Korte Heul zullen leiden tot een sterke stijging van het geluidsniveau bij de gevels van woningen.
- m) De straat tussen de hoogbouw aan de Korte Heul en de supermarkt is qua ligging en inrichting niet geschikt voor een verhoogd aantal voertuigbewegingen.
- n) Indiener wijst erop dat er op het terrein in het verleden een autogaragebedrijf met benzinepomp was gevestigd en dat dit met grote waarschijnlijkheid heeft geleid tot verregaande bodemvervuiling. In de toelichting wordt verwezen naar een bodemonderzoek maar uit de beschikbare informatie blijkt niet in hoeverre dit aspect volledig is meegenomen.
- o) In de toelichting wordt aangegeven dat mogelijk nader onderzoek nodig is en dat dit bij de aanvraag om omgevingsvergunning nader zal worden onderzocht. Indiener wijst erop dat het kader van artikel 2:1 in samenhang met artikel 2:10 van de Wet algemene bepa-

- lingen omgevingsrecht (Wabo) daartoe niet de juiste mogelijkheid biedt en mogelijk ernstige vervuiling van de bodem en sanering daarvan nodeloos naar de toekomst doet verschuiven.
- p) Het ontwerpbestemmingsplan voorziet niet in de juiste middelen en waarborgen ter bescherming van de bodem- en de leefkwaliteit voor omwonenden, waartoe ook indiener behoort.
 - q) In de toelichting wordt aangegeven dat een supermarkt, al dan niet met een bijbehorend parkeerterrein, geen geluidsgevoelig object is in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh) en dat om die reden akoestisch onderzoek niet nodig is. Deze onderbouwing schiet tekort omdat getoetst dient te worden aan de grenswaarde uit de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering" omdat nog relevante geluidsbronnen voorkomen binnen het plangebied zoals parkeren, vertrekkende personenwagens, winkelwagens, de bevoorrading van de supermarkt die vaak in de vroege of late uren plaatsvindt, technische installatie cq. luchtbehandeling. Vanwege de nabijheid van woningen die vanwege de bouw en ligging resonierend werken had daarmee rekening dienen te worden gehouden. Dit omdat nu omdat nu niet duidelijk is geworden of het gebruik van het plangebied voor de beoogde activiteiten niet botst met het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en de grenswaarden uit voornoemde publicatie van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG).
 - r) Het bestaande woon- en leefklimaat blijft niet gehandhaafd doordat overschrijdingen van de geluidswaarden zullen plaatsvinden, met name omdat het omliggende gebied - waar indiener woonachtig is - gekwalificeerd kan worden als gebiedstype 'rustige woonwijk'.
 - s) Het bestemmingsplan beoogt te voorzien in de aanleg van een openbare weg dan wel de aanwezigheid daarvan, zoals bijvoorbeeld is te zien bij het meest zuidwestelijk gelegen plandeel, en dat maakt dat een geluidszone aan de orde is als bedoeld in de Wet geluidhinder. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt aangegeven dat geen sprake is van een 30-kilometer zone en dat maakt dat een nader akoestisch onderzoek nodig is.
 - t) Weliswaar bevat de toelichting een paragraaf 'Externe veiligheid' (4.5) en 'Verkeer en Parkeren' (4.10) doch uit de inhoud kan niet worden herleid in hoeverre de inrichting van het plangebied voorziet in de bescherming van kinderen en ouderen in samenhang met de voorziene toename in het aantal verkeersbewegingen.
 - u) De bestaande woningen aan de Korte Heul liggen weliswaar buiten het plangebied, maar zijn voorzien van garageboxen. Dit maakt het nodig om al een stuk naar buiten te rijden voordat zicht bestaat op de openbare weg en de aldaar passerende verkeersdeelnemers. Met een toename van het aantal ritten van en naar de supermarkt, blijkt dat met deze omstandigheid geen rekening is gehouden.
 - v) De ontwikkeling zal naar alle waarschijnlijkheid de waarde van de woning van belanghebbende nodeloos aantasten waar het systeem van planschade geen soelaas meer kan bieden. Dit is een risico dat niet meer uitsluitend op de eigenaar van de woning kan worden afgewenteld omdat het normaal maatschappelijk risico of het forfait als bedoeld in artikel 6.2 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) het planschadeverhaal vrijwel geheel heeft doen uithollen.

Reactie:

- a) Initiatiefnemer heeft ons verzocht om medewerking te verlenen aan de beoogde uitbreiding. Wij hebben het verzoek getoetst aan het gemeentelijk beleid en wet- en regelgeving en besloten om medewerking te willen verlenen aan het initiatief. Omdat de beoogde

uitbreiding van de supermarkt niet past binnen het geldend bestemmingsplan is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk. Het feit dat een bestemmingsplanherziening noodzakelijk is, is echter geen overweging geweest om de uitbreiding te faciliteren. De noodzakelijke bestemmingsplanherziening is juist het gevolg van het initiatief van initiatiefnemer. Wel is meegewogen het feit dat met de bestemmingsplanherziening een bedrijfsbestemming waarbinnen bedrijvigheid in maximaal de milieucategorie 2 is toegestaan wordt geamoveerd en plaatsmaakt voor een andere functie die gerekend wordt tot de milieucategorie 1 en een parkeerterrein in milieucategorie 2. Hiermee is naar onze mening sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige planologische situatie.

b) Het is ons onduidelijk wat indiener met dit onderdeel van haar zienswijze exact bedoelt. Zoals uit de als bijlage bij de toelichting opgenomen effectenanalyse volgt is de landelijke trend, ingegeven door wensen en eisen van de consument, modernere, voldoende ruime en goed bereikbare supermarkten. Hier kan in de huidige situatie met het huidige winkelvloeroppervlak en de huidige parkeervoorzieningen onvoldoende aan tegemoet worden gekomen. Met de uitbreiding van de supermarkt kan hier op een betere en meer doeltreffende wijze aan tegemoet gekomen worden.

c) De keuze om al dan niet gebruik te maken van de bestaande bebouwing is aan initiatiefnemer. Initiatiefnemer heeft in dit geval gekozen voor sloop en nieuwbouw, de keuze is mede ingegeven doordat op deze wijze ook voorzien kan worden in de parkeerbehoefte van de ontwikkeling en zelfs een deel van de parkeeroverlast in de openbare ruimte kan worden opgelost.

Ten aanzien van de bestaande planologische ruimte wordt opgemerkt dat de huidige gebruiksregels binnen de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden (B5)' een supermarkt niet toestaan. De bouwregels binnen deze bestemming zijn echter aanzienlijk ruimer dan de bouwmogelijkheden waarin het onderhavige bestemmingsplan voorziet. In zoverre is het onderhavige bestemmingsplan meer beperkend qua bouwmogelijkheden dan het geldende bestemmingsplan.

d) In de berekening is het gehele dagelijkse aanbod in Bussum (supermarkten en speciaalzaken) meegenomen, dus ook de betreffende Lidl. Er bestaat in Bussum een relatief grote marktruimte voor de dagelijkse sector. Uitbreiding van het aanbod zal dus in principe niet ten koste gaan van het bestaande aanbod, mits goed ondernemerschap. Lidl biedt samen met Deen en Albert Heijn Koekoeklaan een breed palet aan supermarkten voor de inwoners van Bussum-Zuid e.o. De winkels zullen echter altijd zelf hun benodigde omzet moeten verwerven. De consument kiest uiteindelijk kritisch en welbewust.

e) Leegstand van winkelpanden wordt vooral veroorzaakt door de sluiting van niet-dagelijkse winkels. De foodsector is landelijk daarentegen echter zeer vitaal en opmerkelijk conjunctuurbestendig. De omzet in de supermarktbranche stijgt in 2016 naar verwachting met 2,5 procent, waarmee dit het elfde jaar van omzetgroei op rij is. In 2015 is door alle supermarkten en speciaalzaken landelijk samen voor het eerst meer dan 40 miljard euro omgezet. Daaronder valt ruim 85% door supermarkten, met een groeiend marktaandeel. Het aandeel online groeit inderdaad en bedroeg in 2015 ca. 1,6% bij supermarkten. Naar alle waarschijnlijkheid zal dit aandeel nog verder toenemen, maar de prognoses zijn zeer onzeker. Het doen van dagelijkse boodschappen (doelgericht, hoogfrequent, in de buurt) wijkt immers sterk af van recreatief winkelen. Bovendien valt bij online boodschappen (i.t.t. aankopen van non-food) veelal geen prijsvoordeel te behalen; vaak wordt zelfs een toeslag berekend. Mede om de onvoorspelbare ontwikkeling van het online-segment te compenseren heeft BRO voor de toekomstige marktruimte de bestedingen per inwoner

constant gehouden, hoewel deze nog steeds jaarlijks toenemen (zie boven). De raming is dus zeer behoudend ingestoken.

Bovendien heeft BRO een relatief forse marktruimte berekend voor de dagelijkse sector in Bussum. Dit betekent dat uitbreiding van het aanbod in principe niet ten koste zal gaan van het bestaande aanbod, mits sprake is van goed ondernemerschap.

- f) Juist ter voorkoming van monopolievorming moeten de (vanuit landelijk perspectief) kleinere supermarktformules als Deen in staat worden gesteld om hun winkels te optimaliseren (vergroten), mits er voldoende marktruimte bestaat. Dit ook als tegenwicht tegen grote landelijke spelers als Albert Heijn en Jumbo.
Als eerder benadrukt heeft BRO een relatief forse marktruimte berekend voor de dagelijkse sector in Bussum. Uitbreiding van het aanbod zal in principe niet ten koste gaan van het bestaande aanbod.
- g) In het onderzoek heeft BRO duidelijk aangetoond dat de ontwikkeling voorziet in een lokale behoefte. Er is immers (ruim) voldoende marktruimte aanwezig voor het onderhavige initiatief. Ook kwalitatief bestaat er een duidelijke behoefte: de consument wenst supermarkten met voldoende ruimte, keuze in het assortiment en parkeergelegenheid. Voor (te) kleine supermarkten dreigt op termijn sluiting.
- h) Het is onjuist dat enkel gekeken is naar de parkeerbehoefte van de uitbreiding. Deze uitbreiding betreft overigens zowel de uitbreiding van de supermarkt als de uitbreiding van de naastliggende dagwinkels met circa 150 m² bruto vloeroppervlak. Uit de parkeerberekening volgt dat de totale uitbreiding een parkeerbehoefte met zich meebrengt van 22 parkeerplaatsen. Door de sloop van de bedrijfsbebouwing kan initiatiefnemer op het achterterrein volledig voorzien in de eigen extra parkeerbehoefte. Omdat het achterterrein ruimte biedt voor de aanleg van meer parkeerplaatsen is met initiatiefnemer overeengekomen dat er geen 22 parkeerplaatsen maar minimaal 47 parkeerplaatsen op het achterterrein worden aangelegd, dit is ook als zodanig vastgelegd in de planregels. Op basis van het huidige ontwerp worden er zelfs circa 55 parkeerplaatsen toegevoegd. Zoals uit de toelichting van het bestemmingsplan en het parkeeronderzoek blijkt is met de aanleg van deze extra parkeerplaatsen sprake van een vermindering van de parkeerdruk in het openbaar gebied van waarschijnlijk 33 parkeerplaatsen en zeker 25 parkeerplaatsen. De ontwikkeling waarin het bestemmingsplan voorziet leidt ons inziens dan ook niet tot extra parkeerconflicten, maar juist tot een forse vermindering van parkeerconflicten.
- i) Ten aanzien van de toegenomen parkeerbehoefte van 110 parkeerplaatsen wordt opgemerkt dat indiener waarschijnlijk onderdelen door elkaar haalt. Zoals uit de toelichting en het parkeeronderzoek blijkt zijn er in de huidige situatie 110 parkeerplaatsen beschikbaar (84 openbaar, 26 privaat) in de omgeving. Aan dit aantal worden er zeker 47 parkeerplaatsen toegevoegd en waarschijnlijk zelfs 55. In de nieuwe situatie betekent dit dat er dan ook in elk geval 157 parkeerplaatsen en waarschijnlijk zelfs 165 parkeerplaatsen aanwezig zullen zijn. Zoals onder punt h al aangegeven bedraagt de toegenomen parkeerbehoefte als gevolg van de uitbreiding 22 parkeerplaatsen. Feitelijk worden er derhalve bovenop de parkeerbehoefte als gevolg van de uitbreiding in elk geval 25 en naar verwachting zelfs 33 extra parkeerplaatsen aangelegd. Er is derhalve sprake van een forse afname van de parkeerdruk in de omgeving.
- j) Het toepassen van een dubbelgebruik is een algemeen geaccepteerde methode voor het vormgeven van een adequate parkeerbilans. Deze methode wordt, zo blijkt uit jurisprudentie, ook door de Raad van State geaccepteerd. Niet wordt ingezien waarom deze methode in dit geval niet toegepast zou kunnen worden. Daarbij geeft indiener zelf al aan

dat deze parkeerplaatsen op bepaalde dagdelen worden benut, hier wordt met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen juist vanuit gegaan. Aanvullend merken wij op dat het voor de parkeerbehoefte van de beoogde uitbreiding niet noodzakelijk is om uit te gaan van de methode van dubbelgebruik. Deze berekening is uitgevoerd om een beeld te geven op welke wijze met de ontwikkeling de parkeerdruk in de omgeving afneemt door de aanleg van extra parkeerplaatsen. Zoals hieruit blijkt is sprake van een forse afname van de parkeerdruk in de omgeving.

- k) Verwezen wordt naar onze reactie onder h en i.
- l) Verwezen wordt naar onze reactie bij zienswijze 3 onder a.
- m) Indiener maakt niet duidelijk waarom hij de bedoelde openbare straat niet geschikt vindt voor een verhoogd aantal voertuigbewegingen. Wij als wegbeheerder zijn van mening dat de straat in voldoende mate geschikt is voor de extra verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling. Dit volgt ook uit verkeerskundig onderzoek, graag verwijzen wij u hiervoor ook naar onze reactie bij zienswijze 4 onder b en het als bijlage bij de toelichting opgenomen verkeerskundig onderzoek.
- n) Het bodemonderzoek is conform de daarvoor geldende normen uitgevoerd. Dit betekent dat er tevens een vooronderzoek heeft plaatsgevonden. Zoals blijkt uit het als bijlage bij de toelichting gevoegde bodemonderzoek is uit dit vooronderzoek onder meer naar voren gekomen dat er in het verleden sprake is geweest van een autoreparatiebedrijf en dat er zich olietanks op het perceel bevinden/ bevonden. Uit het bodemonderzoek kwam naar voren dat de aangetroffen bodemkwaliteit op het buitenterrein als aanvaardbaar wordt geacht en geen belemmering vormt voor de ontwikkeling.
- o) In de toelichting is inzicht gegeven in de huidige bodemkwaliteit en mogelijke bodemverontreiniging. De bodem kan bijvoorbeeld door sanering geschikt gemaakt worden voor het beoogde gebruik. De kosten voor een mogelijke bodemsanering maken onderdeel uit van de exploitatieovereenkomst.
- p) Ten aanzien van de bodemkwaliteit in het plangebied verwijzen wij u naar onze reactie onder o en n. Wij zien niet in waarom het bestemmingsplan een waarborg moet bevatten voor de bodemkwaliteit van omwonenden. De bodemkwaliteit ter plaatse van de woningen van omwonenden is in het kader van deze ontwikkeling niet relevant. Ten aanzien van het waarborgen van de leefkwaliteit van omwonenden merken wij op dat in de toelichting van het bestemmingsplan, met name in hoofdstuk 4, wordt ingegaan op de diverse in het kader van het leefklimaat relevante milieuthema's zoals geluid, luchtkwaliteit en bedrijven en milieuzonering. Zoals blijkt uit de toelichting worden op basis van het geldend bestemmingsplan in het plangebied functies toegestaan in maximaal de milieucategorie 2 als bedoeld in de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering'. In de nieuwe situatie staat het bestemmingsplan binnen de bestemming 'Gemengd' uitsluitend functies/ bedrijvigheid in de milieucategorie 1 toe. Functies/ bedrijvigheid in de milieucategorie 1 hebben minder impact op het woon- en leefklimaat dan functies/ bedrijvigheid in de milieucategorie 2 en kennen om die reden ook een kleinere richtafstand. Het parkeerterrein wordt ingedeeld in de milieucategorie 2. De gronden ter plaatse van het voorgenomen parkeerterrein zijn op basis van het geldend bestemmingsplan bestemd als 'Verblijfsgebied' en 'Bedrijfsdoeleinden (B5)'. De bestemming 'Verblijfsgebied' staat al parkeervoorzieningen toe. Binnen de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden (B5)' worden daarnaast al functies/ bedrijvigheid in de milieucategorie 2 toegestaan. Er is derhalve planologisch gezien sprake van een gelijkblijvende leefkwaliteit van omwonenden. Volledigheidshalve verwijzen wij u ook nog naar onze reactie bij zienswijze 3 onder a.

q) Het is juist dat een supermarkt met bijbehorend terrein niet gezien wordt als een geluidsgevoelig object als bedoeld in de Wet geluidhinder. Omdat geen sprake is van een geluidsgevoelig object is het niet noodzakelijk de geluidsbelasting van bijvoorbeeld wegverkeer op deze objecten te bepalen. De grenswaarden waar indiener op doelt hebben ook geen betrekking op de Wet geluidhinder. Voor een overige reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij u naar onze reactie onder p.

r) Zoals in het voorgaande al meermaals verwoord, blijft het woon- en leefklimaat van de omwonenden gelijk. De nieuwe functies in het plangebied worden gerekend tot een lagere milieucategorie dan de op basis van het geldend bestemmingsplan toegestane functies.

Het gebied waarin het plangebied zich bevindt is daarnaast niet aan te merken als een 'rustige woonwijk'. Zowel in de huidige als toekomstige situatie is het gebied aan te merken als een 'gemengd gebied'. De definitie voor een 'gemengd gebied' luidt –samengevat- als volgt: *“een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen.”* In het voorliggende geval bevinden zich ten oosten van de woning van indiener functies als dagwinkels en een supermarkt (de functies in het plangebied). Ten westen van de woning van indiener is daarnaast een verpleeghuis voor mensen met dementie aanwezig. Hier komt nog bij dat de Ceintuurbaan zorg voor een verhoogde geluidsbelasting in de omgeving. Deze weg heeft een belangrijke ontsluitingsfunctie voor diverse wijken en is één van de belangrijke ontsluitingswegen voor de kern Bussum. Dit tezamen maakt dat het gebied niet gezien kan worden als een 'rustige woonwijk' maar getypeerd moet worden als een 'gemengd gebied'.

s) Het bestemmingsplan voorziet niet in de aanleg van een nieuwe openbare weg. De toegang tot het parkeerterrein betreft geen nieuwe openbare weg. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt ook niet aangegeven dat geen sprake is van een 30 km/uur zone. Er is wel degelijk sprake van een zone waar een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. Deze zone vangt al aan ter hoogte van de afslag Ceintuurbaan-Laarderweg.

t) Het aspect externe veiligheid hangt niet samen met de bescherming van kinderen en ouderen door een toename van het aantal verkeersbewegingen. Externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen.

Bij de inrichting van het verkeersterrein zal rekening worden gehouden met het aspect verkeersveiligheid. Graag verwijzen wij u hiervoor ook naar onze reactie bij zienswijze 1 onder a. Aanvullend hierop merken wij op dat wij van mening zijn dat de verkeersveiligheid juist verbeterd met het planvoornemen. Door de aanleg van extra parkeerplaatsen hoeven bezoekers minder te zoeken, te stoppen, te draaien en te keren om een parkeerplaats te vinden. Dit draagt bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

u) Dit onderdeel van de reactie van indiener geldt slechts voor een beperkt deel van de garageboxen langs de Korte Heul aangezien de toegang tot het parkeerterrein zo dicht mogelijk bij de Lange Heul wordt gesitueerd. Daarnaast is de Korte Heul meer dan 7 meter breed en is sprake van een voldoende overzichtelijke situatie. Het is dan ook niet te verwachten dat door de toename van het aantal verkeersbewegingen het in- en uitrijden van de garageboxen onevenredig wordt belemmerd.

f) Wij hanteren het systeem van planschade als bedoeld in de Wro. Indien indiener van mening is dat er sprake is van een vermindering van de waarde van de woning, kan

indiener na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek om planschade indienen. Uit een voorlopige analyse van een deskundige blijkt echter dat er over het geheel genomen geen sprake is van substantiële planschade. Bij een concrete claim zal uiteraard een specifiek vervolgonderzoek conform de gemeentelijke verordening moeten uitwijzen of er sprake is van planschade.

Conclusie:

De zienswijze is deels gegrond en deels ongegrond. De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van paragraaf 4.10 van de toelichting bij het bestemmingsplan. Tevens is de memo "Verkeersafwikkeling uitbreiding Deen Supermarkt Korte Heul Bussum" opgenomen als bijlage bij de toelichting. De zienswijze heeft voorts geleid tot aanpassing van paragraaf 4.11 van de toelichting. Daarnaast is een akoestisch onderzoek "Akoestisch onderzoek parkeerterrein DEEN supermarkt Laarderweg 150 Bussum" uitgevoerd, dat als bijlage bij de toelichting is toegevoegd. Daarnaast zijn artikel 4.1 en 4.2 gewijzigd en zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen in artikel 4.3.2 en 4.3.3 van de regels.

Indiener 8 ondertekende petitie dd 4 oktober 2016

De petitie komt grotendeels overeen met de overige ingediende zienswijzen.

Samenvatting

- a) Er is sprake van luchtkwaliteit en geluidvervuiling doordat het verkeer lang "de achtertuin" (balkon) gaat rijden 24/7.
- b) Er ontstaat een onveilige verkeerssituatie voor fietsers en voetgangers zoals kinderen en senioren van Antoniushoeve, bij het parkeren en bij het gebruik van de garage onder de Korte heul.
- c) Door het plaatsen van meerder containers op de hoek Korte heul/Lange heul zal er nog meer zwerfvuil komen en stankoverlast.
- d) Indieneren maken zich zorgen over de staat van het pand als er 12 maanden lang bouwverkeer langs dendert.

Reactie:

- a) Voor luchtkwaliteit wordt verwezen naar onze reactie bij zienswijze 2 onder b. Voor geluid wordt verwezen naar onze reactie bij zienswijze 3 onder a.
- b) Verwezen wordt naar onze reactie bij zienswijze 1 onder a.
- c) De containers worden regelmatig geleeagd waardoor zwerfvuil en stankoverlast voorkomen wordt.
- d) Verwezen wordt naar onze reactie bij zienswijze 2 onder d.

Conclusie:

De zienswijze is deels gegrond en deels ongegrond. De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van paragraaf 4.10 van de toelichting bij het bestemmingsplan. Tevens is de memo "Verkeersafwikkeling uitbreiding Deen Supermarkt Korte Heul Bussum" opgenomen als bijlage bij de toelichting. Tevens is paragraaf 4.4 van de toelichting aangevuld met behulp van de NSL-monitoringstool.

De zienswijze heeft voorts geleid tot aanpassing van paragraaf 4.11 van de toelichting. Daarnaast is een akoestisch onderzoek “Akoestisch onderzoek parkeerterrein DEEN supermarkt Laarderweg 150 Bussum” uitgevoerd, dat als bijlage bij de toelichting is toegevoegd. Daarnaast zijn artikel 4.1 en 4.2 gewijzigd en zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen in artikel 4.3.2 en 4.3.3 van de regels.

WIJZIGINGEN BESTEMMINGSPLAN

Naar aanleiding van de zienswijzen is het plan op de volgende onderdelen gewijzigd dan wel aangevuld:

- Paragraaf 4.4 “Luchtkwaliteit” is aangevuld met behulp van de NSL-monitoringstoel;
- De memo “Verkeersafwikkeling uitbreiding Deen Supermarkt Korte Heul Bussum” is verwerkt in 4.10 van de toelichting en opgenomen als bijlage bij de toelichting;
- Het uitgevoerde “Akoestisch onderzoek parkeerterrein DEEN supermarkt Laarderweg 150 Bussum” is verwerkt in 4.11 van de toelichting en opgenomen als bijlage bij de toelichting;
- In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die bepaald dat de verplichte laad- en losvoorziening ter plaatse van de aanduiding ‘laad- en losplaats’ wordt uitgevoerd als een gebouwde laad- en losvoorziening met een dak over een lengte van ten minste 5 meter **gemeten vanaf de zuidgevel van het gebouw met een maximale bouwhoogte van 5.5 meter** en een dichte wand aan de zijde van de woning Lange Heul 10 over een lengte van ten minste 5 meter **gemeten vanaf de zuidgevel van het gebouw met een maximale bouwhoogte van 5.5 meter** (artikel 4.1, 4.2 en 4.3.2);
- In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen opdat verzekerd dat de winkelkarren uitgevoerd zijn met kunststof mand en stalen onderstel, danwel een qua geluidsproductie vergelijkbaar type (**geluidsbronvermogen (L_w)** van 75 dB(A) of lager op een relatief vlakke ondergrond) (artikel 4.3.3);
- In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen opdat verzekerd is dat de parkeerplaats wordt ingericht met een vlakke verharding van dicht asfaltbeton of bestratingsmateriaal met een vergelijkbare dan wel meer dempende akoestische werking (artikel 4.3.3);
- In de regels en op de verbeelding is bepaald dat winkelkarren uitsluitend ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van detailhandel – stalling winkelkarren’ mogen worden gestald (artikel 4.3.3);
- In de regels is ter verduidelijking opgenomen dat binnen de bestemming ‘Verkeer - Verblijfsgebied’ maximaal 2 standplaatsen zijn toegestaan (artikel 4.1 sub e.). In artikel 1 is een begrip ‘standplaats’ toegevoegd;
- Op de verbeelding is de in- en uitrit tot de parkeerplaats specifiek aangeduid middels de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer - in- en uitrit’. In de regels is vastgelegd dat uitsluitend ter plaatse van deze aanduiding een in- en uitrit ten behoeve van gemotoriseerd verkeer is toegestaan;

Daarnaast zijn er in het plan de volgende ambtshalve wijzigingen doorgevoerd:

- Aan artikel 1 is het begrip ‘technische installaties’ is toegevoegd;
- Aan artikel 2.2 zijn ‘technische installaties’ toegevoegd als vorm van ondergeschikte bouwonderdelen;
- Artikel 3.3.2 is geschrapt;
- Artikel 3.4.1 is toegevoegd, waarbij is voorzien in een afwijkingsbevoegdheid voor het aanleggen van minder parkeerplaatsen bij het niet benutten van de maximale planologische mogelijkheden;
- Artikel 4.2 is aangepast zodanig dat er een regeling is opgenomen voor de bouw van een gebouwde laad- en losvoorziening (artikel 4.2.a en e) erf- en terreinafscheidingen (artikel 4.2.b), geluidwerende voorzieningen anders dan in de vorm van een erf- of terreinafscheiding (artikel 4.2.d) en dat overige bouwwerken geen gebouwen zijnde tot een hoogte van 4 meter

(artikel 4.2.c) zijn toegestaan. Dit laatste om een slagboom (in geopende toestand) toe te staan. De maximale hoogte van de laad- en losvoorziening is verhoogd naar 5,5 meter;

- Artikel 4.3.1 is verduidelijkt zodanig dat het stallen van winkelwagentjes niet als strijdig gebruik wordt aangemerkt.

Wijzigingen naar aanleiding van Raadsgesprek (d.d. 29 november 2017)

Naar aanleiding van behandeling van het bestemmingsplan in het Raadsgesprek d.d. 29 november 2017 zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Er is een oplegnotitie geschreven waarbij een actualisatie heeft plaatsgevonden van de effectanalyse ten aanzien van het programma (bijlage 1 bij de plantoelichting) en waarin wordt ingegaan op het koopstromenonderzoek uit 2016. Deze oplegnotitie is toegevoegd als onderdeel van bijlage 1;
- In het verkeersonderzoek (bijlage 3 bij de plantoelichting) is nader ingegaan (inhoudelijke aanvulling) op de verkeersafwikkeling van/naar de rotonde en Laarderweg.

**BIJLAGE: VERSLAG INFORMATIEBIJEENKOMST ZIENS-
WIJZEN D.D. 12 JULI 2017**

Beknopt verslag informatiebijeenkomst Ontwerp Bestemmingsplan De Engh-Laarderweg 150 Bussum op 12 juli 2017 19 uur gemeentehuis Bussum.

Aanwezig

14 personen

En voorts:

P. Heyen (Heyen Beheer)

R. Osinga (BRO)

E. Röling (Building Result)

T. Scherder (Gooise Meren)

M. Herngreen (Gooise Meren)

Nadat de aanwezigen welkom zijn geheten door Tom Scherder en een voorstelronde geven Thijs Herngreen en Erik Röling een korte presentatie (bijgevoegd). Thijs Herngreen schetst in het kort de voorgeschiedenis en de zienswijzen op hoofdlijnen:

- geluid,
- uitzicht en
- verkeer.

Bouwplan en bestemmingsplan

Erik Röling licht de aanpassingen aan het ontwerp en het bestemmingsplan toe.

- In het bestemmingsplan zal worden vastgelegd dat:
 - a. In de winkelwagentjes geluidsbeperkend materiaal wordt toegepast;
 - b. de parkeerplaats moet zijn voorzien van asfalt;
 - c. er een muur met groene aankleding van ca 1,8 m hoog tussen de tuinen en het parkeerterrein aan de zijde van de Lange Heul moet worden aangelegd;
 - d. De laad en losplaats deels wordt overdekt.
- Het laden en lossen is al verbeterd toen de straat gerenoveerd werd waardoor vrachtwagens makkelijker kunnen inparkeren om te lossen. Er zijn positieve reacties binnengekomen. Het manoeuvreren kost soms wel wat tijd afhankelijk van de ervaringen van de chauffeur.
- Parkeren op het afgesloten terrein wordt hoogstwaarschijnlijk gratis voor 1 à 2 uur maximaal, daarna wordt een hoog tarief gevraagd zodat het onaantrekkelijk wordt gemaakt om er lang te blijven staan.
- De condensoren voor de koeling komen op het winkeldak (nu op flatdak) waarom heen wat camouflage komt. De condensoren zijn kleiner en moderner en maken minder geluid.
- Het parkeerterrein wordt voorzien van bakken met groene aanplant.
- Er is berekend dat het verkeer zal toenemen, nu circa 1200 bewegingen per etmaal (600 auto's heen en weer), straks zal dat circa 1700 per etmaal worden.
- Door de aanleg van het parkeerterrein bij het winkelcentrum kan de druk op de openbare parkeerplekken afnemen van nu circa 56 naar straks circa 23.

Verkeer

Het verkeersbeeld wordt naar verwachting rustiger omdat er minder keer in de omliggende straten naar een parkeerplaats gezocht hoeft te worden.

Vragen

Naar aanleiding van vragen van aanwezigen wordt het volgende geantwoord:

- De bewoners hebben zelf de behoefte aan een parkeermogelijkheid op het nieuwe parkeerterrein geïnventariseerd maar er is niet gereageerd. Erik Röling zegt toe dit te doen (Röling).
- Er rijden in toenemende mate vrachtwagens door de wijk. Is daar wat aan te doen? Nee, het verkeer kan ook van de wegen door de wijk gebruik maken. Dit verkleint de kans op opstoppingen.
- Op het parkeerterrein zullen incidenteel ook kramen komen te staan ten behoeve van buitenverkoop maar deze overlast zal beperkt worden (Röling).
- De supermarkt wordt vergroot omdat hij dan beter aansluit bij de behoefte van de klant. De vergroting past binnen de marktruimte.
- Mensen gaan mogelijk op de hoek van de Korte Heul stoppen om de glasbak te vullen. Als in de praktijk de doorgang bij de glasbak wordt belemmerd zullen maatregelen worden gezocht (GM) .
- Nagegaan wordt of de steeg naast Lange Heul 10 kan worden voorzien van een hek (GM).
- Op de hoek nabij Antoniushove wordt vaak fout geparkeerd. Hiernaar zal worden gekeken (GM).
- De aangebrachte antiparkeerblokken zijn in het donker en voor slechtzienden moeilijk te zien. Graag een opvallende kleur (GM).
- De prognose van de verkeersbewegingen is volgens een van de aanwezigen te laag en er zijn zorgen over de gevolgen voor de gezondheid en de leefbaarheid. Er zal in de Nota van Zienswijzen ingegaan worden op de prognose van betrokkene (Röling/GM) .

Op de vraag of de aanwezigen per e-mail op de hoogte kunnen worden gehouden antwoordt Thijs Herngreen dat ontwikkelingen omwille van de efficiency en eenvormigheid altijd via de nieuwsbrief en de website www.gooisemeren.nl worden aangekondigd. Aanmelden op www.gooisemeren.nl . Contact met gemeente gaat via m.herngreen@gooisemeren.nl

De bijeenkomst wordt beëindigd om 20.10 uur.