



Bussum

Brediuskwartier

Bestemmingsplan

adviesbureau voor ruimtelijk beleid
ontwikkeling
en inrichting



bussum

bre diuskwartier

bestemmingsplan

procedure

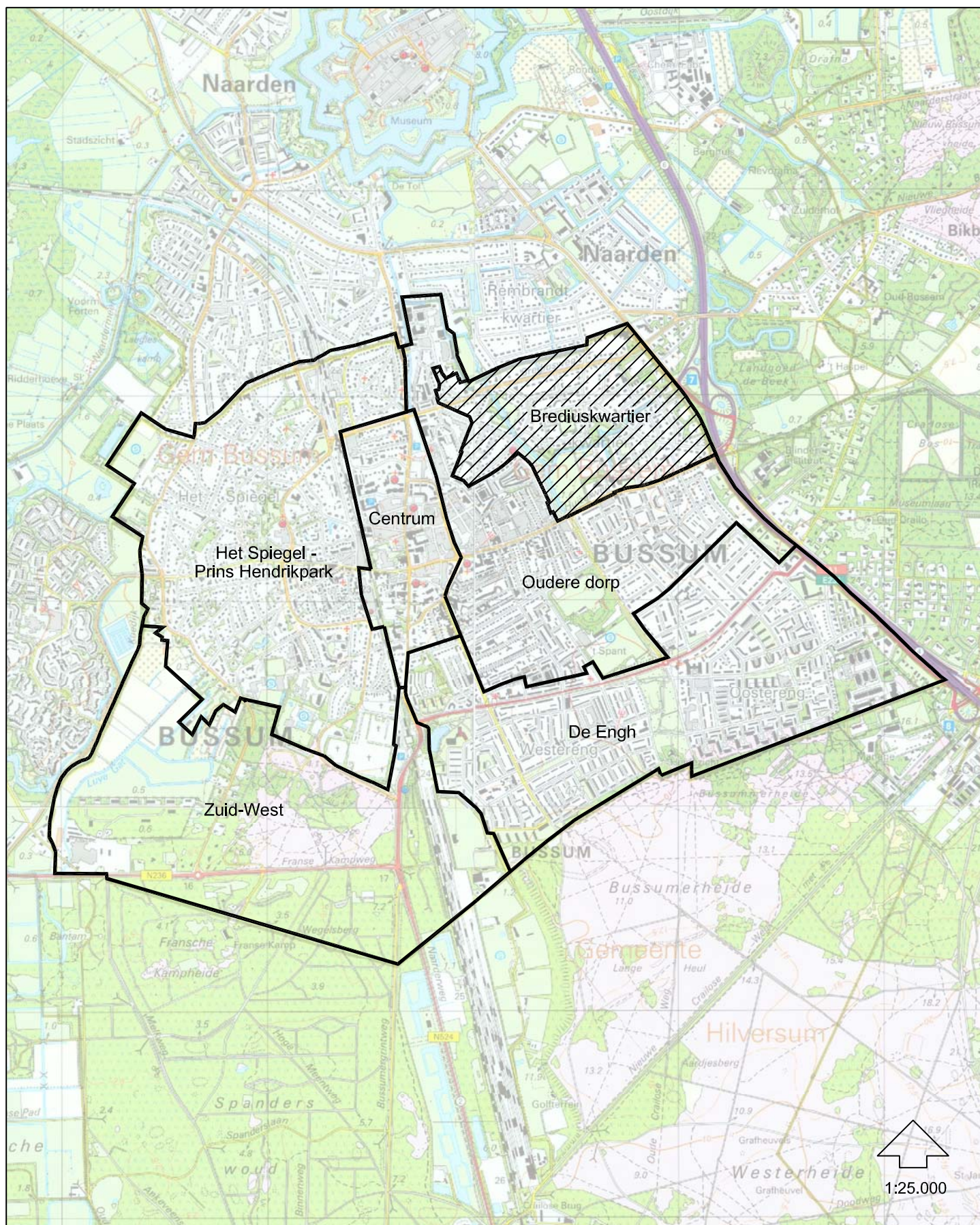
plannummer	datum	raad	gedeputeerde staten	beroep
12510.00	31 maart 2008	11 sept. 2008		

opdracht leider : mw. I. de Feijter

Inhoud van de toelichting	1
1. Inleiding	blz. 3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Startnotitie	3
1.3. Ligging en begrenzing plangebied	3
1.4. Vigerende regelingen	5
1.5. Leeswijzer	5
2. Beleidskader	7
2.1. Rijksbeleid	7
2.2. Provinciaal en regionaal beleid	8
2.3. Gemeentelijk beleid	10
3. Ruimtelijke en functionele analyse plangebied	13
3.1. Inleiding	13
3.2. Historische ontwikkeling en karakteristiek	13
3.3. Ruimtelijke structuur	15
3.3.1. Begrenzingsen en karakteristiek	15
3.3.2. Groenstructuur	19
3.3.3. Ontsluitingsstructuur	21
3.4. Cultuurhistorie en archeologie	23
3.5. Functionele analyse	27
3.5.1. Wonen	27
3.5.2. Maatschappelijke voorzieningen	28
3.5.3. Bedrijven en kantoren	29
3.5.4. Horeca	29
3.5.5. Overige functies	30
3.6. Ruimtelijke en functionele uitgangspunten	30
3.6.1. Uitgangspunten	30
3.6.2. Nieuwe ontwikkelingen	31
4. Sectorale aspecten	33
4.1. Verkeer	33
4.2. Milieu	34
4.3. Waterhuishouding	44
4.4. Ecologie	45
5. Juridische planbeschrijving	51
5.1. Inleiding	51
5.2. Opzet van de regeling	51
5.3. Bepalingen vanwege het beschermd dorpsgezicht (Hoofdstuk II van de planvoorschriften)	51
5.4. Beschrijving bestemmingen (Hoofdstuk III van de planvoorschriften)	52
5.5. Overige bepalingen	55
6. Uitvoerbaarheid	59
6.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	59
6.2. Economische uitvoerbaarheid	59

Bijlagen:

1. Aanwijzing beschermd dorpsgezicht.
2. Toelichting algemene aanpak milieuzonering met behulp van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.
3. Bedrijfsinventarisatie.
4. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten.
5. Uitgangspunten en berekeningen akoestisch onderzoek.
6. Ruimtelijke onderbouwing Busken Huetlaan 18.



plangebied

figuur 1
ligging plangebied

1.1. Aanleiding

In het kader van de actualisering van alle bestemmingsplannen in Bussum komt het gebied Brediuskwartier, na de gebieden De Engh en Het Spiegel-Prins Hendrikpark, als derde gebied voor actualisering in aanmerking. Actualisering van de bestaande bestemmingsplannen vormt één van de speerpunten van het beleid voor de komende jaren in Bussum. De behoefte aan actualisering van de bestaande bestemmingsplannen wordt niet zozeer ingegeven door nieuwe ruimtelijke of stedelijke opvattingen, maar door de in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) voorgeschreven tienjaarlijkse actualisering van bestemmingsplannen.

Het merendeel van de bestemmingsplannen in Bussum alsook in het plangebied Brediuskwartier is ouder dan tien jaar en is uit dat oogpunt aan herziening toe. Met de herziening wordt tevens uniformiteit aangebracht in de bestemmingsplanvoorschriften. Daarnaast is het wenselijk dat de hoeveelheid aan plannen wordt gereduceerd en dat tegelijkertijd de toegankelijkheid tot deze plannen wordt vergroot. Door het aantal bestemmingsplannen te beperken en in digitale vorm beschikbaar te stellen, wordt met name de toegankelijkheid voor de burger vergroot.

Een specifieke aanleiding om een nieuw bestemmingsplan voor het onderhavige plangebied op te stellen, is de aanwijzing van rijkswege van een groot deel van het plangebied als beschermd dorpsgezicht, zoals bedoeld in de Monumentenwet 1988. Deze aanwijzing brengt de verplichting voor de gemeente met zich mee de beschermde status juridisch te vertalen in een nieuw bestemmingsplan.

1.2. Startnotitie

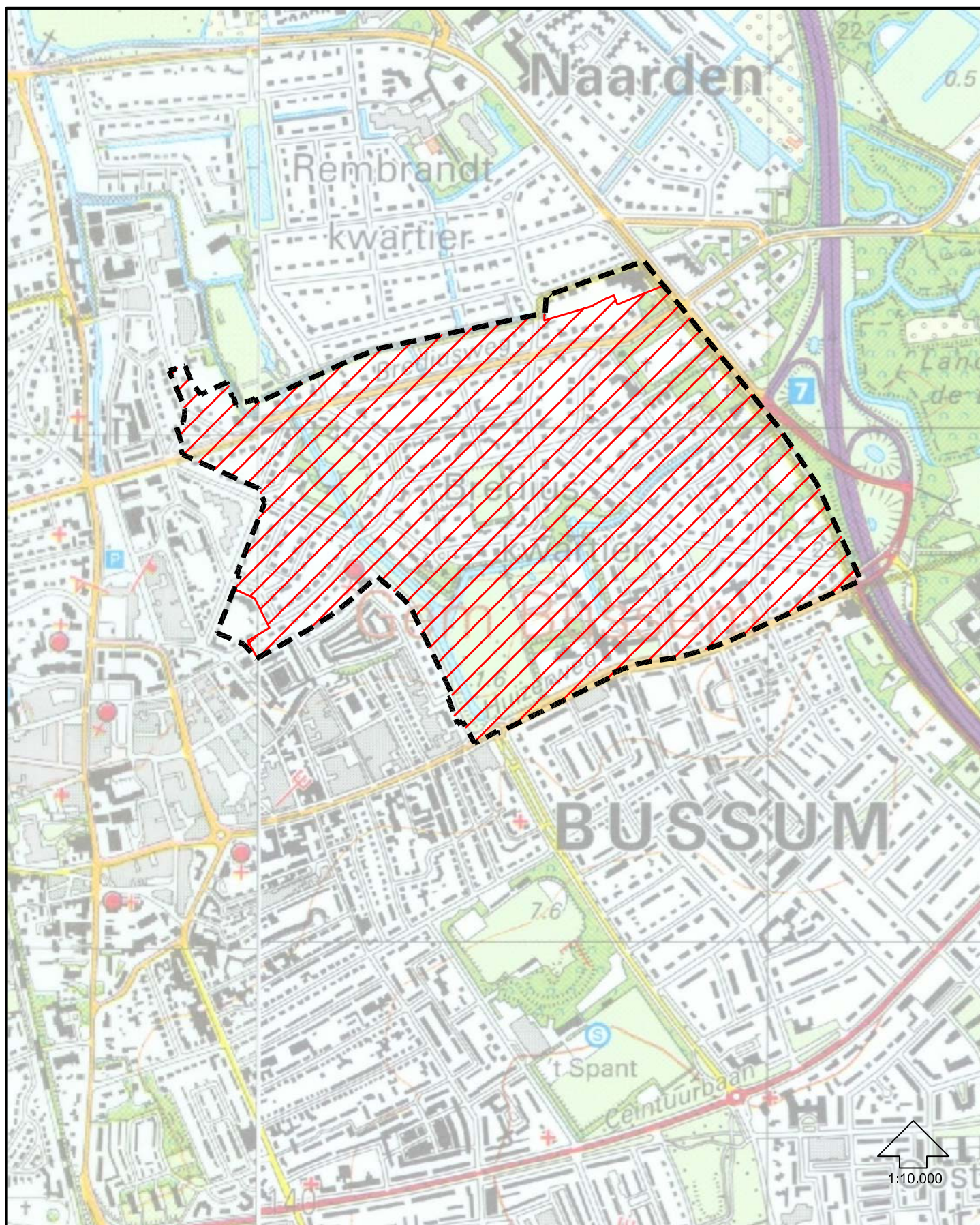
Als eerste stap om te komen tot een nieuw bestemmingsplan, is een startnotitie opgesteld. In de notitie zijn, op basis van een analyse van het plangebied, de mogelijke ontwikkelingen binnen het plangebied en het beleid dat van toepassing is op het plangebied, uitgangspunten geformuleerd voor het bestemmingsplan. Uit de startnotitie vloeit voort dat het bestemmingsplan hoofdzakelijk consoliderend van aard is, waarbij de bestaande situatie als uitgangspunt voor de regeling wordt genomen. Hierbij wordt dan ook datgene geregeld wat noodzakelijk is om de ruimtelijke en cultuurhistorische karakteristiek van het plangebied te waarborgen zonder dat ruimtelijk aanvaardbare bouwinitiatieven of (beperkte) functiewijzigingen geheel onmogelijk worden gemaakt.

Over de startnotitie en de daarin geformuleerde uitgangspunten heeft bestuurlijke besluitvorming plaatsgevonden. Deze besluitvorming heeft plaatsgevonden nadat de bevolking en andere belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld in te spreken op de startnotitie.

1.3. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt in het noordoosten van Bussum. De noordelijke en de oostelijke grens worden (hoofdzakelijk) gevormd door de grens met de gemeente Naarden. Aan de westzijde van het plangebied wordt de noordgrens gevormd door de achterzijde van de kavels aan de Hoofllaan. De zuidelijke grens loopt globaal gezien van oost naar west langs de Huizerweg, de achtergrens van de woonpercelen aan de Oud Bussumerweg en de Simon Stevinweg. De westelijke grens wordt gevormd door de achtergrens van de percelen aan de Dr. Frederik van Eedenweg, de Simon Stevinweg, de De Genestetlaan, de Vondellaan en de Constantijn Huijgenslaan.

Het overgrote gedeelte van het plangebied is op 30 januari 2007 aangewezen als beschermd dorpsgezicht (zie bijlage 1). Om te komen tot een logische begrenzing, is het plangebied in het westen en in het noordoosten uitgebreid met een aantal gedeeltes die buiten de grens van het beschermd dorpsgezicht liggen, maar die logischerwijs wel bij het plangebied behoren.



plangebied



beschermd dorpsgezicht

figuur 2

plangebied + beschermd dorpsgezicht

In figuur 1 is de ligging en precieze begrenzing van het plangebied weergegeven alsook de overige (toekomstige) bestemmingsplangebieden. In figuur 2 is de begrenzing van het beschermd dorpsgezicht weergegeven.

1.4. Vigerende regelingen

Het bestemmingsplan Brediuskwartier vervangt 5 bestemmingsplannen geheel of gedeeltelijk. In tabel 1 is een chronologisch overzicht opgenomen van de bestemmingsplannen die worden vervangen door het nieuwe bestemmingsplan Brediuskwartier.

Tabel 1.1 Vigerende bestemmingsplannen

bestemmingsplan	vastgesteld (raad/burgemeester en wethouders)	goedkeuring (Gedeputeerde Staten)	Kroonbesluit (Kroon)
Vondel (gedeeltelijk)	10-09-1981	21-12-1982	
Verbindingslaan (gedeeltelijk)	06-06-1985	05-08-1986	
Jan Tabak	10-03-1988	18-10-1988	
Vaartweg (gedeeltelijk)	11-03-1993	19-10-1993	22-06-1995
Bellamy	10-06-1993	28-09-1993	

1.5. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het relevante rijks-, provinciaal en regionaal alsmede het gemeentelijk beleid samengevat. In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving gegeven van de historische ontwikkeling van Bussum met haar huidige karakteristiek en wordt een ruimtelijke en functionele analyse gegeven. Het hoofdstuk sluit af met de uitgangspunten voor het bestemmingsplan die uit de analyse naar voren komen. De sectorale aspecten komen aan bod in hoofdstuk 4, waarbij vanuit verkeer-, milieu-, ecologie- en wateroogpunt een beschrijving is gegeven van de aanwezige situatie en de consequenties voor het bestemmingsplan. In hoofdstuk 5 komt de juridische planbeschrijving aan bod. Tot slot worden in hoofdstuk 6 de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid beschreven.

De beleidscontext voor de visie op het plangebied wordt gevormd door landelijke, provinciale, regionale en gemeentelijke beleidsrapportages. In dit hoofdstuk is het relevante beleidskader weergegeven. Het in dit hoofdstuk samengevatte beleidskader is niet uitputtend. In de toelichting wordt op een aantal plaatsen verwezen naar beleid of beleidsnotities die in deze paragraaf niet worden behandeld.

2.1. Rijksbeleid

Nota Ruimte (2006)

In de nota worden vier algemene doelen geformuleerd: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Meer specifiek voor steden en netwerken staan de volgende beleidsdoelen centraal: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaaleconomische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid. Hiermee komt de nadruk meer dan voorheen te liggen op economische ontwikkeling.

Het rijk wil verstedelijking zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, waar het plangebied als deel van de Randstad Holland deel van uitmaakt. Het ontwikkelingsperspectief is erop gericht de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit van de Randstad te behouden en te versterken en de eigen ruimtevraag binnen de Randstad op te vangen. In de Randstad moet tussen 2010 en 2030 rekening worden gehouden met een vraag naar 360.000 tot 440.000 woningen. Een deel van de woningen kan worden gebouwd door "verdichting" in bestaand stedelijk gebied. Het streefgetal voor de realisatie van woningen en arbeidsplaatsen in het bestaand bebouwd gebied van stedelijke netwerken is 40% van het totale uitbreidingsprogramma, hoewel het rijk rekening houdt met 25% op basis van de tegenvallende praktijk. Een optimale benutting van het bebouwd gebied blijft van groot belang.

De Nota Ruimte gaat meer dan voorheen uit van het motto "decentraal wat kan, centraal wat moet". Een gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling, waarin alle betrokkenen participeren, wordt ondersteund. Hiermee wordt meer verantwoordelijkheid gelegd bij de provincie en gemeenten om te sturen in de ruimtelijke ordening.

Nota Mobiliteit (2006)

In de Nota Mobiliteit is het verkeer en vervoerbeleid voor Nederland weergegeven. De visie van het Rijk op de mobiliteit luidt als volgt: "Mobiliteit is een noodzakelijke voorwaarde voor economische groei en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economische en internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Dit kan alleen door extra samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer."

De verwachting is dat de (auto)mobiliteit gaat toenemen. Mobiliteit is namelijk de belangrijkste drager van economische groei. Mobiliteit zal daarom niet bestreden worden, maar de groei wordt in goede banen geleid. De ambitie van het rijk is het vergroten van de betrouwbaarheid en het verminderen van de reistijd. Om dit te bereiken moet er afstemming plaatsvinden tussen mobiliteit, ruimtelijke ordening en economie. De aanpak ligt in de uitbreiding en beter benutten van wegen, verbeteren van de betrouwbaarheid (robustheid) van de netwerken, scheiden regionaal en nationaal verkeer, stimuleren van innovatie en prijsbeleid.

Afstemming tussen de verschillende vervoersmodaliteiten is een voorwaarde voor een goed functionerend openbaarvervoernetwerk. Nationaal, regionaal en lokaal openbaar vervoer moeten op elkaar worden afgestemd. Het aanbod van openbaar vervoer in stedelijk gebied moet toenemen en in het landelijk gebied afgestemd worden op de vraag.

De fiets speelt een belangrijke rol bij verplaatsingen over een korte afstand, met name in de stedelijke omgeving. Fietsgebruik dient gestimuleerd te worden om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Hierbij ligt een grote verantwoordelijkheid bij de lagere overheden.

Een reductie van het aantal verkeersslachtoffers in 2020 is het doel van de rijksoverheid. Beoogd is in 2020 een reductie te bereiken van het aantal verkeersdoden met 40% en ziekenhuisgewonden met 30%. Alle overheden dienen hieraan een bijdrage te leveren.

De neveneffecten van mobiliteit zoals de uitstoot van schadelijke stoffen, geluidsoverlast en de versnippering van het landschap moeten binnen de perken blijven. Aan alle (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige eisen moet worden voldaan.

Vierde Nota Waterhuishouding (1998)

De landelijke hoofdlijnen van het beleid op het gebied van de waterhuishouding zijn hierin aangegeven, waarbij integraal waterbeheer en de watersysteembenadering belangrijke uitgangspunten vormen. Er wordt gestreefd naar een veilig en bewoonbaar land met gezonde en duurzame watersystemen. Relevant in dit kader is het streven naar duurzaam stedelijk waterbeheer, vergroting van de waterberging van watersystemen en een goede afstemming van het water- en het ruimtelijke ordeningsbeleid.

2.2. Provinciaal en regionaal beleid

Streekplan Noord-Holland Zuid (2003)

In het streekplan is het plangebied aangeduid als bestaand stedelijk gebied binnen de rode contour. Verstedelijking dient plaats te vinden binnen deze rode contour. Naast een grote vraag naar groene woonmilieus, wordt er in het streekplan ook een grote vraag naar stedelijke woonmilieus vastgesteld. Van de bestaande capaciteit van 112.000 woningen dienen 58.000 woningen gerealiseerd te worden in bestaand stedelijk gebied. Van de dan nog resterende bouwopgave van 54.000 woningen voor de periode van 2000 tot 2020, zet de provincie in op realisering van 50% door verdergaande binnenstedelijke verdichting (28.000 woningen). Voor de andere circa 50% zijn nieuwe uitleglocaties nodig in een totale omvang van 28.000 woningen. Binnenstedelijke woningbouw en verdichting dienen echter niet ten koste te gaan van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu in de steden. Bij de bouw van nieuwe woningen moet ervoor worden gezorgd dat het bouwproject waar nodig bijdraagt aan de beschikbaarheid van voldoende betaalbare huur- en koopwoningen. Bij (her-)inrichting van het stedelijke gebied wordt gestreefd naar beperking van negatieve invloeden op het grondwatersysteem, zowel kwalitatief als kwantitatief. Een functieverandering of herinrichting mag niet leiden tot een grotere aan- en afvoer van water. Binnen het stedelijk gebied geldt het nieuwe provinciale locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen (april 2005).

Wonen en zorg

Vermaatschappelijking en deconcentratie van de zorg brengen, zeker in combinatie met de vergrijzing, ingrijpende veranderingen met zich mee voor de ruimtelijke inrichting en de aard en omvang van de woningbehoefte. Waar men voorheen kon volstaan met het specifiek bestemmen van (grootschalige) locaties voor zorg, moet nu vooral ruimte geboden worden voor huisvesting en zorg in centra van wijken en steden. De trend is: van grootschalig en geconcentreerd naar kleinschalig en gespreid. In principe gaat het om zelfstandig wonen, ook bij zorgafhankelijkheid. De extramuralisering¹⁾ leidt tot de toetreding van nieuwe doelgroepen tot de woningmarkt. Daarvoor gaat het merendeels om huisvesting in bijzondere woonvormen in combinatie met zorg.

1) Extramuralisering is het bieden van zorg buiten de muren van een zorginstelling. Het proces van extramuralisering is de afbouw van capaciteit in zorginstellingen door het beperken van de instroom en het bevorderen van de uitstroom van hulpbehoevende mensen.

Regionaal Volkshuisvestingsplan, beleid in een krappe woningmarkt (1997)

Het Regionaal Volkshuisvestingsplan gaat uit van nieuwbouw gericht op doorstroming, met het accent op ouderen. Er kan tegemoetgekomen worden aan de regionale woningbehoefte door aanpassing en betere verdeling van de bestaande voorraad en nieuwbouw waar dit ruimtelijk mogelijk is. Nieuwbouw is de motor voor maximale doorstroming.

Convenant woonruimteverdeling Gooi en Vechtstreek 2005-2007

Woningcorporaties en gemeenten in de regio hebben een convenant afgesloten met betrekking tot de woonruimteverdeling in de regio. De hoofdlijnen van beleid zijn:

- onderscheid tussen starters en doorstromers vervalt;
- de passendheidseisen ten aanzien van de grootte van het huishouden in relatie tot de woning vervallen;
- de passendheidseisen ten aanzien van het inkomen in relatie tot de huurprijs vervallen; maar er blijft gelden dat voor woningen onder de huursubsidiiegrens gezinnen niet boven een maximaal inkomen mogen zitten; daarnaast geldt voor woningen boven de huursubsidiiegrens een minimuminkomen;
- de mogelijkheid om leefbaarheidsproblemen op te lossen;
- minimaal 30% van de vrijkomende woningen toewijzen aan jongeren tot 30 jaar;
- aanbieden van woningen in jongerencomplexen via leeftijdsschotten, bijvoorbeeld aanbieden voor jongeren tot 23 jaar;
- zorg dragen dat de kansen voor starters en doorstromers in balans zijn;
- het bieden van de mogelijkheid tot het maken van lokale afspraken tussen gemeente en corporaties over de labeling van grotere eengezinswoningen voor huishoudens met ten minste twee personen;
- voortzetting van de monitoring.

Het convenant heeft een looptijd van 2 jaar.

Kwaliteitshandvest Gemeenten, corporaties en regio Gooi en Vechtstreek (2003)

Het Kwaliteitshandvest is een regionale uitwerking van het Kwaliteitshandvest Wonen Noord-Holland van de provincie Noord-Holland. Behoud van het kwalitatief hoogwaardige woon- en leefmilieu staat centraal. Kwantiteit is hieraan ondergeschikt. Er dienen woningen en woonmilieus te komen die op de wensen en kenmerken (leeftijd, huishoudensamenstelling, inkomen) van de bevolking zijn afgestemd.

Het plangebied kan worden gekarakteriseerd als groen stedelijk woonmilieu (villawijken, groenstedelijke tuinsteden).

Er wordt in het kwaliteitshandvest een aantal volkshuisvestingsopgaven aangegeven:

- verdichting/intensivering (met name rond voorzieningenconcentraties (scholen, winkelcentra, zorgzones);
- inspelen op veranderende woonwensen van ouderen (extramuralisering);
- het vergroten van de betrokkenheid van de bewoners bij de woning en woonomgeving (particulier opdrachtgeverschap, strategische verkoop van huurwoningen);
- aandacht voor betaalbaarheid/doelgroep.

Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2006-2010 (2006)

De provincie vindt het belangrijk dat inwoners en bedrijven te allen tijde optimaal beschermd zijn tegen overstromingen en wateroverlast. Uiterlijk in 2015 moet het watersysteem op orde zijn zodat het in staat is om de neerslaghoeveelheden op te vangen. De waterkwaliteit mag zeker niet meer verslechteren. De waterkwaliteitsdoelen worden gesteld conform de Europese Kaderrichtlijn Water. Daarnaast worden kosteneffectieve "altijd goed"-maatregelen uitgevoerd gericht op het voorkomen van verslechtering en het behalen van de waterkwaliteitsdoelen in beschermde gebieden, zoals Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en gebieden voor drinkwatervoorziening. Het plan beschrijft op hoofdlijnen de eisen die de functies van oppervlaktewater en grondgebruikfuncties stellen aan het waterbeheer. Voor de ligging van functies wordt verwezen naar de streek- en bestemmingsplannen.

2.3. Gemeentelijk beleid

In beweging, Beleidsnotitie Volkshuisvesting gemeente Bussum (1993)

In Bussum is een proces gaande van ontgroening en vergrijzing. Uitgaande van de woningvraag, dienen aanpassingen van de bestaande woningvoorraad en nieuwbouw gericht te zijn op de huisvesting van ouderen en in mindere mate starters. Het gaat hierbij dus om huisvesting van kleine huishoudens. De bestaande woningvoorraad bevat een groot aantal eengezinswoningen dat aantrekkingskracht heeft op jonge huishoudens met kinderen. In Bussum is nauwelijks ruimte voor inbreiding en nieuwbouw. Hiervan uitgaande dienen de beperkte nieuwbouwmogelijkheden gericht te zijn op doorstroming vanuit dun bezette, ruimere woningen.

Bussum 2025, visie en ambities (2006)

De gemeente heeft haar visie "Bussum 2015" geactualiseerd. De algemene leidraad voor het gemeentelijke beleid is de continue aandacht en zorg voor een leefbare gemeente, in de breedste zin van het woord. Het gaat dan om wonen, welzijn, zorg, ouderen, jongeren, integratie, vrijetijdsvoorzieningen, kunst en cultuur, onderwijs, werk en inkomen en de kwaliteit van de woonomgeving. Daarnaast is de kwaliteit van de gemeentelijke organisatie een centraal en continuerend thema.

Belangrijke ambities en doelstellingen op het gebied van leefbaarheid met een ruimtelijke component zijn:

- de bestaande woningvoorraad zal moeten worden aangepast aan de wooneisen van deze tijd; aanpassingen van de woningen door middel van renovatie, uitbreiding, maar ook nieuwbouw zijn daarbij mogelijk; bij herontwikkeling moet sprake zijn van een stedenbouwkundige meerwaarde, de herontwikkeling moet passen binnen de volkshuisvestelijke doelstellingen van de gemeente en uit het overleg tussen de eigenaar en de huurders moet blijken dat er instemming bestaat over de ontwikkelde plannen;
- met betrekking tot het gebruik van de zeer schaarse ruimte moet voorkomen worden dat nieuwe bouwprojecten (woningen, voorzieningen, bedrijven/kantoren) extra (negatieve) belasting veroorzaken ten opzichte van de directe omgeving; afhankelijk van de schaal, zal elk nieuw bouwproject zelf moeten voorzien in bijvoorbeeld parkeerruimte, voorzieningen, speelmogelijkheden en groen;
- bij nieuwbouwprojecten wordt er naar gestreefd voor een derde goedkope woningen te bouwen, voor een derde middeldure woningen en voor een derde dure woningen;
- bij de nieuwbouw van woningen wordt voor circa 50% ingezet op de bouw van zogenaamde nultrade-woningen en zorgwoningen waarbij zorg op afroep mogelijk is;
- in het kader van de levensloopbestendigheid van woningen is het basispakket van Woonkeur minimaal uitgangspunt bij nieuwbouw;
- bij de (her)inrichting van openbare ruimten vormt levensloopbestendigheid (toegankelijkheid en veiligheid) uitgangspunt;
- om de huidige omgevingskwaliteit ook in de toekomst te kunnen waarborgen, dient er zorgvuldig te worden omgegaan met monumenten en zullen wijken hun eigen identiteit moeten behouden;
- de leefbaarheid en de vitaliteit van wijken en buurten handhaven en waar nodig verbeteren, zodat sprake is van een goede, schone, veilige en functionele leefomgeving;
- met betrekking tot parkeren wordt bij conflicten tussen bereikbaarheid en leefbaarheid in de woongebieden het accent gelegd op leefbaarheid en in het centrum op bereikbaarheid.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (2006)

In 2006 is het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) vastgesteld. Hierin is het beleid van de gemeente Bussum op gebied van verkeer en vervoer opgenomen. Het doel van het GVVP is het garanderen van een betrouwbare bereikbaarheid ten behoeve van het sociaal en economisch functioneren van de gemeente Bussum onder respectering van de eisen die aan leefbaarheid, milieu en verkeersveiligheid worden gesteld. Hiertoe dient de groei van de automobiliteit te worden beheerst en het gebruik van alternatieve vervoerswijzen, zoals de fiets en het openbaar vervoer te worden gestimuleerd.

Parkeernota 2005-2014 (december 2005)

Gelet op het groeiende Nederlandse wagenpark, het toenemende autobezit van de Bussumse inwoners en de wens om Bussum bereikbaar te houden voor wonen, werken en winkelen, is

een nieuwe parkeernota opgesteld. Met deze nota wordt het parkeerbeleid voor de komende 10 jaar vastgelegd. In de nota wordt de volgende algemene beleidsdoelstelling geformuleerd. "Het ondersteunen van de aanwezige maatschappelijke functies in Bussum, zoals bijvoorbeeld wonen, werken en winkelen". Waar dit conflicten met zich meebrengt wordt het parkeerbeleid ingezet om een zo goed mogelijk evenwicht tussen de verschillende functies te waarborgen.

Welstandsnota Bussum (december 2003)

Voor Bussum is een welstandsnota vastgesteld. Modernisering is één van de doelstellingen van de per 1 januari 2003 gewijzigde Woningwet. Deze Wet stelt een gemeentelijke welstandsnota verplicht voor het kunnen uitoefenen van het welstandstoezicht. De gemeente Bussum onderstreept de doelstellingen van de Woningwet om de welstandstoets objectiever te maken. Door de welstandsnota kan eenieder zien welke welstandscriteria bij de welstandstoets een rol zullen spelen.

De bestemmingsplannen voor Bussum en de welstandsnota vullen elkaar aan. De stedenbouwkundige en functionele aspecten van het grondgebruik in een bepaald gebied zijn vertaald middels het toekennen van bestemmingen en het opnemen van de voorschriften in het bestemmingsplannen. Datgene dat door een bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt, mag middels welstandscriteria niet onmogelijk worden gemaakt. De architectonische vormgeving van bouwwerken valt buiten de reikwijdte van een bestemmingsplan en wordt derhalve exclusief door de welstandsnota geregeld.

Voor het Brediuskwartier, dat is aangewezen als beschermd dorpsgezicht, geldt een bijzonder welstandsniveau.

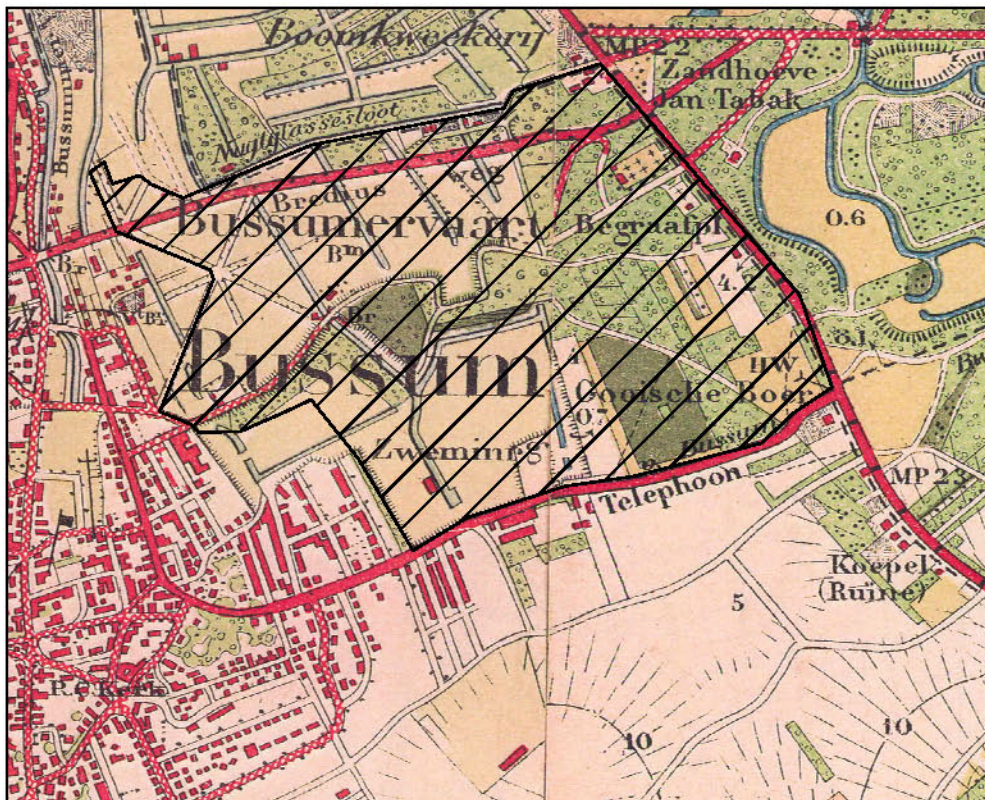
Groennota 2005

De Groennota behandelt de structuur, de inrichting en het beheer van het openbare groen. Het plan bestaat uit twee gedeelten: een beleidsdeel en een beheersdeel. Het beleidsdeel richt zich naast de groeninrichting op wijzigingen en aanvullingen in de groenstructuur. De belangrijkste elementen daarin zijn de Groene As (bestaand), de natuurlijke inrichting van plantsoenen aan de randen van Bussum (bestaand), de bomenstructuur uit de Bomennota 2002 (herzien), (hak)houtwallen uit de landschapsvisie (nieuw) en de groene particuliere gebieden (nieuw). De hiervoor genoemde Groene As bestaat uit het Willem Bilderdijkplantsoen, 't Mouwtje, het Prinses Beatrixplantsoen, de groenvoorzieningen rondom de sportparken Zuid en de Kuil, Werk IV en de Groene Long.

Beleidsnota cultuurhistorie Bussum (januari 2006)

In dit document wordt beschreven op welke wijze cultuurhistorie kan worden ingebed in het ruimtelijk beleid van Bussum. Een belangrijke doelstelling hierbij is: handhaving en zo nodig verbetering van de bestaande kwaliteit van Bussum als woon- en werkomgeving. Bussum wil haar cultuurhistorische kwaliteiten koesteren en wil zorg dragen voor haar waardevolle karakteristieke eigenschappen van wonen en werken in het groen. In de nota worden daarom aanbevelingen gedaan voor het ontwikkelen van een actief cultuurhistorisch beleid. In de beleidsnota worden de verschillende archeologische gebieden beschreven, alsook monumenten en andere cultuurhistorische elementen.

In bestemmingsplannen dient nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan bekende of potentiële cultuurhistorische waarden, waaronder ook de archeologische waarden. De nieuwe Monumentenwet is nog in voorbereiding (wetsvoorstel behandeld in Eerste Kamer december 2006), maar gemeenten zijn door het interim-beleid reeds verplicht bij nieuwbouw aandacht te besteden aan de mogelijke aantasting van archeologische resten. Wanneer archeologie immers vroegtijdig wordt meegenomen en integraal onderdeel uitmaakt van de planontwikkeling, worden vertragingen en onnodige opgravingen (en kosten) voorkomen. Als na bureauonderzoek blijkt dat de aanwezigheid van archeologische waarden waarschijnlijk is, dient nader terreinonderzoek te worden verricht. Uitgangspunt is het beschermen van archeologische waarden in de bodem zelf.



A. Bredluskwartier anno 1845
B. Brediuskwartier anno 1908

figuur 3
historie

3. Ruimtelijke en functionele analyse plangebied

13

3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt allereerst de historische ontwikkeling van Bussum beschreven. Daarna komt de ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied aan de orde. In de beschrijving van de ruimtelijke structuur is aandacht besteed aan de opbouw van het plangebied en de ontsluitings- en de groenstructuur. Tevens wordt een beschrijving gegeven van de binnen het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden. In de beschrijving van de functionele structuur wordt ingegaan op de diverse functies (wonen, kantoren, verzorgingstehuis enzovoorts) die in het plangebied voorkomen. Op basis van de ruimtelijke en functionele analyse worden tot slot uitgangspunten geformuleerd die richting geven aan de planvorming.

3.2. Historische ontwikkeling en karakteristiek

Historische ontwikkeling

Het huidige Bussum heeft zich ontwikkeld vanuit een klein gehucht in het Gooi op de westflank van het noordelijkste deel van de Utrechtse Heuvelrug. Vanaf de 8^e eeuw ontstonden op de hogere zandgronden van het Gooi verspreid gelegen kleinschalige nederzettingen. De omliggende zandgronden werden vanuit deze kernen in cultuur gebracht, waardoor de zogeheten engen ontstonden: onregelmatig gevormde en vaak door hagen en houtsingels omgeven bouwlanden. Deze engen werden stelselmatig opgehoogd met mest en heideplaggen waardoor zij een enigszins bolronde ligging vertonen.

De nederzettingstructuur was relatief los en onregelmatig van opzet. De boerderijen stonden onregelmatig ten opzichte van elkaar geplaatst. Vanuit de kernen leidde een onregelmatig patroon van paden via de engen naar de hoger op de zandgelegen heide en naar de lager in het veengebied gelegen gemeenschappelijke weiden van de Hilversumse Meent.

De geschiedenis van Bussum als plaats gaat terug tot ten minste het jaar 1306. Het gehucht kwam in 1369 onder het bestuur van Naarden, maar mede dankzij Koning Willem I werd Bussum in 1817 een zelfstandige gemeente.

Een belangrijke periode in de ontwikkeling van Bussum werd bepaald door de vraag van buiten Bussum naar zand. De eerste omvangrijke afzandingen vonden al plaats vanaf de 17^e eeuw. Deze afzandingen dienden vooral ten behoeve van de elders in het land gelegen stadsuitbreidingen en vestingwerken en voor de wegenbouw. Vanaf circa 1850 vonden ook afgravingen plaats voor de aanleg van spoordijken en voor de grondverbetering van elders gelegen landbouwgronden. De laatste afgravingen dateren van rond 1970.

Met name door de aanleg van de Oosterspoorlijn (de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort) in de jaren 1872-1874 door de HJSM en de bouw van het station Naarden/Bussum werd Bussum en omgeving een zeer geliefd vestigingsoord voor de welgestelde burgerij uit het westen van Nederland waardoor vanaf dat moment het dorp snel in omvang en inwonertal toenam. Bussum groeide daarmee uit tot een aan de heide gelegen forensenplaats met veel buitenplaatsen en villaparken.

Toen ook verscheidene industrieën zich in Bussum vestigden, werden tevens arbeidersbuurten gebouwd. Omdat deze ontwikkelingen zich met name op de engen voordeden, is het merendeel van de oorspronkelijke engen verdwenen. Veel van de binnen de oude kern gesitueerde boerderijen verloren hun agrarische betekenis en werden vervangen door woningen en winkelvoorzieningen.

Bussum groeide door, ook na de eerste wereldoorlog. Niet alleen villabouw werd belangrijk, maar ook de huisvesting van wat men gewoonlijk "de middenstand" noemde. Voor deze nieuwe categorie buitenwoners werden de bekende middenstandswijken ontwikkeld, die gekenmerkt werden door veel rijen ruim opgezette woningen met een voor- en achtertuin en fraai aangelegde plantsoenen, gecombineerd met andere vormen van openbaar groen.

Naast het door K.P.C. de Bazel ontworpen Vondelkwartier uit de jaren 1914/15 was er het ruim opgezette, door de dienst Publieke Werken in samenwerking met de Naardense landschapsarchitect D.F. Tersteeg ontworpen en ontwikkelde Brediuskwartier. Dit bood vanaf 1919 tot ver in de jaren dertig de nieuwe categorie buitenwoners een adequate woning in een fraaie, rustige omgeving.

Karakteristiek

Bussum heeft het oorspronkelijk agrarische karakter verloren en het dorp is nu uitgegroeid tot de grootte van een middelgrote gemeente. Het kenmerkt zich vooral door een omvangrijke dorpskern, de uitgestrekte en veelal op basis van particulier ondernemerschap gerealiseerde villawijken en de meer planmatig opgezette tuindorppachtige woonwijken.

Bussum is van oorsprong een engdorp met een extensief bebouwde mozaïekachtige nederzettingstructuur dat zich in de loop van de geschiedenis ontwikkelde tot een villadorp. Door de latere verdichtingen, de aanleg van arbeidersbuurten en de meer recentere woonwijken is het karakter van het villadorp minder duidelijk geworden.

3.3. Ruimtelijke structuur

3.3.1. Begrenzings en karakteristiek

Begrenzings

Het Brediuskwartier ligt in het noordoosten van Bussum, met als grenzen de gemeente Naarden, de Amersfoortsestraatweg, de achterzijde van de kavels aan de Dr. Frederik van Eedenweg, de achterzijde van de kavels aan de Oud Bussummerweg, de Simon Stevinweg, de De Genestetlaan, de Vondellaan, de Constantijn Huijgenslaan en de achterzijde van de kavels aan de Hooftlaan. Het plangebied volgt de plangrens van de aanwijzing tot beschermd dorpsgezicht. Uit praktische overwegingen, is echter het deel ten noorden van de plangrens van het beschermd dorpsgezicht tussen de Jan Toebacklaan en de Amersfoortsestraatweg toegevoegd aan het plangebied. Ook een gebiedje ten westen van de aanwijzing is om dezelfde reden toegevoegd.

Karakteristiek

Ontstaan en ontwikkeling

Het gebied ten oosten van de dorpskern van Bussum was tot circa 1900 (zie figuur 3) in gebruik als zanderij met afgravingen tot zo'n 4 m diep. In 1904, nog voordat de gronden gemeente-eigendom waren, ontwierp De Bazel een eerste uitbreidingsplan met daarin aangegeven de latere Constantijn Huijgens- en de Vondellaan.

Nadat de gemeente de gronden had aangekocht, maakte De Bazel (architect) samen met Tersteeg (landschapsarchitect) een nieuw plan voor het gebied tussen de Bredius- en de Huizerweg. De afwateringssloot rond de zandafgraving, de afgraving zelf en één van de afwateringskanalen naar het noorden werden daarbij gehandhaafd. Nieuw was de uitbreiding van de waterpartij naar het oosten.

De mate van invloed en rolverdeling van de twee architecten op het ontwerp is tot op heden onduidelijk. Algemeen wordt aangenomen dat het ontwerp van De Bazel zou zijn. Er zijn echter geen afbeeldingen van het ontwerpplan van De Bazel van het Brediuskwartier uit 1922 of 1923. Wat echter wel door hem op papier is gezet, is het wegenplan dat in opdracht van de N.V. Oud Bussum Exploitatie Maatschappij omstreeks 1904 gemaakt is (zie figuur 4). Het wegenplan is gemaakt om het gebied van de Maatschappij naar het station van Bussum te ontsluiten. De aanleg van de Brediusweg is hier het gevolg van. Een ander schetsontwerp is het ontwerp waarin de waterpartijen van het Bosch van Bredius en landgoed De Beek werden verbonden met de ontzandingsvaarten van het latere Brediuskwartier. Uit briefwisselingen tussen de gemeente en de architect is op te maken dat De Bazel moeite heeft met de hoogteverschillen in het gebied. De perceelgroottes die hij voorstelt bedragen 1.000 tot 1.500 m². De gemiddelde perceelsgrootte in het Brediuskwartier bedraagt tussen de 600 en 800 m², een perceel van 1.000 m² is voor het plangebied een groot perceel. In 1923 overlijdt De Bazel zonder een ontwerp op papier achter te laten.



--- grens beschermd dorpsgezicht

--- (pseudo-)symmetrie

--- > zichtlijn

Structuurbepalend groen

- parkaanleg, plantsoen
- weidegrond (voormalige zandafgraving)
- begraafplaats

Structuurbepalend water

- waterpartij

Topografie

- bebouwing
- waterloop
- weg
- spoorweg

figuur 5
waarderingskaart

Op de vraag of in het eigenlijke ontwerp de hoogteverschillen zijn afgegraven, de aanwezige bebossing is verdwenen en de perceelsgrootte inderdaad 1.000 tot 1.500 m² bedraagt, zal nooit met zekerheid kunnen worden bevestigd. Toch wordt De Bazel als de ontwerper van de wijk gezien.

Een andere architect die zich veel met het ontwerp van het Brediuskwartier heeft beziggehouden is de landschapsarchitect Tersteeg. Burgemeester en wethouders van de gemeente Bussum gaven in 1919 Tersteeg de opdracht tot "herziening van het uitbreidingsplan tot exploitatie van de aan de gemeente toebehorende gronden, gelegen tussen de Brediusweg en Huizerweg". Uit stukken van het gemeentearchief is op te maken dat Tersteeg benadrukt dat ernaar gestreefd is om het verschil in hoogte in hoofdzaak te behouden. Op de ontwerp-tekening staan de hoogteverschillen, het wegenplan en de bestaande omringende bebouwing aangegeven. De opzet van het groen in het plan maakt creatief gebruik van hoogteverschillen en water in de vorm de zanderijvaarten. De manier van werken van Tersteeg volgens de "nieuwe landschapsstijl" met architectonische elementen die gevormd worden door zichtlijnen en geometrisch aangelegde plantsoenen, komt uit het ontwerp voor het Brediuskwartier duidelijk naar voren. De situatie die in de toelichting van het ontwerp beschreven wordt en op het ontwerpplan weergegeven wordt, komt in grote mate overeen met de huidige situatie. De grootste afwijking tussen het ontwerp en de werkelijkheid is de voortzetting van het water onder de s'Jacoblaan door, naar de Obrechtlaan. Deze voortzetting kwam in het ontwerp van Tersteeg niet voor, maar is later ingevoegd naar een schets van De Bazel. De bedoeling was dat het water tot aan het landgoed De Beek en het Bosch van Bredius door zou lopen, ook dit plan is niet in zijn geheel uitgevoerd. De geplande waterverbinding loopt nu dood bij de Obrechtlaan. Het door Tersteeg aangepaste wegenplan van De Bazel werd in 1925 door de raad vastgesteld.

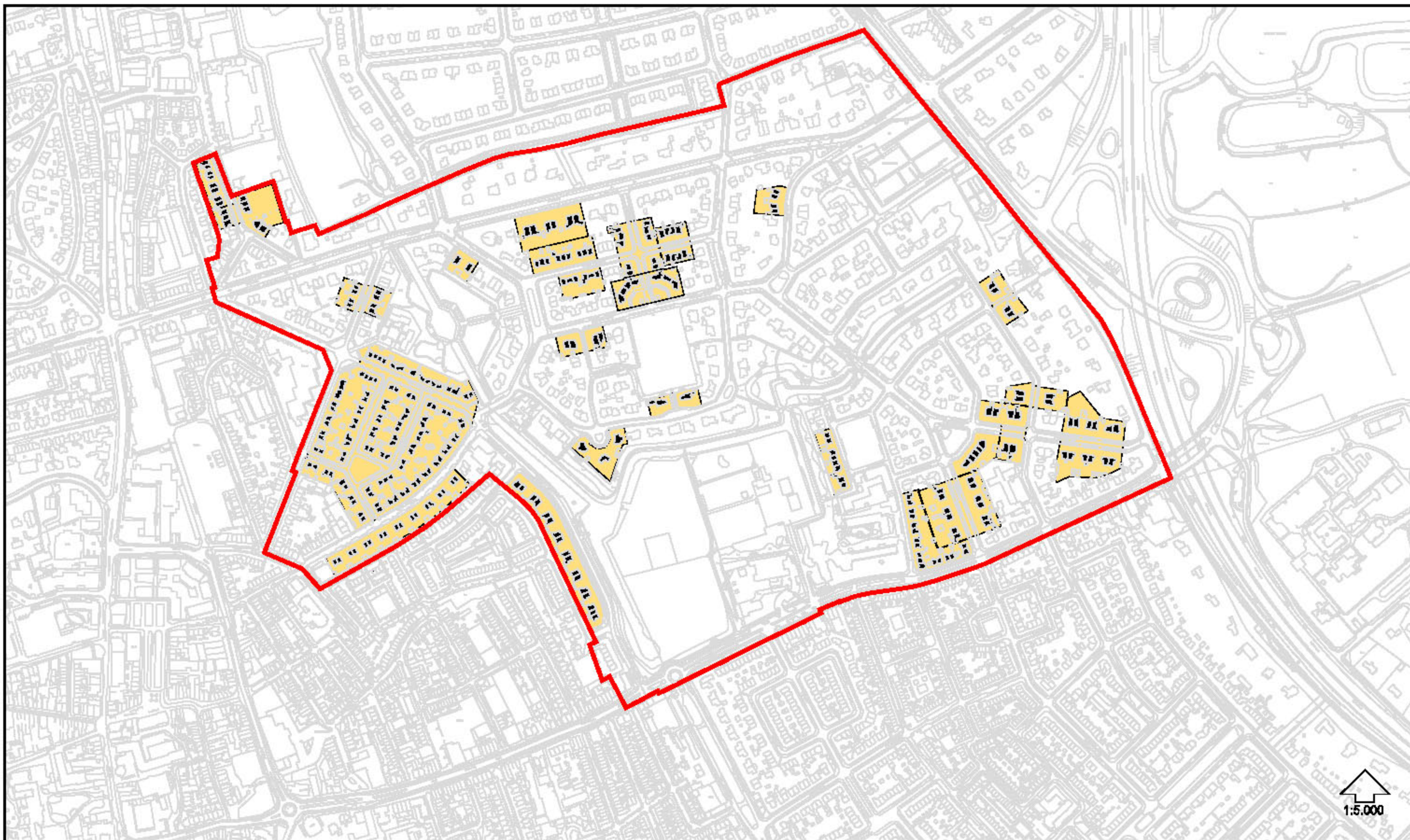
Aanvankelijk was de gemeente uitgegaan van een wijk bestemd voor welgestelden. In de definitieve planning werd besloten een bredere doelgroep te benaderen en ook middenstands- en arbeiderswoningen te realiseren. Villabebouwing vond in eerste instantie plaats rond de Hooftlaan en de Brediusweg, gevolgd door het gedeelte met middenstands- en arbeiderswoningen rond het Jacob Catsplein. Het Brediuskwartier werd in de beginjaren in hoog tempo bebouwd, maar het zou tot in de jaren dertig duren voordat alle kavels waren benut. Na de Tweede Wereldoorlog zijn enige nieuwbouwprojecten gerealiseerd.

Ruimtelijk karakter

Het karakter van de wijk is een unieke mengeling van villapark en tuindorp, waarvoor de bestaande natuurwaarden onderlegger waren. Met name de restanten van de zandafgravingen werden in het landschappelijk ontwerp voor de plantsoenen opgenomen, wat (ook) kostenbesparend werkte. Openbaar en privégroen lopen in elkaar over. Opvallende meerwaarde vormen de bomenlanen en de kleine groene parkjes verspreid over de wijk.

In het Brediuskwartier staan voornamelijk vrijstaande of in korte rijtjes aaneengebouwde villa's in ruime groene tuinen. De vrijstaande en in korte blokken aaneengebouwde villa's zijn één tot twee lagen hoog en hebben een nadrukkelijke kap. De geschakelde villa's zijn als eenheid ontworpen. De villa's zijn gesitueerd langs de Brediusweg en net als de twee-onder-een-kapmiddenstandswoningen verspreid door het gebied. De arbeiderswoningen bevinden zich voornamelijk rond het Jacob Catsplein, maar ook aan de Bellamylaan is de bebouwing kleinschaliger van karakter. De kavels aan de Brediusweg en ook die aan de Amersfoortsestraatweg zijn beëindigd groter dan elders in de wijk.

In de wijk is sprake van een sterke ruimtelijk-visuele samenhang. Alleen de scholen aan de Amersfoortsestraatweg alsmede de nieuwbouw van en rond Zorgcentrum Godelinde zijn qua schaal, maat en detaillering sterk afwijkend. Behalve de kerk van de Vrije Evangelische Gemeente, enkele scholen, een kinderdagverblijf en een zorgcentrum zijn er weinig bijzondere functies in de wijk. Langs de Brediusweg zijn enkele kantoorpanden gevestigd. Op de hoek van de Amersfoortsestraatweg en de Jan Toebacklaan is van oudsher de herberg van Jan Toeback gevestigd. Inmiddels is ter plaatse reeds enkele keren een nieuw en groter gebouw neergezet. De nieuwbouw aan de Herman Gorterhof vormt een inbreuk op de oorspronkelijke plantsoen-aanleg.



— plangrens
■ ensembles

figur 6
ensembles

De (woon)bebouwing is gericht op de straat en maakt daar een nadrukkelijk front naar. Gevels zijn representatief en de rooilijn verspringt. De bebouwing heeft een afwisselende en gedifferentieerde opbouw. De bebouwing heeft daarbij een representatieve begane grondlaag met hoge verdiepingshoogte. De één- en tweelaagse bebouwing, opgetrokken in baksteen en hout, met pannen, soms stro gedekt, is gebouwd in verschillende architectuurstijlen. Een keur aan architecten verzorgde de gevarieerde ontwerpen, de villabebouwing individueel vormgegeven, de arbeiderswoningen als samenhangend geheel. De villa's hebben in het algemeen mee-ontworpen op-, aan- en uitbouwen. De detaillering is gevarieerd, zorgvuldig en fijn. Het materiaal- en kleurgebruik is overwegend traditioneel.

Zichtlijnen

De belangrijkste zichtlijnen (zie figuur 5) in de wijk hangen samen met de door de zandafgraving ontstane hoogteverschillen, vanaf de Constantijn Huygenslaan en de Potgieterlaan en vanaf de Jacob Obrechtlaan over het kanaal van Tersteeg. Ook zijn in het planontwerp op plaatsen (pseudo-)symmetrieassen gecreëerd, zij het op zeer bescheiden schaal (Da Costalaan, Potgieterlaan en Burgemeester s'Jacoblaan).

Ensembles

De bebouwing bestaat uit door verschillende architecten divers vormgegeven villa's en middenstandswoningen en uit volgens één ontwerp uitgevoerde arbeiderswoningen. Die bebouwing komt met elkaar overeen door de toepassing van dezelfde beeldtaal en dezelfde, zorgvuldig verwerkte bouwmaterialen. In het gebied zijn verschillende ensembles van samenhangende bebouwing te onderscheiden (zie figuur 6). In een afzonderlijk rapport¹⁾ zijn de verschillende te onderscheiden ensembles uitvoerig beschreven.

Vondelbuurt

Binnen het Brediuskwartier ligt de Vondelbuurt. De woningen in de Vondelbuurt zijn gebouwd van 1919 tot 1920 in opdracht van de woningbouwverenigingen, onder toezicht van de gemeentearchitect Hartstra. Het betrof gesubsidieerde middenstandswoningen. Bijzonder in deze buurt is de onderlinge samenhang van de villa's. De woningen zijn aaneengebouwd in verschillende typen blokken van twee of vier woningen. Deze zijn als eenheid ontworpen en komen in het gebied herhaald voor. Kenmerkend is de symmetrie in de opbouw en gevels. Ramen zijn opgedeeld en veelal voorzien van roeden. Schoorstenen zijn markant. Daarnaast hebben sommige blokken opvallende puntvormige erkers en/of balkons.

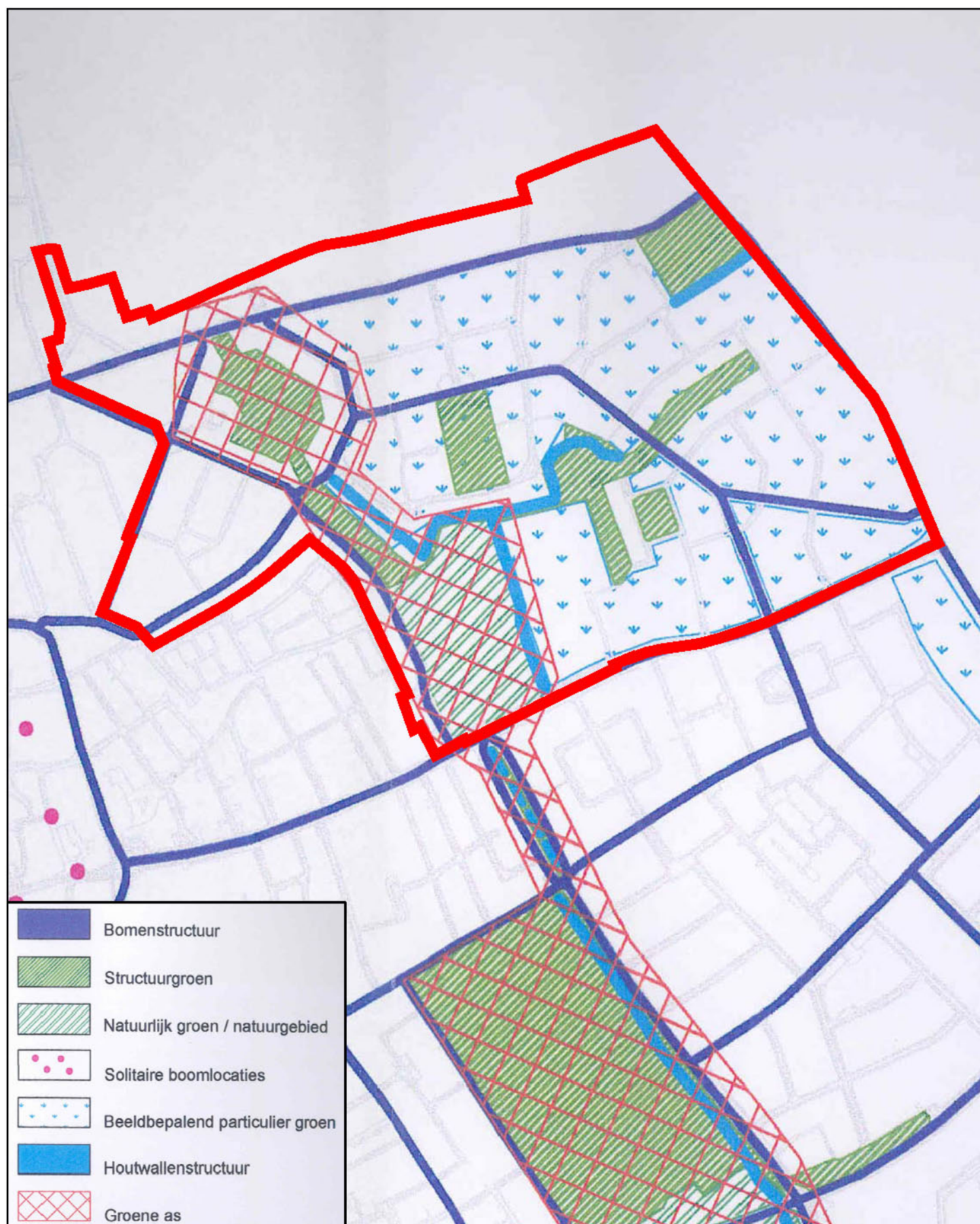
De woningen zijn ontworpen door de architecten K.P.C. de Bazel, J. Rebel, G. Wamelen en de gemeentearchitect zelf. Zij hebben ideeën van de zogenaamde "tuindorpgedachte" toegepast. De buurt kent een gevarieerde en rijk gedetailleerde architectuur. Er is eenheid in de vormgeving van zowel de openbare ruimte als de bebouwing.

De buurt is ruim opgezet en wordt gekenmerkt door verschillende typen woningen met voor- en achtertuinen en veel openbaar groen.

3.3.2. Groenstructuur

De groene hoofdstructuur van het door De Bazel en Tersteeg ontworpen Brediuskwartier wordt gedomineerd door de "woeste" zandafgravingen aan de Huizerweg, met structuur- en hoogteverschillen en omgeven door afwateringssloten. Meer gecultiveerde plantsoenen bevinden zich aan weerszijden van de lange noord-zuidgerichte afwateringssloot en langs de nieuw gegraven sloot, die aan de Burgemeester s'Jacoblaan ook uit een zandafgraving zijn ontstaan. De groene hoofdstructuur is net als het slotenpatroon vrijwel ononderbroken en staat in nauwe samenhang met het groen van de privétuinen en dat van het straatprofiel. Hierdoor heeft de wijk het karakter van zowel een villapark als van een tuindorp met vrij in het groen gelegen woningen. De twee begraafplaatsen aan de Amersfoortsestraatweg maken geen deel uit van de ontworpen groenstructuur, maar leveren wel een belangrijke bijdrage aan het groene karakter van de wijk.

1) Archisto Bureau voor Bouw- en Architectuurhistorie, januari 2008.



grens plangebied

figuur 7
groenstructuur

Een gedeelte van de groene ruimten in het Brediuskwartier maakt deel uit van de door de gemeente lopende groene as. Deze as wordt gevormd door een lint van aaneengeschakelde grote en kleine groenvoorzieningen. De onderdelen van de Groene As zijn het Bilderdijkpark, 't Mouwtje, het Beatrixplantsoen, de groenvoorzieningen rondom Sportpark Zuid, Werk IV en de Groene Long.

In het plangebied loopt een aantal wegen welke onderdeel uitmaken van de bomenhoofdstructuur. Deze bomenstructuur vormt een belangrijk onderdeel van de groenstructuur in Bussum en dient als zodanig beschermd en versterkt te worden.

't Mouwtje (Oude en Nieuwe Waterpartij) is een min of meer slingerend, langgerekt parkgebied langs een aantal voormalige zanderijvaarten. De groenaanleg vertoont een verscheidenheid in soorten en grootte. Typisch zijn de steile overgangen van hoog naar laag. Het peil van de waterpartij in 't Mouwtje ligt circa 4 m beneden het maaiveld van het woongebied. Langs het water lopen laaggelegen voetpaden met daarlangs ruime taluds als overgang naar het omringende maaiveld. Tussen globaal 't Mouwtje en de taluds van de Huizerweg en de Dr. Frederik van Eedenweg ligt een gebied bestaande uit het Weiland, de dierenweide, de bijentuin en de gemeentewerf. Nabij 't Mouwtje is onderaan het talud van de Huizerweg de aanleg van een bergbezinkbassin (ondergronds) gepland en dient circa 1.700 m² extra wateroppervlak te worden ingepast. Dit zijn maatregelen ter verbetering van de waterkwaliteit.

Het Bilderdijkplantsoen is aangelegd naar ontwerp van de bekende tuin- en landschapsarchitect Tersteeg. Het park heeft een min of meer symmetrische structuur met rechte paden. Het middengedeelte is open met gazons, lage decoratieve beplantingen en water. Het park wordt bijna geheel begrensd door achtertuinten van de aanliggende woningen. De bedoeling van de ontwerper is geweest om door middel van beplanting de woningen aan het oog van de wandelaar te onttrekken. De symmetrische opbouw van het park wordt verstoord door bebouwing van de Herman Gorterhof.

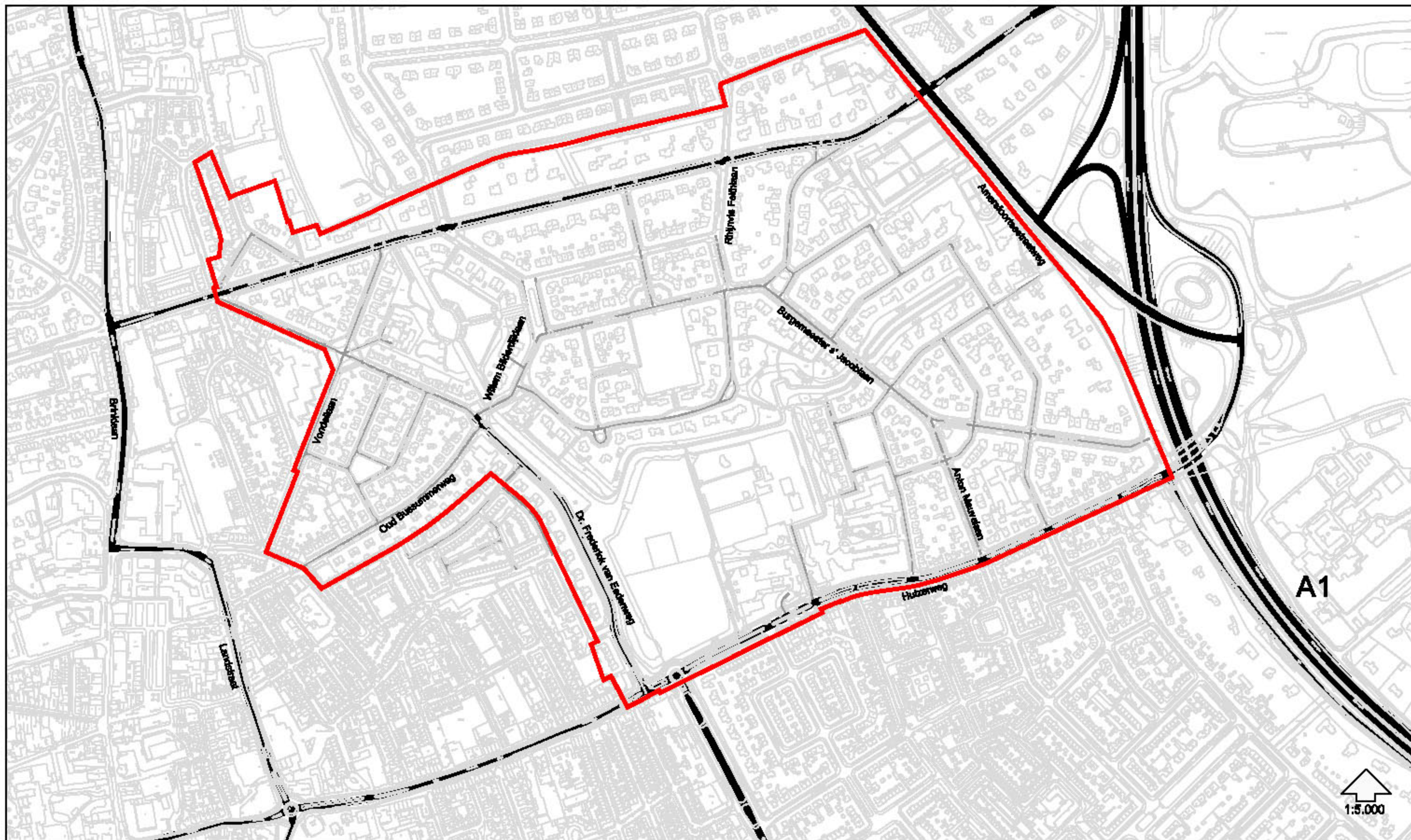
In het Brediuskwartier wordt waardevolle beplanting aangetroffen. Deze komt zowel voor als laanbeplanting als in de vorm van particulier groen op de ruime percelen. Het betreft een tamelijk gevarieerd bomenbestand waarin eiken, beuken, grove dennen en berken en ook linden, acacia's en kastanjes een belangrijke plaats innemen. De hoofdwegen zijn voorzien van volwassen laanboombeplanting in bermen, de overige laanboombeplanting is jonger en/of kleiner. Op een aantal plaatsen is inmiddels tot verjonging van deze laanboombeplanting overgegaan. Essentieel voor de karakteristiek zijn de vele grasbermen, die samen met het omvangrijke particuliere groen en de laanboombeplanting het karakter van deze buurt bepalen. De woningen zijn voorzien van relatief grote tuinen waar veel volwassen heesters en bomen in voorkomen. Karakteristiek zijn de eiken en de vliegdennen. De erfafscheidingen bestaan uit lage muurtjes of hekjes, dan wel hoge groene hagen. Een wezenlijke bijdrage aan de groenstructuur wordt voorts geleverd door de kleinere plantsoentjes die in de hele wijk, met name op de kruispunten, zijn aangelegd.

Figuur 7 toont een uitsnede van een figuur uit de Groennota 2005 waarin de belangrijkste elementen uit de groenstructuur binnen het plangebied en omgeving zijn opgenomen.

3.3.3. Ontsluitingsstructuur

Het plangebied is gelegen tussen de Huizer- en Brediusweg. Beide wegen maken deel uit van de hoofdontsluitingsstructuur van Bussum en zijn ook voor de ontsluiting van het Brediuskwartier van groot belang. De Huizerweg heeft een directe aansluiting op de A1. Hierdoor bezit het plangebied een uitstekende relatie met rijks- en provinciale wegen. Beide wegen sluiten aan op de Brinklaan, waar omheen het centrum van Bussum is gelegen.

Het stratenpatroon binnen het Brediuskwartier wordt gekenmerkt door een westelijk Andreaskruis, een meer orthogonaal middendeel en de as van de Burgemeester s'Jacoblaan met haaks daarop geknikte straten in het oosten. De Burgemeester s'Jacoblaan loopt als centrale straat door het Brediuskwartier. Hiervan takken zijwegen af die direct of indirect weer aansluiten op de grotere wegen die de buurt omringen. Een andere belangrijke toegangsweg tot Brediuskwartier is de Dr. Frederik van Eedenweg.



- plangrens
- = stroomweg
- = gebiedsontsluitingsweg
- erftoegangsweg

figuur 8
verkeersstructuur

Vanuit verkeersoogpunt wordt voorts onderscheid gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen met een snelheidsregime van 50 km/h en erftoegangswegen met een snelheidsregime van 30 km/h. In paragraaf 4.1 wordt nader ingegaan op de verkeerskundige aspecten. Figuur 8 toont de eerdergenoemde ontsluitingsstructuur.

3.4. Cultuurhistorie en archeologie

Monumenten

In het Brediuskwartier komen verschillende monumenten voor die beschermd worden door de Monumentenwet 1988. Het betreft de aangewezen rijksmonumenten aan de Burgemeester s'Jacoblaan 15-17-17a-19-21, de Potgieterlaan 7 en 8, en de Oud Bussumerweg 70. Tevens zijn de algemene begraafplaats Naarden en enkele onderdelen van de Joodse begraafplaats (het baarhuisje, het begraafplaatshek en twee grafmonumenten) aangewezen als rijksmonument.

Daarnaast komen in het gebied nog gemeentelijke monumenten voor. Het betreft de panden W. Bilderdijklaan 21, 23 en 26, J. Toebacklaan 6, 8 en 10, de Julianaschool aan de Willem Kalfflaan 3 en de grondwerken plantsoen J. Obrechtlaan.

Beschermd dorpsgezicht

Het overgrote deel van het plangebied (zie figuur 2) is door de ministers van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) op 30 juni 2007 aangewezen als beschermd dorpsgezicht.

De aanwijzing van dit gebied als beschermd dorpsgezicht vloeit voort uit het Monumenten Inventarisatie Project, waarbij landelijk de stedenbouw uit de periode 1850 tot 1940 is geïnventariseerd. Het doel ervan is de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de toekomstige ontwikkelingen binnen het gebied. De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te bieden voor een ruimtelijke ontwikkeling die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruikmaakt en daarop voortbouwt. Voor het villagebied Brediuskwartier gaat het daarbij vooral om de stedenbouwkundige opzet met een ruime verkaveling, een gevarieerd stratenpatroon met assen, parkstroken en doorzichten en waardevolle villa- en middenstandsbebouwing in verschillende architectuurstijlen.

Een belangrijk gevolg van de aanwijzing tot beschermd dorpsgezicht is dat binnen het beschermde gebied het regime van vergunningvrij bouwen niet van toepassing is. Dit betekent dat voor ieder bouwwerk een bouwvergunning moet worden aangevraagd en dat de aanvragen worden getoetst aan het bestemmingsplan. Voor het gebied met de beschermde status dient een bestemmingsplan te worden opgesteld dat gericht is op de bescherming van de stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarden, conform artikel 31 van de Monumentenwet.

Hieronder wordt een samenvatting gegeven van de belangrijkste waarden die in de toelichting bij het Besluit tot aanwijzing van het beschermd dorpsgezicht Brediuskwartier, zijn beschreven. Voor de volledige tekst wordt verwezen naar dit document.

Het Brediuskwartier

Het beschermd dorpsgezicht Brediuskwartier bestaat uit het gebied ten oosten van de dorpskern van Bussum, waar voorheen zandafgravingen hebben plaatsgevonden. De wijk is ontwikkeld in de jaren twintig en dertig van de 20^e eeuw, waarbij het stratenpatroon van K.P.C. de Bazel en de landschappelijke inbreng van D.F. Tersteeg afkomstig is. De Bazel en Tersteeg zijn erin geslaagd een harmonieus stedenbouwkundig concept te ontwikkelen waarbij landschap en bebouwing naadloos op elkaar aansluiten en waarbij welbewust gebruik is gemaakt van de hoogteverschillen, ontstaan door de afgravingen in het landschap en de afwateringssloten. In figuur 9 is het Brediuskwartier weergegeven zoals het gebied was in 1926.

De Bazel was tevens verantwoordelijk voor de architectonische invulling van enige kavels aan de Huizerweg en rond het Jacob Catsplein, met voornamelijk twee-onder-een-kapwoningen. De overige bebouwing in de wijk is van vergelijkbare schaal. Na voltooiing van de wijk, uniek in het oeuvre van De Bazel en een bijzonder voorbeeld van de samenwerking tussen stedenbouwkundige en landschappelijke ontwerpers, hebben in het laatste kwart van de 20^e eeuw enige (in cultuurhistorisch en stedenbouwkundig opzicht) minder waardevolle ingrepen plaatsgevonden.

Het Brediuskwartier was bestemd voor een gemengde doelgroep van welgestelden, middenstanders en (de beter betaalde) arbeiders en heeft hierdoor zowel kenmerken van een villapark als van een tuindorp. Het Brediuskwartier is exemplarisch voor het in de jaren twintig groeiend besef dat juist het "natuurlijke" karakter van het Gooi de reden was dat nieuw ingezetenen hier hun domicilie kozen. Het behoud van dat karakter was een onontbeerlijke voorwaarde voor deze vestigingspolitiek. De rol van de particuliere villaparkexploitant is in de loop der tijd overgenomen door de regulerende en ordenende overheid. De waarderingskaart van het Brediuskwartier is opgenomen in figuur 5.

Groenstructuur en straatprofiel

De groene hoofdstructuur wordt gedomineerd door de "woeste" zandafgraving aan de Huizerweg, met structuur- en hoogteverschillen en omgeven door de afwateringssloten. De groene hoofdstructuur is vrijwel ononderbroken en staat in nauwe samenhang met het groen van de privé-tuinen en dat van het straatprofiel.

Het stratenpatroon wordt gekenmerkt door een westelijk Andreaskruis, een meer orthogonaal middeldeel en de as van de Burgemeester s'Jacoblaan met haaks daarop geknikte straten in het oosten.

Typering te beschermen waarden

De belangrijkste waarde van het uitbreidingsgebied is de harmonieuze wijze waarop het stedenbouwkundig ontwerp en de landschappelijke aanleg een symbiose vormen, waarbij gebruik is gemaakt van de aanwezige structuren en hoogteverschillen. De kleinschalige teruggedroogde (terugliggende) bebouwing, woningen op ruime kavels, met groene omlappende tuinen en doorgangen naar de plantsoenen, is ingebed in de publieke groenstructuur. De grote mate van gaafheid van het gebied draagt in belangrijke mate bij aan het oorspronkelijke beeld.

Typerend zijn:

- de openbare, ononderbroken groenstructuur met plantsoenen, waterpartijen en hoogteverschillen, gedeeltelijk voortkomend uit de oude zandafgraving, gedeeltelijk meer gecultiveerd van karakter;
- de aansluiting van de openbare groenstructuur op het groen van de privé-tuinen, waarbij de kleinere plantsoenen en de bomenlanen structurerende elementen zijn;
- de wisselwerking tussen de stedenbouwkundige aanleg en de groenstructuur, waarbij de verhouding open-gesloten en groenbebouwing nauwkeurig op elkaar zijn afgestemd;
- de afwisseling van twee-onder-een-kapwoningen, villa's en de onderling samenhangende arbeiderswoningen in één en dezelfde stedenbouwkundige, parkachtige uitleg, waardoor de wijk zowel kenmerken van een tuindorp als van een villapark heeft;
- de uniforme architectuurstijl, het gebruik van baksteen, hout en pannen, soms zelfs identiek binnen de wijk en meer specifiek binnen de straat;
- de gemiddeld hoge kwaliteit van de bebouwing, gevarieerd en gedetailleerd in vormgeving.

Waardebepaling

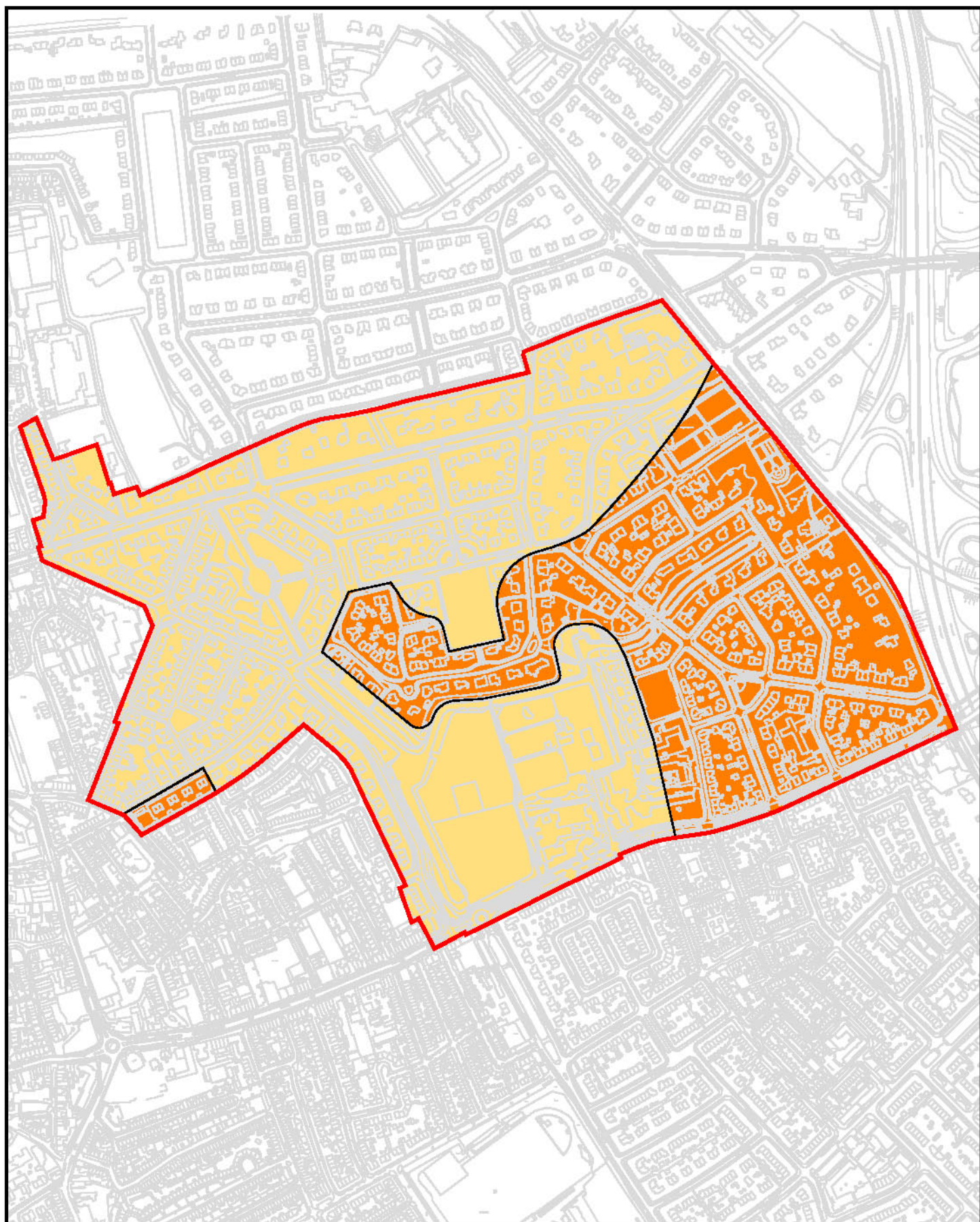
Het Brediuskwartier is stedenbouwkundig en cultuurhistorisch van algemeen belang als zeer gaaf bewaard gebleven voorbeeld van een voor het Gooi kenmerkend uitbreidingsplan, waarbij al in het stadium van de ontwikkeling het accent verschoven is van het villaparkkarakter naar een meer gemengde wijk met zowel villa's als middenstands- en arbeiderswoningen en waarbij de groenstructuur, voortgekomen uit de oude zanderij een nog steeds als zodanig herkenbaar en beeldbepalend element vormt.

Ook is het Brediuskwartier een zeldzaam voorbeeld van de voorbeeldige samenwerking tussen een architectstedenbouwkundige en een tuin- en landschapsarchitect. Beiden waren gerenommeerde personen.

Tevens is het Brediuskwartier stedenbouwkundig van belang binnen het oeuvre van De Bazel vanwege de grote mate van ruimtelijkheid binnen het ontwerp en vanwege de uniforme, vrijwel onaangetaste, samenhangende bebouwing van hoge kwaliteit.

Archeologie

In 1998 is het Verdrag van Valetta (Malta) geratificeerd. Doelstelling van het verdrag is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als uitvloeisel van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.



- plangrens
- de Engen
- de afzandingen

figuur 10
archeologische verwachtingswaarden

De Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) (geraadpleegd via www.KICH.nl) laat zien dat het plangebied niet is gekarteerd voor wat betreft de archeologische verwachtingswaarde. Aangezien het gebied stedelijk is en bebouwd, is een groot deel van de bodem gerod, waardoor eventueel aanwezige archeologische waarden kunnen zijn aangetast.

Stichting Steunpunt Cultureel Erfgoed Noord-Holland heeft in opdracht van de gemeente Bussum een Beleidsnota Cultuurhistorie opgesteld voor Bussum. In figuur 10 zijn de archeologische verwachtingswaarden van het plangebied, zoals beschreven in voornoemde nota weergegeven. Uit de nota blijkt dat het plangebied deel uitmaakt van de voormalige engen in Bussum waarop een bijzonder archeologieregime van kracht is, vanwege de verwachte aanwezigheid van archeologische bodemsporen en voorwerpen. Middels een archeologische dubbelbestemming dient hiermee rekening te worden gehouden in het bestemmingsplan. Dit betekent dat een archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij ontwikkelingen met een oppervlakte van 30 m² of groter, die dieper reiken dan 40 cm beneden het maaiveld.

Een deel van het plangebied valt onder zogenaamd afgezaand gebied. In de afzandingen worden geen archeologische vondsten verwacht. Bij ruimtelijke plannen hoeft hier geen rekening te worden gehouden met archeologie.

3.5. Functionele analyse

Het plangebied is met name een woongebied, maar herbergt daarnaast een beperkt aantal andere functies. Zo komen naast het wonen de functies maatschappelijke voorzieningen, bedrijven en kantoren in het plangebied voor. In deze paragraaf is ingegaan op deze functies.

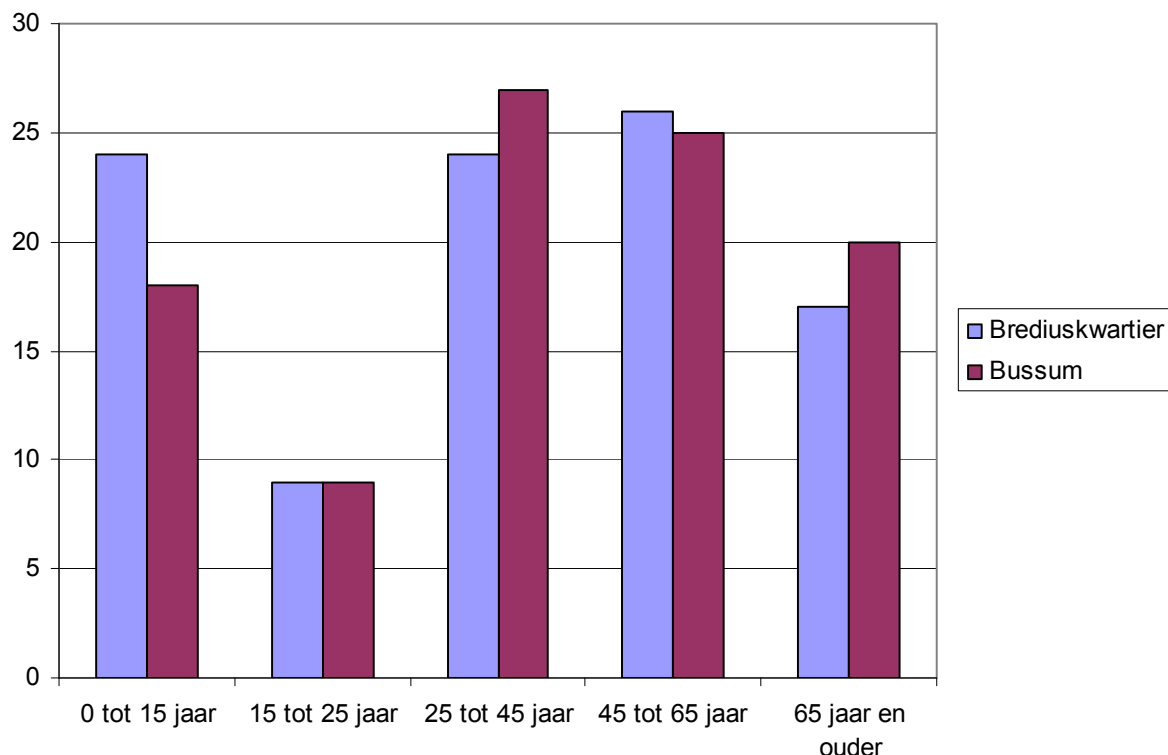
3.5.1. Wonen

Bevolking

Bussum telt per 1 januari 2005 31.160 inwoners. In de afgelopen 10 jaar is de bevolking in totaal met circa 1% afgenomen als gevolg van een negatief geboorte- én migratiesaldo. Het negatieve geboortesaldo wordt verklaard doordat zich onder de inwoners van Bussum relatief veel ouderen bevinden. De vrij sterke emigratie wordt veroorzaakt doordat in Bussum de afgelopen 10 jaar weinig woningen op de markt zijn gebracht. Vooral in de periode 1994-1996 vertrokken relatief veel inwoners uit de gemeente. De laatste vijf jaar is de bevolkingsomvang echter vrij stabiel gebleven, en zelfs licht gestegen. Het aantal huishoudens is in de afgelopen jaren eveneens licht gestegen, van 14.190 in 1998 naar 14.376 in 2004. In Bussum is de landelijke trend naar het kleiner worden van huishoudens duidelijk merkbaar. De gemiddelde huishoudengrootte in Bussum is met 2,1 personen per huishouden klein.

Het plangebied herbergt bijna 3.700 inwoners (CBS 1-1-2005). Dit is bijna 12% van de totale bevolking in Bussum. Opvallend is dat er in Brediuskwartier een relatief hoog percentage kinderen is.

17% van de bevolking is ouder dan 65 jaar, terwijl dit in Bussum 20% en in Nederland gemiddeld 14% is.



Woningvoorraad

Het totaal aantal woningen in Bussum is de laatste 10 jaar circa 4,8% gestegen met een gemiddelde van 66 woningen per jaar. De mogelijkheden voor nieuwbouw in het plangebied zijn beperkt.

Bussum kent relatief veel eengezinskoopwoningen in een hoge prijsklasse, waarbij de gemiddelde WOZ-waarde een kwart boven het Nederlandse gemiddelde ligt. Zo'n 70% van de woningen zijn eengezinswoningen, 60% van het totaal aantal woningen zijn koopwoningen (van de totale landelijke woningvoorraad is 70% een eengezinswoning, 50% een koopwoning). Bijna de helft van de woningen in Bussum zijn van vóór 1945, slechts 15% van de woningen is na 1970 gebouwd.

Het plangebied herbergt ongeveer 1.350 woningen (CBS 1-1-2004). Dit is 9% van de woningen in Bussum. In het plangebied is bijna 80% van de woningen een koopwoning. De woningvoorraad bestaat voornamelijk uit eengezinswoningen. Opvallend is het grote aantal vrijstaande woningen in het plangebied.

Uitgangspunten

Naar verwachting zal de totale bevolkingsomvang van Bussum de komende tien jaar verder afnemen. Het CBS geeft een prognose voor de ontwikkeling van de bevolking naar leeftijd. De bevolking neemt in deze prognose tussen 2000 en 2010 met 700 personen af, waarbij de verdeling naar leeftijd nagenoeg gelijk zal blijven. Het aantal huishoudens daalt door de verdere gezinsverdunding waarschijnlijk minder sterk dan de bevolking. Voor het plangebied betekent dit dat het aantal ouderen onverminderd hoog zal blijven en de gemiddelde woningbezetting verder zal dalen. De in het regionaal volkshuisvestingsplan naar voren gebrachte problematiek van ouderen die "te groot" wonen en bij gebrek aan alternatieven niet kunnen doorstromen, is van toepassing op het plangebied. Daarnaast is in het plangebied eveneens sprake van een gebrek aan mogelijkheden voor starters om een woning te verwerven. Er zijn echter geen of nauwelijks mogelijkheden voor nieuwbouw in het plangebied.

3.5.2. Maatschappelijke voorzieningen

In het plangebied komen verschillende maatschappelijke voorzieningen voor. Het betreft onder andere scholen, een kinderdagverblijf, een zorgcentrum, peuterspeelzalen, een kerk en twee begraafplaatsen.

In beginsel is behoud van de verschillende vestigingen uitgangspunt, waarbij uitwisseling tussen verschillende maatschappelijke functies mogelijk moet zijn, zodat veranderingen opgevangen kunnen worden zonder dat het bestemmingsplan dient te worden herzien.

Met betrekking tot de maatschappelijke voorzieningen in het plangebied is voorts een aantal ontwikkelingen te verwachten. De Katholieke Montessorischool aan de J.J.H. Verhulstlaan heeft uitbreidingsplannen en ter plaatse van de peuterspeelzaal aan de Busken Huetlaan worden plannen ontwikkeld voor het realiseren van drie peuterspeelzalen onder één dak en naschoolse opvang.

Uitgangspunten

In het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met flexibiliteit voor wat betreft de uitwisselbaarheid van maatschappelijke voorzieningen en (beperkte) uitbreidingsmogelijkheden. Tevens wordt rekening gehouden met de ontwikkelingen ter plaatse van de Katholieke Montessorischool en de peuterspeelzalen.

3.5.3. Bedrijven en kantoren

Kantoren

In het plangebied komen langs de Brediusweg kantoren voor. Op een aantal plaatsen worden de kantoren gecombineerd met het wonen. Met name aan het westelijk gedeelte van de Brediusweg, is er sprake van een bepaalde concentratie aan kantoren. Langs de Brediusweg zijn verschillende grote woningen/woonpercelen aanwezig. Het is denkbaar dat hier in de toekomst, mede afhankelijk van de economische ontwikkeling, vraag ontstaat naar de omzetting van de woonfunctie naar kantoren. Vanwege het waardevolle karakter van het plangebied en de negatieve invloeden die kantoren hierop kunnen hebben (onder andere als gevolg van de parkeerbehoefte en daarmee de behoefte aan verharding), is het ongewenst om naast de bestaande vestigingen en planologische mogelijkheden (op grond van het vigerende bestemmingsplan) woningen om te zetten naar kantoren. Voorts is er in het plangebied op diverse plaatsen sprake van kantoorruimten ten behoeve van een beroep-aan-huis of kleinschalige bedrijvigheid. Deze activiteiten worden echter gerekend tot de woonfunctie voor zover de activiteit ondergeschikt blijft aan het wonen.

Bedrijven

In het plangebied zijn vijf bedrijven aanwezig. Aan de Huizerweg 49/51 bevindt zich de gemeentewerf en aan de De Genestetlaan bevinden zich drukkerij Dataprint en een fietsreparatiebedrijf in combinatie met een fietsenwinkel (verkoop van fietsen). Aan de Oud Bussummerweg 31 bevindt zich een bedrijfshal waarin Hocras opslagruimte voor wijnen heeft en waarin een voedselbank gevestigd is. Daarnaast is aan de Vondellaan 45 het filmmontagebedrijf Het Materiaal gevestigd. Vanwege de overwegende woonfunctie van het plangebied is het ongewenst om op andere locaties bedrijfsvestigingen toe te laten. Met betrekking tot de bestaande vestigingen is aandacht voor de milieuzonering gewenst. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan.

Uitgangspunten

Uitgangspunt is behoud van de bestaande kantoren en bedrijven. Nieuwe kantoor- en/of bedrijfsvestigingen zijn ongewenst.

3.5.4. Horeca

In het plangebied bevindt zich één horecavestiging. Het betreft NH hotel Jan Tabak gelegen op de hoek Amersfoortsestraatweg/Brediusweg/Jan Toebacklaan. Het betreft een relatief grote vestiging. Ter plaatse van de vestiging zijn uitbreidingsplannen in onderzoek aan de zijde van de Brediusweg. Ten behoeve van de ontwikkeling is door de gemeente Bussum een nota van uitgangspunten opgesteld (zie paragraaf 3.6.2).

Uitgangspunten

Uitgangspunt is het handhaven van de bestaande horecavestiging NH hotel Jan Tabak, waarbij rekening wordt gehouden met uitbreidingsplannen. Ten behoeve hiervan is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

3.5.5. Overige functies

Naast de hierboven vermelde functies komen op zeer beperkte schaal detailhandelsvestigingen voor. Het betreft een fietsenhandel, een handwerkwinkel aan De Genestetlaan, een winkel in zonweringen, een wijnhandel aan de Oud Bussummerweg en een slagerij aan de Huizerweg. De detailhandelsvestigingen worden als zodanig bestemd. Nieuwe detailhandelsvestigingen zijn, gelet op de ligging buiten het centrum, niet gewenst.

De recreatieve functie wordt vertegenwoordigd door het vele groen met daarbij behorende wandel- en fietspaden. Het structurele groen wordt als zodanig bestemd. Ten oosten van het groengebied 't Weiland zijn een volkstuintencomplex en een kinderboerderij aanwezig.

Seksinrichtingen komen niet voor in het plangebied en zijn ook niet gewenst. Het prostitutiebeleid in Bussum houdt in dat niet meer dan twee vestigingen worden toegestaan. In Bussum zijn reeds twee seksinrichtingen, buiten het plangebied, aanwezig.

3.6. Ruimtelijke en functionele uitgangspunten

Uit de analyse van het beleidskader en de ruimtelijke en functionele analyse, kunnen ruimtelijke en functionele uitgangspunten worden geformuleerd die bij de verdere planvorming in acht dienen te worden genomen. In deze paragraaf komen deze uitgangspunten voor beleid aan de orde.

3.6.1. Uitgangspunten

Algemeen

- Vanwege de aanwijzing tot beschermd dorpsgezicht is bescherming van de aanwezige hoge stedenbouwkundige, landschappelijke en cultuurhistorische waarden uitgangspunt. Meer specifiek betreft het hier bescherming van de stedenbouwkundige en landschapsarchitectonische opzet, de open en ononderbroken groenstructuur, de uniforme architectuurstijl, de afwisseling van de woningtypes en de hoge kwaliteit van de bebouwing.
- Behoud en zo mogelijk verhoging van de woonkwaliteit door behoud van bestaande kwaliteiten.
- Bescherming en indien mogelijk versterking van de aanwezige zichtlijnen en (pseudo)symmetrieassen.
- Bescherming van de samenhang van de villa's in de Vondelbuurt. De eenheden van blokken van twee of vier woningen dienen als eenheid te worden beschouwd. Veranderingen of toevoegingen aan gebouwen in deze blokken worden beoordeeld in relatie tot het grotere geheel.
- Behoud van de aanwezige groen- en waterstructuur.

Bebouwing

- Monumentale panden dienen zoveel mogelijk in oorspronkelijke staat in stand te worden gehouden en toevoegingen aan de panden zijn uitsluitend mogelijk indien deze geen afbreuk doen aan het karakteristieke of monumentale beeld van het pand of de omgeving.
- Behoud van het overwegend vrijstaande en semi-vrijstaande karakter van de (villa)bebouwing.
- In verband met het behoud van de overwegende woonfunctie van het gebied wordt het wijzigen van de woonfunctie ten behoeve van kantoren in beginsel niet toegestaan.
- Er worden geen mogelijkheden gezien voor het toevoegen van nieuwe woningen, behoudens het realiseren van enkele woningen die op grond van het vorige bestemmingsplan reeds mogelijk zijn.
- Hoofdgebouwen dienen te bestaan uit maximaal twee volledige bouwlagen met een (samen gestelde) kap, bestaande uitzonderingen daargelaten.
- Verruiming van de grootte van hoofdgebouwen, bijvoorbeeld door middel van dakkapellen en dakopbouwen, wordt uitsluitend toegestaan indien het karakteristieke beeld van het pand of de omgeving niet wordt aangetast.
- Veranderingen of toevoegingen aan gebouwen in de ensembles van samenhangende bebouwing moeten worden beoordeeld in relatie tot het grotere geheel.

Openbare ruimte

- Bescherming van de openbare, ononderbroken groenstructuur die bestaat uit plantsoenen, waterpartijen en hoogteverschillen, gedeeltelijk voortkomend uit de oude zandafgraving, gedeeltelijk meer gecultiveerd van karakter in combinatie met het groen van de privétuinen met onder meer karakteristieke vliegdennen, de kleinere plantsoenen, de houtwallen en de bomen langs de belangrijkste ontsluitingswegen.
- Het Bilderdijkplantsoen, 't Mouwtje/weiland en overige plantsoenen dienen vrij te blijven van bebouwing.

Kavels

- Tegengaan van verhardingen, ontgrondingen (behoud aanwezig reliëf) en opslag in tuinen op particuliere kavels.
- Erfbebouwing in de vorm van vrijstaande bijgebouwen dient ruim achter de voorgevel van het hoofdgebouw geplaatst te worden. Ook aan- en uitbouwen dienen, onder andere voor wat betreft de situering ten opzichte van de voorgevel van het hoofdgebouw, ondergeschikt te zijn aan het hoofdgebouw.
- Gebouwde erfafscheidingen in de voor- en zijtuinen grenzend aan de openbare weg dienen in beginsel laag te blijven (tot 1 m).
- Behoud van voor- en (delen van) zijtuinen van enige omvang.

3.6.2. Nieuwe ontwikkelingen

In het plangebied is sprake van een beperkt aantal nieuwe ontwikkelingen. Op deze nieuwe ontwikkelingen wordt hierna nader ingegaan.

Concrete nieuwe ontwikkelingen

Uitgangspunt is dat nieuwe ontwikkelingen uitsluitend verankerd worden in het bestemmingsplan indien hierover bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden.

Nieuwe ontwikkelingen die in het bestemmingsplan kunnen worden verankerd, hebben betrekking op de uitbreidingsplannen van de Katholieke Montessorischool aan de J.J.H. Verhulstlaan en het realiseren van peuterspeelzalen en naschoolse opvang onder één dak aan de Busken Huetlaan. Voor het uitbreidingsplan van de Katholieke Montessorischool is inmiddels bouwvergunning verleend. Voor het plan aan de Busken Huetlaan is een specifieke ruimtelijke onderbouwing opgesteld. De ruimtelijke onderbouwing is opgenomen in bijlage 6 en maakt integraal onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

Voorts zijn er plannen in voorbereiding voor uitbreiding van de horecavestiging NH hotel Jan Tabak. De uitbreiding is gepland aan de zuidzijde van de vestiging (zijde Brediusweg). Door de gemeente Bussum is ten behoeve van de ontwikkeling een Nota van Uitgangspunten opgesteld welke bestuurlijk nog dient te worden vastgesteld. Uitgegaan wordt van de uitbreiding van het hotel met 39 kamers. Bovendien wordt extra opslagruimte en extra parkeer gelegenheid gerealiseerd. In de nieuwe situatie wordt uitgegaan van een totaal van 150 parkeerplaatsen, waarvan 39 parkeerplaatsen ondergronds. In het bestemmingsplan wordt reeds rekening gehouden met de uitbreiding door middel van het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid ter plaatse van het hotel. Belangrijke randvoorwaarden die bij het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid in acht dienen te worden genomen zijn dat aangesloten dient te worden bij het beplantingsbeeld langs de Brediusweg en de Amersfoortsestraatweg en dat de ontsluiting van het hotel niet mag plaatsvinden via de Brediusweg. Ten aanzien van dit laatste punt wordt opgemerkt dat uit verkennend ambtelijk onderzoek is gebleken dat ontsluiting op de Brediusweg de meest ongunstige oplossing is (onder andere voor wat betreft de verkeersafwikkeling, de beperking van de parkeercapaciteit, enzovoorts).

Tot slot zijn er enkele ontwikkelingen te verwachten in de openbare ruimte. Nabij 't Mouwtje zal onderaan het talud langs de Huizerweg een ondergronds bergbezinkbassin gerealiseerd worden. Daarnaast dient ter vergroting van het wateroppervlak circa 1.700 m² extra water te worden gegraven. In het ontwerp van het extra wateroppervlak wordt rekening gehouden met de bestaande natuur- en groenwaarden en het cultuurhistorische karakter van 't Mouwtje. Beide ontwikkelingen zullen als zodanig opgenomen worden in het bestemmingsplan.

Bij de beoordeling van ruimtelijke plannen dient rekening gehouden te worden met verschillende sectorale beleidsvelden. In dit hoofdstuk komen de aspecten verkeer, milieu, waterhuishouding en ecologie aan de orde. Per aspect zijn de uitgangspunten en de (eventueel) benodigde nadere onderzoeken aangegeven. Voor zover mogelijk wordt aangegeven welke aspecten van belang zijn bij nieuwe ontwikkelingen in het plangebied.

4.1. Verkeer

Ontsluiting

Autoverkeer

In het zuiden van het plangebied ligt de Huizerweg, in het noorden de Brediusweg. Beide wegen zijn gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h en ontsluiten het plangebied in oost-westelijke richting. In het oosten wordt aangesloten op de A1 (Amersfoort-Amsterdam) en in westelijke richting bereikt het verkeer het centrum van Bussum. Naast de Huizerweg en de Brediusweg is binnen het plangebied ook de Dr. Frederik van Eedenweg gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg.

In tabel 2 zijn de verkeersintensiteiten van de gebiedsontsluitingswegen in het plangebied weergegeven. Deze zijn gebaseerd op het rapport Luchtkwaliteit van de gemeente (2006).

Tabel 4.1 Verkeersintensiteiten gebiedsontsluitingswegen in mvt/etmaal (afgerond op 25-tallen)

weg	verkeersintensiteit 2018
Brediusweg:	
- tussen Brinklaan en Constantijn Huijgenslaan	12.200
- tussen Constantijn Huijgenslaan en Amersfoortsestraatweg	11.125
Huizerweg:	
- tussen Landstraat en Prinses Beatrixplantsoen	17.225
- tussen Prinses Beatrixplantsoen en de Amersfoortsestraatweg	16.925
Dr. Frederik van Eedenweg	3.150

De overige wegen in het plangebied zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. Deze wegen maken deel uit van het verblijfsgebied.

Het verkeer op de gebiedsontsluitende wegen (50 km/h) heeft voorrang op al het verkeer op erftoegangswegen (30 km/h). Deze voorrang wordt geregeld door middel van bebording en markering of door een inritconstructie. Daar waar de gebiedsontsluitende wegen elkaar kruisen, wordt conform het wegencategoriseringsplan de voorrang geregeld.

De herinrichting van het wegennet naar de richtlijnen van Duurzaam Veilig in het kader van het GVVP zal zoveel mogelijk binnen de planperiode van het nieuwe bestemmingsplan worden uitgevoerd.

Langzaam verkeer

Fietsers maken gebruik van dezelfde infrastructuur als het autoverkeer. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig wordt gestreefd naar een inrichting van gebiedsontsluitingswegen waar het fietsverkeer gescheiden van het autoverkeer wordt afgewikkeld. Het fietsverkeer beschikt daartoe bij voorkeur over vrijliggende fietspaden of parallelwegen (parallelwegen worden gecategoriseerd als erftoegangswegen). Op erftoegangswegen wordt het fietsverkeer gemengd met het autoverkeer afgewikkeld.

Binnen het plangebied zijn drie wegen gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg: de Brediusweg, de Huizerweg en de Dr. Frederik van Eedenweg. De Brediusweg, de Dr. Frederik van Eedenweg en de Huizerweg beschikken over vrijliggende fietspaden.

In het plangebied bevindt zich een fietsroute over erftoegangswegen in oostwestelijke richting. Van deze fietsroute, via de Oud Bussummerweg en de Veerstraat, maken vooral scholieren ge-

bruik. De fietsroute kruist ten westen van het plangebied een aantal hoofdwegen, waaronder de Brinklaan, waar de oversteekbaarheid te wensen overlaat.

Naast deze route zijn ook de routes Constantijn Huijgenslaan-Dr. Frederik van Eedenweg en de route langs de Amersfoortsestraatweg belangrijke fietsroutes.

Voor voetgangers zijn in het hele gebied trottoirs aanwezig.

Openbaar vervoer

Ten westen van het plangebied bevindt zich de spoorverbinding tussen Weesp en Hilversum met daaraan het station Naarden-Bussum. Deze spoorverbinding vormt onderdeel van de routes tussen Amsterdam en Amersfoort, Amsterdam en Utrecht en tussen Almere en Utrecht. Een gedeelte van het plangebied bevindt zich binnen een straal van 1.000 m tot het station. De maximale hemelsbrede afstand vanuit het plangebied tot het station bedraagt minder dan 2 km.

Daarnaast wordt het plangebied ontsloten door busdiensten die een verbinding vormen tussen Bussum en Amsterdam, Hilversum, Naarden, Blaricum, Laren, Muiden, Weesp, Almere-Haven en Huizen. Bushaltes bevinden zich onder andere aan de Brediusweg en de Huizerweg. Nageen het hele plangebied ligt binnen een straal van 500 m tot een bushalte.

Gezien de beperkte afstanden tot het treinstation en bushaltes en gezien de frequentie van diensten, is de ontsluiting van het plangebied als geheel per openbaar vervoer goed te noemen.

Parkeren

Het parkeren in het gebied vindt zowel plaats op eigen terrein als op openbare parkeerplaatsen. Problemen ten aanzien van parkeren doen zich in het plangebied alleen voor aan de Huizerweg, waar parkeerbewegingen en het laden en lossen van vrachtverkeer de doorstroming verstoort. Dit speelt met name ter hoogte van de winkels. Ook wordt er fout geparkeerd. De problemen zijn in het GVVP opgenomen als knelpunt.

Voor nieuwe functies in het plangebied geldt dat het parkeren op eigen terrein dient te worden opgelost. Het parkeren dient onderdeel uit te maken van het bouwplan. Hierbij worden CROW-parkeercijfers¹⁾ gehanteerd (bron: parkeernota, zie hoofdstuk 2). Voor het plan voor peuterspeelzalen en naschoolse opvang onder één dak aan de Busken Huetlaan is een specifieke ruimtelijke onderbouwing opgesteld (bijlage 1) waarin ook wordt ingegaan op de parkeersituatie.

4.2. Milieu

Niet-agrarische bedrijven en milieuzonering

Algemeen

Om in de belangenafweging tussen bedrijvigheid en gevoelige functies de milieuaspecten in voldoende mate mee te nemen, wordt in voorliggend bestemmingsplan gebruikgemaakt van een milieuzonering. Uitgaande van de afstand tot de bedrijfspercelen en het gebiedstype van de milieugevoelige functies (zoals woningen) wordt in de voorschriften bepaald welke bedrijfsactiviteiten worden toegelaten: er worden grenzen gesteld aan de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in de omgeving van gevoelige functies. Hierbij wordt gebruikgemaakt van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (VNG 2001). In deze VNG-lijst (en ook in de Staat van Bedrijfsactiviteiten) worden voor een groot aantal bedrijfstypen en -activiteiten richtafstanden ten opzichte van een "rustige woonwijk" vermeld. Zoals ook in de VNG-publicatie is aangegeven en in vaste jurisprudentie is bevestigd, kan voor andere omgevingstypen dan een rustige woonwijk worden afgeweken van deze richtafstanden.

Plangebied

In het plangebied zijn op enkele locaties bedrijven aanwezig. Deze bedrijven zijn geïnventariseerd en ingeschaald in de categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Hieronder wordt kort ingegaan op de bedrijven zoals opgenomen in bijlage 2.

De gemeentewerf bevindt zich tussen woningen, een school, een zorgcentrum, een kinderdagverblijf, een kinderboerderij en volkstuinten. De minimale afstand tussen het zorgcentrum Godelinde op de hoek Huizerweg/Jozef Israëlslaan en gebouwen van de gemeentewerf bedraagt 26 m en tot woningen bedraagt de minimale afstand 60 m. Aangezien het hier om een be-

1) Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

staande situatie gaat, krijgt de gemeentewerf een specifieke subbestemming. Dit betekent dat de huidige situatie doorgang kan blijven vinden en dat er in de toekomst op basis van deze aanduiding geen ander bedrijf dan een gemeentewerf mogelijk is op deze locatie, zonder wijziging van het bestemmingsplan.

Naast de gemeentewerf zijn in de inventarisatie diverse andere bedrijven opgenomen, waarbij alleen Hocras en de voedselbank Wm-plichtig zijn.

De drukkerij, het fietsreparatiebedrijf en de bedrijfshal waarin Hocras opslagruimte voor wijnen heeft en waarin de voedselbank gevestigd is, bevinden zich tussen woningen en enkele andere functies (maatschappelijke voorzieningen, detailhandel en kantoren). Er is hier dus sprake van een gemengd gebied, zodat bedrijven uit milieucategorie 1 en 2 direct toelaatbaar zijn naast woningen. Ter plaatse van de drukkerij, het fietsreparatiebedrijf en de bedrijfshal van de voedselbank en Hocras maakt dit bestemmingsplan daarom bedrijven uit categorie 2 mogelijk. Het filmmontagebedrijf aan de Vondellaan 45 is een bedrijf uit milieucategorie 1. Het perceel is in het bestemmingsplan bestemd voor Woon- en Kantoordoeleinden met een subbestemming om ter plaatse bedrijven uit ten hoogste categorie 1 mogelijk te maken. In de rest van het plangebied zijn geen bedrijven toegestaan.

Horeca

In het plangebied is een horecagelegenheid aanwezig: NH hotel Jan Tabak op de hoek Amersfoortsestraatweg/Jan Toebacklaan. Bij horeca wordt, door eisen te stellen aan de toelaatbaarheid van deze activiteiten, ernaar gestreefd de milieubelasting voor de woningen zoveel mogelijk te beperken. Hierbij wordt gebruikgemaakt van de Staat van Horeca-activiteiten: de aanwezige horecagelegenheid wordt volgens deze Staat ingeschaald. In de Staat van Horeca-activiteiten wordt middels verschillende categorieën aangegeven of de milieubelasting van een horecagelegenheid toelaatbaar kan worden geacht.

In het plangebied is, op de locatie waar de huidige horecagelegenheid is gevestigd, horeca uit categorie 1 en 2 algemeen toelaatbaar. Dit is lichte horeca (die slechts beperkte hinder voor de omwonenden veroorzaakt) met een geringe verkeersaantrekkende werking. Deze activiteiten zijn ter plaatse toelaatbaar vanwege het licht gemengde karakter van het gebied, waarbij horeca een meer ondergeschikte rol speelt.

NH hotel Jan Tabak valt in categorie 3 van de Staat van Horeca-activiteiten. Het gaat hier echter om een bestaande situatie, zodat in de bedrijfsvoering reeds rekening gehouden moet worden met de omliggende woningen. Het hotel/congrescentrum krijgt daarom een specifieke aanduiding om de huidige situatie doorgang te kunnen laten vinden. Indien het bedrijf zou weggaan, mogen dezelfde activiteiten door een nieuwe eigenaar worden uitgevoerd, dan wel een bedrijf uit categorie 1 en 2.

In de rest van het plangebied is geen horeca toegestaan.

Externe veiligheid

Algemeen

Bij het mogelijk maken van nieuwe functies is het aspect externe veiligheid van groot belang. Bij ruimtelijke plannen heeft dit betrekking op:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor en water en via leidingen.

Begrippen

In het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken¹⁾ en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

In het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten (onder meer in het Besluit externe veiligheid inrichtingen). Kwetsbare objecten zijn onder andere woningen²⁾ en andere objecten waar zich gedurende een groot deel

1) Dat wil zeggen vierentwintig uur per dag en gedurende het gehele jaar.

2) Met uitzondering van verspreid liggende woningen met een dichtheid van maximaal twee per hectare en dienst- of bedrijfswoningen.

van de dag grote groepen mensen bevinden of (een deel van de dag) kwetsbare groepen mensen. Onder beperkt kwetsbare objecten worden onder andere verstaan: woningen, hotels, restaurants, kantoren, winkels en sport- en kampeerterreinen, voor zover deze objecten niet tot de kwetsbare objecten behoren en bedrijfsgebouwen en vergelijkbare objecten.

Externe veiligheid en bedrijven: Bevi

In oktober 2004 is het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (Bevi) in werking getreden. In het Bevi zijn grenswaarden voor het PR voor kwetsbare objecten opgenomen en richtwaarden voor het PR voor beperkt kwetsbare objecten in de omgeving van de risicovolle Bevi-inrichtingen. Daarnaast geldt een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico, zowel in bestaande als in nieuwe situaties.

In en in de omgeving van het plangebied zijn geen inrichtingen gelegen die vallen onder de werking van het Bevi.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Er vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over het spoor binnen een afstand van 200 m tot het plangebied.

Door de bebouwde kom van Bussum loopt een route gevaarlijke stoffen (Amersfoortsestraatweg, Ceintuurbaan, Brinklaan, Bussummergrindweg en Franse Kampweg). De Amersfoortsestraatweg loopt langs de oostzijde van het plangebied. Uit de Risico-inventarisatie van activiteiten in de nabijheid van het bestemmingsplan De Engh in Bussum (TNO Bouw en ondergrond, augustus 2005) blijkt dat het plaatsgebonden risico langs deze route steeds lager is dan 10^{-6} per jaar en het groepsrisico steeds lager is dan de oriënterende waarde. Uit het rapport Drempelwaarden voor wegen (Regionale brandweer Gooi en Vechtstreek, juni 2005) blijkt dat de drempelwaarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden.

Volgens de informatie uit de Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen (AVIV, 2003) worden over de nabijgelegen A1 gevaarlijke stoffen vervoerd. De PR 10^{-6} -contour ligt niet buiten de weg. De drempelwaarde voor het GR wordt niet overschreden. Er is daarom geen sprake van een onaanvaardbaar risico uit het oogpunt van externe veiligheid. De hoogte van het GR bedraagt circa 0,5 maal de oriënterende waarde. De Katholieke Montessorischool is net binnen het invloedsgebied van de A1 gelegen. Het bestemmingsplan maakt geen relevante toename van de personendichtheid ter plaatse mogelijk. Nader onderzoek naar dit aspect is daarom niet nodig. Hoewel een deel van de kinderen binnen de school niet zelfredzaam is, wordt de risicosituatie ter plaatse aanvaardbaar geacht. De school bevindt zich immers aan de rand van het invloedsgebied, het groepsrisico ligt ruimschoots onder de oriënterende waarde en de locatie is voldoende ontsloten voor hulpdiensten.

Vervoer door leidingen is beschreven onder het kopje "Leidingen".

Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Luchtkwaliteit

Beleid en normstelling

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door het per 15 november 2007 in werking getreden Hoofdstuk 5, titel 2: Luchtkwaliteiteisen uit de Wet Milieubeheer. De nieuwe titel 2 staat inmiddels bekend als de "Wet luchtkwaliteit" en vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. In de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen zijn met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.2 weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wlk

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	2005

1) Bij de beoordeling van fijn stof blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (artikel 5.19 lid 3 Wlk en bijbehorende Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007).

Op grond van artikel 5.16 (lid 1) van de Wlk moeten bestuursorganen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) deze grenswaarden in acht nemen. Volgens hetzelfde artikel mogen bestuursorganen deze bevoegdheden tevens uitoefenen, indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

Onderzoek en resultaten

In het plangebied worden enkele kleine uitbreidingen mogelijk gemaakt: de peuterspeelzalen en naschoolse opvang onder één dak aan de Busken Huetlaan en de uitbreiding van NH hotel Jan Tabak. De verkeerstoename ten gevolge van deze uitbreidingen zal niet hoog zijn. Voor het bepalen van de luchtkwaliteit ter plaatse wordt gebruikgemaakt van het Rapport luchtkwaliteit 2006 (gemeente Bussum, vastgesteld 10 oktober 2007).

Peuterspeelzalen en naschoolse opvang

De Busken Huetlaan sluit aan op de Brediusweg (tussen de Amersfoortsestraatweg en de Constantijn Huijgenslaan). Volgens het Rapport luchtkwaliteit 2006 wordt langs het genoemde wegvak van de Brediusweg in de jaren 2005 tot en met 2010 aan alle grenswaarden uit de Wlk voldaan. De Busken Huetlaan heeft ook, inclusief de ontwikkeling van de peuterspeelzalen en de naschoolse opvang, een lagere intensiteit dan de Brediusweg, zodat ook aan de grenswaarden wordt voldaan. Indien in 2006 tot en met 2010 voldaan wordt aan de grenswaarden, zal dit ook in latere jaren het geval zijn (het berekeningsmodel gaat uit van technologische verbeteringen waardoor de uitstoot in de loop van de jaren afneemt).

NH hotel Jan Tabak

Er bestaan plannen om het NH hotel Jan Tabak, gelegen op de hoek Brediusweg/Amersfoortsestraatweg/Jan Toebacklaan, uit te breiden. Ten behoeve hiervan is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de gemeenteraad. Volgens het Rapport luchtkwaliteit 2006 wordt langs de Brediusweg ter hoogte van het hotel in de jaren 2006 tot en met 2010 aan alle grenswaarden uit de Wlk voldaan. Uit de resultaten in tabel 4.3 blijkt dat ook langs de Amersfoortsestraatweg geen grenswaarden worden overschreden. De concentraties luchtverontreinigende stoffen liggen dermate ver onder de grenswaarden, dat de uitbreiding van het hotel niet zal leiden tot een overschrijding van deze grenswaarden. Wanneer gebruik wordt gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid en de aard en omvang van de uitbreiding bekend is, zal de ontwikkeling nader getoetst moeten worden aan de Wlk. Waarschijnlijk is de verkeersproductie van de ontwikkeling dermate laag, dat deze niet in betekenende mate aan de verontreiniging van de lucht bijdraagt.

Tabel 4.3 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit Amersfoortsestraatweg

	stikstofdioxide (NO ₂) jaargemiddelde (in µg/m ³)	fijn stof (PM ₁₀) jaargemiddelde (in µg/m ³)	fijn stof (PM ₁₀) 24-uurgemiddelde (aantal overschrijdingen per jaar)
in 2008			
Amersfoortsestraatweg	33,4**	23,4	20
in 2010			
Amersfoortsestraatweg	31,1	21,5	13
in 2015			
Amersfoortsestraatweg	26,0	19,5	9

* Inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

** De hiervoor geldende grenswaarde is in 2008 nog niet in werking getreden.

Uit de resultaten in tabel 4.3 blijkt, dat langs de Amersfoortsestraatweg in alle drie de prognosejaren ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wlk.

Conclusie

De Wlk staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. Het plan voldoet uit het oogpunt van luchtkwaliteit aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

Bodemkwaliteit

Volgens artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening zullen burgemeester en wethouders in verband met de uitvoerbaarheid van het plan onder meer een onderzoek verrichten naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Hierbij wordt in het algemeen bij de beoordeling van bestemmingsplannen de richtlijn gehanteerd dat ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, wordt verricht op alle bestemmingen waar een functiewijziging wordt voorzien. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dan dient het volledig verkennend bodemonderzoek te worden verricht. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Onderzoek

Ten behoeve van het bergbezinkbassin nabij 't Mouwtje en de ontwikkelingen met betrekking tot de peuterspeelzalen en naschoolse opvang aan de Busken Huetlaan is bodemonderzoek verricht. Gebleken is dat de grond geschikt is voor de beoogde functies.

De uitbreiding van NH hotel Jan Tabak wordt mogelijk gemaakt middels een wijzigingsbevoegdheid. Bij het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid zal de geschiktheid van de bodem voor de beoogde functie moeten worden aangetoond.

Leidingen

In en in de omgeving van het plangebied bevinden zich geen planologisch relevante leidingen.

Duurzaam bouwen (DuBo)

In het milieuprogramma 2006-2010 is het beleid van de gemeente Bussum met betrekking tot Duurzaam Bouwen geformuleerd. Geformuleerd is dat Duurzaam Bouwen gestimuleerd dient te worden.

Wegverkeerslawaaï

Beleid- en regelgeving

Op 1 januari 2007 is de Wet geluidhinder (Wgh) gewijzigd. Eén van de wijzigingen is de invoering van de Europese dosismaat L_{den} (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. Hierin wordt, anders dan in de voormalige wetgeving, de avondperiode meegenomen en zo vertegenwoordigt de nieuwe L_{den}-waarde het jaargemiddelde geluidsniveau en niet enkel meer het gemiddelde geluidsniveau over het etmaal. In het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) bevinden zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-gebieden. Nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen zones van bestaande en nieuwe wegen dienen getoetst te worden aan de normen van de Wgh die gelden voor de betreffende nieuwe situatie.

Binnen het plangebied bevinden zich drie gezoneerde wegen: de Brediusweg, de Huizerweg en de Dr. Frederik van Eedenweg. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (stedelijk of buitenstedelijk). De breedte van de geluidszone van de drie gezoneerde wegen in het plangebied bedraagt 200 m aan weerszijden van de weg: het betreft een weg met maximaal twee rijstroken die binnenstedelijk is gelegen. Buiten het plangebied bevinden zich vier wegen waarvan de geluidszone over een gedeelte van het plangebied valt: de A1, Amersfoortsestraatweg, Brinklaan en de Landstraat (gelegen tussen de Nieuwe Raadhuisstraat en de Huizerweg). De A1 heeft een geluidszone van 600 m aan weerszijden van de weg. De geluidszone van een autosnelweg bij maximaal 4 rijstroken bedraagt 400 m. Wanneer een autosnelweg meer dan 4 rijstroken heeft, bedraagt de geluidszone 600 m. Ter hoogte van het plangebied gaat de wegingdeling over van 2x2 rijstroken in 2+3 rijstroken. Derhalve wordt met een geluidszone van 600 m gerekend. De Amersfoortsestraatweg, Brinklaan (gelegen tussen Comeniuslaan en Brediusweg en tussen Brediusweg en Nieuwe Raadhuisstraat) en de Landstraat hebben een geluidszone van 200 m aan weerszijden van de weg. De overige wegen in en nabij het plangebied zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. Deze wegen zijn derhalve gedezoneerd. Hierdoor zou toetsing aan de Wgh achterwege kunnen blijven. Op basis van jurisprudentie dient echter geconcludeerd te worden dat bij nieuwe ontwikkelingen in het kader van een goede ruimtelijke ordening aannemelijk gemaakt moet worden dat er sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau. Indien dit niet aannemelijk is, dient te worden onderbouwd of maatregelen ter beheersing van de geluidsbelasting aan de gevel noodzakelijk, mogelijk en doelmatig zijn. Zodoende dient ook voor nieuwe ontwikkelingen de geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op 30 km/h-wegen te worden onderzocht.

Normen

De geluidsbelasting op nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (waaronder woningen) mag in principe niet meer bedragen dan de voorkeurgrenswaarde (48 dB). Indien de gevelbelasting hoger is dan deze voorkeurgrenswaarde en geluidsreducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, kan aan het college van burgemeester en wethouders een verzoek worden gedaan tot vaststelling van een hogere waarde. Hierbij mag de gevelbelasting de uiterste grenswaarde echter niet overschrijden. De uiterste grenswaarde van nieuwe woningen binnen de bebouwde kom langs een bestaande weg bedraagt 63 dB. Voor de autosnelwegen geldt voor nieuwe woningen in principe een uiterste grenswaarde van 53 dB.

Krachtens artikel 110g van de Wgh mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Voor wegen met een lagere snelheid dan 70 km/h geldt een aftrek van 5 dB. Voor snelheden van 70 km/h en hoger geldt een aftrek van 2 dB. Bij de genoemde geluidsbelastingen in deze rapportage is deze aftrek toegepast.

Uitgangspunten akoestisch onderzoek vrije veldcontouren

De verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op het Rapport luchtkwaliteit (2006) van de gemeente (zie tevens paragraaf 4.1 verkeer). De verkeersintensiteiten van de A1 en de Amersfoortsestraatweg zijn gebaseerd op verkeersprognoses van Rijkswaterstaat. De verkeersintensiteiten zijn weergegeven in tabel 4.4. Voor alle wegen is met weekdaggemiddelde intensiteiten met prognosejaar 2018 gerekend. De verkeersgegevens uit het Rapport luchtkwaliteit betreffen prognoses voor 2010. Deze zijn doorgerekend naar 2018 door middel van een autonome groei die ontleend is aan het verkeersmodel van de gemeente¹⁾. De verkeersprognoses van de A1 en de Amersfoortsestraatweg voor 2017 zijn, op basis van informatie van Rijkswaterstaat, met een autonome groei van 1,5% doorgerekend naar 2018. De verkeersintensiteiten van de Dr. Frederik van Eedenweg zijn afkomstig uit tellingen uit 2007 en doorgerekend met een autonome groei van 1%. Deze telling betreft een werkdaggemiddelde. Het weekdaggemiddelde is berekend met een factor 0,92. De voertuigverdelingen in deze tabel zijn afkomstig uit het Rapport luchtkwaliteit 2006. De maximumsnelheid van het verkeer op de binnenstedelijke wegen bedraagt 50 km/h. De A1 wijkt hiervan af met een maximumsnelheid van 100 km/h. De wegdekverharding is per wegvak opgenomen in tabel 4.5. Verder is voor de binnenstedelijke wegen uitgegaan van een wegbreedte van 8 m (inclusief voetpaden met een breedte van 1,5 m) en een ob-

1) Verkeersmodel 27-6-2006.

jectfractie (mate van aanwezigheid tegenoverliggende bebouwing in verband met reflectie geluid) van 0,5 en voor de A1 van respectievelijk 40 m (beide rijbanen) en 0,1.

Tabel 4.4 Verkeersintensiteiten in mvt/etmaal (afgerond op 25-tallen) en voertuigverdelingen

weg	verkeersintensiteit 2018	voertuigverdeling (L/MZ / Z)*	dag-/avond- nachtuur- percentage***
A1	144.125	90,6/5,2/4,2	6,3/3,5/1,3
Amersfoortsestraatweg **)	20.250	94,0/4,1/1,9	6,8/3,4/0,6
Brinklaan			
- tussen Comeniuslaan en Brediusweg	10.150	96,0/2,9/1,1	6,7/3,5/0,7
- tussen Brediusweg en Nwe. Raadhuisstraat	12.150	93,0/5,4/1,6	6,8/3,4/0,6
Brediusweg			
- tussen Brinklaan en Constantijn Huijgenslaan	12.200	94,0/4,7/1,3	6,8/3,4/0,6
- tussen Constantijn Huijgenslaan en Amersfoortsestraatweg	11.125	94,0/4,7/1,3	6,8/3,4/0,6
Dr. Frederik van Eedenweg	3.150	96,0/3,2/0,8	7,1/2,9/0,4
Huizerweg			
- tussen Landstraat en Prinses Beatrixplantsoen	17.225	95,0/3,3/1,7	6,9/3,3/0,5
- tussen Prinses Beatrixplantsoen en Amersfoortsestraatweg	16.925	95,0/3,3/1,7	6,7/3,9/0,5
Landstraat			
- tussen Huizerweg en Nieuwe Raadhuisstraat	11.550	93,0/5,4/1,6	6,3/4,5/0,8

*) Lichte, MiddelZware en Zware motorvoertuigen in %.

**) De verkeersintensiteit is gebaseerd op de prognoses van Rijkswaterstaat, waarbij is aangenomen dat de helft van het verkeer van en naar de afslag via de Amersfoortsestraatweg wordt afgewikkeld en de andere helft via de Huizerweg. De voertuigverdeling en het dag/nachtuurpercentage zijn gebaseerd op cijfers van de Amersfoortsestraatweg gelegen tussen de Huizerweg en de Ceintuurbaan.

***) Dit betreft het percentage motorvoertuigen van de etmaalintensiteit dat gemiddeld in een dag-, avond- en nacht uur passeert.

Tabel 4.5 Wegdekverhardingen per wegvak

wegvak	verharding
A1	enkellaags ZOAB 6/16
Amersfoortsestraatweg - tussen Brediusweg en Huizerweg	in Bussum (doodlopende weg): klinkers (gebakken 7 duimers) en in Naarden (toe- en afrit rijksweg 1): Dicht Asfalt Beton
Brediusweg - tussen Constantijn Huijgenslaan en Amersfoortsestraatweg	grind asfalt beton
Dr. Frederik van Eedenweg	steen mastiek asfalt
Huizerweg - tussen Landstraat en Prinses Beatrixplantsoen - tussen Pr. Beatrixplantsoen en Huizerweg nr. 100 - tussen Huizerweg nr. 100 en Keizer Ottostraat - tussen Keizer Ottostraat en Amersfoortsestraatweg	steen mastiek asfalt steen mastiek asfalt gebakken dikformaat klinkers redufalt ¹⁾ (geluidsreducerend asfalt)
Landstraat - tussen Nieuwe Raadhuisstraat en Huizerweg	steen mastiek asfalt

- 1) De wegdekreductiefactoren zoals die in de berekeningen voor dit geluidsreducerend asfalt zijn toegepast zijn overeenkomstig uit het rapport "Bepaling van de wegdekcorrectieterm voor Redufalt" (DGMR Raadgevende Ingenieurs, nummer V.2004.1140.00.001, datum 28 juni 2004, bron: www.stillerverkeer.nl). De leverancier van Redufalt heeft alleen het geluidsreducerende effect voor lichte motorvoertuigen laten onderzoeken. Voor middelzwaar en zwaar verkeer zijn geen reductiefactoren bekend. Derhalve is voor onderhavig akoestisch onderzoek ook alleen voor de lichte motorvoertuigen de wegdekreductiefactoren van Redufalt toegepast. Voor het middelzware en zware vrachtverkeer is uitgegaan van fijn asfalt (DAB; referentiewegdek).

Resultaten vrije veldcontouren gezoneerde wegen

Aan de hand van Standaard Rekenmethode I (SRM I) volgens het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is per wegvak van de gezoneerde wegen een berekening gemaakt van de ligging van de 48-, 53- en 63 dB-contour op een waarneemhoogte van 4,5 m. De resultaten hiervan zijn weergegeven in onderstaande tabel. Het betreft hier vrije veldcontouren, waarbij geen rekening is gehouden met onder andere de afschermdende werking van bijvoorbeeld tussengelegen bebouwing. De dB-contouren zijn gebaseerd op L_{den} -waarden, na aftrek van 2 dB voor de A1 en 5 dB voor de overige wegen op grond van artikel 110g van de Wgh. De berekeningsuitgangspunten en –resultaten zijn opgenomen in bijlage 5.

Tabel 4.6 Vrije veldcontouren gezoneerde wegen in m uit de weg

wegvak	48 dB-contour	53 dB-contour	63 dB-contour
A1	762*	394	n.v.t.
Amersfoortsestraatweg	109	51	11
Brinklaan - tussen Comeniuslaan en Brediusweg - tussen Brediusweg en Nieuwe Raadhuisstraat	67 78	32 38	–** 8
Brediusweg - tussen Brinklaan en Constantijn Huijgenslaan - tussen Constantijn Huijgenslaan en Amersfoortsestraatweg	112 106	54 50	12 11
Dr. Frederik van Eedenweg	28	13	–**
Huizerweg - tussen Landstraat Pr. en Prinses Beatrixplantsoen - tussen Pr. Beatrixplantsoen en Huizerweg nr. 100 - tussen Huizerweg nr. 100 en Keizer Ottostraat - tussen Keizer Ottostraat en Amersfoortsestraatweg	80 82 170 66	38 39 80 32	8 8 18 –**
Landstraat	74	35	–**

* De 48 dB-contour valt buiten de geluidszone van 600 m.

** De contour ligt binnen de verharding van de weg.

Nieuwe ontwikkelingen

In het plangebied worden enkele nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarbij sprake is van geluidsgevoelige functies. Het betreft het realiseren van peuterspeelzalen en naschoolse opvang onder één dak aan de Busken Huetlaan en de uitbreiding van het NH hotel Jan Tabak. De berekeningsuitgangspunten en -resultaten zijn opgenomen in bijlage 5.

Peuterspeelzalen en naschoolse opvang

Ten behoeve van de peuterspeelzalen en naschoolse opvang aan de Busken Huetlaan behoeft formeel geen akoestisch onderzoek te worden gedaan, omdat peuterspeelzalen volgens de Wet geluidhinder niet geluidsgevoelig zijn. Echter, op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening aannemelijk te worden gemaakt dat sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau¹⁾. Hiertoe zijn geluidsberekeningen uitgevoerd op basis van de Standaard Rekenmethode II (SRM II) uit het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

De peuterspeelzalen liggen binnen de geluidszone van de Brediusweg, de Amersfoortsestraatweg en de A1. De afstand van de gevel tot de as van de Amersfoortsestraatweg bedraagt circa 175 m, de afstand van de gevel tot de as van de Brediusweg circa 22 m. De locatie ligt op 470 m uit de as van de A1. Uit de contourberekeningen blijkt dat de 48 dB-contour van de Brediusweg op 106 m uit de wegas ligt. De 48 dB-contour van de Amersfoortsestraatweg ligt op 109 m uit de wegas. De 48 dB-contour van A1 ligt op 762 m uit de as van de weg. De peuterspeelzalen liggen binnen de 48 dB-contour van de Brediusweg en de A1. De geluidsbelasting ten gevolge van de Brediusweg ligt op de gevel van de peuterspeelzalen op 58 dB²⁾. Dit is 10 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ten gevolge van de A1 bedraagt de geluidsbelasting 46 dB³⁾. Ten gevolge van de A1 wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden. Omdat peuterspeelzalen volgens de Wgh niet geluidsgevoelig zijn, behoeft voor de Brediusweg geen ontheffing te worden aangevraagd. Voor peuterspeelzalen is alleen de dagperiode maatgevend, omdat er op andere tijdstippen geen activiteiten plaatsvinden.

30 km/h

De peuterspeelzalen liggen verder langs de Busken Huetlaan. Omdat deze weg een maximumsnelheid van 30 km/h kent, is deze volgens de Wgh gedezoneerd. Echter, op basis van jurisprudentie dient ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk te worden gemaakt dat de geluidbelasting ten gevolge van de Busken Huetlaan aanvaardbaar is. Omdat er van de Busken Huetlaan geen verkeersintensiteiten bekend zijn, wordt uitgegaan van een intensiteit van 1.000 mvt/etmaal en een standaard voertuigverdeling van een buurtverzamelweg. Er is gerekend met een objectfractie van 0,5 en dicht asfaltbeton (DAB). De gevel van de peuterspeelzaal ligt circa 15 m vanaf de as van de Busken Huetlaan. De geluidsbelasting ten gevolge van de Busken Huetlaan is voor de peuterspeelzalen 45 dB. Dit is ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en derhalve aanvaardbaar.

Cumulatie

De gecumuleerde geluidsbelasting van de Brediusweg, de Busken Huetlaan en de A1 bedraagt 63 dB. Conform de regels voor cumulatie zijn de correcties volgens artikel 110g Wgh niet toegepast. De geluidsbelasting ten gevolge van de Brediusweg bedraagt 60 dB exclusief correctie ex artikel 110g Wgh. Ten gevolge van cumulatie neemt de geluidsbelasting met 3 dB toe ten opzichte van de afzonderlijke wegen, maar overschrijdt de uiterste grenswaarde niet.

Conclusie

De geluidsbelasting op de gevel van de peuterspeelzalen en naschoolse opvang kunnen worden gereduceerd door maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied. Er zijn een aantal maatregelen aan de bron mogelijk. De eerste mogelijkheid is het beperken van de verkeersomvang, de snelheid of wijziging van de samenstelling van het verkeer. Deze maatregelen zijn alleen mogelijk als de functie van de weg wordt gewijzigd. Dat stuit op overwegende bezwaren van verkeerskundige aard. De Brediusweg behoort tot de hoofdverkeersstructuur van Bussum

1) Het geluidsonderzoek voor de peuterspeelzalen en naschoolse opvang en NH hotel Jan Tabak is, evenals de contourberekeningen in dit bestemmingsplan, middels de nieuwe Wet geluidhinder (1 januari 2007) berekend.

2) Inclusief 5 dB aftrek conform artikel 110g van de Wgh.

3) Inclusief 2 dB aftrek conform artikel 110 van de Wet geluidhinder en rekening houdend met geplande geluidsschermen langs de A1.

zoals deze in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan is vastgelegd. De functie als ontsluitingsweg dient ten behoeve van een goede bereikbaarheid te worden behouden.

Een andere maatregel aan de bron is herasfaltering van de Brediusweg met geluidsarm asfalt. Gezien de ligging van de peuterspeelzalen, dient herasfaltering van de Brediusweg over een lengte van minimaal 88 m plaats te vinden. De kosten hiervoor liggen rond de € 55.000,-, uitgaande van een wegbreedte van een 2-strooksweg, verwijdering van oude deklagen en herasfaltering met bijvoorbeeld ZSA-SD of akoestisch gelijkwaardig asfalt dat circa 4 dB reduceert.

Toepassen van geluidsarm asfalt stuit vanwege de hoge kosten op overwegende bezwaren van financiële aard. Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidsschermen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Bovendien is een geluidsscherm onvoldoende doeltreffend omdat deze onderbroken zou worden door de aansluiting van de Busken Huetlaan op de Brediusweg. Vergroten van de afstand tussen de Brediusweg en de peuterspeelzaal is niet mogelijk. Voor enig effect is een verdubbeling van de afstand nodig. De peuterspeelzaal kan dan niet meer worden ingepast.

Geconcludeerd kan worden dat redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting op de gevel van de peuterspeelzaal als gevolg van de Brediusweg te reduceren. Daarnaast overschrijdt de geluidsbelasting de uiterste grenswaarde niet. Om beide redenen wordt het akoestisch klimaat derhalve aanvaardbaar geacht.

NH hotel Jan Tabak

Ten behoeve van de uitbreiding van het NH hotel Jan Tabak op de hoek van de Brediusweg en de Amersfoortsestraatweg behoeft formeel geen akoestisch onderzoek te worden gedaan, omdat hotels volgens de Wgh niet geluidsgevoelig zijn. Echter, op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening aannemelijk te worden gemaakt dat sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau. Hiertoe zijn geluidsberekeningen uitgevoerd op basis van de Standaard Rekenmethode II (SRM II) uit het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

Het hotel ligt binnen de geluidszone van de Brediusweg, de Amersfoortsestraatweg en de autosnelweg A1. De Brediusweg en Amersfoortsestraatweg zijn binnenstedelijk gelegen en hebben derhalve een geluidszone van 200 m. De A1 heeft een geluidszone van 600 m. De minimale afstand van de locatie van de uitbreiding tot de as van de Brediusweg bedraagt 30 m en tot de as van de Amersfoortsestraatweg 20 m. De as van de A1 ligt op minimaal 330 m van de locatie van de uitbreiding. Echter, de rijbaan van afrit 7 van de A1 ligt 260 m vanaf de uitbreidingslocatie. Derhalve zal de geluidsbelasting van de A1 en de rijbaan van de afrit worden gecumuleerd.

Uit de contourberekeningen blijkt dat de 48 dB-contour van de Brediusweg op 106 m uit de wegas ligt. De 48 dB-contour van de Amersfoortsestraatweg ligt op 109 m uit de wegas. Het hotel ligt binnen beide geluidscontouren. De geluidsbelasting ten gevolge van de Brediusweg ligt op de gevel van het hotel op 57 dB¹⁾. Dit is 9 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar overschrijdt de uiterste grenswaarde van 63 dB niet. Ten gevolge van de Amersfoortsestraatweg bedraagt de geluidsbelasting op de gevel van het hotel 60 dB¹⁾. Ook hier wordt de uiterste grenswaarde niet overschreden. Omdat hotels volgens de Wgh niet geluidsgevoelig zijn, behoeft er geen ontheffing te worden aangevraagd. De gecumuleerde geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A1 en op de afrit Bussum bedraagt 48 dB²⁾. De uiterste grenswaarde ten gevolge van een autosnelweg ligt op 53 dB. De uiterste grenswaarde wordt niet overschreden.

De geluidsbelasting op de gevel van het hotel kan worden gereduceerd door maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied. Er is een aantal maatregelen aan de bron mogelijk. De eerste mogelijkheid is het beperken van de verkeersomvang, de snelheid of wijziging van de samenstelling van het verkeer. Deze maatregelen zijn alleen mogelijk als de functie van de weg wordt gewijzigd. Dat stuit op overwegende bezwaren van verkeerskundige aard voor alle relevante wegen. De Brediusweg en de Amersfoortsestraatweg behoren volgens het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan tot de hoofdverkeersstructuur van Bussum. Het wijzigen van de

1) Inclusief 5 dB aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.

2) Inclusief 2 dB aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder en rekening houdend met geplande geluidsschermen langs de A1.

functie van deze wegen is onwenselijk, omdat een goede bereikbaarheid moet worden gewaarborgd.

Een andere maatregel aan de bron is herasfaltering van de Brediusweg en de Amersfoortsestraatweg met geluidsarm asfalt. De kosten hiervoor liggen dusdanig hoog, dat dit stuit op overwegende bezwaren van financiële aard. Derhalve zijn maatregelen in het kader van herasfaltering niet mogelijk of doelmatig of stuiten vanwege de hoge kosten op overwegende bezwaren van financiële aard.

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidsschermen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Bovendien is een geluidsscherm onvoldoende doeltreffend omdat deze onderbroken zou worden door de aansluiting van de Brediusweg op de Amersfoortsestraatweg. Vergroten van de afstand tussen de Brediusweg en het hotel is niet mogelijk. Voor enig effect is een verdubbeling van de afstand nodig. Het hotel kan dan niet meer worden ingepast.

Conclusie

Ten gevolge van de Brediusweg en de Amersfoortsestraatweg wordt de voorkeursgrenswaarde weliswaar overschreden, maar blijft de geluidsbelasting lager dan de uiterste grenswaarde. Omdat een hotel geen geluidsgevoelige bestemming is en omdat het gemiddelde verblijf in een hotel relatief kort is, mag worden geconcludeerd dat deze resultaten niet leiden tot een onacceptabel akoestisch klimaat.

Railverkeerslawaaï

Ten westen van het plangebied bevindt zich de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort. Dit spoortraject (trajectnummer 371) heeft een geluidszone van 300 m aan beide zijden van het spoor. Het plangebied ligt op grotere afstand dan 300 m en daarmee buiten de geluidszone van de spoorlijn. Railverkeerslawaaï is dan ook voor het Brediuskwartier niet relevant.

4.3. Waterhuishouding

Waterbeheer en watertoets

Vanaf 1 november 2003 is de watertoets wettelijk van toepassing, een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over waterhuishoudkundige aspecten van ruimtelijke plannen. De watertoets heeft als doel om te voorkomen dat nieuwe ruimtelijke plannen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV), verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Waternet neemt daarbij de uitvoering van het waterbeheer voor zijn rekening. Het grondwaterbeheer wordt gevoerd door de provincie Noord-Holland.

Bij het tot stand komen van het bestemmingsplan is overleg gevoerd worden met de waterbeheerders over deze waterparagraaf, de plankaart en de voorschriften. De opmerkingen van de waterbeheerder zijn verwerkt in deze waterparagraaf.

Huidige situatie water en bodem

Het plangebied ligt op de rand van de hooggelegen Gooise stuwwal, het maaiveld in het plangebied is gelegen op circa NAP +1,6 m. De bodem bestaat voornamelijk uit zandgronden; zwak lemig zand en door de mens verstoorde gronden waarvan het oorspronkelijke bodemprofiel onbekend is. Het gebied ligt op de grens van het infiltratiegebied van 't Gooi. Het (grond)waterbeheer is afgestemd op de stedelijke functie van het gebied. De natuurgebieden ten westen van het plangebied zijn in het provinciale waterhuishoudingsplan aangegeven als verdroogd.

In het Brediuskwartier zijn verschillende waterlopen aanwezig, het betreft hier geen hoofdwatertgangen. Een deel van de watertgangen is doodlopend. Mede hierdoor is de waterkwaliteit van het oppervlaktewater slecht, ook riooloverstorten dragen hiertoe bij. Het Brediuskwartier is voorzien van een gemengd rioolstelsel. Het afvalwater wordt afgevoerd naar de RWZI Horstermeer, waarvan het effluent geloosd wordt op de Vecht. Binnen of direct langs het plangebied zijn geen waterkeringen gelegen.

Beleid in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen

Dit bestemmingsplan is hoofdzakelijk consoliderend van aard, met uitzondering van vier kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen. De ontwikkelingen binnen het plangebied zijn:

- uitbreiding Katholieke Montessorischool en realiseren peuterspeelzalen;
- uitbreiding NH hotel Jan Tabak;
- aanleg bergbezinkbassin voor riooloverstort nabij 't Mouwtje;
- verbreding van de watergang langs de Dr. Frederik van Eedenweg.

Met het oog op de waterhuishouding is het voor de eerste twee uitbreidingen van belang om duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen toe te passen (dus geen zink, lood, koper, en PAK's-houdende materialen) om diffuse verontreiniging van water en bodem te voorkomen. Geadviseerd wordt om de schone oppervlakken via een gescheiden afvoerstelsel aan te leggen, zodat bij toekomstige vervanging van het bestaande gemengde rioolstelsel door een gescheiden stelsel hier eenvoudig op kan worden aangesloten. Het afstromende hemelwater van schone oppervlakken dient, indien mogelijk, afgekoppeld en afgevoerd te worden naar het oppervlaktewater of de bodem. Voor infiltratie heeft de gemeente een voorkeur voor de toepassing van infiltratieriolen (buizen waarmee schoon hemelwater in de bodem wordt geïnfilteerd), ook wadi's zijn een optie om water te infiltreren. Zo wordt voorkomen dat schoon hemelwater wordt afgevoerd naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie, mogelijk kunnen ook verhardingen doorlatend worden aangelegd. Voor lozingen op het oppervlaktewater (o.a. afkoppelen) dient toestemming verkregen te worden in het kader van de Wet Verontreiniging oppervlaktewater (Wvo).

Aangezien het plangebied een infiltratiegebied betreft, valt er in de nabije toekomst geen grondwateroverlast te verwachten. In verband met afvoer en berging zal door het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht geen nader percentage oppervlaktewater worden vereist gelat op de goede mogelijkheden voor infiltratie in het plangebied. Wanneer bij de uitbreidingen infiltratie desondanks geheel niet mogelijk is, dient open water te worden aangelegd, met als richtlijn 10% van de toename aan verhard oppervlak.

Een andere ontwikkeling in het plangebied is de aanleg van een bergbezinkbassin ter hoogte van de Huizerweg. Nabij 't Mouwtje zal onderaan het talud langs de Huizerweg een ondergronds bergbezinkbassin worden gerealiseerd.

Daarnaast dient ter vergroting van het wateroppervlak circa 1.700 m² extra water te worden gegraven. In het ontwerp van het extra wateroppervlak wordt rekening gehouden met bestaande natuur- en groenwaarden en het cultuurhistorische karakter van 't Mouwtje.

Beheer en onderhoud

Het is verboden zonder ontheffing van de Keur AGV werken of werkzaamheden uit te voeren die een negatieve invloed hebben op wateren, waterkeringen, waterhuishoudkundige werken en de directe omgeving daarvan. In het bestemmingsplan dienen de watergangen als zodanig te worden bestemd.

4.4. Ecologie

De ecologische waarden van het plangebied wordt beschreven aan de hand van de natuurwaarden die in het plangebied aanwezig zijn.

Normstelling

Flora- en faunawet

Wat de soortenbescherming betreft is de Flora- en faunawet van belang. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen "licht" en "zwaar" beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van

de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling);
- er geen alternatief is;
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

Met betrekking tot vogels hanteert LNV de volgende interpretatie van artikel 11:

De verbodsbepalingen van artikel 11 beperken zich bij vogels tot alleen de plaatsen waar gebroed wordt, inclusief de functionele omgeving om het broeden succesvol te doen zijn, én slechts gedurende de periode dat er gebroed wordt. Er zijn hierop echter verschillende uitzonderingen:

- nesten van blauwe reiger, spechten, uilen en kraaiachtigen zijn, indien ze nog in functie zijn, jaarrond beschermd;
- nesten van in bomen broedende roofvogelsoorten zijn jaarrond beschermd; deze soorten zijn niet in staat een geheel eigen nest te bouwen en maken gebruik van oude kraaien-nesten of nesten waar zij eerder gebroed hebben; hier geldt dat er voldoende nestgelegenheid aanwezig moet blijven en dat niet elk kraaiennest in een territorium gespaard behoeft te worden bij een ingreep;
- nesten van grotendeels of geheel van menselijke activiteiten afhankelijke soorten (zoals ooievaar, torenvalk, kerkuil, steenuil, zwaluwen) zijn, indien ze nog in functie zijn, jaarrond beschermd; het vervangen, repareren of in de directe omgeving verplaatsen van een kast voor één van bovengenoemde soorten wordt niet gezien als een overtreding, zolang er maar nestgelegenheid beschikbaar blijft.

De Flora- en faunawet is in zoverre voor de onderhavige ontwikkeling van belang, dat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de ontwikkeling niet in de weg staat.

(Regionale) ecologische betekenis plangebied

In vrijwel het gehele plangebied is beeldbepalend particulier groen aanwezig. Ten oosten van het plangebied is het Vogel- en Habitatrichtlijngebied "Naardermeer" gelegen. Ten (zuid)westen van het plangebied is "het Goois Natuurreservaat" gelegen dat tevens deel uitmaakt van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

Natuurwaarden in plangebied

De natuurwaarden zijn sterk gerelateerd aan het menselijk gebruik van het plangebied met veelal vrijstaande villa's uit het begin van vorige eeuw en parkachtige tuinen. De gemeente Bussum wenst het gebied te behouden in de huidige vorm (het betreft hier een beschermd dorpsgezicht).

Vogels

In de tuinen en parken aanwezig binnen het plangebied kunnen algemeen voorkomende vogelsoorten als pimpelmees, koolmees, staartmees, roodborst, spreeuw, zanglijster, glanskop, matkop, boomkruiper, boomklever, heggenmus, vink, houtduif, ekster en zwarte kraai hun leefgebied hebben.

Soorten als grote bonte specht en bosuil prefereren oude bomen en maken mogelijk gebruik van de oude bomen als vaste verblijfplaats die aanwezig zijn binnen het plangebied. Een soort als de huiszwaluw heeft nestgelegenheid in de aanwezige bebouwing op de planlocatie (waarnemingen.nl). Ook soorten als de huismus en zwarte roodstaart maken gebruik van dakpannen of andere holtes aanwezig in de bebouwing en komen hier tot broeden.

Zoogdieren

Het plangebied kenmerkt zich door grote woningen met tuinen en parken. De nabije omgeving bestaat met name aan de (zuid)westkant uit heidegebieden, landgoederen en bossen met een hoge natuurwaarden. Door de afwisselende biotopen binnen en nabij het plangebied is de voorkomende soortendiversiteit groot. De Atlas van de Nederlandse zoogdieren (Broekhuizen, 1992) laat zien dat in het plangebied en de omgeving soorten als mol, egel, gewone bosspitsmuis, dwergspitsmuis, huisspitsmuis, veldmuis, dwergmuis, bosmuis, rosse woelmuis, hermelijn, wezel, bunzing en konijn voorkomen.

Een zwaar beschermde soort als de eekhoorn (categorie 2) maakt gebruik van de oude bomen als vaste verblijfplaats binnen het plangebied (waarnemingen.nl). Ook zijn er verschillende vleermuizen (categorie 3) aanwezig als gewone dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis, watervleermuis, meervleermuis en grootoorvleermuis (Kapteyn, 1995). Volgens het Natuurloket¹⁾ zijn de zoogdieren in het plangebied niet onderzocht. Gezien de voorkomende biotopen, kunnen alle genoemde soorten een verblijfplaats in het plangebied hebben. Alle in Nederland voorkomende vleermuissoorten staan vermeld als zwaar beschermde soorten.

Amfibieën

Volgens Ravon²⁾ hebben algemene amfibieën als bruine kikker, groene kikker, kleine watersalamander en gewone pad een leefgebied in of nabij het plangebied. Binnen de betreffende tuinen en parken zijn watergangen aanwezig die mogelijk ook geschikt kunnen zijn voor algemene amfibieën. Tijdens een recente inventarisatie zijn bij de poel nabij 't Mouwtje een kleine watersalamander, twee bruine kikkers en twee groene kikkers waargenomen. Zwaar beschermde soorten als rugstreeppad, heikikker en kamsalamander stellen bepaalde eisen aan hun leefomgeving, geschikte biotopen voor deze soorten zijn niet aanwezig binnen het plangebied. Volgens het Natuurloket zijn amfibieën in het plangebied niet onderzocht. De verwachting is dat er geen licht of zwaar beschermde soorten (categorie 2 of 3) voorkomen binnen het plangebied.

Overige soorten

Het plangebied heeft beperkte betekenis voor beschermde reptielen, vissen, insecten, omdat de meer kritische soorten strenge eisen stellen aan hun biotopen. Voor de algemene soorten is het plangebied zeker geschikt. Er zijn meerdere watergangen, zoals sloten en vijvers, aanwezig. Het Natuurloket laat zien dat binnen de betreffende kilometerhokken een (zwaar) beschermd reptiel aangetroffen is. Het betreft de ringslang die echter naar verwachting geen geschikt biotoop heeft binnen het plangebied, maar mogelijk wel voorkomt in de natuurgebieden ten (zuid)westen van het plangebied. Beschermde soorten vissen zijn niet te verwachten binnen het plangebied. Voor vaatplanten geldt dat het Natuurloket de betreffende kilometerhokken³⁾ goed onderzocht heeft, maar er zijn alleen algemene soorten (categorie 1) aangetroffen. Er zijn wel soorten die op de Rode Lijst voorkomen, maar deze genieten geen bescherming inzake de Flora- en faunawet.

In de onderstaande tabel staat aangegeven welke beschermde soorten in het plangebied (naar verwachting) voorkomen en onder welk beschermingsregime deze vallen.

Tabel 4.7 Beschermde soorten in het plangebied en het beschermingsregime

vrijstellingsregeling Ffw (categorie 1)	ontheffingsregeling Ffw	
	licht beschermde soort (categorie 2)	zwaar beschermde soort (categorie 3)
mol, egel, gewone bosspitsmuis, dwergspitsmuis, huisspitsmuis, veldmuis, dwergmuis, bosmuis, rosse woelmuis, hermelijn, wezel, bunzing en konijn, bruine kikker, groene kikker, kleine watersalamander en gewone pad	alle soorten inheemse vogels eekhoorn	alle vleermuizen

Conclusie

Door de afwisselende natuurelementen en de ligging van het plangebied nabij natuurreservaten, zijn de natuurwaarden binnen het plangebied hoog voor een stedelijk gebied. Met name voor de zoogdieren is het gebied van groot belang.

1) Het Natuurloket is een gezamenlijk initiatief van het Ministerie van Landbouw, Natuur Voedselkwaliteit en Vereniging Onderzoek Flora en Fauna (VOFF). In de VOFF zijn Particuliere Gegevensbeherende Organisaties (PGO's) verenigd. Het Natuurloket heeft als doel de toegankelijkheid van gegevens over de aanwezigheid van beschermde en bedreigde soorten in Nederland te vergroten (www.natuurloket.nl). De gebiedsinformatie is gebaseerd op waarnemingen die verzameld zijn door de PGO's.

2) Ravon is de Stichting reptielen, amfibieën- en vissenonderzoek Nederland.

3) Nederland is onderverdeeld in een raster met kilometerhokken van 1 km². Deze hokken komen overeen met de rasterblokken in de topografische atlas.

Toetsing aan Flora- en faunawet

Het bestemmingsplan is het besluit dat ingrepen mogelijk maakt en een aantasting van beschermde dier- of plantensoorten kan betekenen. Uiterlijk bij het vaststellen van het bestemmingsplan zal daarom zekerheid moeten zijn verkregen of verlening van ontheffing op grond van de Flora- en faunawet nodig zal zijn en of het reëel is te verwachten dat deze zal worden verleend.

Het bestemmingsplan is grotendeels consoliderend van aard. Het grootste gedeelte van het plangebied wordt aangewezen als beschermd dorpsgezicht en bij toekomstige ontwikkelingen is het de bedoeling om de bestaande uitgangspunten te handhaven. Door middel van het bestemmingsplan worden echter ook enkele (kleine) ontwikkelingen mogelijk gemaakt, waarbij sprake kan zijn van aantasting van te beschermen natuurwaarden. De natuurwaarden die op dit moment aanwezig zijn, zijn voor een belangrijk deel gerelateerd aan de villa's, tuinen, parken en nabije omgeving.

Indien in de toekomst nieuwbouw plaatsvindt dan wel het aanpassen van gebouwen, ingrepen in de tuinen (verhardingen, bouw van schuurtjes etc.) of het kappen van bomen, waarbij te beschermen diersoorten worden geschaad, zal geen ontheffing nodig zijn voor de soorten uit tabel 4.8 waarvoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet geldt. Tevens zal er geen ontheffing nodig zijn indien er geen vaste verblijfplaatsen van licht of zwaar beschermde soorten aanwezig zijn (categorie 2 en 3) hetgeen aan de hand van voorafgaande inventarisatie moet worden vastgesteld.

Alle vogels vallen onder categorie 2. Broedende vogels mogen niet worden verstoord of aangetast. Derhalve is ontheffing van het Ministerie van LNV niet mogelijk voor vogels. De aantasting en verstoring van vogels dient te worden voorkomen door de werkzaamheden buiten het broedseizoen (15 maart t/m 15 juli) te laten starten (met uitzondering van de zwaluwen). Het is noodzakelijk (zie onderstaande tekst in kader) om te slopen bebouwing die door zwaluwen wordt gebruikt in de nieuwe situatie te vervangen door bebouwing met dezelfde zwaluwvriendelijke eigenschappen. Daarvoor moet (ruim) voorafgaand aan de sloopwerkzaamheden, een nieuwe geschikte nestplaats worden aangeboden, bijvoorbeeld in de vorm van speciale zwaluwdakpannen (zie voor meer informatie over zwaluwdakpannen www.zwaluwen.info en www.pz.nl).

Nesten van grotendeels of geheel van menselijke activiteiten afhankelijke soorten zoals zwaluwen zijn, indien ze nog in functie zijn, jaarrond beschermd. Het vervangen, repareren of in de directe omgeving verplaatsen van een kast voor één van bovengenoemde soorten wordt niet gezien als een overtreding, zolang er maar nestgelegenheid beschikbaar blijft.

Voor nesten van spechten en uilen geldt dat, indien deze nog in functie zijn, deze nesten jaarrond beschermd zijn.

Indien vaste rust-, verblijfs- of voortplantingsplaatsen van vleermuizen (categorie 3) en/of eekhoorn (categorie 2) binnen het plangebied (in de oudere bomen en/of gebouwen) aangetast worden (hetgeen aan de hand van veldonderzoek moet worden vastgesteld), dient ontheffing te worden aangevraagd bij het Ministerie van LNV. In het geval van zwaar beschermde soorten uit categorie 3 geldt een relatief zware procedure waarbij eisen worden gesteld aan mitigatie en compensatie. Indien de vereiste maatregelen worden genomen zal de gunstige staat van instandhouding van deze soorten niet in gevaar komen, temeer daar deze allen regionaal en landelijk vrij algemeen zijn. Het verlenen van ontheffing kan daarom in alle redelijkheid worden verwacht en de Flora- en faunawet zal daarom de uitvoering van het plan niet in de weg staan.

Aanvullende maatregelen

Nabij 't Mouwtje zal aansluitend op het bestaande talud van de Huizerweg een bergbezinkbasin aangelegd worden. Daarnaast wordt de kopsloot in 't Mouwtje (langs de Dr. Frederik van Eedenweg) verbreed. Bovenstaande ontwikkelingen hebben effect op de voortplantingsplaatsen van genoemde algemene amfibieën. Het is dan ook aan te bevelen om de werkzaamheden buiten het voortplantingsseizoen (april tot en met augustus) en voor de winterslaap (vanaf november) uit te voeren en na de verbreding natuurvriendelijke oevers (flauwe oevers, zodat er een grote overgangszone van land naar water ontstaat) met waterplanten aan te leggen, zodat de betreffende amfibieën doorlopend gebruik kunnen maken van hun voortplantingsplaats.

Indien de vereiste maatregelen worden genomen, zal de gunstige staat van instandhouding van geen van de soorten in gevaar komen, te meer daar de meeste soorten regionaal en landelijk vrij algemeen zijn. De Flora- en faunawet zal dan de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staan.

5.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de juridische vormgeving van het bestemmingsplan toegelicht. Eén van de doelen van de inhaalslag is het actualiseren van de bestemmingsplanregeling. Allereerst wordt de opzet van de regeling beschreven. Vervolgens worden de bestemmingen die op de plankaart zijn ingetekend, voor zover nodig, van een toelichting voorzien. Tevens wordt ingegaan op de specifieke bepalingen voor het beschermd dorpsgezicht en wordt een aantal algemene bepalingen behandeld.

5.2. Opzet van de regeling

Het nieuwe bestemmingsplan heeft grotendeels een consoliderend karakter. Gekozen is voor een min of meer gedetailleerde opzet van het plan. Bovendien zijn er diverse flexibiliteitsbepalingen opgenomen om de gewenste ontwikkelingen in het plan mogelijk te maken.

Per hoofdfunctie (wonen, bedrijven en dergelijke) is een bestemmingsregeling opgenomen, bestaande uit:

- doeleindenomschrijving: waarvoor mogen de gebouwen en gronden worden gebruikt;
- bouwvoorschriften: een beschrijving van de toelaatbare bouwwerken;
- vrijstellings- en wijzigingsmogelijkheden en nader te stellen eisen: bevoegdheden van burgemeester en wethouders;
- bijzondere gebruiksvoorschriften.

De situering van de toegelaten gebouwen is bepaald door een combinatie van bouwvlakken en/of bestemmingsvlakken op de kaart en door bepalingen (soms in combinatie met nadere aanwijzingen) in de voorschriften.

5.3. Bepalingen vanwege het beschermd dorpsgezicht (Hoofdstuk II van de planvoorschriften)

Artikelen 3 t/m 8 Beschermd dorpsgezicht

Om de stedenbouwkundige, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het beschermd dorpsgezicht adequaat te kunnen beschermen, zijn in een afzonderlijk hoofdstuk artikelen opgenomen voor wat betreft het bouwen en het uitvoeren van werken en werkzaamheden op of in gronden binnen het beschermde gebied. De bepalingen gelden naast of in sommige gevallen in afwijking van de overige bepalingen in het bestemmingsplan en gelden voor alle gronden gelegen binnen het beschermd dorpsgezicht, ongeacht de bestemming. De specifieke bepalingen voor het beschermd dorpsgezicht worden hieronder toegelicht.

Artikel 3 Toepassing wijzigings- en vrijstellingsbevoegdheden

In dit artikel is bepaald dat wijzigingsbevoegdheden niet kunnen worden toegepast en vrijstellingen niet kunnen worden verleend indien daardoor de waarden van het beschermd dorpsgezicht worden aangetast. Dit artikel is van toepassing op elders in de voorschriften opgenomen wijzigings- en vrijstellingsbevoegdheden. Bij het toepassen van wijzigings- en vrijstellingsbevoegdheden geldt de adviesprocedure zoals opgenomen in artikel 8 (zie hierna).

Artikel 4 Bouwvoorschriften

In dit artikel zijn bouwvoorschriften opgenomen voor gebouwen binnen het beschermd dorpsgezicht. Deze bouwvoorschriften gelden naast de bouwvoorschriften die zijn opgenomen in de afzonderlijke bestemmingen (welke later in dit hoofdstuk worden toegelicht). In dit artikel is onder andere bepaald dat:

- hoofdgebouwen en vrijstaande bijgebouwen binnen het beschermde dorpsgezicht dienen te worden afgedekt met een kap, uitgezonderd de reeds aanwezige plat afgedekte gebouwen;

- bestaande kapvormen en dakhellingen niet mogen worden gewijzigd, hieronder wordt ook verstaan dat het toevoegen van dakkapellen en dakopbouwen niet is toegestaan;
- aan- en uitbouwen op gronden met de bestemming Tuinen niet zijn toegestaan;
- gebouwen welke onderdeel uitmaken van een ensemble van samenhangende bebouwing niet mogen worden veranderd; de ensembles zijn aangegeven op de kaart in de voorschriften en opgesomd in een bijlage bij de voorschriften.

Artikel 5 Nadere eisen

In dit artikel zijn de bevoegdheden van burgemeester en wethouders opgenomen om nadere eisen te stellen aan:

- de kapvorm inclusief de dakhelling van hoofd- en andere gebouwen teneinde de gebouwen af te stemmen op het karakteristieke beeld van het pand en de omliggende panden;
- de situering van erfbebouwing in verband met behoud van het waardevolle groene beeld en behoud van waardevolle bomen alsmede in verband met afstemming op het karakteristieke beeld van het hoofdgebouw.

Artikel 6 vrijstellingsbevoegdheden

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van de in artikel 4 opgenomen bouwvoorschriften indien de waarden die samenhangen met het beschermd dorpsgezicht en/of het ensemble van samenhangende bebouwing hierdoor niet worden aangetast. De adviesprocedure uit artikel 8 is hierop van toepassing (zie hierna).

Artikel 7 Aanlegvoorschriften

De in dit artikel genoemde werken en werkzaamheden zijn niet toegestaan zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning (aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders. Een aanlegvergunning wordt uitsluitend verleend indien door de werken en werkzaamheden hierdoor de stedenbouwkundige, landschappelijke en cultuurhistorische waarden niet worden aangetast. De adviesprocedure uit artikel 8 is op het verlenen van aanlegvergunningen van toepassing.

Artikel 8 Adviesprocedure

De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en de groendeskundige adviseren het college of de waarden die samenhangen met het beschermd dorpsgezicht in het geding zijn bij toepassing van wijzigings- en vrijstellingsbevoegdheden zoals bedoeld in artikel 3 en 6 dan wel bij het uitvoeren van de in artikel 7 genoemde werken en werkzaamheden. De groendeskundige behoeft daarbij enkel advies te geven over groenwaarden of de daarmee samenhangende waarden.

5.4. Beschrijving bestemmingen (Hoofdstuk III van de planvoorschriften)

Grote delen van het plangebied krijgen een consoliderende bestemming, waarbij het huidige gebruik zoveel mogelijk positief wordt bestemd en de aanwezige waarden worden beschermd. De verschillende bestemmingen worden hierna beschreven.

Artikel 9 Woondoeleinden

De meest voorkomende functie in het plangebied is de woonfunctie. Aangezien het plangebied voor een groot deel is aangewezen als beschermd dorpsgezicht en maar een klein gedeelte niet, zijn, naast een aantal bepalingen die voor elke woonbestemming van toepassing zijn, in het plan specifieke bepalingen opgenomen voor de woonbestemming binnen en buiten het beschermd dorpsgezicht.

Voor zover de woonbestemming gecombineerd wordt met andere functies, worden andere bestemmingen opgenomen (zie hierna).

Algemeen

De algemene wijze van bestemmen gaat uit van het principe dat de voortuinen en gedeelten van zijtuinen een tuinbestemming krijgen en de resterende gronden een woonbestemming. Dit sluit aan bij de ontwikkelingen in de wetgeving (de per 1 januari 2003 gewijzigde Woningwet in combinatie met het Besluit bouwvergunningvrije en lichtbouwvergunningplichtige bouwwerken), met name met betrekking tot de voor- en achterkantbenadering.

Binnen de bestemming Woondoeleinden (zowel binnen als buiten het beschermd dorpsgezicht) worden mogelijkheden opgenomen voor het uitoefenen van een beroep-aan-huis. Onder een beroep-aan-huis wordt verstaan het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, architectonisch, kunstzinnig, juridisch of een daarmee naar aard gelijk te stellen gebied, dan wel het uitoefenen van een beroep op medisch, paramedisch of therapeutisch gebied, welke door hun beperkte omvang in een gedeelte van een woning en de daarbij behorende aan- en uitbouwen wordt uitgeoefend (niet in bijgebouwen).

Tevens wordt toegestaan dat binnen de woonbestemming onder een aantal voorwaarden kleinschalige bedrijvigheid kan worden uitgeoefend. Het betreft hier activiteiten waarvoor geen melding- of vergunningplicht op grond van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer geldt en die door de beperkte omvang in een gedeelte van een woning en de daarbij behorende aan- en uitbouwen worden uitgeoefend (niet in bijgebouwen). Het gaat hier om bedrijvigheid die verenigbaar is met de woonfunctie en welke niet leidt tot aantasting van de woonkwaliteit.

De activiteit dient te worden uitgevoerd door de bewoner van de woning. De oppervlakte die gebruikt mag worden voor een beroep-aan-huis of kleinschalige bedrijvigheid is aan een maximum gebonden.

Erfbouwing

Ten behoeve van de erfbouwing worden aan- en uitbouwen en bijgebouwen in het algemeen vanaf 3 m achter de voorgevel van de woning toegestaan. Daarnaast is de erfbouwing mogelijk tot een maximum van 50% van het zij- en achtererf, tot een oppervlak van ten hoogste 50 m² onder voorwaarde dat een aaneengesloten oppervlakte van ten minste 25 m² van het zij- en achtererf onbebouwd en onoverdekt blijft. Indien het zij- en achtererf behorende bij de woning groter is dan 250 m², mag het oppervlak aan aan- en uitbouwen en bijgebouwen en overkappingen ten hoogste 75 m² bedragen.

De maximale bouwhoogte van aan- en uitbouwen is 5 m, met dien verstande dat de maximale goothoogte niet meer mag bedragen dan de hoogte van de begane grondlaag van het hoofdgebouw + 25 cm. De goot- en bouwhoogte van een vrijstaand bijgebouw mogen respectievelijk niet meer dan 3 m en 5 m bedragen. De diepte van een aan- en uitbouw, gemeten vanuit de achtergevel van het hoofdgebouw mag niet meer bedragen dan 3 m. Ook de diepte van een aan- en uitbouw, gemeten vanuit de zijgevel van het hoofdgebouw, mag niet meer bedragen dan 3 m.

In de voorschriften is daarnaast vastgelegd dat het verboden is om gebouwen, welke zijn gelegen buiten het op de plankaart aangegeven bouwvlak, te gebruiken of te laten gebruiken als zelfstandige woonruimte.

De gronden die in het geheel niet voor gebouwen (behoudens beperkte aan- en uitbouwen) in aanmerking komen, krijgen de bestemming Tuinen. Dit betreft de voortuin en (delen van de) zijtuinen die grenzen aan de openbare weg. Onder het kopje Tuinen wordt hier nader op ingegaan.

Hoofdgebouwen

De hoofdbouwing wordt verankerd in bouwvlakken. Zo wordt de maatvoering, de situering en de vorm van de hoofdgebouwen (gebaseerd op de bestaande situatie) vastgelegd. Omdat er, bijvoorbeeld als gevolg van afronding, enige ruimte kan zijn binnen de op de plankaart aangegeven maatvoering, is tevens een voorschrift opgenomen waarin bepaald is dat vergroting van het hoofdgebouw niet is toegestaan. Uitbreidingen van de hoofdgebouwen mogen wel plaatsvinden in de vorm van aan- en uitbouwen. Uitbreidingen over de gehele hoogte van het hoofdgebouw zijn uitgesloten. Uitzonderingen kunnen voorkomen voor zover de maatvoering op de plankaart in acht wordt genomen (met vrijstelling). Daarnaast kunnen uitzonderingen voorkomen aan de achterzijde van panden (met vrijstelling). De goot- en bouwhoogten van de hoofdbouwing worden vastgelegd op de plankaart en zijn afgestemd op de aanwezige goot- en bouwhoogten. Daar waar de goot- en bouwhoogte op de kaart gelijk zijn, is doorgaans sprake van een platte afdekking. De maximale aangegeven goot- en bouwhoogte zijn dan gelijk.

Op de plankaart wordt per bouwvlak met de aanduidingen (t) en (g) aangegeven of er sprake is van respectievelijk twee-aaneengebouwde woningen dan wel gestapelde woningen. Indien er sprake is van meer dan twee-aaneengebouwde woningen is dit eveneens aangeduid op de plankaart in de vorm van het aantal toegestane woningen. Vrijstaande woningen worden niet specifiek aangeduid, omdat per bouwvlak, tenzij anders aangeduid, één hoofdgebouw en per hoofdgebouw één woning is toegestaan. De verschijningsvorm van de woontypen mag in beginsel niet wijzigen.

Erfbebouwing, in de vorm van aan- en uitbouwen, wordt vanaf 3 m achter de voorgevel van de woning toegestaan. Voor vrijstaande bijgebouwen en overkappingen binnen het beschermd dorpsgezicht geldt tevens het bepaalde in hoofdstuk II (zie hiervoor). In de voorschriften is hiervoor geen bepaling opgenomen omdat op de plankaart tot 3 m achter de voorgevel de bestemming Tuinen is gelegd. Binnen de bestemming Tuinen is erfbebouwing (behoudens beperkte aan- en uitbouwen) niet toegestaan.

Artikel 10 Bedrijfsdoeleinden (B)

In het plangebied komt een tweetal bedrijven voor, die van deze bestemming voorzien zijn. De algemene toelaatbaarheid via de Staat van Bedrijfsactiviteiten is ter plaatse maximaal categorie 2, omdat de bedrijven zich bevinden in gemengde gebieden. De gemeentewerf past niet binnen de algemene toelaatbaarheid en krijgt een specifieke subbestemming, zodat na beëindiging van de activiteiten geen ander bedrijf dan een gemeentewerf mogelijk is.

Artikel 11 Maatschappelijke doeleinden (M)

Voor de maatschappelijke voorzieningen in het plangebied wordt voor wat betreft het gebruik een "flexibele" regeling opgenomen. Dit wil zeggen dat binnen de bestemming Maatschappelijke doeleinden diverse maatschappelijke voorzieningen gevestigd kunnen worden. Ter plaatse van de nadere aanwijzing (w) zijn, conform de bestaande situatie, ook (boven)woningen toegestaan. Voor de in het plangebied aanwezige begraafplaats is een specifieke subbestemming opgenomen. Gezien het karakter van deze locatie of de bebouwing zijn diverse maatschappelijke voorzieningen hier niet wenselijk.

Artikel 12 Detailhandelsdoeleinden (D)

De detailhandelsvestiging binnen het plangebied die niet gecombineerd wordt met wonen, heeft de specifieke bestemming Detailhandelsdoeleinden gekregen.

Artikel 13 en 14 Woon- en Kantoordeeleinden (WK) / Woon- en detailhandelsdoeleinden (WD)

Voor de percelen waar de woonfunctie wordt gecombineerd met de kantoor- of detailhandelsfuncties (en daar waar wijziging van de woonfunctie naar kantoorfunctie zonder meer mogelijk is), wordt de bestemming Woon- en Kantoordeeleinden en Woon- en Detailhandelsdoeleinden opgenomen. Daar waar uitsluitend de detailhandelsfunctie aanwezig/gewenst is, wordt de bestemming Detailhandelsdoeleinden (D) opgenomen (zie hierboven). Binnen de bestemming Woon- en detailhandelsdoeleinden zijn tevens twee bedrijfsmatige activiteiten aanwezig. Deze zullen positief bestemd worden door middel van een subbestemming. Ook ter plaatse van het pand Vondellaan 45, dat bestemd is voor Woon- en Kantoordeeleinden, zijn bedrijfsmatige activiteiten aanwezig. Ook deze zullen positief bestemd worden. In de voorschriften is daarnaast vastgelegd dat het verboden is om gebouwen, welke gelegen zijn buiten het op de plankaart aangegeven bouwvlak, te gebruiken of te laten gebruiken als zelfstandige woonruimte.

Artikel 15 Recreatieve doeleinden (R)

De gronden ten behoeve van het volkstuintencomplex en de dierenweide zijn overeenkomstig de bestaande situatie bestemd.

Artikel 16 Horecadoeleinden

De bestaande horecavestiging, NH hotel Jan Tabak valt in categorie 3 van de Staat van Horeca-activiteiten. De algemene toelaatbaarheid ter plaatse is categorie 2. Omdat het gaat om een bestaande situatie, is het hotel positief bestemd door middel van een subbestemming. In het bestemmingsplan wordt tevens rekening gehouden met uitbreiding van het hotel. Ten behoeve hiervan is in de voorschriften een wijzigingsbevoegdheid voor de gemeenteraad opgenomen.

Artikel 17 Tuinen (T)

In tegenstelling tot de achtererven en de meeste zijerven bij woningen, zijn de voortuinen en delen van de zijtuinen, behorende bij de woningen, niet onder de bestemming Woondoeleinden opgenomen, maar apart bestemd als Tuinen.

Alleen aan- en uitbouwen tot een hoogte van de begane grondlaag van het hoofdgebouw + 25 cm, alsmede erfafscheidingen en andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn hier toegestaan. In artikel 25 zijn omtrent de hoogte van bouwwerken bepalingen opgenomen.

Als bijzondere gebruiksbepaling is opgenomen dat parkeren in de voortuinen behorende bij woonpercelen niet is toegestaan, behoudens daar waar een oprit naar een garage of naar een parkeerplaats naast de woning aanwezig is. Overigens geldt dit niet voor tuinen bij gestapelde woningbouw.

Voor andere bestemmingen dan de bestemmingen Woondoeleinden, Woon- en kantoordeleinden (WK) en Woon- en detailhandelsdoeleinden (WD) wordt op de plankaart niet gewerkt met op de kaart aangegeven bouwvlakken waarbinnen de hoofdgebouwen zijn toegestaan. Bij de bestemmingen Bedrijfsdoeleinden (B), Detailhandelsdoeleinden (D), Maatschappelijke doeleinden (M), Horecadoeleinden (H) en Recreatieve doeleinden (R) worden de gronden waarop geen bebouwing gewenst is, op de plankaart aangegeven met de nadere aanwijzing "zonder gebouwen (z)". Voor de overige gronden geldt dat met een bebouwingspercentage is aangegeven in welke mate de gronden met gebouwen mogen worden bebouwd.

Artikel 18 en 19 Verkeersdoeleinden/Verblijfsgebied

Wegen met een 50 km/h-regime behouden de verkeersbestemming. De overige wegen, overwegend 30 km/h-wegen, krijgen de bestemming Verblijfsgebied gericht op de beoogde functie en mogelijkheden biedend voor bijvoorbeeld opname van speeltoestellen in woonstraten. Verder vallen binnen deze bestemmingen de openbare ruimten en de groenvoorzieningen die niet worden gerekend tot het structurele groen van het plangebied.

Artikel 20 en 21 Groenvoorzieningen en Water

Groen en water kunnen gecombineerd worden bestemd. Vanuit waterhuishoudingbeleid wordt echter steeds vaker gekozen voor een eigen bestemming voor belangrijke watergangen. Tevens worden speelvoorzieningen en voet- en fietspaden binnen de bestemming Groenvoorzieningen opgenomen. De bestemming Groenvoorzieningen is toegekend aan 't Mouwtje, het Bilderdijkplantsoen, het s'Jacobsveld en aan de aanwezige kleinere groenstroken en gebiedjes. Verder is aan de bomenstructuur, zoals opgenomen in de Groennota, gedeeltelijk de bestemming Groenvoorzieningen toegekend. Daar waar sprake is van bomen in aaneengesloten groenstroken, zijn de gronden bestemd voor Groenvoorzieningen. Solitaire bomen zijn niet bestemd voor Groenvoorzieningen maar zijn opgenomen binnen de bestemming Verblijfsgebied. Omdat het gebied is aangewezen als beschermd dorpsgezicht en op basis hiervan een aanlegvergunningstelsel van kracht is, is de bescherming van de bomen voldoende gewaarborgd.

Artikel 22 Archeologisch waardevol gebied

Voor het deel van het plangebied dat deel uitmaakt van de voormalige engen is de medebestemming Archeologisch waardevol gebied opgenomen. Alvorens bouwwerkzaamheden dan wel aanlegwerkzaamheden met een grotere planomvang dan 30 m² worden uitgevoerd, dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. Bouwwerken met een grotere omvang dan 30 m² kunnen uitsluitend middels vrijstelling worden gerealiseerd. Voor werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden met een planvorming van meer dan 30 m² dient een aanlegvergunning te worden aangevraagd.

Artikel 23 Gebruik van gronden en bouwwerken

In dit artikel is een algemeen verbod opgenomen voor gebruik in strijd met de bestemmingen. Lid 2 bevat de zogenaamde "toverformule", door middel waarvan vrijstelling van de algemene gebruiksverboden kan worden verleend.

5.5. Overige bepalingen

Artikel 27 Algemene wijzigingsbevoegdheid

In dit artikel is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van kleine overschrijdingen van de bestemmingsgrenzen. Tevens is in dit artikel de wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van de uitbreiding van het hotel Jan Tabak opgenomen.

Artikel 28 Algemene vrijstellingbevoegdheid

Voor ondergeschikte afwijkingen van het bestemmingsplan is een algemene vrijstellingsbevoegdheid opgenomen. Deze vrijstellingsbevoegdheid is niet van toepassing op afwijkingen van maten om bebouwingsdieptes van aan- en uitbouwen te vergroten. De onderhavige regeling voorziet, in verband met de gewenste duidelijkheid, in een objectieve begrenzing van het toepassingsbereik van de vrijstelling.

Artikel 29 Algemene procedurevoorschriften

Vanwege de inwerkingtreding van de nieuwe Awb, waarin de openbare voorbereidingsprocedures van afdeling 3.4 en 3.5 zijn samengevoegd, is in dit bestemmingsplan een verwijzing opgenomen naar de nieuwe uniforme openbare voorbereidingsprocedure uit de Awb. In de nieuwe Awb is de termijn voor terinzagelegging verlengd van vier naar zes weken. Voor binnenplanse vrijstelling is een korte procedure van toepassing. Hiervoor geldt een termijn voor terinzagelegging van 2 weken.

Artikel 30 Bestaande afstanden en andere maten

In de planvoorschriften zijn diverse regelingen opgenomen die aangeven wat maximaal of minimaal toelaatbaar is. Deze regelingen kunnen betrekking hebben op hoogten, breedten, diepten, oppervlakten, afstanden of aantallen. Ruimtelijke overwegingen hebben bepaald welke maat als maximum of minimum is aangegeven. Lang niet alle bestaande situaties voldoen echter aan de betrokken maten. Het negeren van deze bestaande maten zou betekenen dat het betrokken gebouw of het betrokken gebruik onder het overgangsrecht valt, met alle gevolgen van dien (alleen gedeeltelijk vernieuwen of veranderen, geen herbouw na calamiteit etc.). Dit is uitdrukkelijk niet de bedoeling. Overgangsrecht is immers alleen aan de orde, wanneer te verwachten is dat het betrokken gebouw gedurende de looptijd van het bestemmingsplan zal worden geamoveerd of wanneer het betrokken gebruik gedurende deze periode zal worden beëindigd. Het onder het overgangsrecht brengen zou ook tot praktische complicaties leiden, aangezien dan onduidelijk is of – bijvoorbeeld – het gehele gebouw onder het overgangsrecht valt of alleen dat gedeelte waarmee de betrokken maten worden overschreden.

Om dit soort verwikkelingen te voorkomen is in artikel 30 een regeling opgenomen die voorkomt dat overgangsrecht van toepassing is, indien de gestelde maxima of minima niet met de bestaande situaties in overeenstemming zijn. Uiteraard geldt de betrokken regeling niet indien een bestaand bouwwerk wordt afgebroken en op een andere plek wordt herbouwd. In dat geval gelden de als maximaal of minimaal gestelde maten onverkort. Voorts is de regeling uitsluitend van toepassing ter plaatse van de reeds bestaande afwijking.

Met betrekking tot de bestaande maten is als peildatum gekozen voor het moment waarop het bestemmingsplan in werking is getreden. Qua gebruik is dit het eerste moment waarop de gebruiksvoorschriften van het bestemmingsplan van toepassing zijn. Wat bouwen betreft is dit het eerste moment waarop nog uitsluitend conform het geldende bestemmingsplan, in casu de daarin vastgelegde maxima en minima, kan worden gebouwd.

Artikel 32 Ondergronds bouwen

In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen voor ondergronds bouwen. Uitgangspunt is hierbij dat ondergronds bouwen is toegestaan in maximaal 1 bouwlaag ten behoeve van de bovengrondse bestemmingen. De ondergrondse gebouwen mogen enkel gebouwd worden onder bovengrondse gebouwen. Dit houdt in dat alleen binnen de contouren van het hoofdgebouw en onder bijgebouwen en aan- en uitbouwen ondergrondse gebouwen gerealiseerd kunnen worden. Toegangen tot de ondergrondse gebouwen/delen van de gebouwen dienen gerealiseerd te worden via het (bovengrondse) gebouw dan wel via de achtergevel van het gebouw. Via vrijstelling wordt hier evenwel voorzien in uitzonderingssituaties evenals ten aanzien van het aantal bouwlagen.

Artikel 33 Overgangsbepalingen

Deze artikelen bevatten voorschriften die als doel hebben bestaande situaties (gebruik of bouwwerken) welke niet in overeenstemming zijn met dit plan te regelen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen gebruik en bouwen.

Het overgangsrecht voor strijdig gebruik regelt dat het gebruik van gronden dat bestaat op het moment dat dit plan in werking treedt, mag worden voortgezet. Het bestaande gebruik dat (ook) in strijd was met het voorgaande plan is echter van deze beschermende werking van het overgangsrecht uitgesloten, indien het op grond van het recht nog mogelijk is hiertegen op te treden. Wijziging van de aard of omvang van het onder overgangrechtelijke bescherming vallende gebruik is slechts toegestaan voor zover de strijdigheid met het plan daarmee niet wordt vergroot.

Het overgangsrecht met betrekking tot bouwen en bouwwerken regelt dat bouwwerken die aanwezig waren op het moment van inwerkingtreding van dit plan, maar in strijd zijn met dit plan, onder overgangrechtelijke bescherming vallen. Deze bescherming geldt ook voor bouwwerken die op deze peildatum legaal kunnen worden gebouwd, maar nog niet zijn gebouwd. Een voorbeeld hiervan is een reeds verleende bouwvergunning, waarbij de bouw nog niet heeft plaatsgevonden.

Voor zover bouwwerken onder het overgangsrecht zijn gebracht, geldt er een regeling voor vernieuwing en verandering en een zogenoemde calamiteitenregeling. Hierbij geldt dat de afwijking van het bouwwerk ten opzichte van het bestemmingsplan (bijvoorbeeld qua maatvoering) niet mag worden vergroot. Voor de herbouw na een calamiteit geldt een termijn van 2 jaar waarbinnen de herbouw dient plaats te vinden, waarbij burgemeester en wethouders vrijstelling kunnen verlenen van deze termijn indien bijvoorbeeld de procedure met betrekking tot de aansprakelijkheid of schadevergoeding nog niet is afgerond.

De regeling bevat voorts een bevoegdheid voor burgemeester en wethouders om vrijstelling te verlenen ten behoeve van een beperkte uitbreiding (maximaal 10%) van het bouwwerk.

Bouwwerken die wel bestonden op de genoemde peildatum, maar zijn gebouwd in strijd met de Woningwet (zonder bouwvergunning of zonder de in het verleden geldende melding voor meldingsplichtige bouwwerken), zijn expliciet uitgesloten van de beschermende werking van het overgangsrecht.

6.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Startnotitie

Ten behoeve van het opstellen van het bestemmingsplan, is vooruitlopend een startnotitie opgesteld. In deze notitie zijn de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd. In het kader van de gemeentelijke inspraakverordening heeft de startnotitie vanaf 12 oktober 2006 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Daarnaast is de startnotitie naar een aantal belanghebbenden verzonden. De ingekomen schriftelijke reacties zijn door de gemeente Bussum beantwoord en de insprekers zijn per brief van de beantwoording op de hoogte gesteld. Op 31 oktober 2006 is tevens een inspraakavond georganiseerd, waarbij de vragen van belangstellenden beantwoord zijn. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 31 januari 2007 de startnotitie vastgesteld.

Inspraak

In het kader van de gemeentelijke inspraakverordening heeft het voorontwerpbestemmingsplan vanaf 13 april 2007 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Het voorontwerpbestemmingsplan was tevens raadpleegbaar via internet. Gedurende deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld om zijn of haar reactie op het voorontwerp te geven. Tevens is er op 1 mei 2007 een inspraakavond georganiseerd. De resultaten van de inspraak zijn in een separate nota van beantwoording inspraak- en overlegreacties van een beantwoording voorzien.

Overleg ex artikel 10 Bro

In het kader van de procedure ex artikel 10 Bro is het voorontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan diverse instanties voor advies. De resultaten hiervan zijn in een separate nota van beantwoording inspraak- en overlegreacties van een beantwoording voorzien.

6.2. Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan is grotendeels consoliderend van aard. De in het plan genoemde nieuwe ontwikkelingen worden ofwel middels een afzonderlijke procedure mogelijk gemaakt (waarbij verwacht wordt dat deze vergund zijn voor vaststelling van het bestemmingsplan), ofwel via een wijzigingsbevoegdheid.

In het laatste geval wordt de economische uitvoerbaarheid bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid aangetoond.

bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1. Aanwijzing beschermd dorpsgezicht

1

**De Minister van
Onderwijs, Cultuur en Wetenschap**

en

**De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening
en Milieubeheer**

Overwegende

dat het gebied Brediuskwartier van algemeen belang is vanwege zijn historisch-ruimtelijke karakter;

dat het historisch-ruimtelijk karakter van dit gebied nog voldoende gaaf en herkenbaar is;

gelet op de artikelen 35 en 36 van de Monumentenwet 1988;

gehoord de raad van de gemeente Bussum, gedeputeerde staten van de provincie Noord-Holland, de Raad voor Cultuur en de Rijksplanologische Commissie;

Besluiten

dat het gebied Brediuskwartier in de gemeente Bussum, zoals is aangegeven op de bij dit besluit behorende begrenzingskaart met als kenmerk MSP/34/06-I en zoals is omschreven in de toelichting bij dit besluit, wordt aangewezen als beschermd dorpsgezicht in de zin van artikel 1, onder g, van de Monumentenwet 1988;

dat de vigerende bestemmingsplannen:

- Bellamy (vastgesteld: 01-04-1993; goedgekeurd: 28-09-1993)
- Jan Tabak (vastgesteld: 10-03-1988; goedgekeurd: 18-10-1988)

niet voldoen aan het beschermingsvereiste;

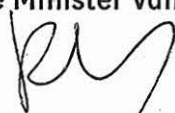
dat de termijn waarbinnen een ter bescherming strekkend bestemmingsplan moet worden vastgesteld, wordt bepaald op drie jaren.

Dit besluit wordt bekendgemaakt door plaatsing in de Nederlandse Staatscourant. Van dit besluit wordt mededeling gedaan in de daarvoor in aanmerking komende dag- of nieuwsbladen en aan de raad van de gemeente Bussum, gedeputeerde staten van de provincie Noord-Holland, de Raad voor Cultuur en de Rijksplanologische Commissie.

Op grond van artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht kan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken daartegen binnen zes weken na de dag waarop het aangevallen besluit is bekendgemaakt, een bezwaarschrift indienen bij het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen. Een dergelijk bezwaarschrift dient u te adresseren aan het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Cfi/FJZ t.a.v. de Commissie voor de bezwaarschriften, postbus 606, 2700 ML Zoetermeer.

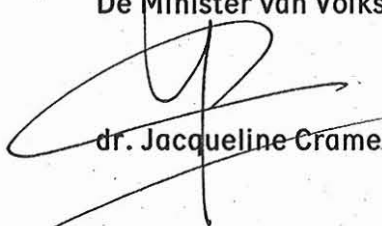
Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en behoort ten minste te bevatten de naam en het adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het bestreden besluit en de gronden van het bezwaar.

De Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap,



dr. Ronald H.A. Plasterk,

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,



dr. Jacqueline Cramer

Bijlage 2. Toelichting algemene aanpak milieuzonering met behulp van de Staat van Bedrijfsactiviteiten

1

In dit bestemmingsplan is voor de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten een milieuzonering toegepast, gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Deze bijlage geeft in algemene zin inzicht in doel, achtergronden en algemene beleidslijnen voor de toepassing hiervan. De specifieke toepassing in het onderhavige plan wordt toegelicht in de hoofdtekst van deze plantoelichting.

Doel van de Staat en gebruikte bronnen

De Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar);
- verkeersaantrekkende werking.

De in dit plan gebruikte Staat van Bedrijfsactiviteiten is primair bedoeld voor lokale en regionale bedrijventerreinen al dan niet in combinatie met verspreid gesitueerde bedrijfsbestemmingen (en dus in mindere mate voor grootschalige industrieterreinen met zware industrie). Als belangrijkste bron bij het opstellen van de Staat is gebruikgemaakt van de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten van 2001 (de zogenaamde "Lijst van bedrijfstypen").

In deze lijst zijn voor een groot aantal bedrijfstypen en -activiteiten richtafstanden ten opzichte van een "rustige woonwijk" vermeld (in 10 stappen oplopend van 0 tot 1.500 m). Tevens is met een index aangegeven in welke mate rekening moet worden gehouden met verkeersaantrekkende werking. Toepassing van de richtafstanden is gewenst om het mogelijk ontstaan van milieuknelpunten al in het ruimtelijk spoor te voorkomen. Hierbij is ervan uitgegaan dat de bedrijven ter voorkoming van hinder en/of gevaar die technieken toepassen, die thans als de meest gebruikelijke worden beschouwd.

Om tot een praktisch goed bruikbare Staat van Bedrijfsactiviteiten te komen is de Lijst van bedrijfstypen van de VNG (hierna: VNG-lijst) op de volgende punten nader verfijnd en aangevuld:

- De basiszoneringslijst van de VNG-lijst benoemt richtafstanden voor alle denkbare activiteiten. In de staat zijn alleen die activiteiten geselecteerd die op een bestemming "Bedrijfsdoeleinden" kunnen voorkomen. Andere activiteiten, zoals horeca of recreatie, krijgen een eigen bestemming; bij het toekennen van deze andere bestemmingen wordt op een andere wijze rekening gehouden met mogelijke milieuhinder van deze functies.
- In de VNG-lijst zijn de 10 richtafstanden ondergebracht in 6 categorieën. Met name voor de categorieën 3 en 4 blijkt dit in de praktijk op lokale en regionale bedrijventerreinen vaak onhandig te zijn. Er moet dan zonder nadere noodzaak altijd worden uitgegaan van de grootste afstand binnen deze categorie. Om een meer gedifferentieerde milieuzonering mogelijk te maken zijn de categorieën 3 en 4 – overeenkomstig de richtafstanden van de basiszoneringslijst uit de VNG-publicatie – onderverdeeld in 2 subcategorieën (categorieën 3.1 en 3.2 respectievelijk 4.1 en 4.2). Hierdoor wordt meer duidelijkheid gegeven over de aan te houden richtafstanden.
- De VNG-lijst gaat in het algemeen uit van relatief grote bedrijven en houdt daardoor weinig rekening met de specifieke situatie van kleinere en daardoor veelal minder hinderlijke bedrijven die veelvuldig op lokale bedrijventerreinen, in dorpskernen en dergelijke voorkomen. De praktijk leert dat deze kleinere bedrijven, uitgaande van de Lijst van bedrijfstypen, zonder milieuredenen zouden worden uitgesloten van de vestiging op dergelijke locaties; of dat ten behoeve van de vestiging onnodige vrijstellingsprocedures zouden moeten worden doorlopen. Voor de meest voorkomende bedrijfstypen is daarom in deze Staat, op basis van andere literatuurbronnen en praktijkervaringen, een nadere differentiatie naar be-

drijfsgrootte toegepast¹⁾. Deze differentiatie is conform de VNG-systematiek: ook in de basiszoneringslijst komt differentiatie naar bedrijfsgrootte voor. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten is deze differentiatie alleen voor meerdere bedrijfsactiviteiten toegepast.

- Incidenteel komt ook het tegenovergestelde voor, namelijk dat de feitelijke hinder/richtafstand bij specifieke activiteiten groter is dan de Lijst van bedrijfstypen aangeeft. Voor de betreffende bedrijven is de categorie-indeling op grond van veelvuldige praktijkervaringen²⁾ aangepast.
- Ter verduidelijking van de informatie in de VNG-lijst zijn de "geluidshinderlijke inrichtingen", zoals bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder, ondergebracht in afzonderlijke categorieën (categorieën 4.1A tot en met 6A). Dit om voor iedereen duidelijk te maken welke activiteiten alleen op terreinen met een vastgestelde geluidszone zijn toegestaan. Daarmee wordt voorkomen dat bedrijven, burgers en handhavers twee afzonderlijke lijsten moeten raadplegen. Als bronnen hiervoor zijn de Lijst van bedrijfstypen en het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer gehanteerd.
- In de Staat van Bedrijfsactiviteiten is aangegeven welke milieuaspecten (mede) maatgevend zijn voor de categorie-indeling.

Algemeen beleid voor de toelaatbaarheid van bedrijven in standaardsituaties

De hier gebruikte Staat deelt de bedrijfsactiviteiten conform de VNG-publicatie in 6 gewone categorieën in. Categorie 1 heeft betrekking op activiteiten die geen hinder van belang veroorzaken en categorie 6 heeft betrekking op zeer zware industrie. Binnen de categorieën 3 en 4 zijn elk twee subcategorieën onderscheiden.

De richtafstanden en de indices voor de verkeersaantrekkende werking uit de VNG-publicatie kunnen ten behoeve van de meest gebruikelijke toepassing in bestemmingsplannen worden vertaald naar de volgende (ruimtelijke) criteria voor de toelaatbaarheid:

- categorie 1: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, toelaatbaar zijn in woonwijken.
- categorie 2: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woonbebouwing, echter alleen in gebieden met gemengde functies. In niet-gemengde gebieden geldt een afstandsindicatie van 30 m.
- categorie 3: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, in enige mate ruimtelijk gescheiden dienen te zijn van woonwijken en in verband met de verkeersaantrekkende werking dienen te zijn voorzien van een eigen autoverbinding met gebiedsontsluitingswegen:
 - . subcategorie 3.1: gescheiden door een weg of een groenstrook (afstandsindicatie 50 m);
 - . subcategorie 3.2: gescheiden door een andere niet of weinig gevoelige functie (afstandsindicatie 100 m).
- categorie 4: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, op behoorlijke afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn:
 - . subcategorie 4.1: afstandsindicatie 200 m;
 - . subcategorie 4.2: afstandsindicatie 300 m.
- categorieën 5 en 6: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed, op grote afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn. De aan te houden afstanden dienen per geval te worden bepaald (afstandsindicaties van bedrijven uit categorie 5: 500 - 1.000 m, categorie 6: 1.500 m).

1) Het gaat daarbij vooral om kleinere aannemingsbedrijven, timmer- en constructiewerkplaatsen, transportbedrijven en handelsbedrijven. Voor de aangepaste inschaling zijn de volgende bronnen gebruikt: Publicaties van het Ministerie van VROM over geluidsproductie en richtafstanden van bedrijven en installaties, AmvB's op basis van de Wet milieubeheer, planologische kengetallen, Inspectiewijzer Milieuhygiëne en het oordeel van ervaringsdeskundigen. Zo blijkt bijvoorbeeld dat de situering van kleinere aannemingsbedrijven naast woningen in gemengd gebied geen problemen opleveren vanuit milieuoogpunt: in zowel kleinere als grotere gemeenten in Nederland komt deze situatie veelvuldig voor zonder dat er milieuknelpunten zijn. In alle gevallen waarbij de VNG-lijst is verfijnd of bewerkt, is de ruimtelijk relevante hinder als doorslaggevende factor gehanteerd.

2) Zo heeft de praktijk bijvoorbeeld geleerd dat transportbedrijven waar vrachtauto's met draaiende koelinstallaties worden gestald (aanzienlijk) meer hinder kunnen veroorzaken dan de VNG-lijst vermeldt. Hetzelfde geldt voor grootschalige loonbedrijven.

De bedrijfsactiviteiten uit categorieën 4.1A/4.2A, 5A en 6A hebben betrekking op de "geluidshinderlijke inrichtingen" zoals bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder jo. artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer. Wat de mate van hinder en gewenste afstand betreft, komen zij overeen met de categorieën 4.1/4.2, 5 en 6, maar zij zijn alleen toelaatbaar indien rond het betreffende terrein een geluidszone ex artikel 41 of 53 van de Wet geluidhinder is vastgesteld. Indien geen zone is vastgesteld, wordt vestiging van de geluidshinderlijke inrichtingen overigens voor alle zekerheid ook in de doeleindenomschrijving van de betreffende bestemming uitgesloten, tenzij volgens de doeleindenomschrijving geen bedrijfsactiviteiten uit categorie 3.1 en hoger zijn toegestaan.

Globale beleidslijn voor afwijkende gebiedstypen

De bovenbeschreven criteria voor de toelaatbaarheid gaan (behalve voor categorie 2) uit van zonering ten opzichte van een "rustige woonwijk". Zoals ook in de VNG-publicatie is aangegeven en in vaste jurisprudentie is bevestigd, kan, indien nodig, voor andere omgevingstypen worden afgeweken van de richtafstanden. Daarbij is van belang te constateren dat de VNG-lijst richtafstanden zijn; door hiervan uit te gaan kan het mogelijk ontstaan van milieuknelpunten al in het ruimtelijk spoor worden voorkomen. De praktijk leert echter dat het ontstaan van daadwerkelijke knelpunten voor alle milieuaspecten, door toepassing van gerichte maatregelen in het milieuspoor, ook bij kleinere afstanden kan worden voorkomen.

Bij de toepassing van dit principe met gebruikmaking van deze Staat van Bedrijfsactiviteiten worden de volgende uitgangspunten bij afwijkende gebiedstypen gehanteerd:

leidraad is de aanbeveling van de VNG om afwijkingen van richtafstanden naar beneden (dus toepassing van een kortere afstand dan de richtafstand) in beginsel te beperken tot één afstandsstap (dus bijvoorbeeld van 100 naar 50 m);

de richtafstanden worden met het oog op een praktisch hanteerbare werkwijze voor alle milieuaspecten in gelijke mate verlaagd of verhoogd.

In de onderstaande tabel worden de meest voorkomende gebiedstypen omschreven waar een afwijking van de richtafstanden veelal gewenst of noodzakelijk is¹⁾. De tabel geeft echter alleen een richtsnoer. Elke situatie is anders en vereist maatwerk. Per plan moeten de noodzaak/wenselijkheid van afwijking en de aanpak in de plantoelichting nader worden beoordeeld en gemotiveerd.

gebiedstype	toegestane afwijking	motivering
1a. gebied waar functiemenging wordt nagestreefd (bijv. nieuw woongebied met toevoeging van bedrijvigheid)	verlaging richtafstanden met 1 afstandsstap	kortere afstand is aanvaardbaar in het belang van functiemenging (levendigheid, handhaving bestaande woningen)
1b. verspreid gesitueerde woningen in een gebied met functiemenging en/of op locaties met andere verstoringsbronnen (bijv. gesitueerd langs drukke wegen)	idem	er is al sprake van een verhoogd hinderniveau
2. verstoringsgevoelig natuurgebied/stiltegebied ★)	verhoging richtafstanden met 1 afstandsstap	voor stiltegebieden en (zeer) verstoringsgevoelige natuurgebieden, geldt in beginsel een strengere norm voor geluid (40 dB(A)) dan voor een rustig woongebied (45 dB(A))

★) Voor stiltegebieden kunnen daarnaast nog aanvullende specifieke eisen gelden vanuit provinciaal beleid.

1) Het betreft hier een algemeen overzicht van relevante gebiedstypen. Dit hoeft dus niet te betekenen dat deze gebiedstypen in het onderhavige bestemmingsplan ook werkelijk voorkomen.

Opzet van de Staat

De hier gebruikte Staat kent twee verschillende soorten categorie-indelingen (zie ook de inhoudsopgave):

- indeling op grond van bedrijfsactiviteiten (hoofdstuk I);
- indeling op grond van het opgestelde elektromotorisch vermogen voor A-categorieën (hoofdstuk II).

In beginsel zijn beide indelingen van toepassing.

De indeling van hoofdstuk I is de belangrijkste. Hiervoor is, net als in de VNG-publicatie, gebruikgemaakt van de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) uit 1993. In de praktijk kan het voorkomen dat de activiteiten binnen een bedrijf in twee of meer verschillende groepen volgens de SBI-indeling vallen. In beginsel geldt dan de hoogste categorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Indien de bedrijfsonderdelen/-activiteiten duidelijk ruimtelijk van elkaar kunnen worden gescheiden, kunnen de bedrijfsonderdelen echter ook apart worden ingedeeld.

Bij sommige activiteiten wordt ook onderscheid gemaakt naar de omvang van de activiteiten. Dit betreft in de eerste plaats de afbakening van de A-categorieën. Daarnaast worden veel voorkomende kleinere bedrijven op grond van hun oppervlak of capaciteit apart ingedeeld. Dit oppervlak betreft de bij het bedrijf c.q. voor de betreffende bedrijfsactiviteit in gebruik zijnde gronden, ongeacht of de gronden bebouwd zijn of niet.

De indeling op grond van het opgestelde elektromotorisch vermogen (hoofdstuk II) is altijd gekoppeld aan de indeling volgens hoofdstuk I en is slechts in een beperkt aantal gevallen bepalend voor de uiteindelijke indeling van bedrijven. Het gaat hierbij om inrichtingen die vanwege een zeer groot vermogen onder de "geluidshinderlijke inrichtingen" (A-categorieën) vallen.

Flexibiliteit

De Staat van Bedrijfsactiviteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In het bedrijvenartikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling een categorie lager kunnen indelen (dus bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2 of van categorie 4 naar 3)¹⁾. Bij de categorieën met een onderverdeling in subcategorieën wordt daarbij bedoeld dat vrijstelling tot de laagste van de subcategorieën mogelijk is (dus van categorie 4 naar maximaal 3.1). Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Voor de bedrijven uit de A-categorieën is alleen maar een vrijstelling mogelijk voor de indeling in een lagere A-categorie.

Bij sommige bedrijfsactiviteiten is bij de indeling uitgegaan van een continue bedrijfsvoering, waarbij de hinderlijke activiteiten ook 's nachts plaatsvinden. Dit is in de Staat aangegeven met een "C" in de laatste kolom. Het kan echter voorkomen dat een specifiek bedrijf niet continu werkt. Dit gegeven kan eveneens aanleiding zijn om het bedrijf via de bovengenoemde vrijstellingsbevoegdheid een categorie lager in te delen.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten niet zijn genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Wanneer is aangetoond dat deze bedrijven wat milieubelasting betreft gelijk kunnen worden gesteld met de volgens de bestemmingsregeling toegelaten bedrijven, kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

1) Volgens vaste jurisprudentie is het opnemen van een dergelijke vrijstellingsbevoegdheid zelfs verplicht.

Bijlage 3. Bedrijfsinventarisatie

straat	nr.	naam en aard van het bedrijf	S.B.I.-code	categorie S.v.B.	algemene toelaatbaarheid	opmerkingen/bijzonderheden/ eventuele klachten	bestemmings- regeling
Genestetlaan	33	J.E.J. de Fraiture Rijwielhandel	52.7	1	2		WDb
	37	Dataprint	22.2	2	2		WDb
Huizerweg	49/51	Gemeentewerf	45.1 / 45.2	2	1	oppervlak minder dan 1.000 m2	Bgw
Oud Busummerweg	31	Hocras (groothandel wijn)	51.3	2	2		B
	31	Voedselbank	51.3	2	2		B
Vondellaan	45	Het Materiaal (filmmontagebedrijf)	22.3	1	1		WKb

Bijlage 4. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten 1

Milieuzonering van horecabedrijven

De problematiek van hinder door horecabedrijven onderscheidt zich als zodanig nauwelijks van de problematiek van hinder veroorzaakt door "gewone" niet-agrarische bedrijven. Bij het opstellen van de in de voorschriften opgenomen Staat van Horecabedrijven en het daarmee samenhangende toelatingsbeleid is daarom nauw aangesloten bij de Staat van Bedrijfsactiviteiten die al veel langer in bestemmingsplannen wordt toegepast.

Ook voor horecabedrijven bieden de Wet milieubeheer en de APV onvoldoende mogelijkheden om alle ruimtelijk relevante vormen van hinder te voorkomen. De milieuzonering van horecabedrijven in het bestemmingsplan richt zich, in aanvulling op de beide genoemde instrumenten, op de volgende vormen van hinder:

- geluidshinder door afzonderlijke inrichtingen in een rustige omgeving;
- (cumulatieve) geluidshinder buiten de inrichting(en) en verkeersaantrekkende werking/paardruk.

Analoog aan de regeling voor "gewone" bedrijven worden bij de uitwerking van een ruimtelijk beleid voor hinderlijke horecabedrijven drie stappen onderscheiden:

- indelen van activiteiten in ruimtelijk relevante hindercategorieën;
- onderscheiden van gebiedstypen met een verschillende hindergevoeligheid;
- uitwerken van een beleid in hoofdlijnen: in welke gebieden zijn welke hindercategorieën in het algemeen toelaatbaar.

De onderstaande toelichting gaat nader in op de gehanteerde hinderklassen en het algemene toelatingsbeleid voor deze categorieën. Opgemerkt wordt dat naast de criteria ter voorkoming van ongewenste horecabedrijven ook ruimtelijk-functionele overwegingen een rol kunnen spelen bij het ruimtelijk beleid voor horecabedrijven; daarop wordt op deze plaats niet ingegaan.

Gehanteerde criteria

Voor een indicatie van de mate van hinder veroorzaakt door horecabedrijven biedt de basiszoneringslijst uit de VNG-publicatie "bedrijven en milieuzonering" een goed vertrekpunt. De daar gehanteerde, nogal grove benadering behoeft echter voor een in de praktijk bruikbare Staat van Horecabedrijven aanvulling en nadere motivering. In aanvulling op de gegevens uit de VNG-publicatie is gebruikgemaakt van de volgende ruimtelijk relevante criteria:

- de voor verschillende soorten horecabedrijven over het algemeen gebruikelijke openingstijden¹⁾; deze zijn voor het optreden van hinder uiterst relevant; het Besluit horecabedrijven en de circulaire industrielaai hanteren immers voor de dag-, avond- en nachtperiode verschillende milieunormen;
- de mate waarin een bedrijfstype naar verwachting bezoekers en in het bijzonder bezoekers per auto en/of brommers (scooters) aantrekt.

Categorie-indeling

Mede op grond daarvan worden in de Staat van Horecabedrijven vijf categorieën onderscheiden. De bedrijven uit de categorieën 1, 2 en 3 behoren tot de "lichte horeca": bedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn geopend (in hoofdzaak verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken: restaurants, cafetaria's, ijssalons en dergelijke. Het gaat daarbij dus om bedrijven die uit een oogpunt van hinder vooral in woongebieden niet wenselijk zijn. In gemengde gebieden en weinig gevoelige gebieden dient mede in relatie tot de verkeersontsluiting per klasse een nadere afweging plaats te vinden. Bedrijven uit de categorieën 4 en 5 behoren tot de "middel-zware" respectievelijk "zware horeca".

1) Er wordt hier nadrukkelijk gesproken over openingstijden die normaal gesproken verbonden zijn aan het functioneren van een type horecabedrijf; de toelaatbare openingstijden van een individueel bedrijf worden niet via het bestemmingsplan bepaald maar middels de vergunning op grond van de APV.

De volgende hindercategorieën worden onderscheiden:

1. *Centrumwinkelgebied ondersteunende horeca, geen hinder veroorzakend.*
Het betreft qua exploitatie aan detailhandelsfunctie verwante horecabedrijven die in de praktijk nauwelijks van de eigenlijke detailhandel kunnen worden onderscheiden zoals tea-rooms, ijssalons en dergelijke; met name in centrumgebieden kan het in verband met ruimtelijk-functionele aspecten gewenst zijn deze groep als afzonderlijke categorie te beschouwen. De verkeersaantrekkende werking van deze bedrijven is gering aangezien het bezoek veelal wordt gecombineerd met het winkelen.
2. *Voor het centrumgebied neutrale horeca, nauwelijks hinder veroorzakend.*
Het betreft de overige lichte horeca: restaurants, bistro's. Gelet op het beperkte aantal bezoekers en de openingstijden zal de hinder van verkeer beperkt zijn.
3. *Voor het centrumgebied neutrale horeca, potentieel beperkte hinder veroorzakend.*
Het betreft bedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking: grote restaurants, hotels, McDrives, afhaalcentra, snackbars, pizzaservices, e.d.
4. *Niet direct aan het centrum gebonden horeca, potentieel hinder veroorzakend.*
Het betreft middelzware horecabedrijven die normaal gesproken ook 's nachts geopend zijn en die daardoor aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken: cafés, bars, bodega's, zalenverhuur e.d. Deze bedrijven zijn over het algemeen alleen toelaatbaar in weinig gevoelige gebieden, zoals gebieden met primair een functie voor detailhandel en voorzieningen. Ook het verkeer van en naar deze bedrijven kan aanzienlijke hinder veroorzaken.
5. *Niet direct aan het centrum gebonden horeca, potentieel ernstige hinder veroorzakend.*
Het betreft zware horecabedrijven die voor een goed functioneren ook 's nachts moeten zijn geopend, die tevens een groot aantal bezoekers aantrekken en daardoor grote hinder voor de omgeving met zich mee kunnen brengen (verkeersaantrekkende werking, daarmee gepaard gaande hinder op straat en parkeeroverlast): dancings, discotheken en partycentra. Deze bedrijven zijn alleen toelaatbaar in specifiek voor dergelijke bedrijven aangewezen gebieden (horecaconcentratiegebied of locaties op enige afstand van woongebieden en met een directe ontsluiting op het hoofdwegennet).

Bijlage 5. Uitgangspunten en berekeningen akoestisch onderzoek

Ontvanger : excl centrumring **Waarneemhoogte [m]** : 4,5**Rijlijn** : A1

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	755,20
Verhardingsbreedte [m]	:	20,00	Afstand schuin [m]	:	755,21
Bodemfactor [-]	:	0,95	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,10	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	1ZOAB - 1L ZOAB			

Q_etmaal	:	142000,00
% Daguur	:	6,30
% Avonduur	:	3,50
% Nachtuur	:	1,30

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	100	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	90,60	90,60	90,60	100	-3,39	87,78	85,22	80,92
3	Middelzware Motorvoert...	5,20	5,20	5,20	80	-4,25	77,70	75,14	70,84
4	Zware Motorvoertuigen	4,20	4,20	4,20	80	-4,25	79,51	76,95	72,65
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			88,73	86,18	81,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,15	L _{Aeq} , dag	:	48,29
C_zichthoek	:	0,00	L _{Aeq} , avond	:	45,74
D_afstand	:	28,78	L _{Aeq} , nacht	:	41,44
D_lucht	:	3,89	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4,43	L _{den} , excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	3,49	L _{den} , incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : Amersfoortsestraatwg

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 107,22
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 107,29
Bodemfactor [-]	: 0,93	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 19950,00
% Daguur	: 6,80
% Avonduur	: 3,40
% Nachtuur	: 0,60

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	94,00	94,00	50	0,00	77,83	74,82	67,29
3	Middelzware Motorvoert...	4,10	4,10	4,10	50	0,00	70,89	67,88	60,34
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	70,51	67,50	59,96
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			79,25	76,24	68,71
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 52,78
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 49,77
D_afstand	: 20,31	LAeq, nacht	: 42,23
D_lucht	: 0,67	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 4,30	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 1,95	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Rijlijn : Brinklaan C-B

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 69,00
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 69,10
Bodemfactor [-]	: 0,89	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 11050,00
% Daguur	: 6,80
% Avonduur	: 3,40
% Nachtuur	: 0,60

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,00	96,00	96,00	50	0,00	75,36	72,35	64,81
3	Middelzware Motorvoert...	2,90	2,90	2,90	50	0,00	66,82	63,81	56,27
4	Zware Motorvoertuigen	1,10	1,10	1,10	50	0,00	65,57	62,56	55,02
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			76,31	73,30	65,77
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 52,78
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 49,77
D_afstand	: 18,39	LAeq, nacht	: 42,24
D_lucht	: 0,45	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 4,00	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 1,43	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Rijlijn : Brinklaan B-R

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 84,00
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 84,08
Bodemfactor [-]	: 0,91	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 12900,00
% Daguur	: 6,80
% Avonduur	: 3,20
% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	93,00	93,00	93,00	50	0,00	75,89	72,62	66,02
3	Middelzware Motorvoert...	5,40	5,40	5,40	50	0,00	70,19	66,92	60,31
4	Zware Motorvoertuigen	1,60	1,60	1,60	50	0,00	67,87	64,59	57,99
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			77,44	74,16	67,56
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 52,59
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 49,32
D_afstand	: 19,25	LAeq, nacht	: 42,72
D_lucht	: 0,54	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 4,15	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 1,66	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Rijlijn : Brediusweg B-H

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 120,00
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 120,06
Bodemfactor [-]	: 0,93	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: *Grof - Grof asfalt (niet-elementenverharding)		

Q_etmaal	: 13450,00
% Daguur	: 6,80
% Avonduur	: 3,40
% Nachtuur	: 0,60

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	94,00	94,00	50	78,67	75,66	68,13
3	Middelzware Motorvoertuigen	4,70	4,70	4,70	50	72,32	69,31	61,77
4	Zware Motorvoertuigen	1,30	1,30	1,30	50	69,70	66,69	59,15
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00		80,00	76,99	69,46
	C_optrek					--	--	--
	C_wegdek					2,55	2,55	2,55

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 52,77
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 49,76
D_afstand	: 20,79	LAeq, nacht	: 42,23
D_lucht	: 0,74	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 4,34	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 2,10	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Rijlijn : Brediusweg H-A

Wegdekhoogte [m] : 0,00 Afstand horizontaal [m] : 113,00
Verhardingsbreedte [m] : 4,00 Afstand schuin [m] : 113,06
Bodemfactor [-] : 0,93 Afstand kruispunt [m] : 0,00
Objectfractie [-] : 0,50 Afstand obstakel [m] : 0,00
Zichthoek [grad] : 127
Wegdektype [-] : *Grof - Grof asfalt (niet-elementenverharding)

Q_etmaal : 12250,00
% Daguur : 6,80
% Avonduur : 3,40
% Nachtuur : 0,60

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	94,00	94,00	50	78,26	75,25	67,72
3	Middelzware Motorvoertuigen	4,70	4,70	4,70	50	71,91	68,90	61,37
4	Zware Motorvoertuigen	1,30	1,30	1,30	50	69,29	66,28	58,75
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00		79,59	76,58	69,05
	C_optrek					--	--	--
	C_wegdek					2,55	2,55	2,55

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,75 LAeq, dag : 52,77
C_zichthoek : 0,00 LAeq, avond : 49,76
D_afstand : 20,53 LAeq, nacht : 42,22
D_lucht : 0,70 Aftrek Art. 110g [dB] : 5
D_bodem : 4,32 Lden, excl. Art.110g [dB] : 53
D_meteo : 2,02 Lden, incl. Art.110g [dB] : 48

Rijlijn : Dr. F. van Eedenweg

Wegdekhoogte [m] : 0,00 Afstand horizontaal [m] : 29,00
Verhardingsbreedte [m] : 4,00 Afstand schuin [m] : 29,24
Bodemfactor [-] : 0,74 Afstand kruispunt [m] : 0,00
Objectfractie [-] : 0,50 Afstand obstakel [m] : 0,00
Zichthoek [grad] : 127
Wegdektype [-] : SMA0/6 - SMA 0/6

Q_etmaal : 3675,00
% Daguur : 6,80
% Avonduur : 3,60
% Nachtuur : 0,50

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,00	96,00	96,00	50	-1,11	69,47	66,71	58,14
3	Middelzware Motorvoert...	3,20	3,20	3,20	50	-0,43	62,03	59,27	50,69
4	Zware Motorvoertuigen	0,80	0,80	0,80	50	-0,43	58,97	56,21	47,63
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			70,51	67,74	59,17
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,75 LAeq, dag : 52,83
C_zichthoek : 0,00 LAeq, avond : 50,07
D_afstand : 14,66 LAeq, nacht : 41,50
D_lucht : 0,21 Aftrek Art. 110g [dB] : 5
D_bodem : 2,86 Lden, excl. Art.110g [dB] : 53
D_meteo : 0,70 Lden, incl. Art.110g [dB] : 48

Rijlijn : Huizerweg L-B

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 85,00
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 85,08
Bodemfactor [-]	: 0,91	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: SMA0/6 - SMA 0/6		

Q_etmaal	: 18825,00
% Daguur	: 6,90
% Avonduur	: 3,30
% Nachtuur	: 0,50

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	-1,11	76,58	73,38	65,19
3	Middelzware Motorvoert...	3,30	3,30	3,30	50	-0,43	69,32	66,12	57,92
4	Zware Motorvoertuigen	1,70	1,70	1,70	50	-0,43	69,40	66,20	58,00
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			77,98	74,78	66,58
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 53,06
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 49,85
D_afstand	: 19,30	LAeq, nacht	: 41,66
D_lucht	: 0,55	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 4,16	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 1,67	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Rijlijn : Huizerweg B-H

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 79,00
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 79,09
Bodemfactor [-]	: 0,90	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: SMA0/6 - SMA 0/6		

Q_etmaal	: 18175,00
% Daguur	: 6,70
% Avonduur	: 2,40
% Nachtuur	: 0,50

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	-1,11	76,30	71,84	65,03
3	Middelzware Motorvoert...	3,30	3,30	3,30	50	-0,43	69,04	64,58	57,77
4	Zware Motorvoertuigen	1,70	1,70	1,70	50	-0,43	69,12	64,66	57,85
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			77,70	73,24	66,43
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 53,26
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 48,81
D_afstand	: 18,98	LAeq, nacht	: 41,99
D_lucht	: 0,51	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 4,11	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 1,58	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Rijlijn : Huizerweg H-O

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 165,00
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 165,04
Bodemfactor [-]	: 0,95	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: GewElm - Gewone elementenverharding		

Q_etmaal	: 18175,00
% Daguur	: 6,70
% Avonduur	: 2,40
% Nachtuur	: 0,50

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	4,00	81,41	76,95	70,14
3	Middelzware Motorvoert...	3,30	3,30	3,30	50	4,00	73,47	69,02	62,20
4	Zware Motorvoertuigen	1,70	1,70	1,70	50	4,00	73,55	69,10	62,28
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			82,63	78,17	71,36
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 53,27
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 48,81
D_afstand	: 22,18	LAeq, nacht	: 41,99
D_lucht	: 0,99	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 4,44	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 2,50	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Rijlijn : Huizerweg O-A

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 65,00
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 65,11
Bodemfactor [-]	: 0,88	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: Redufalt - Redufalt		

Q_etmaal	: 18175,00
% Daguur	: 6,70
% Avonduur	: 2,40
% Nachtuur	: 0,50

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	-3,36	74,05	69,59	62,78
3	Middelzware Motorvoert...	3,30	3,30	3,30	50	0,00	69,47	65,02	58,20
4	Zware Motorvoertuigen	1,70	1,70	1,70	50	0,00	69,55	65,10	58,28
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			76,37	71,91	65,09
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 53,24
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 48,78
D_afstand	: 18,14	LAeq, nacht	: 41,97
D_lucht	: 0,43	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,94	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 1,37	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Rijlijn : Landstraat

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	71,00
Verhardingsbreedte [m]	:	4,00	Afstand schuin [m]	:	71,10
Bodemfactor [-]	:	0,89	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,50	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	SMA0/6 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	12500,00
% Daguur	:	6,90
% Avonduur	:	3,40
% Nachtuur	:	0,60

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	93,00	93,00	93,00	50	-1,11	74,71	71,64	64,11
3	Middelzware Motorvoert...	5,40	5,40	5,40	50	-0,43	69,68	66,61	59,08
4	Zware Motorvoertuigen	1,60	1,60	1,60	50	-0,43	67,36	64,29	56,75
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			76,47	73,39	65,86
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,75	LAeq, dag	:	52,75
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	49,68
D_afstand	:	18,52	LAeq, nacht	:	42,14
D_lucht	:	0,46	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	4,02	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	1,46	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : Afrit Bussum (A1-zui

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	19,61
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	19,97
Bodemfactor [-]	:	0,72	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,10	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	1ZOAB - 1L ZOAB			

Q_etmaal	:	500,00
% Daguur	:	6,30
% Avonduur	:	3,50
% Nachtuur	:	1,30

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	100	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	90,60	90,60	90,60	100	-3,39	63,24	60,69	56,39
3	Middelzware Motorvoert...	5,20	5,20	5,20	100	-4,84	53,45	50,90	46,60
4	Zware Motorvoertuigen	4,20	4,20	4,20	100	-4,84	55,15	52,60	48,30
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			64,25	61,69	57,39
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,15	LAeq, dag	:	48,26
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	45,71
D_afstand	:	13,00	LAeq, nacht	:	41,41
D_lucht	:	0,15	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	2,49	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	0,49	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Ontvanger : excl centrumring **Waarneemhoogte [m]** : 4,5**Rijlijn** : A1

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	390,40
Verhardingsbreedte [m]	:	20,00	Afstand schuin [m]	:	390,42
Bodemfactor [-]	:	0,90	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,10	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	1ZOAB - 1L ZOAB			

Q_etmaal	:	142000,00
% Daguur	:	6,30
% Avonduur	:	3,50
% Nachtuur	:	1,30

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	100	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	90,60	90,60	90,60	100	-3,39	87,78	85,22	80,92
3	Middelzware Motorvoert...	5,20	5,20	5,20	80	-4,25	77,70	75,14	70,84
4	Zware Motorvoertuigen	4,20	4,20	4,20	80	-4,25	79,51	76,95	72,65
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			88,73	86,18	81,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,15	L _{Aeq} , dag	:	53,29
C_zichthoek	:	0,00	L _{Aeq} , avond	:	50,74
D_afstand	:	25,92	L _{Aeq} , nacht	:	46,44
D_lucht	:	2,15	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4,20	L _{den} , excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	3,32	L _{den} , incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : Amersfoortsestraatwg

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 51,00
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 51,14
Bodemfactor [-]	: 0,85	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 19950,00
% Daguur	: 6,80
% Avonduur	: 3,40
% Nachtuur	: 0,60

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	94,00	94,00	50	0,00	77,83	74,82	67,29
3	Middelzware Motorvoert...	4,10	4,10	4,10	50	0,00	70,89	67,88	60,34
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	70,51	67,50	59,96
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			79,25	76,24	68,71
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 57,77
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 54,76
D_afstand	: 17,09	LAeq, nacht	: 47,22
D_lucht	: 0,35	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,67	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 58
D_meteo	: 1,13	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 53

Rijlijn : Brinklaan C-B

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 33,00
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 33,21
Bodemfactor [-]	: 0,77	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 11050,00
% Daguur	: 6,80
% Avonduur	: 3,40
% Nachtuur	: 0,60

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,00	96,00	96,00	50	0,00	75,36	72,35	64,81
3	Middelzware Motorvoert...	2,90	2,90	2,90	50	0,00	66,82	63,81	56,27
4	Zware Motorvoertuigen	1,10	1,10	1,10	50	0,00	65,57	62,56	55,02
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			76,31	73,30	65,77
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 57,77
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 54,76
D_afstand	: 15,21	LAeq, nacht	: 47,23
D_lucht	: 0,23	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,06	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 58
D_meteo	: 0,78	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 53

Rijlijn : Brinklaan B-R

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 40,00
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 40,18
Bodemfactor [-]	: 0,81	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 12900,00
% Daguur	: 6,80
% Avonduur	: 3,20
% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	93,00	93,00	93,00	50	0,00	75,89	72,62	66,02
3	Middelzware Motorvoert...	5,40	5,40	5,40	50	0,00	70,19	66,92	60,31
4	Zware Motorvoertuigen	1,60	1,60	1,60	50	0,00	67,87	64,59	57,99
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			77,44	74,16	67,56
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	L_Aeq, dag	: 57,59
C_zichthoek	: 0,00	L_Aeq, avond	: 54,32
D_afstand	: 16,04	L_Aeq, nacht	: 47,72
D_lucht	: 0,28	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,35	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 58
D_meteo	: 0,92	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 53

Rijlijn : Brediusweg B-H

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 57,00
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 57,12
Bodemfactor [-]	: 0,86	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: *Grof - Grof asfalt (niet-elementenverharding)		

Q_etmaal	: 13450,00
% Daguur	: 6,80
% Avonduur	: 3,40
% Nachtuur	: 0,60

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	94,00	94,00	50	78,67	75,66	68,13
3	Middelzware Motorvoertuigen	4,70	4,70	4,70	50	72,32	69,31	61,77
4	Zware Motorvoertuigen	1,30	1,30	1,30	50	69,70	66,69	59,15
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00		80,00	76,99	69,46
	C_optrek					--	--	--
	C_wegdek					2,55	2,55	2,55

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	L_Aeq, dag	: 57,76
C_zichthoek	: 0,00	L_Aeq, avond	: 54,75
D_afstand	: 17,57	L_Aeq, nacht	: 47,22
D_lucht	: 0,38	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,80	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 58
D_meteo	: 1,24	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 53

Rijlijn : Brediusweg H-A

Wegdekhoogte [m] : 0,00 Afstand horizontaal [m] : 54,00
Verhardingsbreedte [m] : 4,00 Afstand schuin [m] : 54,13
Bodemfactor [-] : 0,86 Afstand kruispunt [m] : 0,00
Objectfractie [-] : 0,50 Afstand obstakel [m] : 0,00
Zichthoek [grad] : 127
Wegdektype [-] : *Grof - Grof asfalt (niet-elementenverharding)

Q_etmaal : 12250,00
% Daguur : 6,80
% Avonduur : 3,40
% Nachtuur : 0,60

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	94,00	94,00	50	78,26	75,25	67,72
3	Middelzware Motorvoertuigen	4,70	4,70	4,70	50	71,91	68,90	61,37
4	Zware Motorvoertuigen	1,30	1,30	1,30	50	69,29	66,28	58,75
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00		79,59	76,58	69,05
	C_optrek					--	--	--
	C_wegdek					2,55	2,55	2,55

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,75 LAeq, dag : 57,72
C_zichthoek : 0,00 LAeq, avond : 54,71
D_afstand : 17,33 LAeq, nacht : 47,18
D_lucht : 0,36 Aftrek Art. 110g [dB] : 5
D_bodem : 3,74 Lden, excl. Art.110g [dB] : 58
D_meteo : 1,18 Lden, incl. Art.110g [dB] : 53

Rijlijn : Dr. F. van Eedenweg

Wegdekhoogte [m] : 0,00 Afstand horizontaal [m] : 13,00
Verhardingsbreedte [m] : 4,00 Afstand schuin [m] : 13,53
Bodemfactor [-] : 0,48 Afstand kruispunt [m] : 0,00
Objectfractie [-] : 0,50 Afstand obstakel [m] : 0,00
Zichthoek [grad] : 127
Wegdektype [-] : SMA0/6 - SMA 0/6

Q_etmaal : 3675,00
% Daguur : 6,80
% Avonduur : 3,60
% Nachtuur : 0,50

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,00	96,00	96,00	50	-1,11	69,47	66,71	58,14
3	Middelzware Motorvoert...	3,20	3,20	3,20	50	-0,43	62,03	59,27	50,69
4	Zware Motorvoertuigen	0,80	0,80	0,80	50	-0,43	58,97	56,21	47,63
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			70,51	67,74	59,17
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,75 LAeq, dag : 58,00
C_zichthoek : 0,00 LAeq, avond : 55,24
D_afstand : 11,31 LAeq, nacht : 46,67
D_lucht : 0,10 Aftrek Art. 110g [dB] : 5
D_bodem : 1,49 Lden, excl. Art.110g [dB] : 58
D_meteo : 0,34 Lden, incl. Art.110g [dB] : 53

Rijlijn : Huizerweg L-B

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 41,00
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 41,17
Bodemfactor [-]	: 0,81	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: SMA0/6 - SMA 0/6		

Q_etmaal	: 18825,00
% Daguur	: 6,90
% Avonduur	: 3,30
% Nachtuur	: 0,50

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	-1,11	76,58	73,38	65,19
3	Middelzware Motorvoert...	3,30	3,30	3,30	50	-0,43	69,32	66,12	57,92
4	Zware Motorvoertuigen	1,70	1,70	1,70	50	-0,43	69,40	66,20	58,00
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			77,98	74,78	66,58
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 57,97
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 54,77
D_afstand	: 16,15	LAeq, nacht	: 46,57
D_lucht	: 0,28	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,39	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 58
D_meteo	: 0,94	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 53

Rijlijn : Huizerweg B-H

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 38,00
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 38,18
Bodemfactor [-]	: 0,80	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: SMA0/6 - SMA 0/6		

Q_etmaal	: 18175,00
% Daguur	: 6,70
% Avonduur	: 2,40
% Nachtuur	: 0,50

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	-1,11	76,30	71,84	65,03
3	Middelzware Motorvoert...	3,30	3,30	3,30	50	-0,43	69,04	64,58	57,77
4	Zware Motorvoertuigen	1,70	1,70	1,70	50	-0,43	69,12	64,66	57,85
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			77,70	73,24	66,43
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 58,21
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 53,75
D_afstand	: 15,82	LAeq, nacht	: 46,94
D_lucht	: 0,27	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,28	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 58
D_meteo	: 0,88	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 53

Rijlijn : Huizerweg H-O

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 78,00
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 78,09
Bodemfactor [-]	: 0,90	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: GewElm - Gewone elementenverharding		

Q_etmaal	: 18175,00
% Daguur	: 6,70
% Avonduur	: 2,40
% Nachtuur	: 0,50

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	4,00	81,41	76,95	70,14
3	Middelzware Motorvoert...	3,30	3,30	3,30	50	4,00	73,47	69,02	62,20
4	Zware Motorvoertuigen	1,70	1,70	1,70	50	4,00	73,55	69,10	62,28
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			82,63	78,17	71,36
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 58,28
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 53,82
D_afstand	: 18,93	LAeq, nacht	: 47,01
D_lucht	: 0,51	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 4,10	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 58
D_meteo	: 1,57	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 53

Rijlijn : Huizerweg O-A

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 31,00
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 31,23
Bodemfactor [-]	: 0,76	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: Redufalt - Redufalt		

Q_etmaal	: 18175,00
% Daguur	: 6,70
% Avonduur	: 2,40
% Nachtuur	: 0,50

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	-3,36	74,05	69,59	62,78
3	Middelzware Motorvoert...	3,30	3,30	3,30	50	0,00	69,47	65,02	58,20
4	Zware Motorvoertuigen	1,70	1,70	1,70	50	0,00	69,55	65,10	58,28
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			76,37	71,91	65,09
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 58,24
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 53,79
D_afstand	: 14,95	LAeq, nacht	: 46,97
D_lucht	: 0,22	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 2,96	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 58
D_meteo	: 0,74	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 53

Rijlijn : Landstraat

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	34,00
Verhardingsbreedte [m]	:	4,00	Afstand schuin [m]	:	34,21
Bodemfactor [-]	:	0,78	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,50	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	SMA0/6 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	12500,00
% Daguur	:	6,90
% Avonduur	:	3,40
% Nachtuur	:	0,60

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	93,00	93,00	93,00	50	-1,11	74,71	71,64	64,11
3	Middelzware Motorvoert...	5,40	5,40	5,40	50	-0,43	69,68	66,61	59,08
4	Zware Motorvoertuigen	1,60	1,60	1,60	50	-0,43	67,36	64,29	56,75
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			76,47	73,39	65,86
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,75	LAeq, dag	:	57,73
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	54,65
D_afstand	:	15,34	LAeq, nacht	:	47,12
D_lucht	:	0,24	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	3,11	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	58
D_meteo	:	0,80	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Ontvanger : excl centrumring Waarneemhoogte [m] : 4,5

Rijlijn : Amersfoortsestraatwg

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	11,00
Verhardingsbreedte [m]	:	4,00	Afstand schuin [m]	:	11,62
Bodemfactor [-]	:	0,40	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,50	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	Referentie - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	19950,00
% Daguur	:	6,80
% Avonduur	:	3,40
% Nachtuur	:	0,60

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	94,00	94,00	50	0,00	77,83	74,82	67,29
3	Middelzware Motorvoert...	4,10	4,10	4,10	50	0,00	70,89	67,88	60,34
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	70,51	67,50	59,96
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			79,25	76,24	68,71
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,75	LAeq, dag	:	67,75
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	64,74
D_afstand	:	10,65	LAeq, nacht	:	57,21
D_lucht	:	0,09	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	1,21	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	68
D_meteo	:	0,30	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	63

Rijlijn : Brinklaan C-B

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 6,30
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 7,33
Bodemfactor [-]	: 0,13	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 11050,00
% Daguur	: 6,80
% Avonduur	: 3,40
% Nachtuur	: 0,60

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,00	96,00	96,00	50	0,00	75,36	72,35	64,81
3	Middelzware Motorvoert...	2,90	2,90	2,90	50	0,00	66,82	63,81	56,27
4	Zware Motorvoertuigen	1,10	1,10	1,10	50	0,00	65,57	62,56	55,02
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			76,31	73,30	65,77
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 67,80
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 64,79
D_afstand	: 8,65	LAeq, nacht	: 57,26
D_lucht	: 0,06	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,36	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 68
D_meteo	: 0,19	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 63

Rijlijn : Brinklaan B-R

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 8,00
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 8,84
Bodemfactor [-]	: 0,25	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 12900,00
% Daguur	: 6,80
% Avonduur	: 3,20
% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	93,00	93,00	93,00	50	0,00	75,89	72,62	66,02
3	Middelzware Motorvoert...	5,40	5,40	5,40	50	0,00	70,19	66,92	60,31
4	Zware Motorvoertuigen	1,60	1,60	1,60	50	0,00	67,87	64,59	57,99
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			77,44	74,16	67,56
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 67,72
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 64,45
D_afstand	: 9,46	LAeq, nacht	: 57,85
D_lucht	: 0,07	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,70	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 68
D_meteo	: 0,23	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 63

Rijlijn : Brediusweg B-H

Wegdekhoogte [m] : 0,00 Afstand horizontaal [m] : 12,00
Verhardingsbreedte [m] : 4,00 Afstand schuin [m] : 12,57
Bodemfactor [-] : 0,44 Afstand kruispunt [m] : 0,00
Objectfractie [-] : 0,50 Afstand obstakel [m] : 0,00
Zichthoek [grad] : 127
Wegdektype [-] : *Grof - Grof asfalt (niet-elementenverharding)

Q_etmaal : 13450,00
% Daguur : 6,80
% Avonduur : 3,40
% Nachtuur : 0,60

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	94,00	94,00	50	78,67	75,66	68,13
3	Middelzware Motorvoertuigen	4,70	4,70	4,70	50	72,32	69,31	61,77
4	Zware Motorvoertuigen	1,30	1,30	1,30	50	69,70	66,69	59,15
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00		80,00	76,99	69,46
	C_optrek					--	--	--
	C_wegdek					2,55	2,55	2,55

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,75 LAeq, dag : 67,98
C_zichthoek : 0,00 LAeq, avond : 64,97
D_afstand : 10,99 LAeq, nacht : 57,44
D_lucht : 0,10 Aftrek Art. 110g [dB] : 5
D_bodem : 1,36 Lden, excl. Art.110g [dB] : 68
D_meteo : 0,32 Lden, incl. Art.110g [dB] : 63

Rijlijn : Brediusweg H-A

Wegdekhoogte [m] : 0,00 Afstand horizontaal [m] : 12,00
Verhardingsbreedte [m] : 4,00 Afstand schuin [m] : 12,57
Bodemfactor [-] : 0,44 Afstand kruispunt [m] : 0,00
Objectfractie [-] : 0,50 Afstand obstakel [m] : 0,00
Zichthoek [grad] : 127
Wegdektype [-] : *Grof - Grof asfalt (niet-elementenverharding)

Q_etmaal : 12250,00
% Daguur : 6,80
% Avonduur : 3,40
% Nachtuur : 0,60

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	94,00	94,00	50	78,26	75,25	67,72
3	Middelzware Motorvoertuigen	4,70	4,70	4,70	50	71,91	68,90	61,37
4	Zware Motorvoertuigen	1,30	1,30	1,30	50	69,29	66,28	58,75
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00		79,59	76,58	69,05
	C_optrek					--	--	--
	C_wegdek					2,55	2,55	2,55

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,75 LAeq, dag : 67,58
C_zichthoek : 0,00 LAeq, avond : 64,57
D_afstand : 10,99 LAeq, nacht : 57,03
D_lucht : 0,10 Aftrek Art. 110g [dB] : 5
D_bodem : 1,36 Lden, excl. Art.110g [dB] : 68
D_meteo : 0,32 Lden, incl. Art.110g [dB] : 63

Rijlijn : Dr. F. van Eedenweg

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 1,00
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 3,88
Bodemfactor [-]	: 0,00	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: SMA0/6 - SMA 0/6		

Q_etmaal	: 3675,00
% Daguur	: 6,80
% Avonduur	: 3,60
% Nachtuur	: 0,50

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,00	96,00	96,00	50	-1,11	69,47	66,71	58,14
3	Middelzware Motorvoert...	3,20	3,20	3,20	50	-0,43	62,03	59,27	50,69
4	Zware Motorvoertuigen	0,80	0,80	0,80	50	-0,43	58,97	56,21	47,63
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			70,51	67,74	59,17
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 65,23
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 62,47
D_afstand	: 5,89	LAeq, nacht	: 53,90
D_lucht	: 0,03	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,00	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 65
D_meteo	: 0,10	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 60

Rijlijn : Huizerweg L-B

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 8,42
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 9,21
Bodemfactor [-]	: 0,28	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: SMA0/6 - SMA 0/6		

Q_etmaal	: 18825,00
% Daguur	: 6,90
% Avonduur	: 3,30
% Nachtuur	: 0,50

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	-1,11	76,58	73,38	65,19
3	Middelzware Motorvoert...	3,30	3,30	3,30	50	-0,43	69,32	66,12	57,92
4	Zware Motorvoertuigen	1,70	1,70	1,70	50	-0,43	69,40	66,20	58,00
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			77,98	74,78	66,58
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 68,00
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 64,80
D_afstand	: 9,64	LAeq, nacht	: 56,60
D_lucht	: 0,07	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,78	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 68
D_meteo	: 0,24	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 63

Rijlijn : Huizerweg B-H

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 7,62
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 8,49
Bodemfactor [-]	: 0,23	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: SMA0/6 - SMA 0/6		

Q_etmaal	: 18175,00
% Daguur	: 6,70
% Avonduur	: 2,40
% Nachtuur	: 0,50

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	-1,11	76,30	71,84	65,03
3	Middelzware Motorvoert...	3,30	3,30	3,30	50	-0,43	69,04	64,58	57,77
4	Zware Motorvoertuigen	1,70	1,70	1,70	50	-0,43	69,12	64,66	57,85
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			77,70	73,24	66,43
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 68,25
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 63,79
D_afstand	: 9,29	LAeq, nacht	: 56,98
D_lucht	: 0,07	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,63	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 68
D_meteo	: 0,22	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 63

Rijlijn : Huizerweg H-O

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 17,42
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 17,82
Bodemfactor [-]	: 0,59	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: GewElm - Gewone elementenverharding		

Q_etmaal	: 18175,00
% Daguur	: 6,70
% Avonduur	: 2,40
% Nachtuur	: 0,50

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	4,00	81,41	76,95	70,14
3	Middelzware Motorvoert...	3,30	3,30	3,30	50	4,00	73,47	69,02	62,20
4	Zware Motorvoertuigen	1,70	1,70	1,70	50	4,00	73,55	69,10	62,28
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			82,63	78,17	71,36
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 68,30
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 63,84
D_afstand	: 12,51	LAeq, nacht	: 57,03
D_lucht	: 0,13	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 1,99	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 68
D_meteo	: 0,44	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 63

Rijlijn : Huizerweg O-A

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 5,71
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 6,83
Bodemfactor [-]	: 0,09	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: Redufalt - Redufalt		

Q_etmaal	: 18175,00
% Daguur	: 6,70
% Avonduur	: 2,40
% Nachtuur	: 0,50

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	-3,36	74,05	69,59	62,78
3	Middelzware Motorvoert...	3,30	3,30	3,30	50	0,00	69,47	65,02	58,20
4	Zware Motorvoertuigen	1,70	1,70	1,70	50	0,00	69,55	65,10	58,28
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			76,37	71,91	65,09
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 68,30
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 63,84
D_afstand	: 8,34	LAeq, nacht	: 57,03
D_lucht	: 0,06	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,24	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 68
D_meteo	: 0,18	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 63

Rijlijn : Landstraat

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 6,52
Verhardingsbreedte [m]	: 4,00	Afstand schuin [m]	: 7,53
Bodemfactor [-]	: 0,15	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,50	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: SMA0/6 - SMA 0/6		

Q_etmaal	: 12500,00
% Daguur	: 6,90
% Avonduur	: 3,40
% Nachtuur	: 0,60

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	93,00	93,00	93,00	50	-1,11	74,71	71,64	64,11
3	Middelzware Motorvoert...	5,40	5,40	5,40	50	-0,43	69,68	66,61	59,08
4	Zware Motorvoertuigen	1,60	1,60	1,60	50	-0,43	67,36	64,29	56,75
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			76,47	73,39	65,86
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,75	LAeq, dag	: 67,79
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 64,72
D_afstand	: 8,77	LAeq, nacht	: 57,18
D_lucht	: 0,06	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,40	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 68
D_meteo	: 0,20	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 63

Uitkomsten SRM II-berekening

Peuterspeelzaal

<u>bron</u>	<u>geluidsbelasting</u>
Busken Huetlaan	44,74
Brediusweg	56,25
A1	45,18
gecumuleerd (excl. correctie artikel 110g)	61,59

De gecumuleerde geluidsbelasting neemt marginaal toe ten opzichte van de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Brediusweg (61,25 dB excl. correctie) en is derhalve aanvaardbaar

Hotel

<u>bron</u>	<u>geluidsbelasting</u>
Brediusweg	57,05
Amersfoortsestraatweg	59,98
A1	48,30
gecumuleerd (excl. correctie artikel 110g)	65,9

De gecumuleerde geluidsbelasting neemt marginaal toe ten opzichte van de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Amersfoortsestraatweg (64,98 dB excl. correctie) en is derhalve aanvaardbaar

Bijlage 6. Ruimtelijke onderbouwing Busken Huetlaan 18

bussum

nieuwbouw peuterspeelzalen en naschoolse opvang

ruimtelijke onderbouwing

opdrachtgever	:	gemeente Bussum
nummer	:	111.12510.00
datum	:	4 augustus 2008
opdrachtleider	:	mw. I. de Feijter
auteur(s)	:	mw. I. de Feijter

Inhoud	1
1. Inleiding	blz. 3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Ligging projectgebied	3
1.3. Leeswijzer	3
2. Beleidskader	5
2.1. Rijksbeleid	5
2.2. Provinciaal en regionaal beleid	5
2.3. Gemeentelijk beleid	5
2.4. Bestemmingsplan en beschermd dorpsgezicht	7
2.5. Conclusie	7
3. Het project	9
3.1. Huidige situatie	9
3.2. Het project	9
4. Sectorale aspecten	11
4.1. Verkeer	11
4.2. Wegverkeerslawaaï	13
4.3. Milieuhinder	14
4.4. Externe veiligheid	14
4.5. Kabels en leidingen	15
4.6. Bodem en grondwaterkwaliteit	15
4.7. Luchtkwaliteit	16
4.8. Water	17
4.9. Ecologie	17
4.10. Archeologie	20
5. Uitvoerbaarheid	23
5.1. Economische uitvoerbaarheid	23
5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	23
6. Afweging en conclusie	25

1. Inleiding

3

1.1. Aanleiding

Op de locatie Busken Huetlaan 18 te Bussum staat thans een tijdelijk bouwwerk waarin Peuterspeelzaal De Wipperoen is gevestigd. Voor de locatie is een ontwikkeling voorzien waarbij de huidige bebouwing wordt gesloopt en vervangen door nieuwbouw ten behoeve van twee peuterspeelzalen en naschoolse opvang.

De beoogde ontwikkeling past niet in het vigerende bestemmingsplan Jan Tabak. Bovendien is ter plaatse sprake van een beschermd dorpsgezicht. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Bussum is bereid medewerking te verlenen aan de uitvoering van het project. De onderhavige ruimtelijke onderbouwing is opgesteld ten behoeve van de afweging in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan Brediuskwartier. Van belang hierbij is dat de ontwikkeling wordt aangepast ten opzichte van het voortraject, in die zin dat thans uit wordt gegaan van twee lokalen voor peuteropvang en naschoolse opvang in plaats van drie.

1.2. Ligging projectgebied

De locatie Busken Huetlaan 18 is gelegen in het noordoosten van Bussum, ten zuiden van de Brediusweg. Aan de oostzijde van de locatie ligt het terrein van de begraafplaats en aan de zuidzijde grenst de locatie aan het terrein van de Bussumse Montessorischool. Aan de westzijde zijn woningen gelegen.

1.3. Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgezet. In hoofdstuk 2 komen het vigerende bestemmingsplan en het overige relevante beleid aan de orde. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de huidige situatie van het projectgebied en zijn omgeving en wordt het project beschreven. In hoofdstuk 4 komen de sectorale aspecten zoals milieuaspecten, verkeer, ecologie, waterhuishouding en archeologie aan de orde. Hoofdstuk 5 bevat de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 6 geeft de afweging van de verschillende belangen weer en bevat de eindconclusie.

2. Beleidskader

5

2.1. Rijksbeleid

Nota Ruimte

In de Nota worden vier algemene doelen geformuleerd: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Meer specifiek voor steden en netwerken staan de volgende beleidsdoelen centraal: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaaleconomische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid. Hiermee komt de nadruk meer dan voorheen te liggen op economische ontwikkeling.

Het Rijk wil verstedelijking zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, waar het projectgebied als deel van de Randstad Holland deel van uitmaakt. Het ontwikkelingsperspectief is erop gericht de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit van de Randstad te behouden en te versterken en de eigen ruimte vraag binnen de Randstad op te vangen. In de Randstad moet tussen 2010 en 2030 rekening worden gehouden met een vraag naar 360.000 tot 440.000 woningen. Een deel van de woningen kan worden gebouwd door "verdichting" in bestaand stedelijk gebied. Het streefgetal voor de realisatie van woningen en arbeidsplaatsen in het bestaand bebouwd gebied van stedelijke netwerken is 40% van het totale uitbreidingsprogramma, hoewel het Rijk rekening houdt met 25% op basis van de tegenvallende praktijk. Een optimale benutting van het bebouwd gebied blijft van groot belang.

De Nota Ruimte gaat meer dan voorheen uit van het motto "decentraal wat kan, centraal wat moet". Een gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling, waarin alle betrokkenen participeren, wordt ondersteund. Hiermee wordt meer verantwoordelijkheid gelegd bij de provincie en gemeenten om te sturen in de ruimtelijke ordening.

2.2. Provinciaal en regionaal beleid

Streekplan Noord-Holland Zuid (2003)

In het streekplan is het projectgebied aangeduid als bestaand stedelijk gebied binnen de rode contour. Verstedelijking dient plaats te vinden binnen deze rode contour. Naast een grote vraag naar groene woonmilieus, wordt er in het streekplan ook een grote vraag naar stedelijke woonmilieus vastgesteld. Van de bestaande capaciteit van 112.000 woningen dienen 58.000 woningen gerealiseerd te worden in bestaand stedelijk gebied. Van de dan nog resterende bouwopgave van 54.000 woningen voor de periode van 2000 tot 2020, zet de provincie in op realisering van 50% door verdergaande binnenstedelijke verdichting (28.000 woningen). Voor de andere circa 50% zijn nieuwe uitleglocaties nodig in een totale omvang van 28.000 woningen. Binnenstedelijke woningbouw en verdichting dienen echter niet ten koste te gaan van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu in de steden. Bij de bouw van nieuwe woningen moet ervoor worden gezorgd dat het bouwproject waar nodig bijdraagt aan de beschikbaarheid van voldoende betaalbare huur- en koopwoningen. Bij (her)inrichting van het stedelijke gebied wordt gestreefd naar beperking van negatieve invloeden op het grondwatersysteem, zowel kwalitatief als kwantitatief. Een functieverandering of herinrichting mag niet leiden tot een grotere aan- en afvoer van water. Binnen het stedelijk gebied geldt het nieuwe provinciale locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen (april 2005).

2.3. Gemeentelijk beleid

Bussum 2025, visie en ambities (2006)

De gemeente heeft haar visie "Bussum 2015" geactualiseerd. De algemene leidraad voor het gemeentelijke beleid is de continue aandacht en zorg voor een leefbare gemeente, in de breedste zin van het woord. Het gaat dan om wonen, welzijn, zorg, ouderen, jongeren, integratie, vrijetijdsvoorzieningen, kunst en cultuur, onderwijs, werk en inkomen en de kwaliteit van de woonomgeving. Daarnaast is de kwaliteit van de gemeentelijke organisatie een centraal en continuerend thema.

Belangrijke ambities en doelstellingen op het gebied van leefbaarheid met een ruimtelijke component zijn:

- de bestaande woningvoorraad zal moeten worden aangepast aan de wooneisen van deze tijd; aanpassingen van de woningen door middel van renovatie, uitbreiding, maar ook nieuwbouw zijn daarbij mogelijk; bij herontwikkeling moet sprake zijn van een stedenbouwkundige meerwaarde, de herontwikkeling moet passen binnen de volkshuisvestelijke doelstellingen van de gemeente en uit het overleg tussen de eigenaar en de huurders moet blijken dat er instemming bestaat over de ontwikkelde plannen;
- met betrekking tot het gebruik van de zeer schaarse ruimte moet voorkomen worden dat nieuwe bouwprojecten (woningen, voorzieningen, bedrijven/kantoren) extra (negatieve) belasting veroorzaken ten opzichte van de directe omgeving; afhankelijk van de schaal, zal elk nieuw bouwproject zelf moeten voorzien in bijvoorbeeld parkeerruimte, voorzieningen, speelmogelijkheden en groen;
- bij nieuwbouwprojecten wordt er naar gestreefd voor een derde goedkope woningen te bouwen, voor een derde middeldure woningen en voor een derde dure woningen;
- bij de nieuwbouw van woningen wordt voor circa 50% ingezet op de bouw van zogenaamde nulredewoningen en zorgwoningen waarbij zorg op afroep mogelijk is;
- in het kader van de levensloopbestendigheid van woningen is het basispakket van Woonkeur minimaal uitgangspunt bij nieuwbouw;
- bij de (her)inrichting van openbare ruimten vormt levensloopbestendigheid (toegankelijkheid en veiligheid) uitgangspunt;
- om de huidige omgevingskwaliteit ook in de toekomst te kunnen waarborgen, dient er zorgvuldig te worden omgegaan met monumenten en zullen wijken hun eigen identiteit moeten behouden;
- de leefbaarheid en de vitaliteit van wijken en buurten handhaven en waar nodig verbeteren, zodat sprake is van een goede, schone, veilige en functionele leefomgeving;
- met betrekking tot parkeren wordt bij conflicten tussen bereikbaarheid en leefbaarheid in de woongebieden het accent gelegd op leefbaarheid en in het centrum op bereikbaarheid.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (2006)

In 2006 is het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) vastgesteld. Hierin is het beleid van de gemeente Bussum op gebied van verkeer en vervoer opgenomen. Het doel van het GVVP is het garanderen van een betrouwbare bereikbaarheid ten behoeve van het sociaal en economisch functioneren van de gemeente Bussum onder respecting van de eisen die aan leefbaarheid, milieu en verkeersveiligheid worden gesteld. Hiertoe dient de groei van de automobiliteit te worden beheerst en het gebruik van alternatieve vervoerswijzen, zoals de fiets en het openbaar vervoer te worden gestimuleerd.

Welstandsnota Bussum (december 2003)

Voor Bussum is een welstandsnota vastgesteld. Modernisering is één van de doelstellingen van de per 1 januari 2003 gewijzigde Woningwet. Deze Wet stelt een gemeentelijke welstandsnota verplicht voor het kunnen uitoefenen van het welstandstoezicht. De gemeente Bussum onderstreept de doelstellingen van de Woningwet om de welstandstoets objectiever te maken. Door de welstandsnota kan eenieder zien welke welstandscriteria bij de welstandstoets een rol zullen spelen.

De bestemmingsplannen voor Bussum en de welstandsnota vullen elkaar aan. De stedenbouwkundige en functionele aspecten van het grondgebruik in een bepaald gebied zijn vertaald middels het toekennen van bestemmingen en het opnemen van de voorschriften in de bestemmingsplannen. Datgene dat door een bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt, mag middels welstandscriteria niet onmogelijk worden gemaakt. De architectonische vormgeving van bouwwerken valt buiten de reikwijdte van een bestemmingsplan en wordt derhalve exclusief door de welstandsnota geregeld.

Voor het deel van het Brediuskwartier dat is aangewezen als beschermd dorpsgezicht geldt een bijzonder welstandsniveau.

Groennota 2005

De Groennota behandelt de structuur, de inrichting en het beheer van het openbare groen. Het plan bestaat uit twee gedeelten: een beleidsdeel en een beheersdeel. Het beleidsdeel richt zich naast de groeninrichting op wijzigingen en aanvullingen in de groenstructuur. De belangrijkste elementen daarin zijn de Groene As (bestaand), de natuurlijke inrichting van plantsoenen aan de randen van Bussum (bestaand), de bomenstructuur uit de Bomennota 2002 (herzien), (hak)houtwallen uit de landschapsvisie (nieuw) en de groene particuliere gebieden (nieuw). De hiervoor genoemde Groene As bestaat uit het Willem Bilderdijkplantsoen, 't Mouwtje, het Prinses Beatrixplantsoen, de groenvoorzieningen rondom de sportparken Zuid en de Kuil, Werk IV en de Groene Long. Het projectgebied maakt onderdeel uit van een gebied dat in de Groennota is aangewezen als structuurgroen en beeldbepalend particulier groen.

2.4. Bestemmingsplan en beschermd dorpsgezicht

Bestemmingsplan Jan Tabak

Het vigerende bestemmingsplan is het bestemmingsplan Jan Tabak, vastgesteld d.d. 10 maart 1988 en goedgekeurd d.d. 18 oktober 1988. Hierin heeft het projectgebied de bestemming Groenvoorzieningen met een karakteristiek reliëf en karakteristieke beplanting (zie figuur 2). Deze gronden zijn bestemd voor plantsoenen en andere groenvoorzieningen en in samenhang daarmee voor inritten, wandelpaden en kinderspeelplaatsen, een en ander met behoud van op deze gronden aanwezig karakteristiek reliëf en op deze gronden aanwezige karakteristieke beplanting.

De beoogde ontwikkeling – nieuwbouw van een pand ten behoeve van twee peuterspeelzalen en naschoolse opvang – past niet in het vigerende bestemmingsplan. Bovendien is de projectlocatie binnen de grenzen van het beschermde dorpsgezicht gelegen.

(Ontwerp)bestemmingsplan Brediuskwartier

Het vigerende bestemmingsplan Jan Tabak wordt – samen met een viertal andere bestemmingsplannen van de gemeente Bussum – op korte termijn vervangen door een nieuw bestemmingsplan Brediuskwartier, dat inmiddels in de ontwerpfasen verkeert. Hierin krijgt het projectgebied de bestemming Maatschappelijke doeleinden, met een maximumgoothoogte van 3 m en een maximumbouwhoogte van 7 m, en de bestemming Groenvoorzieningen. In het ontwerpbestemmingsplan Brediuskwartier is een bestemmingsvlak/bouwvlak opgenomen ten behoeve van het realiseren van een nieuw gebouw voor peuteropvang en naschoolse opvang. In het voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan wordt voorgesteld een bebouwingspercentage van 80% aan het bestemmingsvlak/bouwvlak toe te voegen zodat er een minder groot gebouw gerealiseerd kan worden dan eerder voorzien en waarbij uit wordt gegaan van twee in plaats van drie lokalen.

Beschermd dorpsgezicht

Een overgroot gedeelte van het Brediuskwartier is in 2007 aangewezen als beschermd dorpsgezicht. Het projectgebied valt binnen deze grenzen. In het ontwerpbestemmingsplan Brediuskwartier is bepaald dat het beleid met betrekking tot het beschermd dorpsgezicht als doel heeft de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de toekomstige ontwikkelingen binnen het gebied. De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te bieden voor een ruimtelijke ontwikkeling die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruikmaakt en daarop voortbouwt. Voor het villagegebied Brediuskwartier gaat het daarbij vooral om de stedenbouwkundige opzet met een ruime verkaveling, een gevarieerd stratenpatroon met assen, parkstroken en doorzichten en de karakteristieke, waardevolle villabebouwing in Amsterdamse Schoolstijl.

Een belangrijk gevolg van de aanwijzing tot beschermd dorpsgezicht is dat binnen het beschermde gebied het regime van vergunningvrij bouwen niet van toepassing is.

Voor het gebied met de beschermde status dient de gemeenteraad een beschermend bestemmingsplan op te stellen.

2.5. Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan maar is wel in overeenstemming met het ruimtelijke beleid van Rijk, provincie en gemeente voor het projectgebied. Het projectgebied is gelegen binnen de zogenaamde provinciale rode contouren en bij de inrichting van het gebied wordt voldoende rekening gehouden met de groene waarden binnen het gebied en de directe omgeving (zie ook hoofdstuk 3).

Het Rijk streeft naar harmonisatie van kinderopvang en peuterspeelzaalwerk. Zodoende is het bouwinitiatief, de integratie van peuterspeelzalen en kinderopvang, in overeenstemming met het rijksbeleid. Eveneens wordt door het bouwinitiatief het bijzondere karakter van het Brediuskwartier niet aangetast en past het binnen het beschermd dorpsgezicht Brediuskwartier. Omdat het project een uitbreiding van een peuterspeelzaal (twee lokalen in plaats van één op de locatie van de huidige Wipperoen) en realisering van naschoolse opvang onder één dak betreft en door vervanging van de huidige bebouwing – die van zeer slechte kwaliteit is – een kwaliteitsverbetering wordt behaald, is het college van burgemeester en wethouders bereid medewerking te verlenen aan de ontwikkeling.

3. Het project

9

3.1. Huidige situatie

Het dorp Bussum is een middelgrote gemeente. Het kenmerkt zich vooral door een omvangrijke dorpskern, de uitgestrekte en veelal op basis van particulier ondernemerschap gerealiseerde villawijken en de meer planmatig opgezette tuindorpachtige woonwijken. Bussum is van oorsprong een engdorp met een extensief bebouwde mozaïekachtige nederzettingstructuur dat zich in de loop van de geschiedenis ontwikkelde tot een villadorp. Door de latere verdichtingen, de aanleg van arbeidersbuurten en de meer recentere woonwijken is het karakter van het villadorp minder duidelijk geworden. Het karakter van de wijk Brediuskwartier is een unieke mengeling van villapark en tuindorp, waarvoor de bestaande natuurwaarden onderlegger waren. Met name de restanten van de zandafgravingen werden in het landschappelijk ontwerp voor de plantsoenen opgenomen, wat (ook) kostenbesparend werkte. Openbaar en privégroen lopen in elkaar over. Opvallende meerwaarde vormen de bomenlanen en de kleine groene parkjes verspreid over de wijk.

In het Brediuskwartier staan voornamelijk vrijstaande of in korte rijtjes aaneengebouwde villa's in ruime groene tuinen. De vrijstaande en in korte blokken aaneengebouwde villa's zijn één tot twee lagen hoog en hebben een nadrukkelijke kap. De geschakelde villa's zijn als eenheid ontworpen. De villa's zijn gesitueerd langs de Brediusweg en net als de twee-onder-een-kapmiddenstandswoningen verspreid door het gebied. De kavels aan de Brediusweg en ook die aan de Amersfoortsestraatweg zijn beduidend groter dan elders in de wijk.

In de wijk is sprake van een sterke ruimtelijk-visuele samenhang. Alleen de scholen aan de Amersfoortsestraatweg, het hotel Jan Tabak alsmede de nieuwbouw van en rond Zorgcentrum Godelinde zijn qua schaal, maat en detaillering sterk afwijkend. Behalve de kerk van de Vrije Evangelische Gemeente, enkele scholen, een hotel, een kinderdagverblijf en een zorgcentrum zijn er weinig bijzondere functies in de wijk. Langs de Brediusweg zijn enkele kantoorpanden gevestigd.

De locatie Busken Huetlaan 18 is gelegen in het noordoosten van Bussum. Op deze locatie is thans Peuterspeelzaal De Wiperoen gevestigd in tijdelijke bebouwing. De huidige bebouwing is van zeer slechte kwaliteit, zodat vervangende nieuwbouw noodzakelijk is. Aan de noordzijde loopt de Brediusweg. De Brediusweg maakt deel uit van de hoofdontsluitingsstructuur van Bussum zoals deze in het GVVP is vastgelegd. De functie als ontsluitingsweg van het Brediuskwartier dient ten behoeve van een goede bereikbaarheid te worden behouden. Aan de oostzijde van de locatie ligt het terrein van de begraafplaats, rondom omringd door een verscheidenheid aan bomen. Aan de zuidwestzijde grenst de locatie aan het terrein van de Bussumse Montessorischool, dat van het terrein van de begraafplaats is afgescheiden door een met bomen beplante groenstrook. Aan de westzijde van de locatie zijn woningen gelegen. Deze woningen zijn van de locatie afgescheiden door een toegangspad naar de Bussumse Montessorischool vanaf de Busken Huetlaan.

3.2. Het project

De tijdelijke bebouwing waarin peuterspeelzaal De Wiperoen is gevestigd, wordt gesloopt. Door uitvoering van het onderhavige bouwplan worden met het nieuw te bouwen pand twee peuterspeelzalen en naschoolse opvang onder één dak gerealiseerd. Het aantal kinderen dat momenteel in de peuterspeelzaal aan de Busken Huetlaan en in de peuterspeelzalen bij de Bussumse Montessorischool wordt ondergebracht, bedraagt 60 (drie groepen). In het nieuwe gebouw zullen 40 kinderen (twee groepen) in de peuteropvang worden ondergebracht, verdeeld over twee lokalen. Voor wat betreft de naschoolse opvang geldt dat deze opvang zal bieden aan 40 kinderen die momenteel reeds onderwijs volgen op de Bussumse Montessorischool en de nabijgelegen Katholieke Montessorischool (aan de Amersfoortsestraatweg). Omdat de nieuwbouw valt binnen het gebied waar het beschermde dorpsgezicht van Bussum geldt, dient bij het uitwerken van het uiteindelijke bouwplan veel zorg besteed te worden aan de uitstraling van het pand. Het gebouw wordt één bouwlaag hoog, afgedekt met een kap, in houtskelet uitgevoerd en de muren worden gemetseld, zodat het geheel goed past in de omgeving. Een eerder bouwplan dat voor wat betreft de uiterlijke verschijningsvorm bij het uiteindelijke bouwplan wordt aangehouden, is getoetst door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (welstandscommissie Bussum), die op 24 juli 2007 een positief advies heeft uitgebracht (overeenkomstig het goedgekeurde schetsplan d.d. 14 november 2006).

De nieuwbouw krijgt eenzelfde vloerpeil als de bestaande bebouwing. Het gebouw wordt in de rooilijn van de bestaande bebouwing aan de Busken Huetlaan geplaatst. De oppervlakte van het op te richten gebouw zal circa 255 m² bedragen. Overigens is in het bestemmingsplan Brediuskwartier voor de naastgelegen woningen een maximumgoothoogte van 6 m en maximumbouwhoogte van 12 m opgenomen. Voor de te realiseren nieuwbouw op de locatie Busken Huetlaan 18 is een (lagere) maximumgoothoogte van 3 m en maximumbouwhoogte van 7 m opgenomen.

Uitgangspunt bij de nieuwbouw is behoud van het in het gebied aanwezige karakteristiek reliëf en de aanwezige karakteristieke beplanting. Ook behoud van de bestaande bomen en de aanwezige houtwal is uitgangspunt. In het bestemmingsplan Brediuskwartier wordt het bestemmingsvlak/bouwvlak van het nieuwe gebouw beperkt tot een gedeelte van de locatie; rondom het gebouw blijft de bestemming Groenvoorzieningen hoofdzakelijk gehandhaafd.

De paden langs het schoolplein van de Bussumse Montessorischool blijven gehandhaafd. Ook het toegangspad naar de Bussumse Montessorischool vanaf de Busken Huetlaan blijft onverkort gehandhaafd. De kinderen zullen aan de zuid- en oostzijde van het gebouw gaan spelen. Dit betreft met name de kinderen van de peuterspeelzalen. Tevens zal er gespeeld worden op het schoolplein van de Bussumse Montessorischool (met name de kinderen van de naschoolse opvang).

4. Sectorale aspecten

11

4.1. Verkeer

Verkeersontsluiting

Auto

De ontwikkeling is gelegen aan de Busken Huetlaan in Bussum. De Busken Huetlaan kent eenrichtingsverkeer van de Burgemeester 's Jacoblaan richting de Brediusweg. Vanaf de Brediusweg is onderhavige locatie echter wel te bereiken. De Busken Huetlaan sluit middels een plein aan op de Brediusweg. Op dit plein geldt een eenrichtingscircuit, waardoor de locatie vanaf de Brediusweg te bereiken is. De Brediusweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom van Bussum en kent een maximumsnelheid van 50 km/h. De overige wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en kennen een maximumsnelheid van 30 km/h. De Brediusweg sluit in oostelijke richting aan op de Amersfoortsestraatweg en in westelijke richting op de Brinklaan en is daarmee een belangrijke oost-westverbinding voor de locatie. De ontsluiting voor het autoverkeer is derhalve goed.

Fiets

Het fietsverkeer wordt primair afgewikkeld via de Brediusweg. De Brediusweg heeft conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig vrijliggende eenrichtingsfietspaden aan beide zijden van de weg. Op de Busken Huetlaan en de Burgemeester 's Jacoblaan wordt fietsverkeer conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig voor erftoegangswegen gemengd met gemotoriseerd verkeer afgewikkeld. De inrichting van de wegen rondom de locatie voldoen aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Aandachtspunt hierbij is de oversteekbaarheid van de Brediusweg. In de huidige situatie is er geen geregelde oversteekvoorziening aanwezig. Doordat aan beide zijden van de weg een eenrichtingsfietspad is gelegen, dient een deel van het fietsverkeer de Brediusweg over te steken. Uit tabel 4.1 blijkt dat de geprognosticeerde verkeersintensiteit circa 11.125 mvt/etmaal bedraagt. In een gemiddeld spitsuur bedraagt de intensiteit doorgaans circa 10% van de etmaalintensiteit. Gesteld kan worden dat in een gemiddeld spitsuur circa 1.100 mvt passeren. De oversteekbaarheid is daardoor matig en vormt een belangrijk aandachtspunt. De maaswijdte van de ontsluitende fietspaden is gemiddeld kleiner dan 500 m. De ontsluiting voor het fietsverkeer is derhalve goed.

Openbaar Vervoer

Er is een bushalte gesitueerd op circa 200 m van de locatie. Deze halte wordt bediend door een busdienst die Hilversum via Huizen met Bussum verbindt. De busdienst verbindt de locatie binnen 5 minuten met treinstation Naarden-Bussum alwaar op het landelijke spoornetwerk kan worden overgestapt. De frequentie van de busdienst bedraagt 4x per uur per richting. De ontsluiting per openbaar vervoer is derhalve goed.

Parkeren

De ontwikkeling betreft twee peuterspeelzalen en naschoolse opvang. De peuterspeelzalen bieden ruimte aan 40 kinderen (2 groepen). Voor de naschoolse opvang wordt eveneens uitgegaan van 40 kinderen (2 groepen). De naschoolse opvang wordt gebruikt door kinderen uit de aangrenzende Bussumse Montessorischool en een verderop gelegen basisschool (Katholieke Montessorischool).

Op basis van het aantal kinderen en aannames over het autogebruik en de kindbezetting per auto kan het aantal parkeerplaatsen worden berekend. Hierbij wordt uitgegaan van 40 kinderen en een verkeersgeneratie van 10,7 mvt/10 kinderen. Hierbij is er rekening mee gehouden dat het brengen en halen van kinderen 4 verkeersbewegingen oplevert. De parkeerbehoefte bedraagt derhalve 11 parkeerplaatsen. Er wordt gerekend met een turnover van 1 (aantal maal dat een parkeerplaats wordt gebruikt). Daarnaast dienen nog circa 5 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd voor personeel. De totale parkeerbehoefte bedraagt circa 16 parkeerplaatsen. Gesteld kan worden dat de kinderen die gebruikmaken van de naschoolse opvang dezelfde parkeervoorziening gebruiken als de kinderen van de peuterspeelzaal. Hierbij wordt uitgegaan van een 70% autogebruik en een autobezetting van 1,3 kind per auto. De parkeerbehoefte voor naschoolse opvang bedraagt derhalve 22 parkeerplaatsen en is maatgevend, aangezien de parkeerbehoefte voor de peuterspeelzaal maximaal 16 parkeerplaatsen bedraagt. In de huidige situatie zijn 10 openbare parkeerplaatsen aanwezig aan de zijde van de Brediusweg. In de Busken Huetlaan zijn openbare parkeerplaatsen aanwezig. In de Vosmaerlaan zijn 12 openbare parkeerplaatsen aanwezig in de vorm van rabastroken. Tevens zijn daar twee parkeerplaatsen aanwezig voor busjes ten behoeve van de naschoolse opvang. Gelet op het feit dat de openbare parkeerplaatsen ook door bewoners en door de huidige school gebruikt wordt, is het aantal beschikbare parkeerplaatsen reeds in de huidige situatie krap. Er is echter geen ruimte beschikbaar om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Naast de parkeervoorziening aan de zijde van Brediusweg, zal er dan ook

gebruik moeten worden gemaakt van de openbare parkeerplaatsen in de Vosmaerlaan en de Busken Huetlaan. Voor het overige zal het personeel elders dienen te parkeren en zullen gerichte acties worden ondernomen in overleg met de school, de gemeente en de politie om het autogebruik te beperken. Omdat het aantal peuterspeelzalen afneemt van drie naar twee en de naschoolse opvang een beperkte extra parkeerbehoefte meebrengt (het merendeel van de kinderen is afkomstig van de Bussumse Montessorischool en wordt nu ook gehaald en gebracht, maar dan op andere tijdstippen), is er overigens slechts sprake van een beperkte toename van de parkeerbehoefte.

Verkeersveiligheid

Het projectgebied is ingericht volgens de principes van Duurzaam Veilig. Aandachtspunt ten gevolge van het verkeer op de Brediusweg is de oversteekbaarheid in verband met de hoge intensiteiten. Tijdens de breng- en haalperiode van kinderen is er derhalve voorzien in een beveiligde oversteek door middel van verkeersbrigadiers.

Verkeersgeneratie

In de huidige situatie zijn reeds twee peuterspeelzalen aanwezig, waarvan één in de Wipperoen (1 groep) en één in de nabijgelegen Montessorischool (2 groepen). De peuterspeelzalen in de Montessorischool worden opgeheven en de peuterspeelzaal aan de Busken Huetlaan wordt uitgebreid met 1 groep. Per saldo wijzigt het aantal groepen van drie naar twee. Derhalve zal het verkeer van en naar de peuterspeelzalen verminderen omdat er in de nieuwe situatie één groep peuteropvang vervalt. De verkeersgeneratie van de peuterspeelzalen bedraagt 10,7 mvt per 10 kinderen¹⁾. Voor 40 kinderen betekent dit derhalve 43 mvt/etmaal. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat het brengen en halen van het kind beide twee verkeersbewegingen opleveren, waardoor brengen en halen in totaal vier verkeersbewegingen oplevert. Als gevolg van de peuterspeelzaal zal er dus geen sprake zijn van verkeerstoename. Wel zal een deel van het verkeer zich verplaatsen naar de Busken Huetlaan/Brediusweg.

Ten gevolge van de naschoolse opvang zal de verkeersaantrekkende werking 90 mvt/etmaal bedragen, uitgaande van 70% autogebruik en 1,3 kind per auto. De kinderen die gebruikmaken van de naschoolse opvang, zijn grotendeels afkomstig van de Bussumse Montessorischool en worden in de huidige situatie in de schoolspits gebracht en gehaald. Het verkeer van de naschoolse opvang betreft derhalve geen nieuw verkeer, maar verkeer dat in de huidige situatie tijdens de schoolspits wordt afgewikkeld. Als gevolg van de naschoolse opvang zal de schoolspits in de middag minder intensief zijn, maar zullen de kinderen meer verspreid over de namiddag worden opgehaald.

Omdat het aantal groepen binnen de peuterspeelzaal per saldo wordt gereduceerd en het verkeer van de naschoolse opvang reeds in de schoolspits aanwezig was, zal onderhavige ontwikkeling niet leiden tot een grote toename van verkeer. Ten gevolge van de peuterspeelzaal zullen de verkeersstromen zich in grotere mate richten op de Busken Huetlaan/Brediusweg. Het betreft hier echter geen grote toename.

Ten aanzien van naschoolse opvang kan verder gesteld worden dat elke basisschool verplicht is naschoolse opvang te bieden. Derhalve is een langere schoolspits inherent aan deze wetgeving.

Verkeersgegevens

De verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan de onderzoeken met betrekking tot wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit staan vermeld in tabel 4.1. De verkeersgegevens zijn afkomstig uit het Rapport Luchtkwaliteit 2006 en ontleend aan het ontwerpbestemmingsplan Brediuskwartier²⁾. Deze zijn doorgerekend naar 2018 door middel van een autonome groei die ontleend is aan het verkeersmodel van de gemeente. De verkeersprognoses van de A1 en de Amersfoortsestraatweg voor 2017 zijn, op basis van informatie van Rijkswaterstaat, met een autonome groei van 1,5% doorgerekend naar 2018.

Voor de voertuigverdeling is uitgegaan van het Rapport Luchtkwaliteit. Voor de Busken Huetlaan is uitgegaan van een standaard verdeling voor een buurtverzamelweg. Er is geen reden om aan te nemen de daadwerkelijke voertuigverdeling afwijkt van de standaardverdeling.

Tabel 4.1 Verkeersgegevens

weg	verkeersintensiteit 2018	voertuigverdeling (L/MZ/Z) [*]	dag-/avond- nachtuurpercentage
A1	144.125	90,6/5,2/4,2	6,3/3,5/1,3
Amersfoortsestraatweg	20.250	94,0/4,1/1,9	6,8/3,4/0,6
Brediusweg tussen Constantijn Huijgenslaan en Amersfoortsestraatweg	11.125	94,0/4,7/1,3	6,8/3,4/0,6

* Lichte motorvoertuigen, middelzware motorvoertuigen, zware motorvoertuigen.

- 1) Conceptrapportage van nog niet gepubliceerde CROW-publicatie over de verkeersgeneratie van voorzieningen d.d. 2 juni 2008.
- 2) Ontwerpbestemmingsplan Brediuskwartier, RBOI, 31 maart 2008 (kenmerk: 111.12510.00).

4.2. Wegverkeerslawaaï

Ten behoeve van de peuterspeelzalen en naschoolse opvang aan de Busken Huetlaan heeft formeel geen akoestisch onderzoek te worden gedaan, omdat peuterspeelzalen volgens de Wet geluidhinder niet geluidsgevoelig zijn. Echter, op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening aannemelijk te worden gemaakt dat sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau. Hiertoe zijn geluidsberekeningen uitgevoerd op basis van de Standaard Rekenmethode II (SRM II) uit het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

Langs alle wegen bevinden zich ingevolge de Wet geluidhinder geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-gebieden. Binnen en rond het projectgebied zijn 30 km/h-wegen aanwezig die op basis van hun snelheidsregime zijn gedezoneerd.

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnen- of buitenstedelijk). De geluidszone ligt aan weerszijden van de weg, gemeten vanuit de kant van de weg. Onder stedelijk gebied wordt verstaan: "het gebied binnen de bebouwde kom, doch met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen zone van een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens" (artikel 1 Wgh).

De ontwikkeling is gelegen binnen de geluidszones van de Brediusweg, Amersfoortsestraatweg en de A1. De Brediusweg en Amersfoortsestraatweg hebben een binnenstedelijke ligging en twee rijstroken en derhalve een geluidszone van 200 m. De A1 heeft een buitenstedelijke ligging en meer dan vier rijstroken. Derhalve bedraagt de geluidszone 600 m.

Aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder

Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Voor wegen met een snelheid lager dan 70 km/h geldt een aftrek van 5 dB. Voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/h of meer geldt een aftrek van 2 dB. Op alle in deze rapportage genoemde geluidsbelastingen is deze aftrek toegepast, tenzij anders vermeld.

Resultaten

De afstand van de gevel tot de as van de Amersfoortsestraatweg bedraagt circa 175 m, de afstand van de gevel tot de as van de Brediusweg circa 22 m. De locatie ligt op 470 m uit de as van de A1. Voor de Amersfoortsestraatweg wordt uitgegaan van dicht asfalt beton; voor de Brediusweg wordt uitgegaan van grint asfaltbeton. De A1 heeft enkellaags ZOAB als wegdekverharding.

Uit de contourberekeningen blijkt dat de 48 dB-contour van de Brediusweg op 106 m uit de wegas ligt. De 48 dB-contour van de Amersfoortsestraatweg ligt op 109 m uit de wegas. De 48 dB-contour van A1 ligt op 762 m uit de as van de weg. De peuterspeelzalen liggen binnen de 48 dB-contour van de Brediusweg en de A1. De geluidsbelasting ten gevolge van de Brediusweg ligt op de gevel van de peuterspeelzalen op 58 dB. Dit is 10 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ten gevolge van de A1 bedraagt de geluidsbelasting 46 dB¹⁾. Ten gevolge van de A1 wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden. Omdat peuterspeelzalen volgens de Wgh niet geluidsgevoelig zijn, heeft voor de Brediusweg geen ontheffing te worden aangevraagd. Voor peuterspeelzalen is alleen de dagperiode maatgevend, omdat er op andere tijdstippen geen activiteiten plaatsvinden.

30 km/h

De peuterspeelzalen liggen verder langs de Busken Huetlaan. Omdat deze weg een maximumsnelheid van 30 km/h kent, is deze volgens de Wgh gedezoneerd. Echter, op basis van jurisprudentie dient ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk te worden gemaakt dat de geluidsbelasting ten gevolge van de Busken Huetlaan aanvaardbaar is. Omdat er van de Busken Huetlaan geen verkeersintensiteiten bekend zijn, wordt uitgegaan van een intensiteit van 1.000 mvt/etmaal en een standaard voertuigverdeling van een buurtverzamelweg. Er is gerekend met een objectfractie van 0,5 en dicht asfaltbeton (DAB). De gevel van de peuterspeelzaal ligt circa 15 m vanaf de as van de Busken Huetlaan. De geluidsbelasting ten gevolge van de Busken Huetlaan is voor de peuterspeelzalen 45 dB. Dit is ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en derhalve aanvaardbaar.

1) Rekening houdend met geplande geluidsschermen langs de A1.

Cumulatie

De gecumuleerde geluidsbelasting van de Brediusweg, de Busken Huetlaan en de A1 bedraagt 63 dB. Conform de regels voor cumulatie zijn de correcties volgens artikel 110g Wgh niet toegepast. De geluidsbelasting ten gevolge van de Brediusweg bedraagt 60 dB exclusief correctie ex artikel 110g Wgh. Ten gevolge van cumulatie neemt de geluidsbelasting met 3 dB toe ten opzichte van de afzonderlijke wegen, maar overschrijdt de uiterste grenswaarde niet.

Conclusie

De geluidsbelasting op de gevel van de peuterspeelzalen en naschoolse opvang kunnen worden gereduceerd door maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied. Er zijn een aantal maatregelen aan de bron mogelijk. De eerste mogelijkheid is het beperken van de verkeersomvang, de snelheid of wijziging van de samenstelling van het verkeer. Deze maatregelen zijn alleen mogelijk als de functie van de weg wordt gewijzigd. Dat stuit op overwegende bezwaren van verkeerskundige aard. De Brediusweg behoort tot de hoofdverkeersstructuur van Bussum zoals deze in het GVVP is vastgelegd. De functie als ontsluitingsweg dient ten behoeve van een goede bereikbaarheid te worden behouden.

Een andere maatregel aan de bron is herasfaltering van de Brediusweg met geluidsarm asfalt. Gezien de ligging van de peuterspeelzalen, dient herasfaltering van de Brediusweg over een lengte van minimaal 88 m plaats te vinden. De kosten hiervoor liggen rond de € 55.000,-, uitgaande van een wegbreedte van een 2-strooksweg, verwijdering van oude deklagen en herasfaltering met bijvoorbeeld ZSA-SD of akoestisch gelijkwaardig asfalt dat circa 4 dB reduceert.

Toepassen van geluidsarm asfalt stuit vanwege de hoge kosten op overwegende bezwaren van financiële aard. Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidsschermen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Bovendien is een geluidsscherm onvoldoende doeltreffend omdat deze onderbroken zou worden door de aansluiting van de Busken Huetlaan op de Brediusweg. Vergroten van de afstand tussen de Brediusweg en de peuterspeelzaal is niet mogelijk. Voor enig effect is een verdubbeling van de afstand nodig. De peuterspeelzaal kan dan niet meer worden ingepast.

Geconcludeerd kan worden dat redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting op de gevel van de peuterspeelzaal als gevolg van de Brediusweg te reduceren. Daarnaast overschrijdt de geluidsbelasting de uiterste grenswaarde niet. Om beide redenen wordt het akoestisch klimaat derhalve aanvaardbaar geacht.

4.3. Milieuhinder

Normstelling en beleid

In de omgeving van de geplande ontwikkeling bevindt zich een aantal woningen waarmee uit het oogpunt van eventuele milieuhinder rekening dient te worden gehouden. Uitgangspunt daarbij is dat er ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De afstemming van bestaande en nieuwe functies is mogelijk door het aanhouden van zogenaamde richtafstanden. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de publicatie Bedrijven en Milieuzonering van het VNG (herziene versie, 2007). Bij deze richtafstanden wordt rekening gehouden met milieuaspecten als geur-, stof- en geluidshinder. De richtafstanden gelden ten opzichte van een rustige woonwijk. Uit jurisprudentie en de genoemde VNG-publicatie blijkt dat in het geval van een gemengd gebied verkleinde richtafstanden gelden.

Onderzoek en conclusie

Voor kinderopvang en vergelijkbare activiteiten geldt op basis van de VNG-publicatie een richtafstand van 30 m. Maar aangezien er hier sprake is van een gemengd gebied (op korte afstand van woningen bevindt zich reeds een school en de Brediusweg zorgt voor een verhoogd hinderniveau) wordt de richtafstand met een afstandsstap verkleind naar 10 m. Aangezien het project op ten minste 10 m van woningen wordt gerealiseerd, zal er als gevolg van het project geen onacceptabele milieuhinder ontstaan.

Er wordt geconcludeerd dat het aspect milieuhinder geen belemmering oplevert voor de realisatie van het project.

4.4. Externe veiligheid

Normstelling en beleid

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken¹⁾ en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is in augustus 2004 de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gepubliceerd. In deze circulaire is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen opgenomen (PR en GR). In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten op een niveau van 10^{-6} per jaar²⁾. Uit de circulaire blijkt dat op meer dan 200 m afstand vanaf de route het aspect externe veiligheid geen beperkingen oplegt aan het ruimtegebruik. Uit de circulaire blijkt voorts dat bij het vervoer van gevaarlijke stoffen beargumenteerd van de richtwaarde en oriënterende waarde mag worden afgeweken.

Onderzoek en conclusie

In de directe omgeving van de projectlocatie zijn geen inrichtingen gelegen die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) of die anderszins als risicovol zijn aan te merken.

Uit de Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen (AVIV, 2003) blijkt dat er over de nabijgelegen A1 gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De PR 10^{-6} -contour van deze risicobron treedt niet buiten de weg. Voor de 10^{-8} -contour, indicator voor het invloedsgebied van het GR, geldt een afstand van 190 m ten opzichte van de weg. Aangezien de ontwikkeling wordt gerealiseerd op een afstand van circa 400 m van de weg, is er geen sprake van een relevant risico. Anderszins worden er in de directe omgeving van de projectlocatie geen gevaarlijke stoffen vervoerd over de weg, het spoor, het water of door leidingen.

Er wordt geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering oplevert voor de beoogde ontwikkeling.

4.5. Kabels en leidingen

Er zijn in directe nabijheid van het projectgebied geen planologisch relevante kabels en leidingen gelegen.

4.6. Bodem en grondwaterkwaliteit

Normstelling en beleid

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient er een afweging van de bodemkwaliteit ter plaatse te worden gemaakt. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende functiewijziging. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

De provincie hanteert de richtlijn dat bij de beoordeling van ruimtelijke plannen ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, moet worden verricht. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dan dient het volledig verkennend bodemonderzoek te worden verricht.

Onderzoek en conclusie

Uit een verkennend bodemonderzoek (d.d. 30 augustus 2007) is gebleken dat er met betrekking tot de bodemkwaliteit geen belemmeringen zijn voor de voorgenomen ontwikkeling.

1) Dat wil zeggen vierentwintig uur per dag en gedurende het gehele jaar.

2) Wat onder beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten wordt verstaan, komt grotendeels overeen met de indeling van het Bevi.

4.7. Luchtkwaliteit

Normstelling en beleid

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door het Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen 2007 (ook wel Wet luchtkwaliteit, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.2 weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wlk

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer per jaar meer dan 50 µg/m ³	2005

1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Op grond van artikel 5.16 van de Wlk kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbeterd of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbeterd (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

Besluit niet in betekenende mate (NIBM)

In dit Besluit is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 1% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀;
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 500 woningen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens tevens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

Onderzoek

De beoogde ontwikkeling is dermate kleinschalig dat deze "niet in betekenende mate" zal bijdragen aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de omgeving van de projectlocatie. Derhalve hoeft het project niet te worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wlk. Wel dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit ter plaatse in beeld te worden gebracht.

Voor de luchtkwaliteit ter plaatse van de projectlocatie is de Brediusweg maatgevend. Volgens de Rapportage luchtkwaliteit 2006 (gemeente Bussum, vastgesteld 10 oktober 2007) wordt langs het relevante wegvak van de Brediusweg (tussen de Amersfoortsestraatweg en de Constantijn Huijgenslaan) in de jaren 2005 tot en met 2010 aan de grenswaarden uit de Wlk voldaan.

De Busken Huetlaan heeft, ook inclusief de beoogde ontwikkeling, een veel lagere verkeersintensiteit dan de Brediusweg, zodat ook voor deze weg kan worden geconcludeerd dat er aan de grenswaarden wordt voldaan.

Aangezien in de periode van 2005 tot en met 2010 wordt voldaan aan de grenswaarden, zal dit ook in latere jaren het geval zijn. Het berekeningsmodel gaat er namelijk vanuit, bij gelijkblijvende verkeersintensiteiten, technologische verbeteringen ervoor zorgen dat zowel de emissie als de immissie van verontreinigende stoffen in het verkeer in de loop van de jaren afneemt.

Conclusie

Er wordt geconcludeerd dat de Wlk de realisatie van het project niet in de weg staat. Ter plaatse van de ontwikkelingslocatie is uit het oogpunt van luchtkwaliteit sprake van een goed woon- en leefmilieu.

4.8. Water

Watertoets en waterbeheer

Vanaf 1 november 2003 is de watertoets wettelijk van toepassing, een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. De watertoets heeft als doel het voorkomen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

In het projectgebied wordt het waterbeheer gevoerd door het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Waternet neemt daarbij de uitvoering van het waterbeheer voor zijn rekening. De rioleringstaak binnen het projectgebied valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Bussum. In het kader van de verplichte watertoets is over deze ruimtelijke ontwikkeling overleg gevoerd met de waterbeheerder, waarna de opmerkingen van de waterbeheerder zijn verwerkt in deze waterparagraaf.

Beleid stedelijk waterbeheer

Het Hoogheemraadschap streeft naar "droge voeten en schoon water op peil", zoals is geconcretiseerd in het *Waterbeheerplan Amstel, Gooi en Vecht 2006-2009*. Het Hoogheemraadschap maakt in de betreffende periode een omschakeling naar een nieuwe manier van werken. Daarbij wordt de Europese Kaderrichtlijn Water geïmplementeerd, worden acties opgezet om klimaatverandering en de wateroverlastproblemen als gevolg daarvan het hoofd te kunnen bieden en wordt gestreefd naar kosteneffectieve maatregelen voor de afvalwaterketen.

In de *Handleiding Watertoets & Vergunningverlening* (2003) van het Hoogheemraadschap zijn de uitgangspunten aangegeven voor het afstemmen van ruimtelijke plannen op het watersysteem. Het Hoogheemraadschap gaat bij de ontwikkeling van nieuwe stedelijke functies uit van 10% open water of zoveel als uit een nadere berekening nodig blijkt.

Huidige situatie waterhuishouding

Het projectgebied ligt in het noordoosten van de kern Bussum en bestaat momenteel uit een tijdelijk gebouw met daarin een peuterspeelzaal. Momenteel is circa 316 m² verhard (waarvan momenteel circa 100 m² bebouwd). De maaiveldhoogte bedraagt circa NAP +2,5 m en de bodem bestaat uit zand. Het gebied ligt op de grens van het infiltratiegebied van 't Gooi. Het (grond)waterbeheer is afgestemd op de stedelijke functie van het gebied.

De locatie behoort tot hogere gronden en is vrijgesteld van peilbesluiten. In de omgeving van het projectgebied bevindt zich geen oppervlaktewater. Ook bevinden zich in de omgeving van het projectgebied geen waterkeringen. Het projectgebied is niet gelegen in een grondwaterwingebied of een grondwaterbeschermingsgebied.

Het projectgebied en omgeving is voorzien van een gemengd rioolstelsel. Het afvalwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie Horstermeer, waarvan het effluent geloosd wordt op de Vecht.

Ruimtelijke ontwikkeling in relatie tot beleid

Het tijdelijke gebouw van de peuterspeelzaal wordt vervangen door nieuwbouw. De nieuwe bebouwing zal een oppervlakte van circa 255 m² beslaan. Het totale verhard oppervlak zal in de toekomstige situatie echter niet of slechts beperkt toenemen omdat de hoeveelheid bestrating sterk afneemt. Hierdoor zijn compenserende maatregelen niet vereist.

Voor de nieuwbouw binnen het projectgebied dienen duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen toegepast te worden (dus geen zink, lood, koper, en PAK's-houdende materialen) om diffuse verontreiniging van water en bodem te voorkomen.

Afstromend hemelwater van het gebouw zal worden afgekoppeld en geïnfiltreerd in de bodem. Op deze manier wordt voorkomen dat schoon hemelwater afgevoerd wordt naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie. Voor infiltratie wordt de toepassing van infiltratieriolen (buizen waarmee schoon hemelwater in de bodem wordt geïnfiltreerd) geadviseerd. Ook wadi's, infiltratiekoffers, aquashell en aquaflo zijn een optie om water te infiltreren. Voor het afkoppelen van schoon hemelwater wordt de "Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken" (2003) gehanteerd.

4.9. Ecologie

In deze paragraaf is de bestaande situatie vanuit ecologisch oogpunt beschreven en is vermeld welke ontwikkelingen de ruimtelijke onderbouwing mogelijk maakt. Vervolgens is aangegeven waaraan deze ontwikkelingen – wat ecologie betreft – moeten worden getoetst. Hierbij is een onderscheid gemaakt

tussen het toetsingskader dat wordt gevormd door het beleid van Rijk, provincie en gemeente, en het toetsingskader dat door wettelijke regelingen wordt bepaald.

Bestaande situatie

De projectlocatie is gelegen aan de Busken Huetlaan 18 te Bussum. Het projectgebied bestaat op dit moment uit bebouwingen verharding.

Beoogde ontwikkelingen

Het voornemen bestaat om binnen het projectgebied nieuwe bebouwing te ontwikkelen en de bestaande bebouwing te slopen. De op het terrein aanwezige grote bomen staan op voldoende afstand van de geplande nieuwbouw en worden niet gekapt. De huidige paden en het hekwerk rondom het terrein blijven ongewijzigd.

De voorgenomen ontwikkelingen kunnen als volgt worden omschreven:

- sloop oude bebouwing;
- grondwerkzaamheden voor nieuwbouw;
- bouw van een nieuwbouw;
- nieuwe groeninrichting.

Toetsingskader

Beleid

De Nota Ruimte geeft het beleidskader voor de duurzame ontwikkeling en een verantwoord toekomstig grondgebruik in de vorm van onder andere de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones. De EHS is op provinciaal niveau uitgewerkt, de PEHS.

Normstelling

Flora- en faunawet

Wat de soortenbescherming betreft is de Flora- en faunawet van belang. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dieren en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen "licht" en "zwaar" beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling);
- er geen alternatief is;
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

Met betrekking tot vogels hanteert LNV de volgende interpretatie van artikel 11:

De verbodsbepalingen van artikel 11 beperken zich bij vogels tot alleen de plaatsen waar gebroed wordt, inclusief de functionele omgeving om het broeden succesvol te doen zijn, én slechts gedurende de periode dat er gebroed wordt. Er zijn hierop echter verschillende uitzonderingen:

- nesten van blauwe reiger, spechten, uilen en kraaiachtigen zijn, indien ze nog in functie zijn, jaarrond beschermd;
- nesten van in bomen broedende roofvogelsoorten zijn jaarrond beschermd. Deze soorten zijn niet in staat een geheel eigen nest te bouwen en maken gebruik van oude kraaiennesten of nesten waar zij eerder gebroed hebben. Hier geldt dat er voldoende nestgelegenheid aanwezig moet blijven en dat niet elk kraaiennest in een territorium gespaard behoeft te worden bij een ingreep;
- nesten van grotendeels of geheel van menselijke activiteiten afhankelijke soorten (zoals ooievaar, torenvalk, kerkuil, steenuil, zwaluwen) zijn, indien ze nog in functie zijn, jaarrond beschermd. Het vervangen, repareren of in de directe omgeving verplaatsen van een kast voor één van bovengenoemde soorten wordt niet gezien als een overtreding, zolang er maar nestgelegenheid beschikbaar blijft.

De Flora- en faunawet is in zoverre voor de onderhavige ontwikkeling van belang, dat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de ontwikkeling niet in de weg staat.

Onderzoek

Gebiedsbescherming

De planlocatie vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals een Natura 2000-gebied. Het meest dichtbijgelegen Natuurbeschermingswetgebied is de Bussumerheide en de nieuw Bussumerheide, op 1,5 km gelegen van de planlocatie. Het projectgebied maakt geen deel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS).

Planten

Volgens de gegevens van het natuurloket zijn vaatplanten goed onderzocht binnen het betreffende kilometerhok. Er zijn geen groeiplaatsen van beschermde soorten aangetroffen. Gezien de voorkomende biotopen is het mogelijk dat er groeiplaatsen zijn van een beschermde soort als de grote kaardenbol binnen het projectgebied.

Vogels

Volgens de gegevens van het natuurloket zijn vogels goed onderzocht binnen het betreffende kilometerhok. In de tuin binnen het projectgebied kunnen algemeen voorkomende vogelsoorten als pimpelmees, koolmees, staartmees, roodborst, spreeuw, zanglijster, ekster en zwarte kraai hun leefgebied hebben. Soorten als grote bonte specht en bosuil prefereren oude bomen en maken mogelijk gebruik van de oude bomen als vaste verblijfplaats die aanwezig zijn binnen het projectgebied. Een soort als de huiszwaluw heeft mogelijk nestgelegenheid in de aanwezige bebouwing op de planlocatie (www.waarnemingen.nl). Ook soorten als de huismus en zwarte roodstaart kunnen gebruikmaken van dakpannen of andere holtes aanwezig in de bebouwing en komen hier tot broeden.

Zoogdieren

Het Natuurloket geeft aan dat zoogdieren goed onderzocht zijn binnen het betreffende kilometerhok. Er zijn lichte maar ook zwaar beschermde soorten aangetroffen binnen het betreffende kilometerhok.

Een zwaar beschermde soort als de eekhoorn (categorie 2) kan mogelijk gebruikmaken van de oude bomen als vaste verblijfplaats binnen het projectgebied (www.waarnemingen.nl). Ook zijn verschillende vleermuissoorten (categorie 3) als gewone dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis, watervleermuis, meervleermuis en grootoorvleermuis (Kapteyn, 1995) te verwachten in en nabij de planlocatie. Gezien de voorkomende biotopen, kunnen soorten als gewone dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis en meervleermuis een vaste verblijfplaats in het projectgebied hebben. Naar verwachting maken de betreffende soorten ook gebruik van het plangebied als onderdeel van hun vliegroute en foeragegebied.

De Atlas van de Nederlandse zoogdieren (Broekhuizen, 1992) laat zien dat in het projectgebied en de omgeving soorten als mol, egel, huisspitsmuis, veldmuis, bosmuis, rosse woelmuis en konijn voorkomen.

Amfibieën

Volgens de gegevens van het natuurloket zijn amfibieën goed onderzocht binnen het betreffende kilometerhok. Er zijn alleen licht beschermde soorten waargenomen binnen het betreffende kilometerhok. Mogelijk hebben algemene amfibieën als bruine kikker en gewone pad een leefgebied in of nabij het projectgebied. Zwaar beschermde soorten als rugstreeppad, heikikker en kamsalamander stellen bepaalde eisen aan hun leefomgeving, geschikte biotopen voor deze soorten zijn niet aanwezig binnen het projectgebied. De verwachting is dat er geen zwaar beschermde soorten voorkomen binnen het projectgebied.

Overige soorten

Overige beschermde soorten zijn hier niet te verwachten, omdat de meer kritische soorten strenge eisen stellen aan hun biotopen. Het Natuurloket laat zien dat binnen de betreffende kilometerhokken een (zwaar) beschermd reptiel aangetroffen is. Het betreft de ringslang die echter naar verwachting geen geschikt biotoop heeft binnen het projectgebied, maar mogelijk wel voorkomt in de natuurgebieden ten (zuid)westen van het projectgebied. Beschermde soorten vissen zijn niet te verwachten binnen het projectgebied. Voor vaatplanten geldt dat het Natuurloket de betreffende kilometerhokken¹⁾ goed onderzocht heeft, maar er zijn alleen algemene soorten (categorie 1) aangetroffen. Er zijn wel soorten die op de Rode Lijst voorkomen, maar deze genieten geen bescherming inzake de Flora- en faunawet.

In de onderstaande tabel staat aangegeven welke beschermde soorten in het projectgebied (naar verwachting) voorkomen en onder welk beschermingsregime deze vallen.

1) Nederland is onderverdeeld in een raster met kilometerhokken van 1 km². Deze hokken komen overeen met de rasterblokken in de topografische atlas.

Tabel 4.3 Beschermde soorten in het projectgebied en het beschermingsregime

vrijstellingsregeling Ffw (categorie 1)	ontheffingsregeling Ffw	
	(categorie 2)	(categorie 3)
grote kaardenbol	alle soorten inheemse vogels	alle vleermuizen
mol, egel, huisspitsmuis, veldmuis, bosmuis, rosse woelmuis en konijn	eekhoorn	
bruine kikker en gewone pad		

Toetsing en conclusie*Gebiedsbescherming*

De planlocatie vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals een Natura 2000-gebied. De meest dichtbijgelegen Natuurbeschermingswetgebieden zijn de Bussumerheide en de nieuw Bussumerheide, op 1,5 km gelegen van de planlocatie. Gezien de tussenliggende buffers en de relatief grote afstand tussen de planlocatie en de natuurbeschermingswetgebieden zijn er geen negatieve effecten te verwachten vanuit de planlocatie.

Soortenbescherming

De betreffende planwerkzaamheden leiden tot verstoring van alle aanwezige soorten. Voor deze ingrepen zal geen ontheffing nodig zijn voor de soorten uit de eerste kolom van tabel 4.3 (algemene soorten), aangezien hiervoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet geldt. Indien de werkzaamheden buiten het broedseizoen (15 maart t/m 15 juli) worden opgestart is er qua vogels geen strijdigheid met de Flora- en faunawet. Er zijn hierop echter verschillende uitzonderingen (in dit geval uilen, zwaluwen en kraaiachtigen):

- nesten van blauwe reiger, spechten, uilen en kraaiachtigen zijn, indien ze nog in functie zijn, jaarrond beschermd;
- nesten van in bomen broedende roofvogelsoorten zijn jaarrond beschermd. Deze soorten zijn niet in staat een geheel eigen nest te bouwen en maken gebruik van oude kraaiennesten of nesten waar zij eerder gebroed hebben. Hier geldt dat er voldoende nestgelegenheid aanwezig moet blijven en dat niet elk kraaiennest in een territorium gespaard behoeft te worden bij een ingreep;
- nesten van grotendeels of geheel van menselijke activiteiten afhankelijke soorten (zoals ooievaar, torenvalk, kerkuil, steenuil, zwaluwen) zijn, indien ze nog in functie zijn, jaarrond beschermd. Het vervangen, repareren of in de directe omgeving verplaatsen van een kast voor één van bovengenoemde soorten wordt niet gezien als een overtreding, zolang er maar nestgelegenheid beschikbaar blijft.

Indien vaste rust-, verblijfs- of voortplantingsplaatsen van vleermuizen aanwezig blijken te zijn in de bebouwing (hetgeen aan de hand van nader veldonderzoek moet worden vastgesteld), dient ontheffing te worden aangevraagd bij het Ministerie van LNV. In het geval van zwaar beschermde soorten (categorie 3) geldt een relatief zware procedure waarbij eisen worden gesteld aan mitigatie en compensatie. Indien de vereiste maatregelen worden genomen zal de gunstige staat van instandhouding van deze soorten niet in gevaar komen, temeer daar deze allen regionaal en landelijk vrij algemeen zijn. Het verlenen van ontheffing kan daarom in alle redelijkheid worden verwacht.

Voor de eekhoorn en boombewonende vleermuizen geldt dat deze mogelijk vaste verblijfplaatsen kunnen hebben in de oude bomen, deze worden echter gehandhaafd.

Met inachtneming van genoemde voorwaarden staat de Flora- en faunawet het bestemmingsplan niet in de weg. De Natuurbeschermingswet zal genoemde planontwikkeling niet in de weg staan

4.10. Archeologie**Verdrag van Valletta**

Als gevolg van het Verdrag van Valletta, dat in 1998 door het Nederlandse parlement is goedgekeurd en in 2006 zijn beslag heeft gekregen in de nieuwe Monumentenwet, stellen Rijk en provincie zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

Het Rijk heeft deze beleidsuitgangspunten neergelegd in onder meer de Cultuurnota 2005-2008, de Nota Belvédère, de Vijfde Nota Ruimtelijke ordening 2000/2002, het Structuurschema Groene Ruimte 2, een brief van de Staatssecretaris van OC&W aan de Tweede Kamer van 17 april 2000, de herziene Monumentenwet 2006 en diverse publicaties van het Ministerie van OC&W.

Doelstelling van het Verdrag van Valletta is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit Verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

De Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) (geraadpleegd via www.KICH.nl) laat zien dat het projectgebied niet is gekarteerd voor wat betreft de archeologische verwachtingswaarde. Nu de projectlocatie valt onder archeologisch waardevol gebied vijfde categorie en het hier afzandingen betreft, worden geen archeologische vondsten verwacht en is er geen noodzaak om een verkennend archeologisch onderzoek uit te voeren.

5. Uitvoerbaarheid

23

5.1. Economische uitvoerbaarheid

Uitgangspunt is dat de Stichting Kinderopvang Bussum/Naarden-Muiden/Muiderberg uit eigen middelen zal zorg dragen voor de bouw van het gebouw. De gemeente zal naar verwachting in financiële zin bijdragen voor wat betreft het peuterspeelzaalgedeelte dan wel zal garant staan voor een door de Stichting af te sluiten lening.

5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Met betrekking tot de nieuwbouw is op diverse momenten gecommuniceerd met omwonenden/belangstellenden. Omdat het in eerste instantie de intentie was van de gemeente om de ontwikkeling mogelijk te maken middels een artikel 19 WRO-procedure, heeft een bouwplan (dat wordt gewijzigd) ter visie gelegen. In dat kader zijn diverse zienswijzen ingediend en heeft er een informatieavond plaatsgevonden op 19 maart 2008. Op 18 juni 2008 heeft er wederom een informatieavond plaatsgevonden over de ontwikkeling. Vanuit de omwonenden zijn diverse bezwaren ten aanzien van de ontwikkeling naar voren gebracht. Deze bezwaren hebben onder andere betrekking op de ongewenstheid dat er groen wordt aangetast en de verwachte overlast in de vorm van geluids- en verkeersoverlast. Een en ander is bevestigd in de zienswijze die door omwonenden is ingediend in het kader van het bestemmingsplan Brediuskwartier. De zienswijze is beantwoord in hoofdstuk 2 van de Nota van beantwoording zienswijzen.

6. Afweging en conclusie

25

Ten aanzien van de beoogde ontwikkeling wordt geconcludeerd dat het project ruimtelijk en functioneel past binnen het beleid van Rijk, provincie en gemeente. Het bouwinitiatief, de integratie van peuterspeelzalen en naschoolse opvang, is in overeenstemming met het rijksbeleid waarbij het Rijk streeft naar harmonisatie van kinderopvang en peuterspeelzaalwerk. Eveneens wordt door het bouwinitiatief het bijzondere karakter van het Brediuskwartier niet aangetast en past het project binnen het beschermd dorpsgezicht Brediuskwartier.

Het project betreft het realiseren van twee peuterspeelzalen en naschoolse opvang onder één dak op een locatie waar reeds een peuterspeelzaal aanwezig is. Met het bouwinitiatief wordt het huidige gebouw van de peuterspeelzaal – dat van zeer slechte kwaliteit is – vervangen. Hierdoor wordt een kwaliteitsverbetering behaald.

De onderzochte milieuaspecten staan de uitvoering van het project niet in de weg en de uitvoerbaarheid is in voldoende mate zeker gesteld.