

Nota van beantwoording van de zienswijzen op ontwerp-bestemmingsplan “Centrum en omgeving, tweede gedeeltelijke herziening”

Inleiding

In reactie op het ontwerp-bestemmingsplan zijn 58 zienswijzen ingediend. Op de volgende pagina's zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. Daar waar een (onderdeel van een) zienswijze aanleiding is geweest het bestemmingsplan aan te passen, is dit expliciet aangegeven.

Ontvankelijkheid

De aanvang van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan is, overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, op woensdag 28 juni 2017 gepubliceerd in de Staatscourant, in de Heemsteder en op de gemeentelijke website (www.heemstede.nl). Ingevolge artikel 3:16 van de Awb vangt de termijn van terinzagelegging aan met ingang van de dag waarop het ontwerp ter inzage is gelegd en bedraagt deze 6 weken. Het ontwerp-bestemmingsplan is ter inzage gelegd op donderdag 29 juni 2017. De termijn van terinzagelegging eindigde daarmee op woensdag 9 augustus 2017. Op grond van artikel 3.8, vierde lid, van de Wet ruimtelijke ordening kunnen de zienswijzen door een ieder naar voren worden gebracht.

Van de ingekomen zienswijzen zijn 55 zienswijzen binnen de terinzageleggings-termijn ontvangen. Twee zienswijzen (zienswijzen 55 en 56) zijn buiten deze termijn ontvangen. Deze zienswijzen zijn formeel niet ontvankelijk. Ook de derde zienswijze (zienswijze 57) is buiten de terinzageleggingstermijn ontvangen, echter nadat deze in eerste instantie door Postnl retour is gezonden aan de afzender. Aangezien aan de hand van het poststempel niet kan worden vastgesteld dat deze zienswijze binnen de terinzageleggingstermijn is ontvangen, moet worden geconcludeerd dat ook deze zienswijze niet ontvankelijk is. In het kader van een zorgvuldige ruimtelijke afweging zijn deze zienswijzen echter toch (ambtshalve) betrokken bij deze nota van beantwoording.

Samenvatting en anonimisering

Voor de leesbaarheid en overzichtelijkheid zijn de zienswijzen samengevat. De zienswijzen 1 tot en met 38 en de zienswijzen 40, 44, 55 en 57 verschillen alleen van elkaar op het aantal benoemde bezwaren. De benoemde bezwaren zijn inhoudelijk van gelijke strekking. Voor de beantwoording van deze zienswijzen zijn

alle benoemde bezwaren geïnventariseerd en als één zienswijze samengevat en beantwoord. De overige zienswijzen zijn apart samengevat en beantwoord. De complete zienswijzen zijn geanonimiseerd gepubliceerd op www.heemstede.nl en in te zien op het raadhuis.

Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente
1 t/m38, 40, 44, 55, 57	1. Locatie van de inrit van de parkeergarage: achter de huizen & tuinen van Julianalaan en Eikenlaan De door één van de raadsfracties voorgestelde optie met de in- en uitrit op het Julianaplein (en tevens in De Heemsteder als harde voorwaarde gesteld) is nooit serieus onderzocht, laat staan beargumenteerd. Deze mogelijkheid moet onderzocht worden, voorzien van heldere argumenten. Bureau Advin concludeert dat variant A (in- en uitrit aan de Eikenlaan) verkeerskundig gezien de beste oplossing is. Advin ervan uit dat 55% van het verkeer naar de supermarkt vanaf de Heemstedse Dreef/Julianaplein komt en 45% uit het zuiden via Binnenweg, Haemstedelaan en Eikenlaan. Die aanname wordt nergens onderbouwd. Uit het gebruikte verkeersmodel van de provincie Noord-Holland blijkt dat 35% vanaf de Dreef komen en 65% uit het zuiden via Kerklaan, Raadhuisstraat en Zandvaartkade naar de Binnenweg. Als deze aanname ook van toepassing wordt verklaard op het door de Vomar gegenereerde extra verkeer, dan is de aanname van Advin onjuist. Daarnaast laat variant A fors hogere intensiteiten zien op de Eikenlaan en Haemstedelaan, hetgeen de leefbaarheid in die	De ruimtelijke afweging heeft slechts betrekking op het door initiatiefnemer voorgelegde plan. De aangehaalde ontsluitingsoptie via het parkeerterrein aan de Eikenlaan maakt daarvan geen deel uit. Overigens heeft deze ontsluitingsoptie niet tot besluitvorming geleid. Van deze en enkele andere opties is door Hoorne Vastgoed afscheid genomen met de omgevingsvergunningaanvraag voor een loods in het plangebied in 2015. Daarnaast is de planvorming voor de nieuwe invulling van het bibliotheekgebouw aan het Julianaplein voortgegaan en in uitvoering genomen. Gezien het voorliggende wijzigingsverzoek en de daarbij behorende ruimtelijke onderbouwing is er geen aanleiding om op de aangehaalde ontsluitingsvariant terug te komen. Indieners van de zienswijzen refereren aan de huidige intensiteiten, dat wil zeggen de intensiteiten <u>zonder</u> de Vomar-ontwikkeling. De door indieners van de zienswijzen aangehaalde percentages moeten worden genuanceerd. Verkeer uit de Landzichtlaan naar het Julianaplein (noord) is door indieners van de zienswijzen niet meegeteld. Op het drukste uur zijn dit 26 voertuigen. De huidige intensiteiten worden dan 40% (Dreef, noord), respectievelijk 60% (zuid). In de nieuwe situatie (mét Vomar) blijft waarschijnlijk slechts een deel van het huidige verkeer dat vanaf het zuiden via de Binnenweg inrijdt, de Binnenweg ook aanhouden. Het grootste deel neemt echter de kortste route. Verder kan niet worden aangenomen dat het verkeer in dezelfde procentuele verhouding blijft toe- en weggrijden bij een nieuwe ontwikkeling. Er is in de huidige situatie simpelweg geen supermarkt met parkeergarage op de voorliggende locatie, waar het verkeer voor kan kiezen. Vanwege het ontbreken van deze informatie heeft Advin op basis van haar expertise een verdeling aangehouden van 50% (Dreef) en 50% (zuid) voor het extra verkeer van en naar de Vomar-supermarkt. Gezien de geografische (centrale) ligging van de planlocatie is het aannemelijk dat het toekomstige verkeer verspreid vanuit deze richtingen komt. Er is geen aanleiding om van een andere verdeling uit te gaan. Niet bestreden wordt dat variant A hogere intensiteiten ten opzichte van de andere varianten laat zien op met name het noordelijk deel van

straten ernstig aantast. Ook ontbreken in het rapport de huidige en toekomstige intensiteiten in de toekomstige woonstraat/ binnenterrein achter de woningen aan de Julianalaan en Eikenlaan.

Variant D (in- en uitrit Binnenweg) scoort (veel) beter op bereikbaarheid en leefbaarheid (3 straten hogere intensiteit) dan variant B (inrit Eikenlaan-uitrit Binnenweg) (6 straten hogere intensiteit).

In het rapport van Goudappel Coffeng “Detaillering in- en uitrit parkeergarage Vomar” is geen enkele maatregel te vinden om de in- en uitrit van de parkeergarage verkeersveiliger te maken.

de Eikenlaan en op de Haemstedelaan. Omdat de wegcapaciteit van de Eikenlaan en Haemstedelaan (< 4.000 motorvoertuigen per etmaal) toereikend is, staan deze hogere intensiteiten een in- en/of uitrit op de Eikenlaan niet in de weg. Bij het onderzoek van bureau Advin is het binnenterrein niet betrokken, omdat het verkeer van en naar de parkeergarage via de Eikenlaan vrijwel direct na het oprijden van het terrein de garage inrijdt. Alleen het personeel, de bewoners van de appartementen en het bevoorradings-verkeer blijven op maaiveldniveau. Ter voorkoming van overlast van het verkeer op maaiveldniveau worden de nodige maatregelen (zoals bijv. een toegangshek, een geluidscherm en een verhoogde rand ter plaatse van de zijgevel van het pand Eikenlaan 39) getroffen.

In variant B (inrit Eikenlaan-uitrit Binnenweg) krijgt de Eikenlaan op een werkdag inderdaad meer verkeer dan in variant D (in- en uitrit Binnenweg), +9 motorvoertuigen (mvt) per uur op een gemiddelde werkdag. Indieners van de zienswijze gaan echter voorbij aan het feit dat dit verkeer niet verdwijnt, maar in het geval van variant D wordt verplaatst naar de Haemstedelaan (totaal +10 mvt/uur op een gemiddelde werkdag t.o.v. variant B), Binnenweg midden1 (totaal +5 mvt/uur op een gemiddelde werkdag t.o.v. variant B) en Binnenweg midden2 (totaal +92 mvt/uur op een gemiddelde werkdag t.o.v. variant B). Het totale effect op de omliggende woonstraten is daarmee bij variant B lager dan bij variant D. Indieners van de zienswijze geven daarnaast aan dat in variant D drie straten te maken krijgen met een hogere intensiteit. Het betreft in deze variant echter 10 straten. In variant B betreft het 9 straten (de Haemstedelaan-oost krijgt geen toename van verkeer in deze variant).

Eén van de onderzoeksvragen aan bureau Goudappel Coffeng was: *“Welke (aanvullende) maatregelen zijn in beide scenario’s nodig om een veilige ontsluiting te realiseren?”*. In de notitie “Detaillering in- en uitgang parkeergarage Vomar Heemstede” worden daarvoor de volgende maatregelen voorgesteld:

inrit van de parkeergarage:

- aanpassen van manoeuvreerruimte Eikenlaan door aanpassing parkeerplaats, markering wit kruis en gele band alsmede andere verharding;

-
- aanbrengen inritbanden zodat de inrit wordt verduidelijkt.
 - Paaltjes handhaven zodat parkeren wordt tegengegaan en het zicht onbelemmerd blijft;
 - aanbrengen markering en bebording entree parkeergarage;
 - aanbrengen stopstreep en markering voor expeditieverkeer;
 - plaatsen van een spiegel en verlagen haag voor expeditieverkeer;

uitrit van de parkeergarage:

- aantal parkeerplaatsen op Binnenweg opheffen om zicht te verbeteren;
- aanbrengen stopstreep en vlakke opstelplaats;
- stopstreep verhoogd aanbrengen zodat automobilisten worden gedwongen af te remmen;
- aan weerszijden van de uitrit hekjes plaatsen om te voorkomen dat voetgangers langs de gevel lopen in combinatie met fietsnietjes;
- aanbrengen duidelijke markering (betonverharding) zodat visueel ook duidelijk wordt dat het een uitrit betreft;
- ruimte voor stopstreep goed verlichten;
- aanbrengen verbijzondering van verharding bij uitrit;

De gemeente motiveert de keuze voor de locatie van de inrit van de parkeergarage op basis van optimalisatie van de verkeersveiligheid, terwijl uit onderzoek blijkt dat die optimalisatie niets toevoegt. Uit de verkeerskundige onderzoeken blijkt dat de verkeersveiligheid niet in het geding is wanneer de inrit en de uitrit aan de Binnenweg gesitueerd zijn. Daarmee neemt de gemeente alle beleidsruimte weg om andere aspecten zoals geluid, luchtvervuiling, onveilige situatie elders, enz. mee te wegen in de keuze.

Een verkeersveilige ontsluiting van de parkeergarage en de bevoorrading is voor het college een van de belangrijkste randvoorwaarden voor de planontwikkeling van de Vomar-supermarkt. Dit is het vertrekpunt geweest voor de opdracht aan bureau Advin en de reden waarom de andere onderzochte aspecten (bereikbaarheid en leefbaarheid) in relatie tot de verkeersveiligheid zijn beoordeeld. Bij de weging van de onderzochte opties is daaraan ook het grootste gewicht toegekend. Het college heeft een voorkeur uitgesproken voor de volledige ontsluiting van de parkeergarage via de Eikenlaan (variant A), omdat dit van alle onderzochte varianten de meest veilige variant is. Vanwege het feit dat alle onderzochte ontsluitingsvarianten verkeersveilig zijn uit te voeren, is juist met het oog op de leefbaarheid voor de omwonenden afgezien van variant A en besloten om de omwonenden op dit punt tegemoet te komen. De impact op de leefomgeving van de omwonenden is daarmee serieus meegewogen bij de uiteindelijke keuze. De aangehaalde aspecten zijn uiteraard wel

Verder zegt de gemeente de omwonenden tegemoet te komen door niet voor de meest optimale situatie te kiezen (inrit & uitrit aan Eikenlaan) en daarom krijgen de omwonenden slechts de helft van de overlast die ze anders zouden krijgen. Dit is een ongeldig argument: alleen de huidige situatie en de situatie als voorgesteld in het ontwerp-bestemmingsplan zijn maatgevend. Daaruit volgt dat er een toename is van overlast achter de Julianalaan en Eikenlaan, geen afname.

Het binnengebied is nu een oase van rust achter de levendige en rumoerige winkelstraat en die rust zal met de inrit achter de huizen totaal verdwenen zijn.

De leefbaarheid voor omwonenden wordt door de keuze van de locatie van de inrit naar de parkeergarage onevenredig aangetast. Een andere keuze, variant D levert op zaterdagmiddag maximaal 1,5 auto per minuut meer verkeer op de Binnenweg (alleen op het gedeelte tussen Haemstedelaan en Julianalaan) dan de huidige situatie zonder parkeergarage. De Binnenweg kan dit extra verkeer makkelijk aan, zo concludeert Advin.

De inrit hoort naast de uitrit aan de Binnenweg: de winkelstraat faciliteert het verkeer naar en van de winkels en de winkels profiteren van het resulterende traffic. De gemeente dient de keuze

voor het voorliggende plan en daarmee voor de gekozen ontsluitingsvariant beoordeeld. Hiervoor wordt verwezen naar de toelichting op het bestemmingsplan.

Niet bestreden wordt dat er sprake is van een toename van overlast. In de voorliggende variant (inrit vanaf de Eikenlaan en uitrit naar de Binnenweg) ontstaat ten opzichte van de huidige situatie meer ruimte voor het inrijden en worden de verkeersbewegingen op de Eikenlaan gehalveerd, waardoor de veiligheid toeneemt ten opzichte van een volledige ontsluiting op de Eikenlaan.

In het geldende bestemmingsplan “Woonwijken noordoost” zijn op de gronden achter de woningen van indieners van de zienswijze garageboxen en bedrijfsruimten voor bijvoorbeeld (kleine) drukkerijen, meubel-stoffeerderijen, aannemersbedrijven, (personen) autoverhuurbedrijven, autowasserijen, groothandelsbedrijven en wasserijen toegestaan. Bovendien is in 2015 een omgevingsvergunning verleend voor 1110 m² bedrijfsruimte (3 units), 490 m² winkel, 34 parkeerplaatsen op maaiveld met bijbehorend expeditieverkeer. Gezien het feit dat bezoekers van de supermarkt nog voor het binnenterrein de garage inrijden, zal de impact van het beoogde gebruik (supermarkt, parkeren voor personeel en bewoners van de appartementen en bevoorrading) niet onevenredig groter zijn dan bij een door het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning toegestane invulling.

Hiervoor is al aangegeven dat het totale effect op de omliggende woonstraten bij de voorliggende variant B (inrit Eikenlaan-uitrit Binnenweg) lager is dan bij variant D (in- en uitrit Binnenweg). Daarnaast heeft bureau Goudappel Coffeng in haar rapport “Veilige ontsluiting parkeergarage supermarkt Heemstede” voldoende onderbouwd dat variant B de voorkeur verdient boven variant D.

Conclusie:

De keuze voor de voorliggende ontsluitingsvariant (inrit vanaf de Eikenlaan, uitrit naar de Binnenweg) is voldoende gemotiveerd en geeft geen aanleiding tot een heroverweging.

voor de locatie van de inrit opnieuw te overwegen op basis van de juiste argumenten.
Voor de onveilig geachte inrit, welke niet is beschouwd door Goudappel Coffeng (viel buiten de scope van het onderzoek) wordt voorgesteld voor de inrit een rechtsaf-voorsorteerstrookje te maken, fietsers kunnen voor- of achterlangs de naar de inrit rijdende auto hun weg vervolgen. Bijkomend voordeel automobilisten zien als het druk is een wachtrijje auto's voor de inrit. Dit gecombineerd met een wachttijd op een display zal ze doen besluiten door te rijden i.p.v. de weg te blokkeren voor het achterop komende verkeer.

De door indieners van de zienswijze aangedragen oplossing van een vrijliggende rechtsaf-strook is mogelijk, maar betekent opheffing van meer parkeerplaatsen op de Binnenweg dan de huidige drie. Dit is ongewenst. Daarnaast wordt de rijbaan van de Binnenweg ter hoogte van de planlocatie erg breed door het verwijderen van de parkeerplaatsen. Deze breedte nodigt uit tot harder rijden.

2. Recht van weg/recht van overpad

De bewoners van twee panden aan de Eikenlaan hebben volgens het ontwerp-bestemmingsplan geen recht van overpad naar de Eikenlaan over uitgang van het binnenterrein naar de Eikenlaan. Dat is onjuist, dat recht bestaat wel. Ook al is op de voorontwerptekening bij het ontwerp-bestemmingsplan een strookje gezet achter de tuinen van de Eikenlaan naar de doorgang naar de Eikenlaan tussen de nrs. 25 en 29.

De bewoners van twee panden aan de Julianalaan, twee panden aan de Eikenlaan en de eigenaar van de garage op de hoek van de Eikenlaan naast Eikenlaan 41 hebben allen recht van weg naar de Eikenlaan. Dit recht behelst niet alleen het recht van uitweg van ca. 3 meter, maar ook diverse gebruiksmogelijkheden, waaronder het tijdelijk stilzetten (parkeren) van de auto, het laden en lossen en het via de uitwebereiken van een eventuele achterom. De uitoefening van dat recht van weg wordt gedwarsboomd door het aanleggen van een weg tussen de Eikenlaan en de ingang van de parkeergarage.

De bewoners van de panden aan de Julianalaan, twee panden aan de Eikenlaan en één pand aan de Binnenweg, hebben sinds de aanleg van de garageboxen in de jaren 60 van de vorige eeuw gebruik gemaakt van het bestaande pad naar het binnenterrein om met hun auto's bij de achteringang van hun percelen te komen. Hierdoor hebben deze percelen ook het recht van weg verkregen. De apotheek aan de Binnenweg en de naastgelegen winkel hebben een vluchtweg naar het binnenterrein en vervolgens naar de Eikenlaan, een vluchtweg die onveilig wordt gemaakt door vrachtauto's en auto's die naar de parkeergarage rijden.

Vooropgesteld moet worden dat de burgerlijke rechter de eerst-aangewezen is om de vraag te beantwoorden of een privaatrechtelijke belemmering in de weg staat aan de uitvoering van een activiteit (Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State van 14 juli 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BN1099).

Alleen als het "evident" is dat het bestemmingsplan niet kan worden uitgevoerd door de betreffende privaatrechtelijke belemmeringen, in dit geval erfdienstbaarheden naar enkele naastgelegen panden, dient de gemeenteraad het bestemmingsplan aan te (laten) passen.

Voor zover ten behoeve van (een deel van) de percelen gelegen langs de Julianalaan en Eikenlaan een recht van overpad geldt ten laste van het perceel 8431 (het binnenterrein), blijkt uit de openbare registers dat de diverse erfdienstbaarheden beperkt zijn qua breedte. Een aantal erfdienstbaarheden betreft een overpad van één meter breed. Het meest vergaande recht van overpad heeft een breedte van maximaal drie meter, gelegen direct aan de zuidelijke perceelgrens van de percelen aan de Julianalaan. Van andere gebruiksmogelijkheden dan het "uitwegen", zoals laden en lossen en parkeren, wordt in de omschrijving van de erfdienstbaarheden niet gesproken. Ook wordt door indieners van de zienswijze niet gemotiveerd op welke gronden deze gebruiksmogelijkheden onderdeel zijn van de betreffende erfdienstbaarheden.

Bij realisatie van het plan, zullen de percelen aan de Julianalaan aan de achterzijde (voor zover die woningen/percelen een achteringang hebben) bereikbaar blijven middels een weg/inrit die een breedte heeft van tenminste één, respectievelijk drie meter (vergelijk de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 1 juni

Overigens (kunnen en mogen) al deze panden sinds jaar en dag vrijelijk gebruik maken van het recht van weg omdat in de jaren 50 van de vorige eeuw op het binnenterrein garageboxen zijn gebouwd. De toegang tot het binnenterrein met garageboxen is sindsdien nooit afgesloten geweest. Hiermee is feitelijk een gewoonterrecht ontstaan voor alle woningen rondom het binnenterrein, maar ook voor de winkels aan de Binnenweg die beschikken over een garagebox hier. Dit gewoonterrecht wordt al meer dan 50 jaar gepraktiseerd.

2016, 20150328/1/R2 waarin door de Afdeling werd overwogen: “uit de stukken, met name de beroepschriften, en het verhandelde ter zitting is voorts niet aannemelijk geworden dat de aan het...bedoelde pad gebouwde opstallen na verwezenlijking van het bestemmingsplan niet bereikbaar zullen blijven”).

Conclusie:

Gezien het bovenstaande kan worden gesteld dat het voorliggende bestemmingsplan geen belemmering vormt voor de uitoefening van de zakelijke rechten, zoals in de diverse aktes vermeld. Zowel de uitweg naar de Eikenlaan als de uitweg naar de Binnenweg kunnen op basis van dit bestemmingsplan gehandhaafd blijven. Er is geen sprake van een evidente privaatrechtelijke belemmering zoals bedoeld in de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Wanneer voor het voorliggende bouwplan, dat in overeenstemming is met het vast te stellen bestemmingsplan, een omgevingsvergunning-aanvraag voor het bouwen wordt ingediend, dan komt het college ook niet meer toe aan een beoordeling of de erfdienstbaarheden kunnen leiden tot (evidente) privaatrechtelijke belemmeringen. Dat van een belemmering geen sprake is, is reeds vastgesteld. Het is aan de burgerlijke rechter om de omvang en strekking van de erfdienstbaarheden vast te stellen indien daarover geschillen zouden rijzen tussen de eigenaren van het heersend erf en de eigenaar van het lijdend erf.

Het door verjaring of gewoonterrecht verkregen recht van overpad/weg wordt door indieners van de zienswijze alleen gemotiveerd met het feit dat het terrein met de garageboxen in de jaren '50 van de vorige eeuw zijn gebouwd. Een verdere onderbouwing ontbreekt. Daarnaast wordt het ontstaan van een recht van overpad door verjaring/gewoonterrecht betwist door de eigenaar van perceel 8431 (Hoorne Vastgoed). Op grond van de voorliggende stukken is niet vast te stellen of er wel of geen gewoonterrecht is ontstaan. Het ontstaan van een gewoonterrecht is niet op voorhand aannemelijk, gezien de feitelijke situatie ter plaatse (bij de inrit vanaf de Eikenlaan en op het terrein van de garageboxen zelf staat op meerder plekken aangegeven dat het eigen terrein betreft) en het feit dat de huurovereenkomst van de garageboxen opzegbaar is, waarmee ook het recht tot toegang tot het terrein eindigt.

Ook aan de Binnenweg geldt voor de bebouwing op het aangrenzende perceel een recht van overpad en een recht van weg tot de Binnenweg. De beide loodsen op dit terrein behoren niet tot het eigendom van Hoorne Vastgoed of Trottoir Participaties. Waarom wordt het recht van weg voor de beide loodsen en het aangrenzende perceel niet gecombineerd met de vrachtauto's bestemd voor laden en lossen van de nieuw te bouwen Vomar? Aan de Binnenweg moet sowieso een ordentelijke en passende inrichting voor vrachtwagenverkeer worden gerealiseerd voor het aangrenzende perceel en de achterliggende loodsen op dit terrein. Waarom niet dat vrachtwagenverkeer voor beide ondernemers bundelen door ze van dezelfde in- en uitritmogelijkheden gebruik te laten maken? De expeditieruimte voor de Vomar kan dan aan de zuidzijde van het aangrenzende perceel worden gesitueerd. Dat betekent tevens dat dan niet twee verschillende in- en uitritten voor

Conclusie naar aanleiding van een juridische beoordeling:
Op zichzelf is het (sinds 1 januari 2012) mogelijk dat (niet voortdurende en zichtbare) erfdienstbaarheden (zoals een recht van overpad) door (bevrijdende) verjaring ontstaan, doch daarvoor is dan wel een "onafgebroken bezit" in een aaneengesloten periode van 20 jaar (vgl. artikel 3:105 BW en artikel 3:306 BW) vereist. Degene die stelt door verjaring een recht van overpad te hebben verkregen, zal moeten aantonen dat hij gedurende 20 jaar onafgebroken gebruik heeft gemaakt van dat overpad en dat hij dat als "bezitter" heeft gedaan. Bezit is het houden van een goed voor zichzelf, dat wil zeggen het uitoefenen van de feitelijke macht over het goed met de pretentie rechthebbende te zijn. Als het gebruik incidenteel en niet structureel is, dan is geen sprake van "ondubbelzinnig bezit". Als het pad ook door anderen wordt gebruikt, is evenmin sprake van "ondubbelzinnig bezit". Een beroep op bevrijdende verjaring van een erfdienstbaarheid van overpad zal dan ook in de praktijk vrijwel nooit worden gehonoreerd. Voor een voorbeeld, waarin dit beroep op werd verworpen, wordt verwezen naar Rechtbank Rotterdam, 8 juli 2015 (ECLI:NL:RBROT:2015:5181). In elk geval zal een beroep op een erfdienstbaarheid, verkregen door verjaring, door de bestuursrechter nooit leiden tot de conclusie dat sprake is van een "evidente privaatrechtelijke belemmering".

Voor wat betreft het recht van weg ten behoeve van het aangrenzende perceel wordt verwezen naar de beantwoording bij zienswijze 52 bij punt 2.

Een gecombineerde in- en uitrit voor de bevoorrading van de supermarkt en het aangrenzende perceel maakt geen deel uit van het voorliggende plan. Daarmee is een ruimtelijke afweging op dit punt niet aan de orde.

Voor wat betreft de keuze van de ontsluiting van de parkeergarage in algemene zin wordt verwezen naar de beantwoording van deze zienswijzen bij punt 1.

Conclusie:

De door indieners van de zienswijzen genoemde rechten worden door de beoogde ontwikkeling voldoende gerespecteerd. Er is dan ook geen sprake van een "evidente" privaatrechtelijke belemmering die de

vrachtwagens nodig zijn, maar met één enkele in- en uitrit voor vrachtwagens kan worden volstaan. De projectontwikkelaar heeft de bestaande erfdienstbaarheidsrechten en vluchtwegen onvoldoende gewaarborgd. De gemeente Heemstede kan het belang en het exclusieve zakelijke recht van de genoemde bewoners niet naast zich neerleggen. De projectontwikkelaar dient goede regelingen te treffen die met het besluit over het ontwerp-bestemmingsplan getoetst kunnen worden.

uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan in de weg staat.

3. Verkeersintensiteiten en verkeersveiligheid

Advin en Goudappel Coffeng geven in hun rapportages aan dat de Binnenweg bij iedere combinatie voor de locatie van inrit en uitrit van de parkeergarage, de daaruit volgende intensiteit van de verkeersstromen kan verwerken. Volgens beide onderzoekers zijn alle combinaties voor de locatie van inrit en uitrit veilig uit te voeren. Wel geeft Goudappel aan dat het rechtsaf slaan naar de eventuele inrit van de parkeergarage op de Binnenweg problemen kan opleveren voor achteropkomend verkeer, maar dat is niet anders dan bij iedere andere zijstraat naar rechts en bij ingangen van andere parkeergarages/parkeerterreinen. Toch gebruikt de gemeente juist dat argument van het rechtsaf slaan om de keuze voor de inrit aan de Eikenlaan te motiveren.

Het verschil in verkeersintensiteiten tussen de Binnenweg en Eikenlaan is zeer groot. Afslaande voertuigen vanaf de Binnenweg veroorzaken als gevolg hiervan zoveel meer hinder dan afslaande voertuigen vanaf de Eikenlaan, dat daaraan een doorslaggevend gewicht moet worden toegekend. Overigens brengt afslaand verkeer op de Binnenweg met name extra risico's mee voor fietsers en voetgangers. De borging van de veiligheid van deze verkeersdeelnemers is in het kader van de Visie winkelcentra Heemstede en het Uitvoeringsprogramma daarvan een belangrijk aandachtspunt geweest.

Zoals Advin de verkeersroutes heeft omschreven, komt het erop neer dat wanneer de inrit van de parkeergarage aan de Eikenlaan zit, de afstand over de Binnenweg, die niet wordt afgelegd door het verkeer naar de parkeergarage, ten hoogste 150 meter bedraagt (tussen Haemstedelaan en uitrit parkeergarage). Voor de rest van de circa 900 meter van de Binnenweg is dat verkeer er wel. De Binnenweg is in 2010 ingericht volgens het principe "shared space". Verkeerskundig is het beeld onrustig, omdat de conventionele kenmerken van wegingdeling en verkeerstekens ontbreken. Volgens het principe van "shared space" moet juist een onrustig, lees "onveilig", verkeersbeeld geschapen worden voor het succesvol worden van de "shared space". Mensen worden daardoor gedwongen beter op te letten en met elkaar rekening te houden. In het ontwerp-bestemmingsplan, net als in de Winkelvisie, wordt gerefereerd aan het gevoel van onveiligheid op de Binnenweg als argument tegen de inrit van de parkeergarage aan

Bij een inrit van de parkeergarage vanaf de Binnenweg is de kans groot dat het verkeer opstroopt. Dit wordt door bureau Goudappel Coffeng bevestigd. Het gevolg daarvan is dat fietsers tussen en langs de wachtende auto's door gaan manoeuvreren. Automobilisten verwachten dit niet, waardoor de kans op verkeersongevallen toeneemt. Uit de enquêtes in het kader van de visie voor de Heemstedse winkelgebieden is ook gebleken dat de veiligheid voor het fietsverkeer op de Binnenweg voor veel mensen als een knelpunt wordt ervaren. Een gecombineerde in- en uitrit op de Binnenweg is dan ook een ongewenste ontwikkeling die moet worden voorkomen. Overigens is bij de keuze voor de op één na veiligste verkeersoplossing voor de in- en uitrit van de parkeergarage, te weten variant B, juist rekening gehouden met de impact op de leefomgeving.

de Binnenweg, terwijl de gemeente zelf de keuze voor deze aanleg en de daaruit volgende situatie heeft gemaakt. In het geval dat de gemeente werkelijk van mening is dat de Binnenweg in de huidige situatie onveilig is en die mening kan onderbouwen, dan dient zij hierop maatregelen te nemen. Beslissen dat de inrit van de parkeergarage niet op de Binnenweg komt in verband met de huidige gevoelde onveiligheid van de Binnenweg, zal de onveiligheid van de Binnenweg niet verminderen en verlaagt wel de leefbaarheid van omwonenden van de ontwikkeling. De Binnenweg is veilig en kan het verkeer naar de inrit en vanuit uitrit van de parkeergarage probleemloos verwerken. De gemeente dient zich niet te verschuilen achter een standaard verkeersprobleem voor rechtsaf slaan waarvoor een standaard oplossing bestaat. Bij een werkelijk onveilige Binnenweg in de huidige situatie dient de gemeente structurele maatregelen te nemen, die onafhankelijk zijn van de komst van de supermarkt en ondergrondse parkeergarage, en die voorwaarden stellen aan dit type grootschalige ontwikkelingen.

4. Leefbaarheid en verkeer

De gemeente gebruikt waarden voor leefbaarheid zoals die door Advin zijn gegeven in een verkeerskundige quick scan (beperkt oppervlakkig onderzoek). Advin is door de gemeente gevraagd om een uitspraak te doen over leefbaarheid als gevolg van de verkeersintensiteit in de verschillende straten. Hoewel Advin waarden voor leefbaarheid afleidt van verkeersintensiteiten, geeft het bureau in haar quick scan aan dat de relatie tussen leefbaarheid en verkeersintensiteit arbitrair is en dat voor een goede uitspraak over leefbaarheid een apart onderzoek door specialisten op dit onderwerp uitgevoerd moet worden. Advin geeft zelf aan geen specialist te zijn op leefbaarheid. Desalniettemin gebruikt de gemeente de waarden die Advin opgeeft als een absolute kwalificering voor leefbaarheid. Op deze wijze weet de gemeente te duiden dat de verkeersstromen als gevolg van de door de projectontwikkelaar gewenste locatie van de inrit en uitrit van de parkeergarage de beste leefbaarheidswaarden geven. Ook al toont een nadere analyse van de waarden gegeven door Advin dat diens conclusie over leefbaarheid niet juist is.

Voor wat betreft het leefbaarheidsaspect in relatie tot het onderzoek van bureau Advin wordt verwezen naar de beantwoording van deze zienswijzen bij punt 1 op pagina 5 en 6.

Grontmij heeft in 2012 een onderzoek verricht naar leefbaarheid voor de omwonenden als gevolg van de in 2012 geplande, maar voortijdig gestopte aanvraag voor een gelijksoortig plan als het huidige. De uitgangspunten voor Grontmij waren een iets ander plan, iets grotere supermarkt, maar met parkeergarage, met andere rijroutes en een beperkt front van de supermarkt aan de Binnenweg.

De resultaten van Grontmij onderzoek zijn een bruikbare grondslag voor het toetsen van leefbaarheid, bij gebrek aan een betere. Indien de gemeente met leefbaarheid haar keuzes (mede) wenst te onderbouwen, dient zij dit te doen met een onderbouwde uitspraak, en niet op basis van een door de adviseur zelf afgekeurde methode. De gemeente kan de toetsing voor leefbaarheid uitvoeren op basis van het in 2012 opgestelde rapport van Grontmij.

In het rapport van de Grontmij uit 2012 is toegewerkt naar het geven van een antwoord op de vraag wat de komst van de supermarkt voor effect heeft op het woongenot van de omwonenden. Effecten die zich voordoen op deze punten zijn afgezet tegen de situatie in 2012 ter plaatse. Daarna zijn maatregelen en randvoorwaarden aangegeven die de nadelige effecten van een supermarkt op het woongenot beperken. De aanbeveling van de Grontmij was met deze maatregelen en randvoorwaarden rekening te houden in de verdere planuitwerking.

Op 30 augustus 2012 heeft het college besloten de conclusies van onderzoek naar de effecten van de vestiging van een supermarkt op het woongenot van de omwonenden conform het rapport van de Grontmij te onderschrijven. De voorgestelde maatregelen vormden samen met het opgestelde distributieplanologisch onderzoek een toets om een verder ruimtelijk haalbaarheidsonderzoek voor deze locatie te starten.

Van de aan het ontwerp gestelde randvoorwaarden uit het Grontmijrapport is in het voorliggende voorlopig ontwerp van het bouwplan alleen de aanbeveling over de toegang van de parkeergarage uiteindelijk niet gevolgd (voor de motivatie van de keuze voor de voorliggende ontsluitingsvariant wordt verwezen naar de beantwoording van deze zienswijzen bij punt 1 op pagina 5).

Door de initiatiefnemer is aangegeven dat met de overige in het rapport genoemde criteria om het woongenot te waarborgen, voor zover deze voor het voorliggende bouwplan nog relevant zijn, zullen worden toegepast. Dit geldt eveneens voor de criteria die zijn benoemd in het overleg tussen de gemeente, Hoorne Vastgoed en de vereniging Buurtgenot(en) Binnenweg Oost.

Met de toepassing van deze criteria wordt in de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan voldoende rekening gehouden met het leefbaarheidsaspect. Bij de verdere planontwikkeling en vergunningverlening blijft leefbaarheid echter voor het college een punt van aandacht, bijvoorbeeld in het kader van het verlenen van de omgevingsvergunning en de melding op grond van het Activiteitenbesluit.

5. Hoofdingang van de supermarkt komt aan de Eikenlaan

De bezoekers voor een supermarkt met 1500 m² wvo (of 1800 m² bvo) komen voor tenminste de helft met de auto. In het huidige

De voorwaarde van de (hoofd)ingang van de supermarkt aan de Binnenweg is opgenomen om een directe ontsluiting voor de

bestemmingsplan en in het huidige collegeakkoord is opgenomen dat de (hoofd)ingang van de supermarkt aan de Binnenweg moet liggen. De beslissing de inrit van de parkeergarage aan de Eikenlaan te situeren, betekent dat de hoofdingang aan de Eikenlaan ligt, dan wel dat de inrit de status van hoofdingang deelt met de voetgangersingang aan de Binnenweg. Met deze keuze wordt het winkelgebied, in tegenspraak met het gestelde in het huidige bestemmingsplan en het collegeakkoord, uitgebreid naar de Eikenlaan. Met deze beslissing wordt een precedent geschapen voor alle woonstraten die rondom het winkelgebied liggen, in het licht van de vermeende onveiligheid van de Binnenweg.

consumenten op de winkelstraat te garanderen. Dit is van belang omdat met name supermarkten een uiterst belangrijke rol vervullen in de combinatieaankopen van consumenten. Daarnaast is het gezien de lengte van de winkelstraat van belang dat een heldere afbakening van de winkelstraat wordt aangehouden en dat bewinkeling vanuit de zijstraten waar mogelijk worden vermeden. Aan die voorwaarde wordt met de voorliggende planopzet voldaan. Met het enkele feit dat de inrit is gelegen aan de Eikenlaan, wordt het winkelgebied nog niet naar de Eikenlaan verplaatst.

6. Aantasting rij met woonhuizen Eikenlaan 29 – 41 door sloop van nr.41

De woningrij Eikenlaan 29 – 41 is karakteristiek voor Heemstede, ook al staat het niet op een beschermde lijst. Het slopen van nr. 41 ten behoeve van de aanleg van een weg betekent dat:

- de woningrij een onevenwichtig beeld krijgt;
- de interne structuur voor sterkte en stijfheid wordt aangetast;
- de kans op schade aan alle huisnummers van de woningrij bij de sloop van nr.41 groot is;
- met name nr.39 ernstig te lijden zal hebben van de sloop van nr.41, bouw van de nieuwe zijgevel en aanleg van de nieuwe weg tussen de Eikenlaan en het binnenterrein.

De sloop van Eikenlaan 41 maakt de kans groot dat Eikenlaan 39 onbewoonbaar wordt en zal de waarde van de huizen nrs.29 – 39 sterk doen dalen. De gemeente en de projectontwikkelaar dienen maatregelen te treffen tegen schade en de aantasting van de woningwaarde te compenseren.

Onderkend wordt dat met de sloop van het pand Eikenlaan 41 de symmetrie van de woningrij Eikenlaan 29-41 wordt doorbroken. Deze woningrij heeft echter geen monumentale status en er gaan ook geen bijzondere waarden verloren als het pand Eikenlaan 41 wordt gesloopt. Overigens is voor het slopen van het pand Eikenlaan 41 geen vergunning nodig. Volstaan kan worden met een melding van het sloopvoornemen bij de Omgevingsdienst IJmond.

Na de sloop van het pand Eikenlaan 41 zal de voormalige woningscheidende wand moeten worden omgebouwd naar eindgevel, hiervoor is een omgevingsvergunning nodig voor de activiteit bouwen. Daarbij moet helder zijn dat het bouwplan voldoet aan redelijke eisen van welstand. Om dit kunnen beoordelen zal de aanvraag/het bouwplan voor advies worden voorgelegd aan de welstandscommissie (Adviescommissie voor Ruimtelijke Kwaliteit Heemstede). Deze commissie beoordeelt het plan zowel op zichzelf staand als in relatie tot de omgeving, met als basis de Welstandsnota Heemstede.

Voor wat betreft de interne structuur en stijfheid geldt dat in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning met constructie-berekeningen en- tekeningen moet worden aangetoond dat na sloop van het pand Eikenlaan 41 en het opbouwen van de nieuwe eindgevel een constructief solide geheel ontstaat.

	Voor wat betreft het risico op schade tijdens de bouw geldt dat de aannemer volledig verantwoordelijk is voor een correcte en zorgvuldige uitvoering van de werkzaamheden. Mocht er desondanks toch schade ontstaan aan de omliggende panden, dan is de aannemer ook hiervoor volledig verantwoordelijk. De aannemer kan op voorhand aansprakelijk worden gesteld voor eventuele schade veroorzaakt door sloop- en bouwwerkzaamheden, zowel tijdens sloop/bouw (directe schade), als in de toekomst (gevolgschade). De gemeente Heemstede houdt uiteraard toezicht op het correct uitvoeren van werkzaamheden door de aannemer. Voor wat betreft de aantasting van de woningwaarde is de gemeente op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening gehouden om tegemoet te komen in geleden schade in de vorm een vermindering van de waarde van een woning (planschade). Hierin wordt voorzien via de gemeentelijke procedureverordening planschadevergoeding. Overigens zal eventuele planschade worden verhaald op de initiatiefnemer.
7. Hoogtes op het binnenterrein Op het perceel van het binnenterrein met de garageboxen mag tot 3 meter hoog gebouwd worden. Op het perceel van het binnenterrein met de bedrijfsgebouwen mag tot 6 meter hoog gebouwd worden. De projectontwikkelaar zet op de rand van het perceel van de garageboxen hogere gebouwen neer. Het oppervlak van de supermarkt in combinatie met de winkels aan de Binnenweg laat op het perceel van de bedrijfsgebouwen nog veel ruimte ongebruikt. De projectontwikkelaar moet de delen van supermarkt en appartementen die hoger zijn dan 3 meter verplaatsen van het perceel met de garageboxen naar het perceel met de bedrijfsgebouwen. Zo blijft de projectontwikkelaar in zijn aanvraag binnen de grenzen van het huidige bestemmingsplan.	Zoals indieners van de zienswijzen terecht opmerken, wordt op de huidige verkeersbestemming een smalle strook voor centrum-doeleinden (supermarkt) bestemd met een maximale hoogte van 4.90 meter. Daarnaast is hetzelfde gebeurd voor een trappenhuis met een maximale bouwhoogte van 7.80 meter. Dit stelt de initiatiefnemer in staat om het gebouw optimaal te kunnen benutten. Omdat het hier uit ruimtelijk oogpunt om een geringe afwijking gaat die bovendien wordt gecompenseerd door het vervallen van een groter bouwvolume elders binnen de centrumbestemming, is er ruimtelijk geen bezwaar tegen honorering van deze overschrijding van het bestemmingsplan.
8. Leefbaarheid & risico's De leefbaarheid van de woningen aan de Julianalaan, Eikenlaan, Berkenlaan en de Binnenweg gaat achteruit door de keuze van de inrit op het binnenterrein achter de Julianalaan en Eikenlaan. De	Niet bestreden wordt dat het woongenot van de bewoners aan met name de Julianalaan en de Eikenlaan wordt aangetast. Het verkeer naar de parkeergarage rijdt via de Eikenlaan vrijwel direct na het oprijden van het terrein de garage in. Alleen het personeel, de

projectontwikkelaar maakt een nieuwe weg tussen de Eikenlaan en het binnenterrein met de inrit van de parkeergarage, door Eikenlaan 41 te slopen en van dit perceel een weg te maken. Die weg wordt gebruikt door: de vrachtauto's die de supermarkt bevoorraden, automobilisten die naar de parkeergarage gaan, de auto's van de bewoners van de appartementen, de bewoners van de nieuwe appartementen te voet en op de fiets, en de huidige bewoners die achterom naar hun huizen aan de Julianalaan en Eikenlaan gaan. De nieuwe weg is zeer onveilig omdat de ruimte voor (vracht-) verkeer in twee richtingen de vrachtauto's en uitrijdende personenauto's dwingt rakelings langs de buitenmuur van Eikenlaan 39 te rijden. De indraai van de vrachtwagen vanaf de Eikenlaan naar de nieuwe weg tussen Eikenlaan en het binnenterrein is krap en dwingt de vrachtauto vlak langs de voordeur van Eikenlaan 39. Er is geen afstand voorzien tussen de baan van de vrachtauto's en de buitengevel van nr. 39. De automobilisten naar de parkeergarage, die vanaf het noorden op de Eikenlaan rechtsaf (hier geen probleem met fietsers!) willen slaan, hebben tijdens de bocht slecht zicht op de weg naar de ingang van de parkeergarage. Zij zullen de bocht dus wijder maken en het pad van de vrachtauto gebruiken. Daarbij hebben ze de kans een uitrijdende auto of vrachtauto te ontmoeten en als de snelheid laag is, levert dat alleen vertraging op. Bij hogere snelheden is er weinig ruimte om uit te wijken. Voor personen en huizen is de kans op aanrijding zeer groot.

De parkeergarage zal zeven dagen per week van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat auto's trekken. Dus zullen de omwonenden altijd last hebben van verkeerslawaaï in hun achtertuin, ook de huizen aan de Binnenweg hebben aan de achterzijde geen rust meer.

bewoners van de appartementen en het bevoorradingsverkeer (3 bevoorradingen per dag) rijdt verder het binnenterrein op. In de onderzoeken van Advin en Goudappel Coffeng wordt geconcludeerd dat de ontsluiting aan de Eikenlaan met inachtneming van de benoemde maatregelen verkeersveilig is te realiseren. Hiervoor is voldoende ruimte aanwezig.

De onderstaande simulatie van aankomende en vertrekkende bevoorradingsvoertuig bevestigt dat er voor deze voertuigen voldoende manoeuvreerruimte aanwezig is een versie van deze simulaties in A4-formaat zijn als bijlagen bij deze Nota van beantwoording gevoegd). Verder wordt ter bescherming van het pand Eikenlaan 39 langs de gevel van dit pand een schrikstrook aangelegd van 50 cm breed en 20 cm hoog, waarmee aanrijdschade onmogelijk wordt gemaakt.

Inrijden



Uitrijden



De voorgestelde oplossing (terugplaatsen van de ingang naar de Eikenlaan) is onderdeel van de planopzet geweest. Om het recht van weg van de bewoners van de Julianalaan te kunnen respecteren is de ingang naar de huidige locatie verplaatst.

Dit kan deels worden opgelost door de ingang van de parkeergarage richting eikenlaan terug te plaatsen.

Veiligheid bij brand is niet meegenomen in de plannen. De Vomar heeft een dergelijk inferno al eens meegemaakt aan de Leidsevaart en zou daarom meer aan preventie moeten willen laten zien. De toegankelijkheid voor brandweer en andere hulpdiensten als ambulances en politie is onvoldoende bij een calamiteit.

- Hoe zijn de vluchtwegen voor de bewoners boven de supermarkt, het winkelend publiek en het personeel bij calamiteiten geregeld?
- Hoe is te allen tijde de toegang gegarandeerd voor politie, brandweer en hulpdiensten?

Tijdens de bouw zullen grote vrachtwagens tussen de huizen doorgaan om in ieder geval al de grond van de parkeergarage af te voeren en later bouwmaterialen aan te voeren. Dit zal voor de omwonenden en met name Eikenlaan 29 – 39 een groot risico opleveren voor aanrijdingen en schade aan huizen door trillingen en grondverzakkingen.

- Wat wordt gedaan om dat soort schade te voorkomen?
- Wie is verantwoordelijk voor de schade die desondanks wordt veroorzaakt?
- Hoe wordt dat geregeld?

De gemeente en de projectontwikkelaar dienen deze risico's te erkennen, in kaart te brengen en maatregelen nemen om de risico's te voorkomen.

Het aspect externe veiligheid is in het kader van de ruimtelijke onderbouwing voorgelegd aan de adviseur externe veiligheid van de brandweer Kennemerland. Deze komt tot de conclusie dat de wijziging van het bestemmingsplan Centrum en Omgeving in verband met de vestiging van de Vomar met appartementen vanuit externe veiligheid geen probleem is.

Beoordeling van het plan geeft aan dat er geen risicobronnen zijn in de directe omgeving waar rekening mee gehouden zou moeten worden. Verder is er vanuit bestrijding van een eventuele calamiteit en de zelfredzaamheid van betrokkenen in het plan geen aanleiding voor nadere opmerkingen. In het kader van de omgevingsvergunning-aanvraag voor het bouwen van de supermarkt vindt een nadere beoordeling van bijvoorbeeld de brandveiligheidsmaatregelen, vluchtroutes, etc. plaats.

Voor wat betreft het risico op schade aan de omliggende panden als gevolg van de bouw wordt verwezen naar de beantwoording van deze zienswijzen bij punt 6.

9. Geluidsbelasting op de woningen rondom de ontwikkeling

De geluidsbelasting op de achtergevels van de huizen rondom de ontwikkeling is op onjuiste grondslag berekend. De gemeente heeft aangenomen dat het gebied omsloten door Binnenweg, Julianalaan, Eikenlaan en Berkenlaan een “gemengd gebied” is. Dat is onjuist, de woongebieden van de Julianalaan, Eikenlaan en Berkenlaan met de bestemming “Wonen” hebben het kenmerk

In de VNG publicatie “Bedrijven en milieuzonering” (editie 2009) wordt in de paragrafen 2.2 en 2.3 nader ingegaan op de begrippen “functiemenging” en “Gemengd gebied”. Over functiemenging wordt vermeld dat een gemengd gebied met een mix van wonen en werken, winkels en horeca, een stimulans vormt voor een levendig straatbeeld, een hogere sociale veiligheid en extra draagvlak voor voorzieningen.

“rustige woonwijk”.

In de “Staat van bedrijfsactiviteiten” zijn de richtafstanden ten onrechte weggelaten en die zijn ten onrechte niet gebruikt bij het akoestisch onderzoek. Bovendien is in de bepaling van de geluidsbelasting de parkeergarage ten onrechte niet meegerekend.

Vanuit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik verdient het de voorkeur om de functiescheiding niet verder door te voeren dan met het oog op een goed woon- en leefklimaat nodig is.

Het omgevingstype ‘gemengd gebied’ wordt aangeduid als: “een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen ander functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven”.

De bovenstaande omschrijving komt overeen met zowel de huidige als de beoogde nieuwe situatie. Er is in de bestaande situatie sprake van een mix van winkels, horeca en kleine bedrijven direct naast woningen. Dit wordt nog versterkt door de nieuwe invulling van de bibliotheek.

In de nieuwe situatie zijn dezelfde functies toegestaan.

Dit uitgangspunt wordt onderschreven door de Omgevingsdienst IJmond.

Vooropgesteld wordt dat voor het vast te stellen bestemmingsplan een nieuwe afweging is uitgevoerd ten aanzien van de effecten. Los daarvan is het achterliggende doel van het vigerende bestemmingsplan duidelijk: activiteiten qua aard en invloed volgens categorie 1 en 2 zijn toegestaan. In zowel het geldende als het vast te stellen bestemmingsplan is aangegeven dat de lijst van bedrijfsactiviteiten is gebaseerd op de VNG-publicatie. In de VNG-publicatie is een complete lijst van activiteiten opgenomen. Daaruit blijkt dat supermarkten (SBI 471) worden aangemerkt als categorie 1. Parkeergarages (SBI 5221) zijn aangemerkt als categorie 2. Dat in het geldende of het vast te stellen bestemmingsplan geen afstanden zijn opgenomen, maakt dit niet anders.

Zoals hiervoor is gemotiveerd, moet voor het akoestisch onderzoek worden uitgegaan van een “gemengd gebied”. Daarbij gelden grenswaarden van respectievelijk 50, 70 en 50 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, het maximale geluidsniveau en het inrichtingsgebonden verkeer (zie stap 2 volgens bladzijde 195 van de VNG publicatie). Dit zijn de standaard grenswaarden volgens het Activiteitenbesluit en zijn ook de grenswaarden die gelden voor de huidige aanwezige bedrijven. Het huidige bestemmingsplan laat deze geluidsniveaus daarmee ook rechtstreeks toe.

Het akoestisch onderzoek is bedoeld om inzichtelijk te maken welke geluidsniveaus optreden bij de omliggende woningen. Deze

Daarnaast wordt het akoestisch onderzoek gebruikt om te bepalen waar “maatwerk” aan de huizen nodig is, terwijl het doel van het akoestisch onderzoek is te toetsen of de maatregelen om de geluidswaarde van bronnen (zoals het verkeer) naar de juiste waarde brengen, geslaagd zijn. Deze beperkende maatregelen worden in het ontwerp-bestemmingsplan niet genoemd.

Voor de berekening van de geluidsbelasting op de achtergevel dient niet de fysieke gevel, maar de bestemde gevel gebruikt te worden. De bestemde gevel wordt gevonden door de 70m² regel voor aan- en uitbouwen toe te passen op de gevel van het bouwvlak.

In beantwoording van vragen over de geluidsbelasting stelt de wethouder “ Omdat het treffen van verdere maatregelen niet haalbaar is, kan de gemeente Heemstede maatwerkvoorschriften opstellen.” De wethouder slaat hierbij twee stappen over:

- 1) Eerst is een scherm (2 meter hoog) achter de percelen van de Eikenlaan voorgesteld, maar dat verandert weinig aan de geluidbelasting. Andere maatregelen zijn niet overwogen, dat blijkt althans nergens uit. De gemeente dient eerst iets aan de bron van het geluid te doen, dan pas aan de symptomen;
- 2) De wethouder motiveert niet eens waarom andere maatregelen niet haalbaar zijn. Eerst dienen maatregelen genomen te worden om de geluidproductie van de bronnen te beperken. Voordat hij aan symptoombestrijding (d.w.z. maatwerkvoorschriften) mag doen, moet hij eerst motiveren welke maatregelen overwogen zijn en vertellen waarom die niet werken.

De geluidsbelasting zoals in het rapport van Alcedo berekend, is veel lager dan die in werkelijkheid zal zijn. De toetswaarden die gebruikt zijn voor de beoordeling van de berekende waarden van de geluidbelasting zijn te hoog. Het resultaat is een bestemmingsplan dat een veel hogere dan rechtmatig toegestane geluidbelasting op de achtergevels van woningen mogelijk maakt. De gemeente dient de regels voor het bepalen van de geluidsbelasting en de inpassing van geluidsbronnen opnieuw en in de juiste volgorde toe te passen. Daarna dient het akoestisch onderzoek nogmaals uitgevoerd te worden. De wethouder dient nog te motiveren waarom bestrijding aan de bron niet haalbaar is,

geluidsniveaus worden vervolgens getoetst aan de richtwaarden voor de omliggende panden, uitgaande van het betreffende omgevingstype (in dit geval “gemengd gebied”), en de geluidsvoorschriften uit het Activiteitenbesluit.

Uit de resultaten blijkt dat bij enkele woningen, na toepassing van het scherm, niet voldaan wordt aan de geluidsvoorschriften. Omdat het treffen van verdere maatregelen niet haalbaar is, kan de gemeente Heemstede maatwerkvoorschriften opstellen. Voorwaarde hierbij is dat het beoordelingsniveau in de woning niet meer dan 35 dB(A) etmaalwaarde voor het equivalente geluidsniveau en 55 dB(A) etmaalwaarde voor de maximale geluidsniveaus mag bedragen. Conform het Bouwbesluit dient een woning een geluidsisolatie van minimaal 20 dB te hebben. Aangenomen mag worden dat voor woningen van voor 1992 een geluidswering van circa 18 dB(A) gehaald wordt. Om de feitelijke geluidswering voor de betreffende woningen te kunnen vaststellen, is aanvullend onderzoek nodig. Dit onderzoek wordt uitgevoerd en afhankelijk van de uitslag zullen maatwerkvoorschriften in het kader van de melding Activiteitenbesluit en aanverwante regelgeving, zoals de Schrikkelcirculaire voor het inrichtingsgebonden verkeer worden genomen. Daarmee wordt bereikt dat ook voor deze woningen voldoende geluidswering wordt gerealiseerd.

In de samenwerkingsovereenkomst met de initiatiefnemer en Hoorne Vastgoed is de verplichting opgenomen dat alle benodigde maatregelen worden getroffen om aan het Activiteitenbesluit en de aanverwante regelgeving te kunnen voldoen. Daarmee wordt het nemen van de maatregelen voldoende gewaarborgd.

Overigens worden naast het geluidsscherp om de piekbelasting van het laden en lossen op te vangen en de eventuele maatwerkvoorschriften al maatregelen genomen zoals het rijden met fluister-gecertificeerde vrachtwagens en geluidsarme condensoren op het dak van de supermarkt.

Conclusie:

Hiervoor zijn de gemaakte keuzes voor de geluidberekening van bureau Alcedo uitgebreid gemotiveerd. Bovendien zijn met de initiatiefnemer en Hoorne vastgoed afspraken gemaakt die het treffen

voordat hij tot maatwerkvoorschriften of een hogere belastingwaarde overgaat.

van de benodigde maatregelen voldoende borgen. Er is op dit punt sprake van een goede ruimtelijke ordening.

10. Bemaling t.b.v. ondergrondse parkeergarage is een risico voor alle omringende huizen

De ondergrondse parkeergarage vereist het uitgraven van de grond over een oppervlak van 3500 tot 4000 m² bij een diepte van 3,5 tot 4 meter. De huizen en gebouwen aan de Binnenweg, Julianalaan, Eikenlaan en Berkenlaan direct naast en rondom de beoogde parkeergarage, zijn op staal gebouwd. Het betreft hier ongeveer 45 woningen, een aantal winkelpanden en 10 appartementen boven winkels. Voor het uitgraven en bouwen van de parkeergarage moet bemalen (d.w.z. grondwater weggepompt) worden. Dit kan leiden tot aantasting van de bodemstructuur en dit geeft weer een kans op verzakkingen van de huizen en scheuren in de muren. Alleen enkele huizen aan de Eikenlaan en de uitbouwen die na 1970 zijn gebouwd, staan op korte palen. Deze bouwwerken zullen minder effect voelen van veranderingen in de bodemstructuur. Indien de parkeergarage te licht is, zal het grondwater de parkeergarage omhoog duwen en dan is blijvende bemaling noodzakelijk.

In het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen moet met bijvoorbeeld constructie-berekeningen en- tekeningen en zo nodig een bemalingsplan voor de parkeergarage worden aangetoond dat de nieuwbouw op een verantwoorde en veilige manier kan worden uitgevoerd.

Voor wat betreft het risico op schade aan de omliggende panden als gevolg van de bouw wordt verwezen naar de beantwoording van deze zienswijzen bij punt 6.

De risico's van bemalen voor alle huizen en gebouwen rondom de beoogde parkeergarage moeten in kaart gebracht worden en er moeten maatregelen genomen worden die verzakkingen en scheuren in de huizen voorkomen. Voor de periode tijdens de bouw en voor de periode na de bouw. Onduidelijkheden over de verantwoordelijkheid voor schade achteraf moet voorkomen worden, inclusief de verantwoordelijkheid voor verontreinigd grondwater (zie onder 11.).

11. Milieu: bestaande grondwaterverontreiniging bedreigt vele huizen

In het ontwerp-bestemmingsplan voor 2013 (dat niet is doorgegaan) is de verontreiniging van de grond en van het grondwater onder het binnenterrein in kaart gebracht. Geconstateerd werd dat de verontreiniging verwijderd moet worden bij afgraven en dat de omvang van de verontreiniging in het grondwater in kaart gebracht moet worden. In het huidige ontwerp-bestemmingsplan wordt alleen

Op hemelsbreed ca. 200 meter van de ontwikkellocatie bevindt zich de interventiewaarde contour van een sterke verontreiniging met Vluchtige Organische Koolwaterstoffen (VOC's) in grondwater. Deze verontreiniging is afkomstig van een voormalige chemische wasserij aan de Blekersvaartweg. Vanwege de bouw van de ondergrondse parkeergarage zal naar verwachting gedurende langere tijd grondwater worden onttrokken. Beïnvloeding van de grondwaterverontreiniging

genoemd dat de afgevoerde grond gecontroleerd moet worden. In de rapporten van deskundigen is de verontreiniging niet in verband gebracht met bemaling ten behoeve van de bouw van de ondergrondse parkeergarage. Het wegpompen van het verontreinigd grondwater zal de verontreiniging verplaatsen. In Heemstede zijn op de noordelijke Binnenweg en aan de Blekersvaartweg locaties met aanzienlijke bodem-verontreiniging en verontreinigd grondwater aanwezig. Beide verontreinigingen zijn van stomerijen die nu verdwenen zijn. Indien voor de nieuw te bouwen ondergrondse parkeergarage blijvend wegpompen van grondwater nodig is, niet alleen voor de bouw, dan is de kans groot dat die verontreinigingen in het grondwater naar de parkeergarage worden getrokken. Dan raakt het grondwater onder de percelen gelegen tussen de twee verontreinigingen en de parkeergarage, ook verontreinigd. Het risico dat de verontreiniging door de bemaling verspreid kan worden, moet in kaart gebracht worden. Er moeten maatregelen genomen worden tegen verspreiding naar de ondergrond van de percelen tussen de verontreinigingskernen aan de Blekersvaart en Binnenweg, en de locatie van de ondergrondse parkeergarage. Ook de onder het binnenterrein geconstateerde verontreiniging van het grondwater mag zich niet verspreiden onder de percelen rondom de locatie van de parkeergarage. De bestaande verontreinigingen onder de twee percelen op het binnenterrein moeten tenminste met de maatregelen voorgesteld in 2013 aangepakt worden.

door de bemaling moet op grond van artikel 28, lid 3 van de Wet bodembescherming bij het bevoegd gezag worden gemeld. Voor de onttrekking van het grondwater moet de initiatiefnemer een bemalingsplan moeten opstellen. In het bemalingsplan moet worden aangegeven wat de invloed is van de onttrekking op de grondwaterverontreiniging en welke maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat de grondwaterverontreiniging wordt verplaatst. Kern van de zaak is dat aannemelijk wordt gemaakt dat de onttrekking van het grondwater en indien van toepassing het terugbrengen van dat grondwater het belang van de bescherming van de bodem niet schaadt. In die zin wordt voorzien in de vraag van indieners van de zienswijzen.

12. Milieu: luchtvervuiling in nieuwe situatie

De luchtvervuiling wordt in het ontwerp-bestemmingsplan behandeld, er worden zelfs waarden voor verschillende stoffen genoemd voor de situatie met supermarkt en parkeergarage. Maar waar die waarden vandaan komen, wordt niet toegelicht. De genoemde waarden blijken lager dan de bijbehorende norm, dus dat komt goed uit. Wat niet wordt meegenomen is dat de omliggende huizenblokken als vier muren de vervuiling tegenhouden en verzamelen. Vooral op windstille dagen kan de vervuiling zich ophopen. Dat aspect wordt geheel buiten beschouwing gelaten. Na realisatie van de ontwikkeling, is het openen van ramen aan de achterzijde van de huizen aan de Binnenweg, Julianalaan en Eikenlaan, af te raden.

Het aspect "luchtkwaliteit" is in de toelichting van het (ontwerp-) bestemmingsplan uitgebreid gemotiveerd. Conclusie daarvan is dat de huidige achtergrondwaarden ruim beneden de grenswaarden zijn gelegen. Voor wat betreft de concentratie van luchtvervuilende stoffen is advies gevraagd aan de GGD. Deze heeft aangegeven:

- *"Ten aanzien van de luchtkwaliteit; voor de directe bebouwing langs de in- en uitrit van de geplande parkeergarage schatten wij in dat tot een maximum van ongeveer 10.000 autobewegingen per etmaal, geen ongewenste gezondheidseffecten of verhoging van het risico op gezondheidseffecten op zullen treden die te wijten zijn aan (de mogelijk verandering van) de luchtkwaliteit. Aangezien*

De luchtvervuiling en de effecten ervan moeten beter in kaart gebracht worden en de beslissing dat luchtvervuiling geen rol speelt, moet heroverwogen worden. Verder dient uitgelegd te worden hoe de waarden voor de luchtverontreiniging tot stand zijn gekomen en waartegen getoetst wordt.

Behalve geluid zullen uitlaatgassen van de inrijdende auto's en de uitlaatgassen uit de parkeergarage tussen huizen worden uitgeblazen. Er komt dus een concentratie van stof en giftige dampen achter de huizen. In het ontwerp-bestemmingsplan is alleen de algemene concentratie beschouwd, niet die van geconcentreerde lozing.

- Welke norm wordt gebruikt in het onderhavige plan?
- Het is van belang de juiste norm op de juiste wijze toe te passen. Kan de gemeente toelichten hoe dat is gebeurd?
- De luchtvervuiling en de effecten ervan moeten goed in kaart worden gebracht.
- De beslissing dat luchtvervuiling geen rol speelt; dient heroverwogen te worden.
- Mensen met astma en longproblemen hebben hier buitenproportioneel last van. Dit is een actueel erkend probleem. Welke maatregelen worden genomen om dit te voorkomen of op te lossen?

uitgegaan wordt van 97 motorvoertuigen per uur die de parkeergarage ingaan op de drukste uren van de week, zal de hoeveelheid autobewegingen niet in de buurt komen van dit maximum.

- *De huidige luchtkwaliteit ter plaatse is ruim onder de toegestane norm sinds 2015. De bijdrage van een drukke omgeving zal naar verwachting niet zodanig zijn dat de norm overschreden zal worden en eveneens niet in betekende mate zal bijdragen aan de al licht verhoogde achtergrondconcentratie in de regio ten opzichte van de WHO 'guidelines' van 20 µg/m³ PM10.*
- *Voor effecten van ophoping van fijnstof of piekbelasting, deze zijn verrekend in het jaargemiddelde en is uitgegaan van direct aangrenzende bewoning. Ook de hoogte van de bewoning mag hierin worden betrokken.*
- *Er is vanuit gegaan dat de parkeergarage zal voldoen aan de normen voor interne afzuiging."*

13. Verkeersintensiteiten en verkeersveiligheid in combinatie met bibliotheekgebouw

Afhankelijk van het parkeerregime in de parkeergarage, gratis of betaald parkeren, zal er meer druk op het parkeerterrein aan de Eikenlaan komen. Dit levert extra zoekverkeer op. Men rijdt eerst naar parkeerplaats Eikenlaan en keert dan terug naar inrit parkeergarage op binnenterrein achter Eikenlaan. Ter plaatse van de inrit op de Eikenlaan komt het verkeer nu van alle kanten. Auto's van links en rechts, in- en uitrijdende vrachtauto's. Spelende kinderen op de nieuwe speelplaats bij de bibliotheek, afstappende vaders en moeders met bakfietsen om hun kroost te brengen of af te halen bij de ingang van de kinderopvang, enz.

Kortom de ontwikkeling van de nieuwe bibliotheek is niet in de beschouwing van de verkeersonderzoeken meegenomen. Er is door BBO in de gesprekken met de wethouder en in initiatieven van

In het rapport van bureau Advin naar de ontsluitingsvarianten van de Vomar-supermarkt is geconstateerd dat de wegen en kruispunten binnen het onderzoeksgebied voldoende restcapaciteit hebben om de toename in de verkeersvraag als gevolg van de nieuwbouw af te wikkelen zonder dat aanvullende maatregelen nodig zijn. Naar verwachting zal er voor de bibliotheek een bescheiden toename zijn van het aantal (langzaam)verkeersbewegingen. De ontsluiting van de locatie voor fietsers en voetgangers zal vooral op het Julianaplein plaatsvinden, wat geen problemen oplevert. Ook de ontsluiting voor het autoverkeer vindt primair plaats via de Heemsteedse Dreef, de Julianalaan en het Julianaplein. De extra parkeerbehoefte voor de nieuwe invulling van het bibliotheekgebouw is 13 parkeerplaatsen. Hiervan zijn voor de ingang van het gebouw aan het Julianaplein 8

anderen bij de gemeente herhaaldelijk aangedrongen op een geïntegreerde verkeerskundige beschouwing van de twee naast elkaar liggende ontwikkelingen. De gemeente heeft bovendien zelf de relatie gelegd bij de beslissing over het bibliotheekgebouw door inzet van de parkeergarage ten behoeve van parkeren door bezoekers van het bibliotheekgebouw. Desalniettemin heeft de gemeente geen verkeerskundig onderzoek voor de bibliotheek gedaan en in de uitgevoerde verkeerskundige onderzoeken voor de supermarkt met parkeergarage is het verkeer van het bibliotheekgebouw buiten beschouwing gelaten. Ook het verkeer naar en van het parkeerterrein aan de Eikenlaan is nooit betrokken in de verkeerskundige onderzoeken. De ontwikkeling van het bibliotheekgebouw tot maatschappelijk-cultureel centrum en de gevolgen voor de openbare ruimte rond de Bibliotheek zijn niet afgestemd op de onderzoeken voor de herziening van het bestemmingsplan Centrum. Dit is een grote omissie. Er wordt met oogkleppen op naar twee naast elkaar gelegen postzegeltjes gekeken, alsof de twee postzegeltjes in aparte laboratoria bestaan. De veiligheid en leefbaarheid zijn op dit gedeelte van de Eikenlaan ernstig in het geding. De gemeente dient de risico's van de gecombineerde verkeersstromen in kaart te brengen.

parkeerplaatsen ingericht ten behoeve van "Kiss and Ride" en parkeren. Het overige bestemmingsverkeer zal gebruik maken van de parkeerplaatsen in de directe omgeving (Eikenlaan, Vomar-parkeergarage en Julianaplein). De wegcapaciteit van de Eikenlaan en het Julianaplein bedraagt < 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze wegen kunnen ook de extra verkeersbewegingen zonder problemen aan.

14. Parkeerbalans: waar doen we het ook alweer voor?

De wens van de gemeente parkeerplaatsen voor het centrum van het winkelgebied te verwerven, is de belangrijkste drijfveer om de ontwikkeling en de wijziging van het bestemmingsplan toe te staan. Daarom moet de parkeerbalans een voldoende positief beeld geven. In het ontwerp-bestemmingsplan scoort de parkeergarage met 99 fysieke parkeerplaatsen waarvan 72 ten behoeve van de supermarkt, wel 71 parkeerplaatsen voor het winkelgebied. Aan de Binnenweg en aan de Eikenlaan verdwijnen 8 parkeerplaatsen ten behoeve van inritten en uitritten en het fietsparkeren voor de gevel van de nieuwe supermarkt. Deze vervallen parkeerplaatsen worden niet meegeteld. De 43 garageboxen die moeten verdwijnen, tellen voor 6 vervallen parkeerplaatsen mee. De 14 garageboxen op het bedrijventerrein, die ook zullen verdwijnen, worden in het geheel niet genoemd. De redenen voor het (vrijwel) niet meetellen van de

Het college van burgemeester en wethouders heeft nooit een geheim gemaakt van haar wens om op de voorliggende locatie extra parkeerplaatsen ten behoeve van het centumparkeren aan te leggen. Met de extra parkeerplaatsen wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de oplossing van een al jaren bestaand tekort aan centumparkeerplaatsen op de vrijdag- en zaterdagmiddag en voorafgaand aan feestdagen. De belangrijkste drijfveer om de voorliggende ontwikkeling toe te staan is echter dat op deze locatie voldoende ruimte aanwezig is voor een supermarkt van 1.800 m² BVO (naar huidige maatstaven een normale maat voor een supermarkt in een winkelcentrum en vergelijkbaar met de omvang van de Dekamarkt en Albert Heijn) én voldoende parkeergelegenheid om in de eigen parkeerbehoefte te voorzien.

garageboxen wordt nergens genoemd. Op het binnenterrein komen 17 parkeerplaatsen voor bewoners van de nieuwe appartementen en voor personeel van de supermarkt. Deze 17 parkeerplaatsen zijn niet bestemd voor klanten van de supermarkt of voor bezoekers van het winkelgebied, maar worden wel meegeteld. Een speciale bijtelling zijn de parkeerplaatsen die gekoppeld zijn aan de winkels en bedrijven (in ruste) die straks deel zullen zijn van de nieuwe supermarkt. Deze winkels en bedrijven brengen volgens de Nota Parkeren 46 parkeerplaatsen mee, terwijl duidelijk is dat op de Binnenweg voor de gevel van de supermarkt 3 of 4 parkeerplaatsen zullen worden aangelegd. Waar die 46 parkeerplaatsen in het echt te vinden zullen zijn, is een raadsel. De Nota Parkeren uit 2010 wordt hier met terugwerkende kracht toegepast op gebouwen waarvan de garageboxen (parkeerplaatsen dus) worden gesloopt. Dat de werking van de Nota Parkeren niet zo maar omgedraaid kan worden, blijkt uit het verschil tussen de 46 zogenaamd reeds aanwezige parkeerplaatsen en de 3 – 4 fysiek aanwezige parkeerplaatsen. Hier wordt bewust een papieren werkelijkheid gecreëerd.

Voor het voorliggende plan is een parkeerbalans opgesteld op basis van de CROW-kencijfers. E.e.a. conform de nota Parkeernormen, vastgesteld door Burgemeester en wethouders in 2012. Deze berekeningsmethodiek wordt landelijk toegepast om te kunnen toetsen of bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt voorzien in de eigen parkeerbehoefte (dit is de enige vraag die in het kader van de toetsing van het ontwerp-bestemmingsplan op het aspect parkeren van belang is).

De parkeerbalans voor de het voorliggende plan luidt als volgt:

Parkeerdruk bestaande bebouwing:

Bedrijfsbebouwing:	945 m ² x 1,7 pp per 100 m ²	16,1 pp
Winkels:	743 m ² x 4,0 pp per 100 m ²	29,7 pp
Woningen:	4 x 1,5 pp per woning	6 pp
Totaal bestaand		51,9 pp

Parkeervraag Vomar-ontwikkeling:

Vomar-supermarkt:	1.800 m ² x 4,0 pp per 100 m ²	72 pp
Nieuwe winkelruimte:	125 m ² x 4,0 pp per 100 m ²	5 pp
Bovenwoningen:	10 x 1,5 pp per woning	15 pp
Compensatie garageboxen*:	12 x 0,5 per box	6 pp
Vervallen parkeerplaatsen i.v.m. uitrit Binnenweg:		3-5 pp
Vervallen parkeerplaatsen i.v.m. inrit Eikenlaan:		3 pp
Totaal nieuw		104-106 pp

Netto parkeerbehoefte (totaal nieuw – totaal bestaand) 53-55 pp

*) Voor de wegvallende garageboxen is overeenkomstig de landelijke richtlijn (ASVV) rekening gehouden met een compensatiebehoefte van 0,5 pp. Reden daarvoor is dat garageboxen in de praktijk ook voor andere activiteiten, zoals bijvoorbeeld berging of opslag, worden gebruikt. Om deze reden is in de berekening tevens uitgegaan van 12 garageboxen. De gebruikers van die boxen binnen een afstand van 100 meter van de boxen wonen/werken. Voor gebruikers die verder weg wonen is het niet aannemelijk dat de boxen worden gebruikt als parkeergelegenheid, maar voor opslag en stalling. (Bron: Oranjewoud 2013).

Goudappel Coffeng gaat in haar rapport ervan uit dat de parkeergarage vooral door klanten van de supermarkt zullen worden bezocht, omdat de klanten voor andere winkels, net als nu het geval is, zullen parkeren in de winkelstraat. Bovendien is omrijden van de Binnenweg naar de Eikenlaan niet logisch voor parkeren in de parkeergarage van de supermarkt, wanneer je als bezoeker niet in de supermarkt moet zijn. De gemeente is rotsvast van mening dat met aanwijsbordjes de automobilisten worden overgehaald om om te rijden. Indien automobilisten echter hun huidige gedrag continueren (nl. over de Binnenweg van winkel naar winkel rijden), dan is bij de keuze van de locatie van de inrit aan de Eikenlaan, de verkeersintensiteit op de Binnenweg hoger dan alle door Advin doorgerekende varianten. Waarom de automobilisten de aanwijsborden zullen volgen i.p.v. hun gewoontegedrag, onderbouwt de gemeente niet.

Er worden volgens de huidige planopzet in totaal 116 parkeerplaatsen aangelegd. Daarmee worden ruim voldoende parkeerplaatsen aangelegd om in de eigen parkeerbehoefte te voorzien en is er op dit punt sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Overigens zijn de parkeerplaatsen, die als gevolg van de in- en uitrit van de parkeergarage komen te vervallen, ten onrechte niet meegenomen in de parkeerberekening in de toelichting van het bestemmingsplan. Voorgesteld wordt om de toelichting op dit punt aan te passen

Uitgaande van de bovenstaande berekening is de netto toevoeging ten behoeve van het centumparkeren 61-63 pp. Dit is, zoals de indieners van de zienswijze terecht aangeven, een “papieren” berekening. Deze is echter wel gebaseerd op ervaringscijfers uit de dagelijkse praktijk. De realiteit is dat met de aanleg van de parkeergarage (afgerond) 100 parkeerplaatsen worden toegevoegd aan het winkelcentrum Raadhuisstraat & Binnenweg, waarmee een substantiële bijdrage wordt geleverd aan het parkeertekort op de vrijdag en de zaterdag.

Met uitzondering van het parkeerterrein van de Dekamarkt zijn alle parkeerterreinen in het centrum niet direct gelegen aan de Binnenweg. De praktijk wijst uit dat deze parkeerterreinen wel erg goed benut worden en doorgaans vol staan. Dit wordt bevestigd door de diverse onderzoeken, die hebben uitgewezen dat er op de vrijdag en de zaterdag sprake is van een parkeerprobleem in het centrum. De vaste bezoekers van het centrum –dit is het grootste deel- zullen de weg naar de nieuwe parkeergarage snel vinden en voor de overige bezoekers zal een adequaat bewegwijzeringssysteem worden opgezet. In het kader van het uitvoeringsprogramma voor de Visie winkelcentra Heemstede is voor de optimalisering van bewegwijzering in totaal € 65.000 gereserveerd. Het parkeerterrein bij de bibliotheek aan de Eikenlaan is een goed voorbeeld van de werking van het bewegwijzeringssysteem in de praktijk. Hier rijden mensen direct heen om daarna te winkelen in het centrum. Gevolg is dat het daar vaak vol staat. Er is geen reden om aan te nemen dat dit voor de toekomstige Vomar-parkeergarage anders zal zijn.

In het plan voor de nieuwe functies in het bibliotheekgebouw zijn 13 extra parkeerplaatsen nodig. Het college zinspeelt in haar besluit over het bibliotheekgebouw om de 13 extra parkeerplaatsen in de ondergrondse parkeergarage te bestemmen. In het ontwerp-bestemmingsplan voor het Centrum is over deze 13 extra parkeerplaatsen voor de bibliotheek niets te vinden. De gemeente neemt hier ten aanzien van twee projecten een ambivalent standpunt in en dit komt de duidelijkheid niet ten goede. Het zou van wijsheid getuigen als de parkeerbehoefte van deze twee ontwikkeling wel in samenhang opgelost wordt. Het echte risico is dat twee naast elkaar gelegen verkeersaantrekkende ontwikkelingen (supermarkt en functievergroting bibliotheekgebouw) onafhankelijk van elkaar worden gerealiseerd terwijl de voor beide benodigde parkeerplaatsen in werkelijkheid er niet zullen zijn.

Er worden parkeerplaatsen opgevoerd die in de fysieke situatie niet aanwezig zijn en parkeerplaatsen, die door de ontwikkeling zullen verdwijnen, worden niet of zeer beperkt meegeteld. Ook de motivatie van de onderwerpen van de parkeerbalans is onduidelijk. Alles bij elkaar is het volstrekt onduidelijk wat het belang van de parkeergarage voor het winkelgebied zal betekenen. De kans is groot dat de omwonenden van bibliotheek en supermarkt straks geen parkeerplaats voor de eigen auto kunnen vinden. Zij en ook de bezoekers van het winkelgebied zijn niet gebaat bij een papieren façade van tientallen nieuwe parkeerplaatsen terwijl in het echt het tekort alleen maar oploopt dankzij de regeling dat kleine ontwikkelingen geen parkeerplaatsen hoeven in te brengen. De gemeente moet open kaart spelen over het in werkelijkheid aantal te winnen parkeerplaatsen en verklaren hoeveel gewonnen parkeerplaatsen zoveel schade aan de omwonenden en de Binnenweg rechtvaardigen.

Voor wat betreft de relatie met de parkeeropgave voor de bibliotheek wordt verwezen naar de beantwoording van deze zienswijzen bij punt 13 op pagina 21.

*Voorstel aanpassing bestemmingsplan:
De parkeerplaatsen, die als gevolg van de in- en uitrit van de parkeergarage komen te vervallen, meenemen in de parkeerberekening in de toelichting van het bestemmingsplan.*

15. Wijze waarop gemeente omwonenden betreft in de besluitvorming

In het plan van 2013, dat ambtelijk is goedgekeurd, werd door een tunnel de inrit en de uitrit van de parkeergarage weggehouden van de woningen. De aantasting van de leefbaarheid voor de

Voor wat betreft de keuze van de ontsluiting van de parkeergarage wordt verwezen naar de beantwoording van deze zienswijzen bij punt 1 op pagina 3.

omwonenden van de ontwikkeling door het bezoekersverkeer van de parkeergarage is met de tunnel erkend. In het huidige plan wordt door de keuze van de locatie van de inrit van de parkeergarage de aantasting van de leefbaarheid genegeerd of bewust geaccepteerd door gemeente en projectontwikkelaar. Tevens geeft de projectontwikkelaar op deze manier aan, gesteund door de gemeente, dat hij geen geld over heeft voor de leefbaarheid, terwijl dat geld in principe wel aanwezig is gezien de eerdere keuze voor een tunnel.

De omwonenden, verenigd in Buurtgenot-en Binnenweg Oost, zijn door de gemeenteraad en later door de wethouder gesommeerd te overleggen met de projectontwikkelaar, terwijl de omwonenden zelf daar meerdere keren zelf het initiatief voor hebben genomen. De gesprekken over “draagvlak” tussen de omwonenden, verenigd in Buurtgenot-en Binnenweg Oost, gemeente en projectontwikkelaar zouden gaan over zes kritische punten die de vereniging in heeft gebracht. Die zes kritische punten zijn door de gemeente alleen verkeerskundig behandeld. Alle andere aspecten, (zie onder 4. *Leefbaarheid en verkeer*), zijn niet besproken. Omdat de omwonenden in gesprek waren met gemeente en projectontwikkelaar, hebben ze hun punten kunnen inbrengen en op deze wijze is volgens de gemeente recht gedaan aan de belangen van de omwonenden. Al vanaf het begin van de gesprekken met de projectontwikkelaar ligt de locatie van de inrit van de parkeergarage achter de huizen van Julianalaan en Eikenlaan en ligt de uitrit aan de Binnenweg. Andere locaties van inrit en uitrit waren voor de projectontwikkelaar onbespreekbaar. De gemeente is daaraan tegemoet gekomen met het verhaal over de optimale verkeerskundige situatie met inrit en uitrit aan de Eikenlaan, en daarna een concessie naar de omwonenden door de uitrit aan de Binnenweg te accepteren. De uitspraak van de projectontwikkelaar voor de Vomar, op de vergadering in de raadscommissie Ruimte op 15 juni jl. (dat het hem niet uitmaakt waar de inrit en de uitrit van de parkeergarage komen) is in tegenspraak met wat vooraf is gebeurd. Volgens de projectontwikkelaar en de gemeente was de belangrijkste reden om de locatie van de inrit niet op de Binnenweg te hebben, de verkeersveiligheid op de Binnenweg. Nadat was aangetoond dat zonder de verkeersveiligheid van de Binnenweg

De gemeente beschouwt BBO als de vertegenwoordiger van de omwonenden in het traject van de planvoorbereiding van de Vomar-supermarkt. BBO heeft steeds aangegeven dat zij tegen een Vomar-supermarkt op de voorliggende locatie is, maar bereid is met Hoorne Vastgoed en de gemeente te zoeken naar een zo groot mogelijk draagvlak voor het plan.

Vanaf het distributie-planologisch onderzoek in 2011, tot aan het nu voorliggende plan zijn de omwonenden betrokken geweest bij de planvorming. Deze betrokkenheid vertaalde zich in een vorm van informeren, mondeling overleg, mee-adviseren over de keuze voor bureaus en meedenken over de vraagstelling bij onderzoeken en het beantwoorden van vragen van de omwonenden, verenigd in de BBO. Altijd is helder geweest dat een supermarkt op deze locatie op bezwaren stuit van de omwonenden, altijd is constructief gezocht naar oplossingen voor de aangedragen bezwaren. Hoorne Vastgoed heeft in een separaat traject overleggen gehad met de omwonenden. In het coalitieakkoord 2016-2018 is ingezet op een voortvarende aanpak van de planuitwerking. Daarbij lag de focus op het reduceren van de zorgen en waar mogelijk invullen van de randvoorwaarden van BBO. Tevens is in deze fase van het traject diverse keren gesproken met de winkeliersvereniging Winkelcentrum Raadhuisstraat & Binnenweg om hen bij te praten over de voortgang en om de mening van WCH over het plan te peilen. Dit in het kader van de gemeentelijke taak om alle betrokken belangen mee te wegen bij haar ruimtelijke afweging. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in het voorliggende plan. Met BBO en Hoorne Vastgoed is een uitgebreid afstemmingstraject doorlopen. In dit traject zijn de aanvankelijke 32 randvoorwaarden teruggebracht tot 6 kernpunten (daarnaast zijn door Hoorne Vastgoed nog 3 extra kernpunten ingebracht)

aan te tasten de inrit ook aan de Binnenweg geplaatst kon worden, hebben projectontwikkelaar en gemeente de locatie van de inrit niet veranderd. Beiden hebben daarop niet gemotiveerd waarom de inrit achter de huizen moet blijven, of waarom de inrit niet aan de Binnenweg kan liggen.

De projectontwikkelaar heeft in een eerder conceptplan een gebouwdeel van 5,5 meter hoog op het perceel van de garageboxen ingetekend. Terwijl op het perceel met het bedrijfsterrein ruimte genoeg was om dit gebouwdeel te plaatsen. Bij het latere conceptplan bij het ontwerp-bestemmingsplan blijkt dat die “uitbouw” opeens niet nodig is. Deze plaatsing van de gebouwen binnen contouren van het huidige bestemmingsplan wordt een “tegemoetkomen aan de omwonenden” genoemd. De vereniging is op uitnodiging van de wethouder gesprekken aangegaan met de projectontwikkelaar en de gemeente, waarin de punten van de omwonenden, de gemeente en de projectontwikkelaar gezamenlijk doorgesproken zouden worden. Voor de wethouder telde vooral de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Toen de verkeerskundige onderzoeken achter de rug waren, stopte de wethouder in maart de gesprekken. Die konden pas verder gaan wanneer de projectontwikkelaar een concreet plan zou indienen, aldus de wethouder. De uitleg, dat met zo’n concreet plan een tweede fase zou aanbreken, kwam op het moment van het afbreken van de gesprekken. Niet voorafgaande aan de gesprekken. Toen de projectontwikkelaar de aanvraag voor een bestemmingsplan wijziging indiende in mei van dit jaar, is dit voorstel vrijwel direct ter inzage gelegd, waardoor effectieve voortzetting van de gesprekken onmogelijk werd, mede door de vakantieperiode. Een aantal essentiële punten van de omwonenden is daardoor niet behandeld.

De bewoner van Eikenlaan 39 uit in een “bezwaar” zijn zorgen over de sloop van Eikenlaan 41 en de onveiligheid voor zijn huis die volgt uit het gebruik van de nieuwe weg langs zijn huis. Dit bezwaar is deel van de documenten bij het ontwerp-bestemmingsplan. In het collegebesluit van 30 mei 2017 meldt het college dat de veiligheid van alle wegen rondom de ontwikkeling is onderzocht en dat de veiligheid niet in het geding is. Deze bewering van het college is

Hieronder is per kernpunt kort beschreven hoe hiermee rekening wordt gehouden.

Kernpunten Hoorne Vastgoed:

1. Kan er op de Eikenlaan een invoegstrook worden gemaakt voor de vrachtwagens?

Ja, die is met enkele aanpassingen te realiseren. De kosten hiervoor zullen door Hoorne Vastgoed worden vergoed.

2. Acht de gemeente het haalbaar om de in- en uitrit te splitsen en een uitrit van de parkeergarage aan de Binnenweg te maken?

Ja. (Voor wat betreft de keuze van de ontsluiting van de parkeergarage wordt verwezen naar de beantwoording van deze zienswijzen bij punt 1.)

3. Mag er een extra laag woningen worden gebouwd boven de ingang aan de Binnenweg, in afwijking van het bestemmingsplan?

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is er geen aanleiding een grotere bouwhoogte toe te staan. Handhaving van het bebouwingsprincipe van 2 lagen met een kap of met een derde, terugliggende bouwlaag voor de hoofdbouw is een belangrijk uitgangspunt voor het behoud van het karakteristieke straatbeeld van de Binnenweg. Omdat een grote waarde wordt toegekend aan de realisatie van een full-service supermarkt met een ondergronds parkeergarage van 100 parkeerplaatsen voor bezoekers van de supermarkt en het winkelcentrum, wordt ingestemd met een vergroting van de goothoogte van 7 meter naar 8 meter en een vergroting van de bouwdiepte van 12, respectievelijk 13 meter naar 15 m.

Kernpunten BBO:

4. De in- en uitgang van de parkeergarage moeten aan de Binnenweg liggen.

Voor wat betreft de keuze van de ontsluiting van de parkeergarage wordt verwezen naar de beantwoording van deze zienswijzen bij punt 1.

5. Indien het laaddok (expeditieruimte) hoger wordt dan de rest van het gebouw, dan zal deze hoogte niet voor het gehele terrein moeten

aantoonbaar onjuist: de nieuwe weg langs de nieuwe gevel van Eikenlaan 39 is geen onderwerp geweest voor de onderzoeken van Advin en Goudappel Coffeng. Op deze wijze ontkent de gemeente de zorgen van de bewoner.

Zie ook de onderwerpen:

1. Locatie van de inrit van de parkeergarage: achter de huizen & tuinen van Julianalaan en Eikenlaan
3. Verkeersintensiteiten en verkeersveiligheid
4. Leefbaarheid en verkeer
5. Hoofdingang van de supermarkt komt aan de Eikenlaan
8. Leefbaarheid en risico's

De projectontwikkelaar is vanaf de eerste gesprekken medio 2016 niet van plan geweest het belang van de omwonenden serieus te nemen. De motivatie (of het gebrek daaraan) door de gemeente voor gemaakte keuzes en het gedrag van de gemeente (o.a. ten aanzien van leefbaarheid) tonen dat voor de gemeente het altijd de bedoeling is geweest het plan door te voeren in de vorm zoals opgegeven door de projectontwikkelaar. Ongeacht de consequenties voor omwonenden. Als gevolg van deze houding zijn belangrijke toetsingscriteria buiten beschouwing gebleven. Deze criteria moeten opgesteld worden en in het ontwerp-bestemmingsplan worden opgenomen.

kunnen gelden, de maximale bouwhoogte voor het terrein van de voormalige garageboxen blijft 3 meter;

Hierin voorziet het voorgelegde ontwerp-bestemmingsplan.

Uitgangspunt voor de bevoorrading is de overlast voor de omgeving te minimaliseren. Daarom is ervoor gekozen het laden en lossen inpandig te laten plaatsvinden. In de regels van het bestemmingsplan is flexibiliteit opgenomen ten aanzien van de exacte positie van de expeditie. In de bestemming Artikel 3 Centrum - 1 is een aanduiding opgenomen waarbinnen, mits milieutechnisch inpasbaar, een expeditieruimte van 100 m² bvo mag worden gerealiseerd. Ter plaatse van deze expeditieruimte is een bouwhoogte van 5,65 meter toegestaan. Voor het overige deel waar de aanduiding op van toepassing is, is een bouwhoogte van 4,9 meter toegestaan. Deze flexibiliteit maakt het mogelijk om de expeditieruimte verder van de achtertuinen van de bewoners te plaatsen. De flexibiliteit is opgenomen om enige ruimte te creëren in het uit te werken plan.

6. De bestemming van de parkeerplaats aan de Eikenlaan (naast de bibliotheek) dient te worden gewijzigd, zodat een parkeerdek daar niet meer mogelijk is;

Verwezen wordt naar de beantwoording van deze zienswijzen bij punt 18.

7. De 'strook' tussen het Vomargebouw en de woningen aan de Eikenlaan zou het karakter van een pad moeten krijgen.

Als gevolg van een wijziging in het plan wordt een deel van de aangehaalde strook bestemd voor de expeditieruimte. Dit betekent dat de achtertuinen van de betreffende woningen uiteraard bereikbaar blijven, maar dat de oorspronkelijk gedachte inrichting als pad niet meer aan de orde is. De uiteindelijke inrichting van de resterende ruimte is aan Hoorne Vastgoed en BBO.

8. Het recht van overpad zoals dat nu bestaat voor de bewoners van de Julianalaan (achterzijde woningen) dient goed te worden geregeld. Hoorne Vastgoed heeft aangegeven dat met het voorliggende bouwplan de aangehaalde rechten van de betrokken bewoners worden gerespecteerd. Daarmee is er geen belemmering om het ontwerp-bestemmingsplan vast te stellen.

9. De gevolgen voor de lichtinval door extra woningen boven de winkel moeten inzichtelijk worden.

In het voorliggende plan is geen sprake van een extra bouwlaag. Hoorne Vastgoed moet dit aspect bij de verdere planuitwerking inzichtelijk maken bij de omwonenden.

Voor wat betreft de veiligheid van de inrit aan de Eikenlaan wordt verwezen naar de beantwoording van deze zienswijzen bij punt 8. Overigens moet hierbij worden aangetekend dat de eigenaar van het perceel Eikenlaan 39 geen zienswijze op het ontwerp-bestemmingplan heeft ingediend.

Conclusie:

Er heeft bij de planvoorbereiding uitgebreid overleg plaatsgevonden met de omwonenden via BBO. De opmerkingen van de omwonenden zijn uitgebreid geïnventariseerd en beantwoord door gemeente en Hoorne Vastgoed. Met uitzondering van de ontsluiting van de parkeergarage wordt bij de planontwikkeling met de opmerkingen van de omwonenden rekening gehouden. De gemeente blijft er -binnen de mogelijkheden die zij tot haar beschikking heeft, bijvoorbeeld bij de toetsing van de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen- op toezien dat Hoorne Vastgoed de gemaakte afspraken respecteert. De omwonenden hebben ruimschoots gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het ontwerp-bestemmingsplan.

Bij de opstelling van het ontwerp-bestemmingsplan en de daaraan ten grondslag liggende afwegingen is voldoende rekenschap gegeven van de belangen van omwonenden. De omwonenden zijn dan ook niet zodanig in hun belang getroffen dat een andere afweging moet worden gemaakt.

16. De keuze van de locatie is vooral bepaald door het eigendom van de projectontwikkelaar

De gemeente heeft bij de eerste aanvraag van de projectontwikkelaar in 2013 voor het realiseren van een supermarkt met ondergrondse parkeergarage de ontwikkeling gerechtvaardigd met een beroep op het tekort van parkeerplaatsen in het middendeel van het winkelgebied. Bij de tweede aanvraag van jongstleden mei speelt het belang van een extra supermarkt voor de Binnenweg een

De gemeente heeft een ruimtelijke afweging te maken over het nu voorliggende plan op de nu voorliggende locatie. Uiteraard is bij de ruimtelijke onderbouwing van het (ontwerp-) bestemmingsplan rekening gehouden met eerder onderzoek naar nut en noodzaak van de gevraagde supermarkuitbreiding en naar de mogelijke alternatieven. In de door de raad in september 2016

grote rol. De gemeente heeft t.b.v. het nieuwe bestemmingsplan voor het Centrum in 2006 (door Ecorys) en voor eerste aanvraag van de projectontwikkelaar in 2013 (door RBOI) een Distributie Planologisch Onderzoek (DPO) laten opstellen. Uit beide onderzoeken bleken de door de projectontwikkelaar opgekochte percelen de enige en juiste locatie te zijn voor een extra supermarkt aan de Binnenweg. In 2006 was dat de locatie van het postkantoor aan de Binnenweg, in 2013 de locatie tussen Binnenweg en Eikenlaan. Toen in 2016 DTNP het advies voor de winkelvisie opstelde, wees die adviseur de laatstgenoemde locatie eveneens aan als de locatie voor de nieuwe supermarkt. DTNP heeft als enige adviseur een voorbehoud gemaakt: na het vertrek van de Vomar van de noordelijk Binnenweg is volgens DTNP een nieuwe trekker noodzakelijk om dat zwakke deel van het winkelgebied overeind te houden. Ook heeft DTNP aangegeven dat wanneer de nieuwe supermarkt niet tussen Binnenweg en Eikenlaan gerealiseerd kan worden, dan vervolgens geprobeerd moet worden de supermarkt op het noordelijke deel van de Binnenweg te vestigen. De gemeente heeft de adviezen over de aangewezen locatie van de supermarkt altijd overgenomen in besluiten en die vervolgens gebruikt om de discussie over de nut-en-noodzaak van een extra supermarkt uit de weg te gaan. Met het argument dat de specialisten zich hier over hebben uitgesproken, wat kan de gemeente anders doen dan die specialisten volgen? Het dubbele advies van DTNP over de noordelijke Binnenweg heeft de gemeente niet overgenomen in haar uitvoeringsvorm van de Winkelvisie. De gemeente is dus niet consequent in haar benadering van de adviezen van specialisten. In het licht van het advies van DTNP over de noodzaak van een trekker op de noordelijke Binnenweg had de gemeente beter het advies van Ecorys over de juiste locatie kunnen aanhouden dan de projectontwikkelaar te volgen.

De motivering voor de “nieuwe” supermarkt op het binnenterrein tussen Binnenweg, Julianalaan, Eikenlaan en Berkenlaan is volgens de Gemeente gebaseerd op een tweetal argumenten:

- a) De noodzaak van een goed winkelbeleid waarbij de nieuwe Vomar als reddende engel voor het winkelgebied gaat gelden
- b) Een gebrek aan voldoende parkeerplekken binnen het huidige winkelgebied.

vastgestelde Visie winkelcentra Heemstede zijn nut en noodzaak van de supermarkuitbreiding nog eens bevestigd en is verkend aan welke randvoorwaarden een supermarkuitbreiding moet voldoen (voldoende fysieke ruimte voor de supermarkt en de bijbehorende parkeeropgave, goede zichtrelatie met de overige winkels, zorgvuldige inpassing in de omgeving, inpassing in de bevoorrading en veilige ontsluiting voor het bevoorravingsverkeer en het verkeer van en naar de parkeergarage) en welke locaties daarvoor in het winkelcentrum Raadhuisstraat & Binnenweg aanwezig zijn.

Bureau DTNP heeft hiervoor een locatiestudie verricht, waaruit vier potentiële locaties naar voren zijn gekomen, de (uitbreiding van de) huidige locatie, twee locaties ten noorden van de Binnendoor en de voorliggende locatie Binnenweg/Eikenlaan. De overige locaties zijn beoordeeld als ruimtelijk-fysiek zeer complex of gelegen op te grote afstand van het winkelgebied.

Van de genoemde locaties biedt alleen de voorliggende locatie voldoende fysieke ruimte om op een realistische manier te voorzien in de extra supermarktruimte en de benodigde parkeeropgave.

Op deze locatie wordt tevens voldaan aan de door DTNP gestelde randvoorwaarden. Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat het door DTNP uitgezette en door de raad vastgestelde stappenplan is gevolgd. Voor het college is er geen aanleiding om een andere dan de voorliggende locatie in overweging te nemen.

Overigens heeft eerder ook onderzoek plaatsgevonden naar alternatieve locaties voor het centrumparkeren. Zo is bijvoorbeeld gekeken naar de haalbaarheid van een parkeerdek boven het huidige parkeerterrein aan de Eikenlaan en naar een parkeergarage onder het Julianaplein.

De aanlegkosten van deze laatste parkeervoorziening is dusdanig hoog, dat deze niet rendabel is te exploiteren.

Door de bouw van een nieuwe Vomar ontstaat de mogelijkheid om het aantal parkeerplaatsen te laten toenemen binnen het winkelgebied. De Gemeente wekt de indruk dat beiden onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. De Gemeente tracht dit te onderbouwen door allerlei rapportages en onderzoeken. Hierbij ook aangevend dat winkeliers hiervan voorstander zouden zijn. Uit de Enquête van Groen Links blijkt het tegendeel. De Gemeente gaat er ook telkens aan voorbij dat er kritische kanttekeningen geplaatst worden door een aantal politieke partijen en andere groeperingen. In haar advies voor de winkelvisie rekent DTNP voor dat er nog ongeveer 1.100 m² economische ruimte was 2016. Deze ruimte wordt geheel opgenomen door de ontwikkeling van de supermarkt aan de Eikenlaan. Doordat de Binnenweg vooral een winkelgebied voor boodschappen is, zal een trekker op de noordelijke Binnenweg uit de sector dagelijkse artikelen moeten komen (de omzet van de niet-dagelijkse artikelen in Heemstede bedraagt iets meer dan de helft van de omzet van de dagelijkse artikelen. KSO 2016). Omdat de daarvoor benodigde economische ruimte is verdwenen, zal geen enkele keten het risico nemen daar een grote winkel te vestigen.

De gemeente laat zich vooral leiden door het belang van de projectontwikkelaar. De DPO's zijn door de gemeente gebruikt om de wens de projectontwikkelaar te kunnen volgen. Indien er werkelijk een open nut-en-noodzaak discussie gevoerd was, zeker met de winkeliers erbij, dan was de ontwikkeling er of niet gekomen, en indien wel, op de noordelijke Binnenweg. Met haar keuze vergooit de gemeente de kans een goed klimaat te scheppen voor een trekker (voor dagelijkse artikelen) op de noordelijke Binnenweg. De gemeente dient te onderzoeken of de Vomar in het huidige tijdsgewricht wel kan overleven op de schaal die nu voor ogen staat en dient tevens criteria en voorwaarden op te stellen voor (de uitruil van) trekkers in het winkelgebied (met name voor de noordelijke Binnenweg).

Voorts De Gemeente koppelt ten onrechte de parkeerproblematiek aan de supermarkt. Hierdoor ontstaat er een belangen-verstrengeling tussen de Overheid, die de belangen van de burger behartigt, en de Commerciële sector, die de belangen van de stakeholders behartigt. Dit is een ongewenste situatie en er zijn betere oplossingen denkbaar, die flexibel en omkeerbaar zijn, zoals

bijvoorbeeld uitbreiding van de parkeervoorzieningen op het Julianaplein.

17. Goedkeuren van ontwikkelen van de supermarkt op gekozen locatie levert risico voor leegstand

In de vergadering van de raadscommissie Ruimte van 15 juni jl. vertelde de projectontwikkelaar voor de Vomar, dat de ontwikkeling van de supermarkt met ondergrondse parkeergarage en enkele appartementen, niet rendabel is. Voor het kunnen benutten van de (resterende) economische ruimte in de dagelijkse artikelen is DTNP uitgegaan van een koopkrachtbinding van 80-85% en een toevloeiing van 28-30%. Het Koopstromen Onderzoek (KSO) van 2016 toont voor Heemstede dat de koopkrachtbinding 84% is, tegen 80% in 2011. De toevloeiing uit het recente KSO is 23% tegen 28% in 2011 (tegen een landelijk gemiddelde van 14%, hetgeen dus nog steeds niet slecht is). Dit betekent dat de Heemstedenaren meer in eigen gemeente boodschappen zijn gaan doen en dat minder mensen van andere gemeenten in Heemstede de boodschappen doen. Dit is anders dan dat DTNP en haar voorgangers aannamen. De afname van bezoekers van buiten kan kloppen, aangezien in de omgeving van Heemstede onlangs veel nieuwe supermarkten zijn geopend of bestaande supermarkten verbouwd (waaronder aan de Westergracht en aan de Stephensonstraat, beiden in Haarlem), waardoor de noodzaak afneemt afstanden af te leggen voor boodschappen. Een extra supermarkt in het midden of lage segment zal vooral de eigen burgers van Heemstede als bezoekers zien en zal dus weinig toevoegen aan de diversiteit en aantrekkelijkheid van de Binnenweg voor mensen van buiten.

De omzet van de niet-dagelijkse artikelen in Heemstede bedraagt iets meer dan de helft van de omzet van de dagelijkse artikelen. In de niet-dagelijkse artikelen neemt de invloed van online shoppen in hoog tempo toe, van 6% in 2011 naar 19% in 2016. Het aandeel van bezoekers voor die sector van buiten neemt ook af, van 47% in 2011 naar 39% in 2016 (KSO). In de gemeenten rondom Heemstede zijn winkelgebieden versterkt en uitgebreid, waardoor de noodzaak van hun burgers om in Heemstede te zoeken wat elders niet te vinden is, afneemt. De supermarkt zal daarom ook niet veel betekenen in de ondersteuning van de omzet van de niet-

Het is niet aan de gemeente om op basis van winkelmeters te bepalen met welke omzet per m² supermarkten moeten of kunnen functioneren dan wel concurrentieverhoudingen te reguleren. Wel is het voor een duurzame en gezonde voorzieningenstructuur van belang te bepalen waar, hoe en hoeveel ruimte in bestemmingsplannen moet worden gereserveerd voor supermarkten (en de nodige bijbehorende voorzieningen) en te voorkomen dat een overschot aan meters leidt tot verdringing van gewenste voorzieningen, ontwikkelingen of winkellocaties. Dit alles in het kader van 'een goede ruimtelijke ordening'. Overigens is de motivering voor de schaalvergroting van Vomar in het centrum van Heemstede niet primair gelegen in eventuele distributieplanologische marktruimte voor extra supermarkten in Heemstede, maar in kwalitatieve en functioneel-ruimtelijke overwegingen (bij de consument aansluitende volwaardige servicesupermarkten als publiekstrekker voor overige winkels). Ook zonder dat distributieplanologische uitbreidingsruimte aanwezig zou zijn, is het louter vanuit deze kwalitatieve en functioneel-ruimtelijke overwegingen al gewenst tot schaalvergroting en verplaatsing van Vomar in het centrum over te gaan.

Voor de uitgebreide motivering wordt verwezen naar de Visie Winkelcentra Heemstede, zowel voor wat betreft de totale winkelstructuur van Heemstede (met name bladzijde 39 t/m 42) als voor de functioneel-ruimtelijke structuur van het centrum (met name blz. 45 t/m 58).

dagelijkse artikelen. Wel zal het vergrootte aanbod van supermarkt vierkante meters de verdringing sterker maken en daar hebben vooral de bijzondere winkeliers last van die we juist allemaal willen behouden. Als er maar één enkele kleine supermarkt in Heemstede zou zijn, dan is het logisch te veronderstellen dat de winkeliers zouden profiteren van een tweede supermarkt. Maar er zijn al acht supermarkten in Heemstede. De opstellers van DPO's stellen dat met meer supermarkt vierkante meters de omzet van de bijzondere winkels toeneemt. Maar met welke verhouding en tot welke grens blijft onduidelijk. Aan de andere kant vormen supermarkten ook een bedreiging voor de bijzondere winkeliers, gezien de regel in Nederland geen hypermarchés toe te staan. Waar zit het omslagpunt voor het winkelgebied van het Centrum van Heemstede? De nieuwe supermarkt zal worden gevestigd langs de Binnenweg op ruim 150 meter verwijderd van een vrijwel equivalente supermarkt (beiden kopen in bij dezelfde inkooporganisatie, de Superunie). De uitvoering van de Winkelvisie van de gemeente bevat geen economische paragraaf, waarin het belang van de inzet van de economische ruimte voor dagelijkse artikelen en niet-dagelijkse artikelen voor de winkelgebieden wordt toegelicht. Alles bij elkaar genomen lijken de kansen op succes voor de nieuwe/vergroete supermarkt mager, net als mate waarin de nieuwe supermarkt het winkelgebied zal ondersteunen. De gemeente neemt een groot risico door zonder goede economische onderbouwing en zonder voorwaarden een grote supermarkt ontwikkeling in het winkelgebied van het Centrum na te streven. Op deze wijze is de kans op grote leegstand ingebakken in het besluit van de gemeente. De gemeente dient criteria en voorwaarden op te stellen voor trekkers in het winkelgebied (met name voor de noordelijke Binnenweg).

18. Parkeerdek Eikenlaan uit bestemmingsplan

Het parkeerterrein aan de Eikenlaan heeft in het huidige bestemmingsplan de mogelijkheid voor het aanbrengen van een extra dek met parkeerplaatsen. Indien het plan van de ondergrondse parkeergarage doorgaat, dient de gemeente de mogelijkheid van het extra parkeerdek op het parkeerterrein van de Eikenlaan uit het bestemmingsplan te verwijderen. In de extra parkeerplaatsen op de Eikenlaan wordt dan voorzien door de

Het besluit om de wijzigingsbevoegdheid voor het aangehaalde parkeerdek, opgenomen in het bestemmingsplan Centrum en omgeving uit 2011, te schrappen is een bevoegdheid van de gemeenteraad. Burgemeester en wethouders zijn bereid om hiervoor een voorstel aan de raad voor te leggen op het moment dat de parkeergarage is aangelegd.

nabijgelegen ondergrondse parkeergarage. Bovendien heeft de gemeente in het huidige bestemmingsplan aangegeven het extra parkeerdek op de Eikenlaan in de periode van het bestemmingsplan niet te realiseren, met een verwijzing naar de nog te bouwen ondergrondse parkeergarage (waarmee in 2010-2011, ten tijde van het ontstaan van het huidige bestemmingsplan, de beslissing over deze parkeergarage reeds lijkt te zijn genomen). Verder is de wijzigingsbevoegdheid voor een extra parkeerdek voor tweede keer in achtereenvolgende bestemmingsplannen opgenomen, zonder realisatie. Een derde keer opvoeren van een wijzigingsbevoegdheid die niet wordt uitgeoefend door de gemeente, is niet in overeenstemming met de regels voor bestemmingsplannen. Verder worden de bewoners van Julianalaan, Julianaplein, Eikenlaan, Berkenlaan en Haemstedelaan niet gediend met een immer boven de markt hangende bron van verkeershinder.

19. Status Trottoir Participaties

Het ontwerp-bestemmingsplan wordt ingediend door Trottoir participaties. Trottoir participaties is tevens eigenaar van een of meerdere percelen op het binnengebied, omsloten door Binnenweg, Julianalaan, Berkenlaan en Eikenlaan.

- Wat is de status van Trottoir participaties?
- Alle besprekingen en onderhandelingen zijn door of namens Hoorne BV gevoerd. Als Trottoir participaties iets anders is dan Hoorne met wie zijn we dan in gesprek geweest?
- Wie of wat is de verantwoordelijke partij hier?
- Hoe zijn de verantwoordelijkheden (juridisch en financieel) geregeld?
- Waarom wordt Hoorne ineens niet meer genoemd als ontwikkelende partij?
- Wat is de rol van Hoorne geweest, wat is die rol tegenwoordig en wat wordt die rol in de toekomst?

Trottoir Participaties BV is een 100% dochter van Hoorne Vastgoed Ontwikkeling BV. Trottoir Participaties heeft geen eigen personeel in dienst. Activiteiten worden uitgevoerd door personeel van Hoorne Vastgoed BV. Trottoir Participaties BV is de verantwoordelijke en uitvoerende entiteit.

Met beide partijen (Trottoir Participaties en Hoorne Vastgoed) is een samenwerkingsovereenkomst gesloten, waarin bijvoorbeeld de wederzijdse verplichtingen en het verhaal van de kosten voor de gemeente is geregeld. Op deze wijze blijft Hoorne Vastgoed gebonden aan de in het voortraject gemaakte afspraken.

20. Appartementen boven de winkels

Krijgen de nieuwe appartementwoningen boven de supermarkt de entree aan de Binnenweg of op het binnenterrein? Is de hoofd-entree aan de Binnenweg, maar een nood- of achteruitgang op het binnenterrein?

De hoofdentree van de appartementen is vooralsnog gedacht aan de zijde van de Eikenlaan. Aan deze zijde zijn tevens twee vluchtrappen geprojecteerd. Bij de verdere planuitwerking en de aanvraag van de omgevingsvergunning kan dit nog wijzigen. Ook de aspecten

• Hoe is de adressering van deze woningen? Wordt dit Binnenweg, Eikenlaan, of een nieuwe straatnaam? • Zijn deze woningen rolstoeltoegankelijk? Of zijn ze rolstoel-toegankelijk te maken? • Waar worden de brievenbussen van deze woningen aangebracht? • Waar worden de afvalcontainers geplaatst? • Worden dit containers per adres of verzamelbakken? • Hoe zijn de vluchtwegen voor deze bewoners gedacht?	rolstoeltoegankelijkheid, locatie van de brievenbussen en afvalcontainers worden meegenomen bij de verdere planuitwerking. Voor de adressering zal door de gemeente een huisnummerbesluit worden genomen.
21. Uitvoering van de plannen Bouwprojecten worden niet altijd uitgevoerd volgens de oorspronkelijke of ingediende plannen. Ze kunnen onderweg naar voltooiing allerlei wijzigingen ondergaan. • Heeft de gemeente een beeld welk soort wijzigingen wel en welke niet aanvaardbaar zijn? • Heeft de gemeente een plan van eisen of voorwaarden opgesteld waaraan kan worden getoetst of gerefereerd? • Wat zijn de minimale eisen voor de gemeente? Waaraan wordt getoetst? • Hoe wordt geborgd dat wordt geleverd wat is beloofd/toegezegd? • Welke zekerheden heeft de gemeente ingebouwd dat de bouw van de supermarkt conform de bouwaanvraag wordt gerealiseerd? • Hoe voorkomt de gemeente dat de ondergrondse parkeergarage wordt wegbezuinigd wanneer deze te duur wordt voor Trottoir Participaties?	In het voorliggende bestemmingsplan worden de ruimtelijke kaders voor het bouwplan dwingend voorgelegd. Dit betekent dat eventuele planwijzigingen alleen mogelijk zijn als deze passen in het vastgestelde bestemmingsplan. Voor zover de wijzigingen niet passen, moet een nieuwe ruimtelijke afweging worden gemaakt met de daarbij behorende rechtsbescherming. Zo zal een bouwplan zonder parkeergarage niet passen in het bestemmingsplan, omdat in dat geval niet in de parkeerbehoefte kan worden voorzien. De omgevingsvergunningaanvraag voor de bouw wordt daarnaast getoetst aan de bouwverordening en de Nota Welstand (voor de Binnenweg – Raadhuisstraat geldt een bijzonder welstandsniveau (gebied Dorpscentrum, welstandsniveau Bijzonder 2) met daaraan gekoppeld specifieke gebiedscriteria). In de exploitatieovereenkomst met Trottoir Partners en Hoorne Vastgoed worden de wederzijdse verplichtingen en het kostenverhaal geregeld.
22. Eigendom van panden Tijdens de behandeling van het plan in de raadscommissie Ruimte geeft de HBB-fractie aan dat zij weet van tenminste 1 pand wat niet in het bezit is van Hoorne vastgoed en dat hier geen afspraken mee zijn. Weet de gemeente of Hoorne vastgoed over alle panden als in de tekening aangegeven, kan beschikken en of daar onderzoek naar gedaan is? Dit is nog steeds een heel groot vraagteken en als dit niet het geval is, kan er geen doorgang plaatsvinden van dit plan.	Eén van de bijlagen bij de exploitatieovereenkomst is een notariële verklaring, waaruit blijkt dat de initiatiefnemer eigenaar van de betrokken percelen is, dan wel hierover via een langjarige termijn van huur kan beschikken.
23. Parkeerbeleid en betaald parkeren Waarom heeft de gemeente Heemstede niet een behoorlijk parkeerbeleid gemaakt voor het centrumgebied. Waarom is er niet	Een blauwe zone klinkt logisch, maar is voor bewoners zelf vaak erg nadelig aangezien er alleen mag worden geparkeerd met blauwe

eerst nagedacht over een (goedkope en niet ingrijpende methode) blauwe zone in het gebied rond de Eikenlaan? Onduidelijk is of er betaald parkeren in de parkeergarage gaat gelden. Voor kort- en vooral voor langparkeerders is van belang dat er geen extra kosten mee gemoeid zijn. En, in geval van betaling, hoe verhoudt zich dat dan tot de parkeerheffingen aan de Binnenweg? En wat is dan het effect? Als er betaald moet worden gaan vooral langparkeerders uitwijken naar elders, namelijk het parkeerterrein achter de bibliotheek en in de woonwijk. Nu al is het parkeerterrein achter de bibliotheek vaak vol en is er niet of nauwelijks nog een parkeerplaats te vinden. Door de verandering van het bibliotheekgebouw tot een multifunctioneel gebouw is er al op korte termijn extra parkeerruimte nodig en wordt de wijk toch al extra belast.	schijf, gekoppeld aan een maximale parkeerduur. Een blauw zone wordt altijd alleen toegepast in een winkelstraat zelf en niet in de omliggende woonwijken. Op dit moment is de tariefstelling voor de parkeergarage nog onderwerp van bespreking. Op het moment dat betaald parkeren wordt ingevoerd, is het de intentie van de gemeente de tariefstellingen aan te laten sluiten op die voor de Binnenweg. Betaald parkeren betekent wel dat de parkeerdruk op de gratis parkeerplaatsen in de omgeving hoger wordt. Overigens wordt in het kader van het Uitvoeringsprogramma visie winkelcentra Heemstede een collegevoorstel voorbereid voor de eventuele aanpassing van de huidige parkeertarieven in het centrum.
39. 1. De hoogte van het te bouwen complex zal minstens 6 meter moeten worden, hetgeen betekent dat alle zon in de korte tuinen van de Eikenlaan en de Julianalaan geweerd zal worden. Sterker nog, zij zullen in herfst, winter en lente zelfs geen zon meer hebben in keuken of zitkamer. De huizen aan de Julianalaan, welke aan de voorkant op het Noorden en de achterkant op het Zuiden liggen, zullen aan beide kanten geen bezonning meer hebben. De huizen aan de Eikenlaan, met tuinen op het Westen, zullen kort rond 12.00 uur de zuid-zon in de tuin hebben en vervolgens niets meer.	Door de initiatiefnemer is de bezonningssituatie in beeld gebracht op 21 maart/september en 21 juni op de tijdstippen 12.00 uur, 16.00 uur en 18.00 uur. Daarbij is het voorliggende bouwplan vergeleken met de huidige situatie (bedrijfsbebouwing en garages). Conclusie van deze vergelijking is dat slechts voor enkele panden aan de Eikenlaan een marginale verslechtering optreedt aan het eind van de middag (ter illustratie daarvan zijn onderstaande bezonningssituaties opgenomen). Er moet echter rekening worden gehouden met de in 2015 vergunde situatie (1110 m² bedrijfsruimte, 490 m² winkel, 34 parkeerplaatsen op maaiveld met bijbehorend expeditieverkeer). Hiervoor is geen vergelijking gemaakt, maar gezien het vergunde volume en de ligging daarvan ten opzichte van de panden aan de Eikenlaan is het verschil met het nu voorliggende plan verwaarloosbaar.

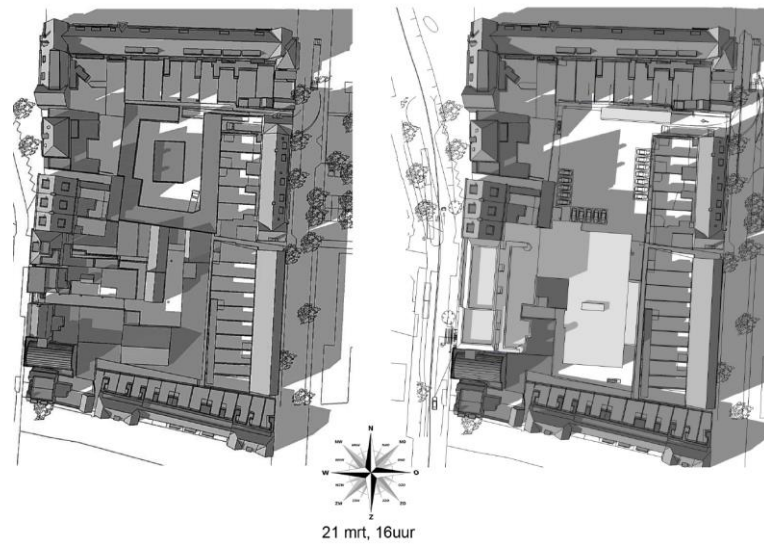
Huidige situatie

Toekomstige situatie



Huidige situatie

Toekomstige situatie



2. De Heemstedse Vomar is een project dat de Aerdenhouters niet gaat binnenhalen. Zij hebben hun vernieuwde Albert Heijn op de Zandvoortselaan en de prachtige vernieuwde Vomar op de Stephensonstraat. Geen noodzaak voor hun om helemaal naar de Heemstedse Binnenweg te rijden om daar hun boodschappen te gaan doen. De gemiddelde leeftijd van Heemstedenaren gaat in stijgende lijn- naar steeds ouder. De inwoners van Heemstede worden gemiddeld steeds ouder en gaan selectiever inkopen doen (minder versproducten). De huizen in Heemstede zijn te duur voor starters, dus verjonging van de bevolking op korte termijn is niet waarschijnlijk. Uitbreiding van Supermarkt-producten is dus niet relevant.	Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 17.
3. De bouw van een mega Vomar en weer 10 appartementen staat haaks op het behouden van het dorpse karakter van Heemstede en neemt 33 gezinnen hun woonplezier af en benadeelt hen financieel.	Het betreft hier een supermarkt met een naar huidige maatstaven normale maat voor een supermarkt in een winkelcentrum. De omvang is bijvoorbeeld vergelijkbaar met de omvang van de Dekamarkt (Binnenweg) en Albert Heijn (Blekersvaartweg). In het geldende bestemmingsplan “Centrum en omgeving” zijn een maximale goothoogte van 7 meter en een maximale bouwhoogte van 11 meter opgenomen als meest voorkomende hoogtematen voor de Binnenweg. De appartementen worden op een vergroting van de goothoogte van 7 meter naar 8 meter en een vergroting van de bouwdiepte van 12, respectievelijk 13 meter naar 15 meter na gerealiseerd binnen de contouren van de huidige bebouwing, omdat er vanuit stedenbouw-kundig oogpunt geen aanleiding is een grotere bouwhoogte toe te staan. Handhaving van het bebouwingsprincipe van 2 lagen met een kap of met een derde, terugliggende bouwlaag voor de hoofdbebouwing is een belangrijk uitgangspunt voor het behoud van het karakteristieke straatbeeld van de Binnenweg. Voor de Binnenweg – Raadhuisstraat geldt bovendien een bijzonder welstandsniveau (gebied Dorpscentrum, welstandsniveau Bijzonder 2) met daaraan gekoppeld specifieke gebiedscriteria. Het plan moet aan deze welstandscriteria voldoen. Daarmee wordt een goede inpassing van de bebouwing in (het karakter van) de omgeving voldoende gewaarborgd. Voor wat betreft de aantasting van de woningwaarde is de gemeente op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening gehouden om tegemoet te komen in geleden schade in de vorm een vermindering

		van de waarde van een woning (planschade). Hierin wordt voorzien via de gemeentelijke procedureverordening planschadevergoeding. Overigens zal eventuele planschade worden verhaald op de initiatiefnemer.
41.	1. Waarom heeft de gemeente zich de mogelijkheid laten ontgaan om het hele binnengebied achter de winkels met woningen erboven en ernaast aan de Binnenweg, achter de woningen aan de Julianalaan en Eikenlaan, met het zuidelijker gelegen binnenterrein achter de woningen aan de Eikenlaan en Berkenlaan, aan te kopen. Het zou een fraai en functioneel, openbaar "Heemsteeds Hof" kunnen worden, een groen rustpunt tussen de Binnenweg met een grasveld met klimboom en andere speelvoorzieningen voor de jeugd en enkele "hofjeswoningen" voor ouderen. Daarnaast een (bewaakte) fietsenstalling om de Binnenweg te ontlasten en bankjes voor oma's en opa's die op de kleinkinderen passen terwijl de ouders even shoppen.	Hoewel er sympathie bestaat voor de door indiener van de zienswijze genoemde invulling, is in de huidige situatie al sprake van een gemengd gebied met woon-, werk- en verkeersfuncties. Bovendien is de gemeente geen eigenaar van de betreffende gronden. De invulling van de locatie met het voorliggende plan past qua functies goed in de locatie. Er is dan ook geen aanleiding een alternatieve invulling voor deze locatie voor te stellen of de betreffende gronden aan te kopen.
	2. Waarom nog meer supermarktruimte? Er is al genoeg. Kan de vierde supermarkt niet beter specialiseren tot bijvoorbeeld een, ouderwetse, misschien ook op de digitale kopersvraag gerichte, comestibleswinkel? Verbreding van het aanbod lijkt eerder geboden dan meer van hetzelfde. Niet concurreren, maar met samenwerken in de Binnenweg op weg naar een gevarieerd winkelassortiment.	Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijzen 1 t/m38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 17.
	3. In het kader van duurzaamheid en obesitasbestrijding past een terughoudend parkeerbeleid. Er lijkt reeds voldoende parkeer-ruimte op de Binnenweg. Normaal gesproken lijken alle parkeerplaatsen alleen bezet zijn als het regent. Op de Binnenweg zijn ook heel veel fietsers, zoals blijkt aan de overbezetting van de vele (handige!) steunen.	Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijzen 1 t/m38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 14.
	4. Enkele vragen m.b.t. het voorliggende plan: • Hoe grootschalig gaat de nieuwe gevelwand aan de Binnenweg eruit zien (als voorbeeld wordt het gebouw van de ING aangehaald; een verdieping meer dan de aanliggende oudere huizen, met een lichte kromming, een zorgvuldig gekozen steensoort, herkenbaar als nieuw, toch passend in een totaal);	Voor wat betreft de uitstraling van de gevelwand wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze 39 bij punt 3.

-
- Het lijkt een uitdaging de nieuwe gevelwand op vernieuwende wijze qua ritme, schaal en materiaalgebruik te laten aansluiten op de omgeving;
 - Hoeveel bomen moeten er om, juist in de zo gave bocht tegenover de Kastanjelaan;
 - Hoe zal de uitrijstrook van de parkeerkelder moeten invoegen op de weg en gaat hierdoor niet het zo mooi uitgedachte wegprofiel en de routing van wandelaars, fietsers en auto's geheel ter ziele;
 - Zal het niet een obstakel gaan vormen voor kwetsbare gebruikers, met name voor ouderen eventueel met rollators of rolstoelen;
 - Hoe is er nagedacht over de in- en uitrit van auto's en vrachtauto's aan de kant van de Eikenlaan m.b.t. dode hoeken, "stoepen" langs de rijstroken voor eventuele reparatie bij panne;
 - Zijn de afstanden tot de woningen niet veel te kort? De voorgenomen functieverdichting vraagt om extra aandacht bij het ontwerp en detaillering ten aanzien van de voorkoming en vering van geluids- en brandoverlast;
 - Hoe zijn de vluchtwegen van de vrachtwagenchauffeurs en eigenaren van auto's in de parkeerkelder gedacht? N.B.: Het mogen geen liften zijn!;
-

In de Binnenweg en in de Eikenlaan moet ter hoogte van de in-/uitrit een boom worden verwijderd. In de met initiatiefnemers gesloten exploitatieovereenkomst is geregeld dat twee nieuwe bomen zullen worden geplaatst op een te bepalen plek.

Met de in de notitie "Detaillering in- en uitrit parkeergarage Vomar" van bureau Goudappel Coffeng genoemde maatregelen wordt een zo optimaal mogelijke inrichting van de uitrit van de parkeergarage nagestreefd die voor geen van de weggebruikers tot een onveilige situatie mag leiden. Verder wordt ter bescherming van het pand Eikenlaan 39 langs de gevel van dit pand een schrikstrook aangelegd van 50 cm breed en 20 cm hoog, waarmee aanrijdschade onmogelijk wordt gemaakt. Eventuele reparatie als gevolg van schade is een privaatrechtelijke aangelegenheid tussen veroorzaker en benadeelde.

Het aspect externe veiligheid is in het kader van de ruimtelijke onderbouwing voorgelegd aan de adviseur externe veiligheid van de brandweer Kennemerland. Deze komt tot de conclusie dat de wijziging van het bestemmingsplan Centrum en Omgeving in verband met de vestiging van de Vomar met appartementen vanuit externe veiligheid geen probleem is.

Beoordeling van het plan geeft aan dat er geen risicobronnen zijn in de directe omgeving waar rekening mee gehouden zou moeten worden. Verder is er vanuit bestrijding van een eventuele calamiteit en de zelfredzaamheid van betrokkenen in het plan geen aanleiding voor nadere opmerkingen. In het kader van de omgevingsvergunning-aanvraag voor het bouwen van de supermarkt vindt een nadere beoordeling van bijvoorbeeld de brandveiligheidsmaatregelen, vluchtroutes, etc. plaats.

Er zijn 2 vluchtrappehuizen vanuit de parkeerkelder naar het binnenterrein en er kan gevlucht worden over het tapis roulant dat de parkeerkelder met de winkel verbindt. Er komt zowel een expeditie deur als een toegangsdeur voor personeel op het binnenterrein. Beiden kunnen worden gebruikt als vluchtweg. Tussen de supermarkt en de

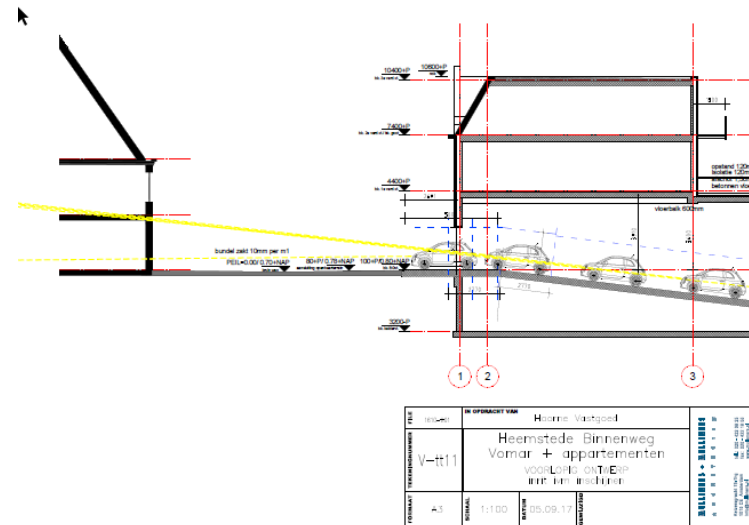
	• Als er maar één uitgang is en de muren rondom 5 meter hoog zijn, welke structureel veilige voorzieningen worden dan getroffen om bij calamiteiten te vluchten uit de rangeerbinnenplaats; • De zelfstandige bereikbaarheid van de Bibliotheek voor kinderen wordt belemmerd door de naastgelegen uitrit van de parkeer-garage; • Het is onduidelijk hoe het vrachtverkeer moet inpassen in het normale verkeer over de Eikenlaan, een smalle woonstraat, waar ook kinderen wonen en spelen; • De uitrit voor vrachtauto's ligt ook vlak bij de complexe kruising Eikenlaan/Julianalaan. Het oversteken naar de middenstrook om linksaf te slaan, de Heemsteeds Dreef noordwaarts, is als fietser nu al slecht te overzien. De openbaargemaakte oplossing daarvoor inclusief de raming voor extra verkeersvoorzieningen ontbreekt;	bebouwing aan de Eikenlaan en Berkenlaan is voldoende ruimte om te vluchten. De uitrit van de parkeergarage is voorzien aan de Binnenweg. In dat geval is er geen conflict met de bibliotheek. Voor wat betreft de inpassing van het bevoorradingsverkeer wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 8. De kruispunten Eikenlaan/Julianalaan en Julianalaan/Heemsteeds Dreef voldoen aan de inrichtingsvoorwaarden. Het al dan niet wijzigen van deze verkeerssituaties is geen onderdeel van de nu voorliggende afweging.
42.	1. De vestiging van een grootschalige supermarkt aldaar is sowieso een onzalig plan waarvan nut en noodzaak niet overtuigend zijn aangetoond en waarvoor geen draagvlak in brede kring aanwezig is. Stukken die het tegendeel overtuigend bewijzen zijn nergens te vinden. Ook de wijze waarop de politieke discussie in de raad is gevoerd heeft het besluitvormingsproces negatief beïnvloed.	Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 17.
	2. De toename van met name gemotoriseerd verkeer is voor een dergelijke kleinschalige omgeving onacceptabel. Straten als bijvoorbeeld Eikenlaan en Haemstedelaan zijn daar niet voor geschikt. Twee middenklasse auto's kunnen elkaar ternauwernood passeren. Geluidsoverlast en vervuiling zullen nog meer toenemen. Er is geen andere onderbouwing dan "het kan" te vinden. Voorgesteld wordt in betrokken straten een 30-km regime in te richten.	Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 13. In de straten rond het plangebied geldt op dit moment al een 30-km regime.
	3. De lange eenvormige pui doet ernstig afbreuk aan het wisselend karakter van de Binnenweg. Etalages van supermarkten dragen toch al nooit bij aan een fraai straatbeeld.	Voordat ten behoeve van een bouwplan een omgevingsvergunning voor het bouwen kan worden verleend, moet helder zijn dat het plan voldoet aan redelijke eisen van welstand. Om dit kunnen beoordelen wordt het bouwplan voor advies voorgelegd aan de welstandscommissie (Adviescommissie voor Ruimtelijke Kwaliteit Heemstede). Deze commissie beoordeelt het plan zowel op zichzelf

		staand als in relatie tot de omgeving, met als basis de Welstandsnota Heemstede. Bij een positief advies zal de gevraagde vergunning worden verleend. Voor de Binnenweg – Raadhuisstraat geldt bovendien een bijzonder welstandsniveau (gebied Dorpscentrum, welstandsniveau Bijzonder 2) met daaraan gekoppeld specifieke gebiedscriteria. Het plan moet aan deze welstandscriteria voldoen. Eén van de criteria luidt: “geen schaalvergroting door het visueel samenvoegen van panden, zoals het aanbrengen van een winkelpui over meerdere percelen”. Daarmee wordt aan het bezwaar van indieners van de zienswijze tegemoet gekomen.
43.	De Vomar heeft recent aangekondigd met al hun 64 vestigingen over te zullen stappen op de rode formule. Dus in plaats van een 'full-service' supermarkt krijgen wij vroeger of later een prijsvechter die, net als de ALDI en de Lidl, een beperkt(er) aanbod laag geprijsd aanbiedt. Hoewel er ongetwijfeld toezeggingen zijn gedaan over een 'full service' concept, staat niets de VOMAR in de weg om, desnoods op een later tijdstip, alsnog over te gaan op de rode formule, want zij willen immers dit concept bij alle vestigingen invoeren. Dit betekent dat er een heel ander publiek naar de Binnenweg zal komen dan de gemeente beoogt. Niet bepaald de klanten waarop de overige winkeliers als Pauw, Rituals en Reyngoud op zitten te wachten. En als die vervolgens wegwijnen, krijgen wij dan de Lidl en de Action daar voor in de plaats? Doordat de Vomar het straks moet hebben van kleine winstmarges en hoge omzet, betekent dit tevens meer klanten en dus meer verkeer op de toch al drukke Binnenweg.	Voor wat betreft de reikwijdte van de gemeentelijke toetsing wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 17. Het is juist dat alle Vomar-vestigingen op termijn worden omgebouwd naar de rode formule. Deze formule is echter geen discountformule zoals die van Aldi of Lidl, omdat Vomar een compleet assortiment blijft voeren, inclusief de A-merken en een ruim aanbod aan versproducten. Vomar blijft daarmee een full-service supermarkt waar klanten voor alle boodschappen terecht kunnen.
45.	1. Het overschrijden van het equivalente geluidsniveau zoals blijkt uit het onderzoek van bureau Mees Ruimte & Milieu, is van negatieve invloed op de gezondheid en levenssfeer. Gebaseerd op de te verwachte verkeersbeweging blijkt uit het onderzoek tevens dat de grens van de fijnstofnorm nog niet genaderd wordt. Mochten de verkeersbeweging door de marketing activiteiten van de supermarkt groter worden dan momenteel verwacht (bijvoorbeeld: de huidige trend van verruiming van openingstijden), is te verwachten dat deze norm overschreden wordt. Dit is nadrukkelijk schadelijk voor onze gezondheid en levenssfeer.	De Omgevingsdienst IJmond heeft in het kader van de toetsing van de ruimtelijke onderbouwing op basis van de Monitoringstool (www.nsl-monitoringstool.nl) geconcludeerd dat in het plangebied geen overschrijdingen van de luchtkwaliteit optreden. In verband met de beoordeling van het plan zijn de extra emissies naar de lucht door de verkeer aantrekkende werking van belang. Ook als het voorliggende bestemmingsplan wordt gerealiseerd, zijn geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen te verwachten. De grenswaarde van fijnstof is 40 microgram (jaargemiddelde grenswaarde), de huidige achtergrondconcentratie is ongeveer 20 microgram. Zelfs als de bijdrage (aantal

verkeersbewegingen) van het plan 10x zo groot zou zijn als in de ruimtelijke onderbouwing is aangenomen, dan wordt de grens van 40 microgram nog steeds niet overschreden.

2. De te verwachten overlast van de autoverlichting welke bij het schuin omhoog uitrijden van de parkeergarage, direct gesitueerd tegenover onze woning, alle uren van de dag en avond door de ramen aan de voorzijde van de woning zal schijnen. Dit is een ongewenste situatie en schaadt onze gezondheid en levenssfeer.

De lichtbundel van autolampen is naar rechts gericht en moet verder minimaal 10mm per meter naar beneden afbuigen. Hierdoor ontstaat voor de tegenovergelegen bovenwoningen voor wat betreft lichtinschijning de onderstaande situatie:



Conclusie:

De lichtinval blijft onder de borstwering van de ramen van de bovenwoningen tegenover de uitgang van de parkeergarage. Daarmee is er geen sprake van lichthinder.

3. De uitrit van de parkeergarage ligt direct tegenover de woning van indieners van de zienswijze en met name winkel brengt het risico van ramkraken met zich mee. Dit als gevolg van een langere aanrijmogelijkheid vanuit de parkeergarage.

Op voorhand moet een scenario, zoals door indiener van de zienswijze wordt geschetst, als weinig realistisch worden beschouwd. De parkeergarage is buiten de openingstijden van de supermarkt gesloten. Bovendien staat de hellingbaan het niet toe met hoge snelheid de garage uit te rijden. Er is geen aanleiding om andere maatregelen te treffen dan de voorzieningen die indieners van de zienswijze al hebben aangebracht om ramkraken te voorkomen.

	4. Het teloorgaan van een aantal parkeerplaatsen is voor de onderneming van indieners van de zienswijze van groot belang, daar waar de detailhandel nog steeds onder druk staat, dat er voldoende parkeerruimte in de directe omgeving van onze onderneming aanwezig blijft.	Met de toevoeging van (afgerond) 100 ondergrondse parkeerplaatsen worden de 3-5 parkeerplaatsen, die op de Binnenweg komen te vervallen ruimschoots gecompenseerd.
	5. Indien de uitrit van de parkeergarage naar de noordwand van de geplande bebouwing verplaatst wordt, derhalve tegenover de Kastanjelaan, dan worden de 1. t/m 4. genoemde problemen geminimaliseerd.	De verplaatsing van de uitrit is vanwege de huidige eigendomssituatie en gegeven de huidige indelingsmogelijkheden niet mogelijk. Overigens zorgt de huidige locatie van de uitrit voor de meest optimale indeling van de parkeergarage en daarmee voor het grootste aantal parkeerplaatsen.
	6. Het realiseren en exploiteren van een grootschalige supermarkt beïnvloedt de waarde van de tegenover de geplande locatie liggende woning van indieners van de zienswijze zeer negatief.	Voor wat betreft de aantasting van de woningwaarde is de gemeente op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening gehouden om tegemoet te komen in geleden schade in de vorm een vermindering van de waarde van een woning (planschade). Hierin wordt voorzien via de gemeentelijke procedureverordening planschadevergoeding. Overigens zal eventuele planschade worden verhaald op de initiatiefnemer.
	7. De beoogde schaalvergroting van de bebouwing past niet binnen het klein stedelijk gebied van Heemstede.	Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijze 39 bij punt 3.
46.	1. Onderkeldering nieuwe Vomar Om het opdrijven van de kelder, in het grondwater, te voorkomen kan men of voldoende eigen gewicht, door de bovenbouw, op de kelderconstructie aanbrengen of permanent grondwater wegpompen. Uit de Hoome Vastgoed stukken valt op te maken dat het permanent wegpompen van grondwater niet uitgesloten wordt. Het geluidsniveau, van de dan benodigde pomp, is niet in de geluidsberekening meegenomen. Het wegpompen impliceert ook het aanbrengen van een tijdelijke of definitieve damwand langs de gehele kelderomtrek. Niet alleen tijdens de uitvoering maar ook gedurende de verdere levensduur, van de onderhavige kelder, zal een retourbemaling noodzakelijk zijn wil je nog iets van de tuinen over houden. Alle omringende funderingen worden tijdens de bouwfase zwaar op de proef gesteld. Het inkassingsvermogen van deze funderingen is niet toereikend om tijdens de bouwfase schades zoals scheuren en zettingen aan	Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 10 op pagina 19.

de omliggende panden, in meerdere of mindere mate, te kunnen verhinderen. Ook de omringende tuinen en beplantingen zullen aangetast worden door het pompen.
Hoe gaat de gemeente Heemstede deze risico's voor iedereen tot aanvaardbare proporties terugbrengen?

2. Bodemsanering nieuwe Vomar

Het onderhavige terrein is door de zware bodem- en grondwater-verontreiniging niet echt geschikt om er een kelder te bouwen. De belangen van de omwonenden worden geschaad door het rondpompen van zwaar verontreinigde grondwater tijdens de retourbemaling. Er zijn al vele onderzoeken verricht naar de chemische kwaliteit van de betreffende bodem en het is bij de gemeente Heemstede en bij de provincie Noord-Holland genoegzaam bekend dat er hier sprake is van (sterk) verhoogde gehalten aan arseen, zink, PAK en minerale olie.
De betreffende stukken tonen niet onomstotelijk aan dat met de van toepassing zijn de milieueisen voldoende rekening wordt gehouden.

Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 11 op pagina 19 en 20.

3. Bodemsanering 4 chemische waterrijen

Zeer zwaar verontreinigd grondwater is momenteel rondom de "nieuwe Vomar" op dit moment niet aan de orde. Door onderkelderen en permanent bemalen wordt er giftig grondwater van 4 voormalige chemische waterrijen naar de "nieuwe Vomar" toe getrokken.

GroenLinks heeft hierover op 19-10-2016 schriftelijke vragen gesteld aan het College. In 2009 zijn de diepriolering en de bestrating van de Binnenweg vernieuwd. Er loopt dus een geroerde grond verbinding (soort bypass) van nr 174 naar de beoogde Vomar vestiging. Hierdoor zal de verspreiding van het zwaar verontreinigde grondwater naar de nieuwe Vomar aanmerkelijk sneller kunnen verlopen. Dit is ongewenst.

Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 11 op pagina 19 en 20.

4. Uitgang Vomar parkeergarage

Zijn de 100 extra parkeerplaatsen in de "nieuwe Vomar" voor iedereen en altijd toegankelijk?
De verkeersintensiteit op de Binnenweg is al (te hoog) en neemt door vestiging van zo'n grote Vomar met parkeergarage alleen maar verder toe. De uitgang zelf bestaat uit een gapend gat in de

De parkeergarage is bestemd voor bezoekers van de Vomar en voor bezoekers van het winkelcentrum. Aan die toegankelijkheid worden behoudens openingstijden van de garage en eventueel betaald parkeren geen beperkingen opgelegd.

nieuwe gevel waaruit, tijdens de dagelijkse spits, volgens rapport Goudappel Coffeng zo'n 97 auto's per uur de parkeergarage verlaten. Filevorming op de hellingbaan van de parkeergarage is onvermijdelijk met alle gevolgen van dien.

Het is niet uit te sluiten dat in incidentele gevallen een wachtrij in de garage ontstaat op het moment dat veel automobilisten tegelijk vertrekken. Dit is niet anders dan bij andere parkeergarages. Om de verkeersafwikkeling naar de Binnenweg veilig te laten verlopen worden de volgende maatregelen voorgesteld:

inrit van de parkeergarage:

- aanpassen van manoeuvreerruimte Eikenlaan door aanpassing parkeerplaats, markering wit kruis en gele band alsmede andere verharding;
- aanbrengen inritbanden zodat de inrit wordt verduidelijkt.
- Paaltjes handhaven zodat parkeren wordt tegengegaan en het zicht onbelemmerd blijft;
- aanbrengen markering en bebording entree parkeergarage;
- aanbrengen stopstreep en markering voor expeditieverkeer;
- plaatsen van een spiegel en verlagen haag voor expeditieverkeer;

uitrit van de parkeergarage:

- aantal parkeerplaatsen op Binnenweg opheffen om zicht te verbeteren;
- aanbrengen stopstreep en vlakke opstelplaats;
- stopstreep verhoogd aanbrengen zodat automobilisten worden gedwongen af te remmen;
- aan weerszijden van de uitrit hekjes plaatsen om te voorkomen dat voetgangers langs de gevel lopen in combinatie met fietsnietjes;
- aanbrengen duidelijke markering (betonverharding) zodat visueel ook duidelijk wordt dat het een uitrit betreft;
- ruimte voor stopstreep goed verlichten;
- aanbrengen verbijzondering van verharding bij uitrit;

5. Fietspad en fietsenstalling Binnenweg

Er is in dit plan onvoldoende aandacht voor de veiligheid van fietsers en voetgangers. De fietsenstalling is onesthetisch en ondermijnt, ter plaatse, de Binnenweg allure als leukste winkelstraat van Nederland. In dit plan wordt van de bestaande 2 fietspaden afgestapt: er komt alleen aan de westelijke zijde van de

Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 1. Overigens is er in de huidige situatie ook al sprake van 1 fietssuggestiestrook. Deze situatie verandert niet.

	Binnenweg een fietspad. Dat schept zeer gevaarlijke situaties voor fietsers, scooterrijders en bakfietsers die elkaar op dit smalle fietspad dan rakelings gaan passeren. Bij passerende fietsers etc. zijn er tpv geparkeerde auto's geen uitwijkmogelijkheden meer voor fietsers in zuidelijke richting. Dit is echt vragen om moeilijkheden. Door de dubbele rij gestalde fietsen met doorloopje en de behekte garage uitgang zullen veel voetgangers zich genoodzaakt voelen om over te steken. Flaneren wordt op deze plek onmogelijk.	
	6. Niet in bezit van Vomar zijnde garagedeel Op de VO-tekening staat tussen stramien 6 & 8 en M & U een niet ingevuld deel (zeg maar gerust een blinde vlek). De garage bestaat uit 2 delen die gekunsteld met elkaar verbonden worden door een smalle corridor. Ook op de begane grond is deze omissie terug te vinden. Gaat het plan, met deze omissie, evengoed door?	Het voorliggende bestemmingsplan is afgestemd op het door indiener van de zienswijze aangehaalde VO. Dit plan kan na vaststelling van het bestemmingsplan worden gerealiseerd.
	7. De Vomar zorgt voor ongewenste concurrentie De nieuwbouw is overbodig en schadelijk voor de diversiteit. Nog meer leegstand aan de noordelijke kant van de Binnenweg ligt in het verschiet! Het zo geprezen gevarieerde winkelaanbod komt in gevaar. De bovenmaatse Vomar kannibaliseert de speciaal zaken zoals visboer, groenteboer, (banket)bakkers, slagers die de Binnenweg zo leuk maken.	Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 17.
47.	1. Maximaal planologische invulling Het bestemmingsplan maakt méér mogelijk (en voorziet dus ook in de toevoeging van meer detailhandelsmeters) dan waarvan het bouwplan uitgaat. Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en er is geen begrenzing gesteld aan de hoeveelheid detailhandel in het algemeen of een supermarkt in het bijzonder. Bovendien voorziet het bestemmingsplan er in dat het pand volledig mag worden onderkelderd. In de kelder is detailhandel (of een van de andere centrumfuncties) niet uitgesloten. Datzelfde geldt voor de verdiepingen. Ten onrechte is dus niet getoetst of het ontwerp-bestemmingsplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Er is louter gekeken naar het kennelijk bestaande bouwplan. In ieder geval heeft dit gevolgen voor de toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking, de gevolgen die dit plan heeft voor de leegstand in Heemstede, de vraag of het bestemmingsplan	Over de voorgenomen toevoeging van detailhandel heeft overleg plaatsgevonden met de provincie Noord-Holland. De provincie heeft aangegeven dat er geen sprake is van strijdigheid met de provinciale detailhandelsvisie of het provinciale ruimtelijk beleid. Tevens is de toevoeging van detailhandel zodanig, er geen aanleiding om het plan voor te leggen aan de Adviescommissie Detailhandel Noord- Holland Zuid (ADZ). Verder is in de toelichting van het (ontwerp-)bestemmingsplan voldoende aannemelijk gemaakt dat wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking. In het bestemmingsplan "Centrum en omgeving" wordt voor nieuwe vestigingen in het centrum een maximaal winkelopervlak van 1.000m² BVO voorgeschreven. Voor supermarkten is bewust een uitzondering gemaakt, omdat de supermarkten de belangrijkste

voorziet in de aanleg van voldoende parkeergelegenheid, de gekozen verkeersoplossing etc.	trekkers in het winkelcentrum zijn en een full-service supermarkt in de regel meer dan 1.000 m² BVO nodig heeft. Deze regel is in het voorliggende bestemmingsplan overgenomen. Voor wat betreft de onderbouwing van de gekozen verkeersoplossing wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 1. Voor wat betreft de onderbouwing van het parkeren wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 14. In artikel 3.5.2 van het voorliggende bestemmingsplan is geregeld dat in de verdiepingsslagen uitsluitend mag worden gewoond. Daar is supermarkuitbreiding dus niet toegestaan. Voor de kelder is dat niet het geval. Gezien de grootte van de kelder is het wenselijk om alsnog in het bestemmingsplan te regelen dat de kelder uitsluitend voor het parkeren mag worden gebruikt. <i>Voorstel aanpassing bestemmingsplan:</i> <i>Aan artikel 3.5.2 van de regels een lid b. toe te voegen dat luidt: In de kelder en onderbouwing is uitsluitend parkeren toegestaan.</i>
2. Onduidelijke bepaling In art. 3.2.3 wordt verwezen naar art. 3.1 onder u van de plan-regels. Die bepaling bestaat echter niet, zodat onduidelijk is waarop deze bouwregels betrekking hebben.	Hier is sprake van een foutieve verwijzing. Het aangehaalde artikel heeft betrekking op bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De tekst van het artikel moet hierop worden aangepast. <i>Voorstel aanpassing bestemmingsplan:</i> <i>De aanhef van artikel 3.2.3 wijzigen in: "Voor het bouwen van de in 3.1 onder t. bedoelde bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:"</i>
3. Realisatie geluidscherm niet geborgd Voorts blijkt uit de uitgevoerde onderzoeken dat - teneinde ter plaatse van de bestaande geluidgevoelige functies - een geluidscherm moet worden opgericht teneinde ter plaatse een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te kunnen garanderen. De realisatie van het geluidscherm is echter niet in het ontwerp-bestemmingsplan gewaarborgd.	In het kader van de melding op grond van het Activiteitenbesluit en de aanverwante regelgeving wordt getoetst of voldoende maatregelen zijn getroffen om aan de voorschriften te kunnen voldoen. Zo nodig zullen op dit punt aanvullende specifieke maatregelen worden opgelegd. Daarnaast is in de exploitatieovereenkomst met initiatiefnemer de verplichting opgenomen om de benodigde maatregelen, inclusief geluidscherm voor eigen rekening en risico te treffen. Hiermee is een goede ruimtelijke ordening op dit punt voldoende geborgd en kan

worden volstaan met een positieve bestemming van het geluidsschermbaan in het bestemmingsplan.

4. Overbewinkeling/leegstand/gevolgen voor overig aanbod

Er is onvoldoende marktruimte voor een initiatief als het onderhavige. Daarvoor kan worden verwezen naar het rapport van Kardol uit 2013 waaruit blijkt dat er toen al onvoldoende marktruimte was. In de markt is sindsdien niets veranderd, behoudens dan dat AH inmiddels is vergroot. Belangrijk is dat Kardol er in 2013 niet alleen op wees dat er onvoldoende marktruimte is voor een vergroting van de AH én een vergroting van de Vomar. Ook wees Kardol er op dat relocatie van de huidige Vomar eigenlijk geen optie is, zolang voor het achterblijvende pand geen passende invulling is gevonden. Immers, als gevolg van het vertrek van Vomar, zal niet alleen een belangrijke trekker op dat deel van de Binnenweg verdwijnen, ook zal dit leiden tot leegstand van een relatief grote winkelunit. Dit zal hoe dan ook gevolgen hebben voor het ter plaatse aanwezige aanbod. De kwaliteit ter plaatse zal daardoor onmiskenbaar minder worden. Kardol wijst er verder op dat als gevolg van het gebrek aan marktruimte onnodige marktverdringing zal gaan plaatsvinden. Deze marktverdringing zal met name leiden tot aantasting van de bestaande gevarieerde winkelstructuur en dan met name het uitgebreide kleinschalige speciaalwinkelaanbod. Dit zal er vervolgens toe leiden dat de kracht van het Heemstedse winkelgebied wordt aangetast. Zoals Kardol terecht opmerkt is dat (i.e. de gevarieerdheid en de grote omvang van het kleinschalige speciaalaanbod) op dit moment namelijk de belangrijkste troef van het winkelgebied. Dit kan onder andere tot gevolg hebben dat de consument van buiten Heemstede niet meer naar de Binnenweg en omgeving komt, waardoor de koopkrachttoevloeiing zal afnemen. Dat zal met name gevolgen hebben voor de overlevingskansen van het kleinschalige speciaalaanbod. In een actualisatie van dit rapport naar aanleiding van het meest actuele koopstromenonderzoek Randstad 2016 komt Kardol tot de conclusie dat met name de koopkrachttoevloeiing in Heemstedecentrum aanzienlijk lager is dan bureau DTNP bij haar berekening heeft aangenomen. De bovengenoemde conclusie van Kardol blijft dan ook onverkort gehandhaafd.

Voor wat betreft de reikwijdte van de gemeentelijke toetsing wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 17.

Voor wat betreft de provinciale toetsing van het voorliggende plan wordt verwezen naar de beantwoording van deze zienswijze bij punt 1.

Voor wat betreft de berekening van de marktruimte is door bureau DTNP in het eindrapport Visie winkelcentra Heemstede geconcludeerd dat de distributieplanologische berekening, op basis van de toen actuele onderzoeksgegevens, duidelijk maakt dat de schaalvergroting van Vomar (van 600 m² naar 1.500 m² winkelvloeroppervlak (wvo), toename 900 m² wvo) past binnen de in 2016 berekende potenties voor uitbreiding (1.180-1.880 m² wvo). De berekening gaf geen aanleiding te vrezen voor eventuele verdringingseffecten of effecten die de structuur verstoren.

In een rapportage “Heemstede 2017 - Schaalvergroting Vomar Distributieve reactie” van 7 augustus 2017 stelt Adviesbureau Kardol dat op basis van het inmiddels uitgevoerde Koopstromen onderzoek (KSO) 2016 kan worden geconcludeerd, dat in Heemstede thans onvoldoende distributieve ruimte is om verplaatsing en uitbreiding van Vomar met circa 900 m² wvo distributief te onderbouwen. In een nieuwe eigen berekening gaat Kardol uit van een veel lager percentage haalbare omzet van buiten Heemstede (koopkrachttoevloeiing) en verwijst daarbij naar het KSO2016. Vervolgens berekent Kardol, op basis van verder grotendeels gelijke cijfers als in de Visie Winkelcentra, een uitbreidingspotentie voor supermarkten van 40 tot 390 m² wvo, hetgeen minder is dan 900 m² wvo. Op basis hiervan wordt de genoemde conclusie getrokken.

Het hele rapport van Kardol en de hierin getrokken conclusie is opgebouwd rondom de distributieplanologische berekening. Er wordt daarbij voorbijgegaan aan de kwalitatieve en functioneel-ruimtelijke onderbouwing voor uitbreiding en verplaatsing van Vomar zoals

Het bouwplan van Vomar voorziet - blijkens de plantoelichting - in een winkel met een b.v.o. van 1.800 m². Het betreft hier een verplaatsing van de bestaande Vomar die een oppervlakte heeft van 600 m². Deze meters worden echter niet uit de markt gehaald en blijven bij gevolg beschikbaar voor detailhandel. Derhalve moet de gehele oppervlakte van de nieuw te realiseren winkel worden gezien als een toevoeging van detailhandelsmeters. Het gaat met andere woorden niet slechts om een toevoeging van 1.225-1.275 m² zoals in de plantoelichting wordt gesteld, maar 1.800 m². Als wordt uitgegaan van wat het ontwerp-bestemmingsplan maximaal mogelijk maakt, is dat nog meer. Dit betekent in ieder geval dat ten onrechte is geoordeeld dat vanwege de oppervlakte van minder dan 1.500 m² geen advies nodig is van de Adviescommissie Detailhandel Noord- Holland Zuid (ADZ). Gelet op de oppervlakte van het bouwplan had wel degelijk advies ingewonnen moeten worden.

Zoals hiervoor opgemerkt worden de detailhandelsmeters van de achterblijvende Vomar locatie met dit bestemmingsplan niet uit de markt gehaald. Er is geen onderzoek gedaan naar de vraag welke invulling op die locatie passend is. Evenmin is onderzoek gedaan naar de gevolgen die dit zal hebben voor de leegstand, wat weer van invloed is op het woon- en leefklimaat en het ondernemersklimaat. Dit alles klemmt te meer nu in de Visie Winkelcentra Heemstede al werd gesignaleerd dat in het noordelijk deel van de Binnenweg (waar het achterblijvende Vomar pand tegenaan ligt) sprake is van toenemende leegstand met een structureel karakter (zie p. 31 van deze Visie). Dit had onderzocht moeten worden.

beschreven in de Visie Winkelcentra Heemstede. Gelet op deze primaire motivering voor schaalvergroting en verplaatsing, achten wij de louter kwantitatieve argumenten als (te) eenzijdig. Zonder een ruimtelijke vertaalslag is uit de berekening van de marktruimte bovendien geen conclusie te trekken voor wat betreft (effecten op) de winkelstructuur of het winkelgebied. Binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening biedt louter het feit dat de concurrentie toeneemt of omzetten in bestaande winkels afnemen, onvoldoende gronden om een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling als deze tegen te gaan.

Desondanks is het wenselijk om stil te staan bij de distributieplanologische berekening voor de marktruimte voor supermarkten in Heemstede die Kardol in haar reactie centraal stelt. Terecht merkt Kardol op dat het KSO2016 meer actuele cijfers voor koopkrachtbinding en koopkrachtoevloeiing biedt dan beschikbaar waren bij het opstellen van de Visie Winkelcentra (KSO2011). Gelijktijdig komt Kardol met iets hogere cijfers voor het huidige aantal inwoners in Heemstede (26.936) en voor het huidige supermarkt-aanbod (7.180 m² wvo). Voor het overige sluit Kardol aan bij de cijfers uit de Visie Winkelcentra Heemstede. Kardol maakt de distributieve berekening op de schaal van de gemeente Heemstede. Dit sluit aan op de berekening in de Visie Winkelcentra Heemstede. Evenals DTNP doet Kardol daarbij de aanname dat kooporiëntatiecijfers uit het KSO2016 voor 'dagelijkse artikelen' toepasbaar zijn voor de branche 'supermarkten'. Ondanks dat de distributieve berekening gemaakt wordt voor de gemeente Heemstede als geheel, presenteert Kardol in de bijlage louter de factsheet uit het KSO2016 voor het centrum van Heemstede. Ook in de tekst worden alleen gegevens voor het centrum uit het KSO2016 aangehaald. Dit is vreemd omdat het KSO2016 ook op de schaal van gemeente Heemstede als geheel cijfers en een factsheet biedt. Hierin zien we dat de koopkrachtbinding voor Heemstede is gestegen van 80% in 2011 naar 84% in 2016. De koopkrachtoevloeiing is afgenomen van 28% in 2011 naar 23% in 2016. Niet duidelijk is waarom Kardol vanuit de KSO2016-gegevens voor het centrum probeert de kooporiëntaties op gemeentelijk niveau te 'construeren' (dit brengt Kardol tot "de veronderstelling dat de binding tussen de 83 en 85% zal liggen" en "de procentuele toevloeiing minimaal 14% tot maximaal 18%" is).

Het KSO2016 biedt voor de gemeente Heemstede als geheel de daadwerkelijk gemeten cijfers voor zowel koopkrachtbinding (84%) als -toevloeiing (23%). Het door Kardol gebruikte cijfer voor de binding komt overeen. Dat voor de toevloeiing (14-18%) is echter substantieel te laag. Als het juiste KSO2016-cijfer voor toevloeiing (23%) wordt ingevuld en de berekening van Kardol verder gelijk wordt laten, dan is het resultaat:

	Gemeente	Kardol
Inwoners gemeente Heemstede	26.936	26.936
Omzet per inwoner excl. BTW	€ 2.303	€ 2.303
Koopkrachtbinding	84%	84%
Koopkrachttoevloeiing	23%	14-18%
Totale potentiële omzet excl. BTW	€ 67,7 mln.	€ 60,6-63,5 mln.
Supermarktomzet per m2 wvo	€ 8.400	€ 8.400
Potentie supermarktaanbod m2 wvo	8.060	7.220-7.570
Huidig supermarktaanbod m2 wvo	7.180	7.180
Uitbreidingspotentie m2 wvo	880	40-390

Conclusie:

De reactie van Kardol is opgebouwd rondom haar distributieplanologische berekening. Er wordt voorbijgegaan aan de kwalitatieve en functioneel-ruimtelijke onderbouwing voor uitbreiding en verplaatsing van Vomar zoals beschreven in de Visie Winkelcentra Heemstede. Desondanks kan de distributieplanologische berekening die onderdeel uitmaakt van de Visie Winkelcentra inmiddels met actuele kooporiëntatiecijfers uit het KSO2016 worden aangepast. Kardol heeft echter voor de toevloeiing geen gebruik gemaakt van het juiste cijfer. Als de door Kardol geleverde berekening hiermee wordt 'gerepareerd', is de berekende uitbreidingspotentie voor supermarkten in Heemstede 880 m2 wvo. Dit komt overeen met de beoogde uitbreiding van Vomar (circa 900 m2 wvo).

Overigens kan opgemerkt worden dat met een verdere versterking van het supermarktaanbod in Heemstede ook de koopkrachtbinding en/of toevloeiing nog licht kunnen toenemen. Ook het aantal inwoners van Heemstede is inmiddels verder gegroeid. Deze overwegingen zijn gelet op het bovenstaande echter niet van doorslaggevend belang voor de conclusie.

5. Oriëntatie op de Binnenweg

Uit het “stappenplan” zoals dat is overgenomen op pagina 58 in de Visie Winkelcentra Heemstede, volgt dat de ingang van de nieuwe winkel op de Binnenweg moet zijn gericht. Ook volgt uit dit stappenplan dat, als niet aan de gestelde voorwaarden kan worden voldaan, gekozen moet worden voor een van de andere onderzochte alternatieven.

Uit het bestemmingsplan blijkt dat de inrit is bedacht aan de zijde van de Eikenlaan. Dit is in tegenspraak met het stappenplan waarin nu juist beoogd is om de woonstraten niet onnodig te belasten. De gekozen variant heeft zeer nadelige gevolgen voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid ter plaatse. Indien bedacht wordt dat de meeste klanten de supermarkt met de auto bezoeken, kan niet worden gezegd dat de (hoofd)ingang zich aan de Binnenweg bevindt. De locatie is verscholen gelegen waardoor de samenhang met de Binnenweg matig tot slecht is. Dit heeft ook tot gevolg dat de meerwaarde van deze locatie voor de omliggende winkels eveneens ontbreekt. Via de Eikenlaan kan een bezoek aan de supermarkt plaatsvinden, zonder dat klanten op de Binnenweg komen. Dat betekent dat de supermarkt op deze plaats een matige trekkersfunctie zal gaan vervullen. De conclusie kan eigenlijk alleen maar zijn dat de onderhavige locatie zich eenvoudigweg niet leent voor een dergelijk initiatief.

Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij de punten 5 en 16.

6. Parkeren

Als gevolg van het bouwplan verdwijnen aan de Binnenweg en de Eikenlaan 8 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen dienen gecompenseerd te worden. Het bestemmingsplan voorziet daar niet in. Hetzelfde geldt voor de verdwijnende garageboxen. Ook de parkeergelegenheid die daarmee vervalt dient in het nieuwe plan gecompenseerd te worden.

Verder geldt in het kader van de vaststelling van een bestemmingsplan dat gekeken moet worden naar een representatieve invulling van hetgeen ingevolge het plan planologisch maximaal mogelijk is. Op basis daarvan (en uiteraard onder compensatie van de verdwijnende parkeerplaatsen) moet worden bepaald of het bestemmingsplan kan voorzien in de realisatie van het benodigde aantal parkeerplaatsen. Verder blijkt uit de plantoelichting dat het

Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 14.

	plan (naast een supermarkt van 1.800 m2 b.v.o) ook voorziet in het vervangen van 350-400 m2 w.v.o. bestaande detailhandel. Deze meters komen niet terug in de parkeerbalans in paragraaf 4.2 van de plantoelichting.	
	7. Aantal woningen In de parkeerbalans wordt uitgegaan van 4 woningen die verdwijnen en 10 woningen die terugkomen. Dat verhoudt zich niet met het bepaalde in art. 3.5.5 onder c waarin is bepaald dat het aantal woningen niet mag toenemen. Cliënten kunnen dat niet met elkaar rijmen.	Het aangehaalde artikel bepaalt dat het aantal woningen, <u>aanwezig in de begane grondlaag</u> op het moment van terinzagelegging van het <u>ontwerp-bestemmingsplan</u> , niet mag worden uitgebreid. Dit om te voorkomen dat winkelruimte verloren gaat ten koste van woningen. Het gaat in het voorliggende plan om de bouw van 10 appartementen in de verdiepingslagen. Er is dus geen sprake van strijdigheid met het bestemmingsplan.
48.	In het huidige plan is de uitgang direct geplaatst naast de voordeur van het pand van indiener van de zienswijze aan de rechterkant. Er is slechts een afstand van 15 -20 cm tussen de voordeur en de geplande uitgang van de parkeergarage. Dit betekent dat zodra de voordeur geopend indiener van de zienswijze direct in aanraking kan komen met de auto's die de parkeergarage verlaten. Dit is een onacceptabele situatie en potentieel levensgevaarlijk. Tevens kunnen schadelijke uitlaatgassen direct het trappenhuis bereiken waar geen ventilatie mogelijk is en is de geluidsoverlast van auto's die constant de parkeergarage verlaten, een punt van grote zorg. Als alternatief wordt voorgesteld de parkeergarage-uitgang aan de linkerkant van het nieuwe perceel te plaatsen, waar de Binnenweg veel ruimer is en de uitgang niet direct tegenover woonhuizen of winkelpanden is gepositioneerd en dus ook veel minder overlast geeft aan huidige bewoners en winkeliers.	De afstand van de erfgrans van indiener van de zienswijze tot aan de naastgelegen hoek van de uitrit van de parkeergarage is 1.30 meter. Daarnaast liggen de voorgevel van de supermarkt en de opening van de uitrit ongeveer 1.45 meter terug ten opzichte van de gevel van de bovenliggende appartementen. Tenslotte staan uitrijdende auto's grotendeels in het gebouw (binnen de gevel) als deze staan te wachten op passerende voetgangers. Initiatiefnemer zal in overleg met de installateur een voorziening treffen om de uitlaatgassen ter plaatse van de uitrit af te zuigen. De verplaatsing van de uitrit is vanwege de huidige eigendomssituatie en gegeven de huidige indelingsmogelijkheden niet mogelijk. Overigens zorgt de huidige locatie van de uitrit voor de meest optimale indeling van de parkeergarage en daarmee voor het grootste aantal parkeerplaatsen.
49.	1. het overschrijden van het equivalente geluidsniveau is van negatieve invloed op de gezondheid en levenssfeer van indiener van de zienswijze. Dit is onacceptabel. Hoe dit geluidsniveau zich ontwikkelt, specifiek gericht op de uitrit van de parkeergarage tegenover de woning van indiener van de zienswijze vraagt nader onderzoek en uitleg.	Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 9.
	2. de te verwachten overlast van de autoverlichting welke bij het schuin omhoog uitrijden van de parkeergarage, direct gesitueerd	Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijze 45 bij punt 2.

tegenover de woning van indiener van de zienswijze, alle uren van de dag en avond door de ramen aan de voorzijde van de woning zal schijnen. Dit is een ongewenste situatie en schaad de gezondheid en levenssfeer.	
3. gebaseerd op de te verwachtte verkeersbeweging blijkt uit het onder 1. genoemde onderzoek (hoofdstuk 4 Ruimtelijke aspecten) dat de grens van de fijnstofnorm nog niet genaderd wordt. Mochten de verkeersbeweging door de marketing activiteiten van de supermarkt groter worden dan momenteel verwacht (bijvoorbeeld: de huidige trend van verruiming van openingstijden), is te verwachten dat deze norm overschreden wordt. Dit is nadrukkelijk schadelijk voor onze gezondheid en levenssfeer.	Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijze 45 bij punt 1.
4. In 2009/2010 tijdens de herinrichting van de Binnenweg heeft de gemeente Heemstede indiener van de zienswijze verzocht om 30 centimeter van onze eigen grond ter beschikking te stellen aan de publieke ruimte. Tijdens de herinrichting bleek dat de totale wegbreedte onvoldoende was en er ten behoeve van de voetgangers meer ruimte nodig was. Aan dit verzoek is gehoor gegeven door de betonnen afscheidingspalen 30 cm naar het pand toe te plaatsen. Het verbaast indiener van de zienswijze dat de gemeente nu van mening is dat er voldoende breedte in de straat zou zijn om een uitdraaiende beweging vanuit een parkeergarage te kunnen maken. De breedte is ter hoogte van het pand van indiener van de zienswijze dus zelfs 30 centimeter minder breed dan op het eerste gezicht verwacht wordt en is onderhavig aan de welwillendheid van indiener van de zienswijze.	Het door indiener van de zienswijze aangehaalde verzoek had betrekking op de wens van de gemeente om naast een over de hele Binnenweg grofweg gelijke wegbreedte tevens voldoende trottoirbreedte te realiseren. Ter plaatse van de uitrit van de parkeergarage is gekeken of de huidige wegbreedte voldoende ruimte biedt om uitdraaiend verkeer naar de Binnenweg op een verkeersveilige manier te faciliteren. Dit is het geval, zodat op dit punt geen aanpassingen nodig zijn.
5. de uitrit van de parkeergarage direct tegenover de onderneming van indiener van de zienswijze brengt het risico van ramkraken met zich mee. Dit als gevolg van een langere aanrij mogelijkheid vanuit de parkeergarage.	Op voorhand moet een scenario, zoals door indiener van de zienswijze wordt geschetst, als weinig realistisch worden beschouwd. De parkeergarage is buiten de openingstijden van de supermarkt gesloten. Bovendien staat de hellingbaan het niet toe met hoge snelheid de garage uit te rijden. Er is geen aanleiding om andere maatregelen te treffen dan de voorzieningen die indieners van de zienswijze al hebben aangebracht om ramkraken te voorkomen.

	6. Het is voor de onderneming van indiener van de zienswijze van groot belang, daar waar de detailhandel nog steeds onder druk staat, dat er voldoende parkeerruimte in de directe omgeving van onze onderneming aanwezig blijft.	Met de toevoeging van (afgerond) 100 ondergrondse parkeerplaatsen worden de 3-5 parkeerplaatsen, die op de Binnenweg komen te vervallen ruimschoots gecompenseerd.
	7. de negatieve gevolgen van het realiseren en exploiteren van een grootschalige supermarkt schaadt het woongenot.	Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 6.
	8. het realiseren en exploiteren van een grootschalige supermarkt beïnvloed de waarde van de woning van indiener van de zienswijze zeer negatief.	Voor wat betreft de aantasting van de woningwaarde is de gemeente op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening gehouden om tegemoet te komen in geleden schade in de vorm een vermindering van de waarde van een woning (planschade). Hierin wordt voorzien via de gemeentelijke procedureverordening planschadevergoeding. Overigens zal eventuele planschade worden verhaald op de initiatiefnemer.
50. en 51.	Wat begon als een voorstel om de door Vomar als te klein beschouwde supermarkt te verplaatsen, is gegroeid tot ontwikkeling van een vastgoedproject waarbij niet alleen een Vomar maar nog een tweede winkel en appartementen worden gebouwd. Zo'n massale vastgoed ontwikkeling is een grove aantasting van het woonklimaat in de wijk; een door vier huizenblokken omsloten rustig binnenterrein met een geleidelijk gegroeide invulling wordt in het voorliggende plan plotseling grotendeels gevuld met grootschalige nieuwbouw en laad- en losstation voor vrachtverkeer. In het plan is een ondergrondse parkeergarage voorzien; de in- en uitgang hiervan moeten moeizaam in open te breken openingen in bestaande bebouwing gerealiseerd worden met nog onvoorziene gevolgen voor verkeer in de wijk, de naastliggende woningen, en de bewoners van de wijk. Dit illustreert de problemen met een dergelijke grootschalige ingreep in een bestaande omgeving. Het plan legt een te groot beslag op de (woon)omgeving en kan op onvoldoende steun van bewoners en winkeliers rekenen. Tenslotte is er gevaar voor verplaatsing van grondwatervervuiling, en mogelijk voortdurende bronbemaling. Hieraan hoeft de gemeente niet mee te werken, zeker niet tegen de wens van omwonenden en winkeliers in.	Voor wat betreft de inpassing van de bebouwing in de omgeving wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 39 bij punt 3. Voor wat betreft het grondwatermanagement wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 11.

1. Verval van parkeerplaatsen ten gevolge van de uitrit van de parkeergarage

Indieners van de zienswijze zijn gezamenlijk eigenaren van het naastgelegen winkelpand. Tot de bedrijfsvoering behoort onder meer print- en drukwerk, de verkoop van kantoor- en school-artikelen, de post- en pakket-service alsmede het PostNL Business Point. De post- en pakket-service alsmede de PostNL Business Point zijn een essentieel onderdeel van de bedrijfsvoering. Klanten maken doorgaans de gehele dag gebruik van deze parkeerplaatsen, zodat pakketten en aankopen in- en uitgeladen kunnen worden. Het schrappen van de parkeerplaatsen zal leiden tot een aanzienlijke derving van inkomsten, hetgeen onaanvaardbaar is.

Buiten de parkeerplaatsen (3-5), die op de Binnenweg komen te vervallen, blijven op loopafstand van het pand van indieners voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Bovendien worden naast het pand van indieners (afgerond) 100 ondergrondse parkeerplaatsen toegevoegd. De stelling van indieners dat het schrappen van de parkeerplaatsen zal leiden tot een aanzienlijke derving van inkomsten wordt dan ook niet onderschreven.

Voor zover schade in de vorm van een inkomensderving optreedt, is de gemeente op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening gehouden om tegemoet te komen in geleden schade (planschade). Hierin wordt voorzien via de gemeentelijke procedureverordening planschadevergoeding. Overigens zal eventuele planschade worden verhaald op de initiatiefnemer.

2. Doorrijhoogte van de passage, waarop een recht van weg rust, is te laag bemeten

Tevens hebben indieners van de zienswijze gezamenlijk de eigendom van diverse magazijnen gelegen aan de achterzijde van de winkel. Deze magazijnen kunnen worden bereikt door gebruik te maken van een recht van weg (een erfdienstbaarheid) dat rust op de passage indirect naast de winkel. Dit recht van weg wordt blijkens de leveringsaktes van 19 juli 2010 en 19 januari 2012 respectievelijk als volgt omschreven:

19 juli 2010

"[...] een erfdienstbaarheid van weg door een poort van en naar den Binnenweg, zulks tot gebruik en ten nutte van het bij deze verkochte en ten laste van de kadastrale percelen gemeente Heemstede sectie A nummer 1872 en 7640. Het verkeer voor derden door de poort mag niet belemmerd worden door het plaatsen van voertuigen, materiaal en dergelijken"

19 januari 2012

"[...] ten behoeve van de hierbij verkochte percelen sectie a nummer 11, waarbij ten behoeve van de hierbij verkochte percelen sectie a nummers 3197, 3198 en 5400 en ten laste van

In de zienswijze wordt verwezen naar twee citaten uit leveringsaktes waarin een recht van erfdienstbaarheid wordt genoemd. De betreffende aktes zijn niet overgelegd en op basis van de zienswijze is niet te herleiden of de citaten betrekking hebben op het perceel van indieners. Voor zover is na te gaan, zijn er mogelijk een tweetal rechten van overpad, gevestigd in de jaren '20 (1928) respectievelijk jaren '40. Blijkens de door indieners geciteerde tekst van de erfdienstbaarheid is het ingevolge beide erfdienstbaarheden niet toegestaan voor indieners om de doorgang te belemmeren, zodat de plaatsing van voertuigen voor parkeren of laden en lossen niet lijkt te zijn toegestaan voor indieners.

Overigens wordt opgemerkt dat de vraag opkomt of het voor indieners überhaupt is toegestaan om het pad te gebruiken voor gemotoriseerd vervoer ten behoeve van de magazijnen. Ten eerste wordt er op gewezen dat in 1928 (en in mindere mate de jaren '40) niet of nauwelijks gebruik werd gemaakt van gemotoriseerd vervoer, zodat de erfdienstbaarheid daar mogelijk geen betrekking op heeft. Ten tweede geldt dat de magazijnen van indieners aan de zuidzijde van het pad, eerst in 2012 (of later) zijn gebouwd. Het recht van overpad is in 1928 niet gevestigd met als doel om de bereikbaarheid van deze magazijnen

het perceel sectie A nummer 1872 (thans nummer 9599) als erfdienstbaarheid is gevestigd het recht van weg, zoals omschreven in artikel 733 lid 3 van het Burgerlijk Wetboek om te komen van- en te gaan naar de Binnenweg, met dien verstande, dat op het lijdend erf nimmer door rij- of voertuigen of anderszins de vrije doorgang mag worden belemmerd.”

De voor de bedrijfsvoering benodigde materialen alsmede de post en pakketten worden onder meer geleverd door vrachtauto's, die via de passage (waarop het recht van weg rust) rechtstreeks in het magazijn laden en lossen. Het recht van weg moet derhalve worden beschouwd als noodzakelijk voor de bevoorrading van de winkel. Blijkens het ontwerpbestemmingsplan zal ten gevolge van het te realiseren bouwwerk de doorrijhoogte van onder meer de passage, waarop het recht van weg rust, in hoogte worden beperkt. De doorrijhoogte zal lager dan 4,20 meter bemeten. Deze doorrijhoogte is te krap bemeten voor bevoorrading door middel van vrachtauto's. Tevens is het voor auto's, die worden gebruikt voor het laden en lossen van materialen bij de magazijnen van de winkel, niet meer mogelijk om te kunnen draaien. Hierdoor is het praktisch in het geheel onmogelijk geworden om auto's in te zetten voor het laden en lossen. De passage alsmede andere toegangsplaatsen tot het magazijn worden geheel onbruikbaar voor de doorgang van vrachtauto's die in de bevoorrading van de winkel voorzien. Nergens kan een rechtvaardiging van de beperking van het recht van weg van indieners van de zienswijze worden afgeleid, evenmin is er onderzocht in hoeverre inbreuk op het recht van weg wel voldoet aan de eisen van proportionaliteit en subsidiariteit. Sterker nog, indieners van de zienswijze kunnen zich niet aan de indruk onttrekken dat het recht van weg in het geheel niet is overwogen in de bestuurlijke besluitvorming. Verzocht wordt om de doorrijhoogte en toegang tot de magazijnen te verhogen naar minimaal 4,20 meter en ervoor te zorgen dat draaien bij de magazijnruimtes mogelijk blijft.

te waarborgen; meer waarschijnlijk is dat het recht van overpad destijds is gevestigd om het onbebouwde achtererf/achtertuin van het betreffende perceel (achtererf van winkel-/woonhuis Binnenweg 72) een achteringang te bieden, opdat het achtererf te voet door de steeg kon worden bereikt.

Het is de vraag of – voor zover er al een recht van overpad in die vorm zou gelden – er geen sprake is van een verzwarende/intensivering van het overpad, hetgeen mogelijk niet is toegestaan en niet is voorzien.

Het voorgaande geldt op vergelijkbare wijze ten aanzien van het gebruik van het pad om de garageboxen van indieners te bereiken. Die garageboxen worden thans kennelijk gebruikt voor het bedrijf van indieners, maar het recht van overpad dat mogelijk in de jaren '40 is gevestigd, werd vermoedelijk niet bedoeld als bevoorradingsweg c.q. toegangsweg naar een bedrijf/bedrijfsactiviteiten. Bovendien is het onwaarschijnlijk dat bij vestiging van de erfdienstbaarheden in 1928 respectievelijk de jaren '40 beoogd is om een erfdienstbaarheid te vestigen ten behoeve van bevoorrading door vrachtwagens.

De opmerking van indieners dat de erfdienstbaarheid beschouwd moet worden als noodzakelijk voor de winkel, is niet juist. Ten eerste is het onaannemelijk dat de erfdienstbaarheid daarvoor is bedoeld. Ten tweede is bevoorrading van de winkel ook mogelijk zonder met vrachtwagen of bus over het pad te gaan.

De indiener stelt tot slot te worden belemmerd in het recht van erfdienstbaarheid omdat de doorrijhoogte beperkter zal zijn dan 4,20 meter. Niet valt in te zien dat hiermee het recht van erfdienstbaarheid wordt gefrustreerd. Afgezien van het feit dat vrachtwagens maximaal 4 meter hoog zijn, geldt dat het niet aannemelijk is dat de erfdienstbaarheden die in 1928 respectievelijk de jaren '40 zijn gevestigd, zijn gevestigd ten behoeve van bevoorrading van magazijnen met vrachtwagens. Vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening achten wij het bovendien onwenselijk dat vrachtwagens vanaf de Binnenweg ten behoeve van indieners het pad inrijden; het is voor indieners niet mogelijk om op het perceelsgedeelte waarop (volgens indieners) ten behoeve van hen een erfdienstbaarheid is gevestigd, met een vrachtwagen te draaien. Dit leidt ertoe dat indien indieners met een vrachtwagen het pad in zouden gaan, de vrachtwagen

achteruit het pad af zou moeten, achteruit de Binnenweg op. Dat is vrijwel onmogelijk en bovendien onwenselijk.

Conclusie:

Gezien het bovenstaande kan worden gesteld dat het voorliggende bestemmingsplan geen belemmering vormt voor de uitoefening van de zakelijke rechten, zoals in de akte vermeld. De uitweg naar de Binnenweg kan op basis van dit bestemmingsplan gehandhaafd blijven. Er is geen sprake van een evidente privaatrechtelijke belemmering zoals bedoeld in de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Wanneer voor het voorliggende bouwplan, dat in overeenstemming is met het vast te stellen bestemmingsplan, een omgevingsvergunning-aanvraag voor het bouwen wordt ingediend, dan komt het college ook niet meer toe aan een beoordeling of de erfdienstbaarheden kunnen leiden tot (evidente) privaatrechtelijke belemmeringen. Dat van een belemmering geen sprake is, is reeds vastgesteld.

Het is aan de burgerlijke rechter om de omvang en strekking van de erfdienstbaarheden vast te stellen indien daarover geschillen zouden rijzen tussen de eigenaren van het heersend erf en de eigenaar van het lijdend erf.

3. Afsluiting van toegang de magazijnen gedurende de bouw (1,5 jaar)

Blijkens de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan zal de toegang tot de magazijnen gedurende ongeveer 1,5 jaar worden afgesloten. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet niet in een bruikbaar en adequaat alternatief voor (toegang tot) de magazijnen ofwel het gebruik daarvan. Bij gebreke daarvan moet worden vastgesteld dat de afsluiting van toegang tot de magazijnen ervoor zorgt dat de bedrijfsvoering van indieners van de zienswijze in ernstige mate wordt belemmerd door het ontbreken van toereikende opslagruimte. Indieners van de zienswijze vrezen hierdoor dat de continuïteit van de onderneming in gevaar komt. Verzocht wordt om ofwel permanente toegang tot de magazijnen ofwel een adequaat alternatief voor het blijvend kunnen gebruiken van de magazijnen.

De bouw van de supermarkt en de parkeergarage zal dusdanig gepland worden dat de magazijnen van indieners van de zienswijze altijd bereikbaar zijn; hetzij vanaf de Binnenweg, hetzij vanaf het achtergelegen terrein.

4. Straatniveau is 20 centimeter hoger

	Blijkens het ontwerpbestemmingsplan zal de hoogte van het straatniveau ongeveer 20 centimeter hoger zijn dan de losstaande magazijnen van indieners van de zienswijze. Redelijkerwijs valt te verwachten dat het verschil in hoogte zal leiden tot problemen met hemelwaterafvoer, welk water in de magazijnen terecht zal komen met alle schadelijke gevolgen van dien. Tevens levert dit verschil in hoogte problemen op voor de in- en uitrithoogte. Verzocht wordt om adequate voorzieningen, waarmee dit wordt opgelost.	Het voorliggende plan leidt niet tot een wijziging van het peil van de Binnenweg. De onderlinge verhouding tussen het straatniveau en de magazijnen wijzigt daarmee ook niet.
53.	In opdracht van indiener van de zienswijze is door bureau Kardol een effectrapportage opgesteld voor de beoogde uitbreiding van de Vomar-supermarkt. Een belangrijke (eerste) conclusie uit het rapport was dat de bestaande Vomarvestiging op de betrokken locatie één van de belangrijke winkeltrekkers is. Met het vertrek van deze Vomar-vestiging zal dit gedeelte van de Binnenweg, dat al relatief zwakker is dan de rest van de Binnenweg, nog kwetsbaarder worden. Dit klemmt in het bijzonder omdat ter plaatse al sprake is van leegstand. Bovendien werd in die periode al geconstateerd, dat er geen distributieve ruimte aanwezig is voor een dergelijke schaalvergroting van de bestaande Vomar-vestiging. Sterker: de distributieve ruimte werd toen al overschreden met ongeveer 1000 m² vvo. Een dergelijke ontwikkeling zou leiden tot verschuivingen in de gehele dagelijkse sector en dan met name tot toenemende vergroting van de grip van de supermarkten op de totale foodbestedingen (incl. het versspeciaalonderdeel). Als gevolg hiervan zouden de speciaalwinkels, kenmerkend voor de winkel structuur aan de Binnenweg, onder druk komen te staan met als mogelijk gevolg sluiting van deze winkels. Een niet-wenselijke ontwikkeling aangezien deze krachtige en gevarieerde dagelijkse speciaalzaken momenteel toen en ook thans nog een belangrijk speerpunt zijn in het centrum van Heemstede. Met als gevolg een terugloop van de aantrekkelijkheid en het onderscheidende vermogen van het centrum van Heemstede. Naar aanleiding van de door de gemeenteraad in 2016 vastgestelde visie winkelcentra Heemstede is aan bureau Kardol gevraagd om een reactie op te stellen op de distributieve analyse van bureau DTNP (opsteller van de visie winkelcentra Heemstede).	Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 17 en de zienswijze 47 bij punt 4.

In genoemde distributieve reactie van Kardol wordt geconstateerd dat DTNP ten tijde van de vaststelling van haar rapportage nog niet kon beschikken over het meest recente koopstromenonderzoek. Zodoende heeft DTNP haar conclusies gebaseerd op het koopstromenonderzoek Randstad 2011. Het meest recente koopstromenonderzoek, waarvan de resultaten in 2017 bekend zijn geworden, laten een ander beeld zien. Met name voor wat betreft de door DTNP becijferde koopkrachttoevloeiing. In de rapportage van DTNP wordt uitgegaan van een koopkrachttoevloeiing van omstreeks 28% tot 30 %. Deze ingeschatte koopkrachttoevloeiing komt overeen met circa € 19 miljoen tot maar liefst circa € 22 miljoen en is - naar wordt aangenomen - mede gebaseerd op de resultaten van een ondernemers- en bezoekers-enquête die door DTNP in het centrum van Heemstede eind 2015 is uitgevoerd. Op basis van de herkomstgegevens van de bezoekers en de inschattingen van de omzetherkomst door ondernemers (uit ervaring een weinig betrouwbare bron) is de toevloeiing van koopkracht in de supermarkt sector in Heemstede geraamd. Op grond van het meest recente koopstromenonderzoek 2016 wordt de totale toevloeiing van 'vreemde koopkracht' geraamd op minimaal circa € 8 miljoen tot maximaal circa € 11,5 miljoen. Dit komt bij een koopkrachtbinding van 84% overeen met een procentuele toevloeiing van minimaal 14% tot maximaal 18%. Geconcludeerd wordt dat sprake is van een distributieve ruimte voor supermarkten - maximaal 390 m² wvo - die niet toereikend is om de uitbreiding van de Vomar met 900 m² wvo distributief te kunnen onderbouwen. Onder deze omstandigheid komt Kardol tot de conclusie dat wanneer het Vomarproject wordt uitgevoerd en de beschikbare distributieve ruimte wordt overschreden de concurrentie in de dagelijkse goederen sector van Heemstede zal toenemen. Niet alleen tussen de bestaande supermarkten onderling, maar zeker ook tussen supermarkten en de vele aanwezige foodspeciaalzaken in het centrum van Heemstede. Concurrentie tussen de supermarkten wordt meestal op het terrein van de versproducten uitgevochten en kan derhalve grote negatieve gevolgen hebben voor de foodspeciaalzaken die grotendeels uit de MKB-bedrijven bestaan waarvan de concurrentiekracht aanzienlijk geringer is dan die van de veelal landelijk georganiseerde supermarktondemeringen.

	Op grond hiervan ontbreekt een goede ruimtelijke onderbouwing voor de vaststelling van het bestemmingsplan.	
54.	1. De toegevoegde waarde van een nieuwe supermarkt aan het huidige winkelaanbod wordt bestreden, onder meer omdat het draagvlak onder de leden van de historische vereniging maar ook onder de rest van de Heemstedse bevolking voor een nieuwe supermarkt op deze plek en van deze omvang ontbreekt. Het verkeer op de Binnenweg zal eveneens toenemen, ook als hier alleen de uitgang van de parkeergarage gerealiseerd wordt. Welke maatregelen ook genomen worden om de overlast voor omwonenden te beperken, zal die overlast wel degelijk blijven bestaan en zal de kwaliteit van de leefbaarheid in dit deel van Heemstede afnemen. In de door de gemeenteraad vastgestelde visie zijn de volgende randvoorwaarden aangegeven voor een supermarktontwikkeling: • zorgvuldige ruimtelijke inpassing in relatie tot woonbebouwing; • zorgvuldige en veilige inpassing parkeerkelder en in pandige bevoorrading; Het hoeft geen betoog dat op de genoemde locatie niet voldoende aan deze randvoorwaarden kan worden voldaan en indiener van de zienswijze betreurt het daarom dat de geadviseerde route niet volledig lijkt te zijn onderzocht: <i>'Indien niet aan deze randvoorwaarden kan worden voldaan, dan bieden de andere locaties (noordelijke kop Binnenweg of uitbreiding huidige locatie) mogelijkheid voor uitbreiding.'</i>	Voor het antwoord wordt verwezen naar de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij de punten 1, 4, 16 en 17.
	2. Vanwege de aan- en afvoer van goederen aan de zijde van de Eikenlaan zal het gewone en het vrachtverkeer op het Julianaplein toenemen – dat terwijl het Julianaplein een van de fraaiste pleinen van Heemstede is en een markant onderdeel van het uitbreidingsplan van Heemstede uit 1912. Extra verkeer – zeker het vrachtverkeer – zal het karakter van het plein aantasten.	De route Julianalaan/Julianaplein is de voornaamste ontsluiting van het winkelcentrum Raadhuisstraat & Binnenweg. Ter hoogte van het Julianaplein is de weg ook drie-baans. De wegcapaciteit van het Julianaplein is voldoende om de extra verkeersbewegingen als gevolg van de Vomar-supermarkt te kunnen verwerken. Er is dan ook geen sprake van aantasting van het karakter van het Julianaplein.
	3. De uitgang van de parkeergarage aan de Binnenweg dient zeer zorgvuldig vormgegeven te worden. Vooral om hier geen 'gapend zwart gat' in de gevel te krijgen en om het voetgangers- en fietsverkeer niet te hinderen. Datzelfde geldt voor de ingang aan de	Deze zienswijze van indiener wordt onderschreven. Bij de welstandstoets in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen zal dit aspect zeker een aandachtspunt zijn.

Eikenlaan, waar het vrachtverkeer een moeilijke draai moet maken om het binnenterrein op te komen en daarbij bovendien vlak langs de voormalige Dreef-school – een monument en in de nieuwe functie een redelijk druk bezochte locatie – zal scheren.	
4. Parkeerplaatsen voor de gevel van de supermarkt opheffen is een goed idee. Niet alleen vanwege de verkeersveiligheid, maar ook om deze drukke plek wat 'lucht en ruimte' te geven.	Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.
5. Het succes van het fietsparkeren staat of valt bij de vormgeving en bij het uitnodigende karakter om daar inderdaad een fiets te parkeren. Voorkomen moet worden dat fietsen schots en scheef en half op de stoep geplaatst worden, zoals voor de Dekamarkt thans het geval is. En als er toch een studie wordt gemaakt naar de fietsparkeerplekken bij de nieuwe supermarkt, zou hierbij ook de locatie van de Dekamarkt moeten worden betrokken.	Bij de verdere planuitwerking is de inrichting van het fietsparkeren een aandachtspunt. Uitgangspunt is zo veel als mogelijk te voorzien in de behoefte met een vormgeving die goed aansluit bij de huidige inrichting van de Binnenweg.
6. Het verdient aanbeveling het hele ontwerp, dus niet alleen de materialen, te overleggen met omwonenden, betrokkenen en deskundigen – waaronder de Commissie Welstand en de HVHB. Het schetsontwerp dat er nu ligt, doet geen recht aan het karakter van de Binnenweg. De voorgenomen nieuwbouw bestaat uit twee tamelijk monotone blokken; vooral de raampartijen en openingen (o.m. uitrit parkeergarage) op de begane grond zijn heel eentonig, wat totaal niet past bij het afwisselende karakter van dit deel van de Binnenweg. Je zou hier eerder kleinere bouwblokken verwachten, bijvoorbeeld vier. Dat de raampartijen en openingen op de begane grond op elkaar afgestemd zijn, is begrijpelijk, zeker om de uitstraling van de winkel een zekere eenheid te geven, maar in dit geval slaat het door naar saaie monotonie.	Voor wat betreft de toetsing door de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (welstandscommissie) wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 42 bij punt 3. Voor wat betreft het overleg met omwonenden wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 15. Overigens blijft een goede afstemming van het bouwplan met omwonenden en betrokken stakeholders, waaronder indiener van de zienswijze, voor de gemeente een aandachtspunt. Bij de ontwikkelaar zal erop worden aangedrongen om het overleg met de bewoners en de betrokken stakeholders te continueren.
7. In de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan is te lezen : 'De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.' Dat is nog maar de vraag: inderdaad staan er op de plek van de nieuwe supermarkt geen monumenten, maar de hele omgeving, met het dorpse en afwisselende karakter van de Binnenweg, de begin 20ste-eeuwse volkswoningbouw aan de Berkenlaan en de Dreefschool (wel een monument), maakt duidelijk dat je hier in een	Met de aangehaalde zinsnede wordt bedoeld op het feit dat er met het bouwplan geen archeologische waarden worden aangetast en dat er bijvoorbeeld geen panden met een monumentale status worden gesloopt of ingrijpend verbouwd. Dit neemt niet weg dat de karakteristieke omgevingswaarden moeten worden gerespecteerd, zoals door indiener van de zienswijze terecht wordt gesteld.

	kwetsbaar gebied bezig bent. De genoemde afsluitende opmerking in de toelichting klopt dus geenszins.	Voor wat betreft de toetsing door de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (welstandscommissie) wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 42 bij punt 3.
	8. Mocht de parkeergarage er komen, maak er dan een leuke parkeergarage van. De HVHB heeft de online Canon van Heemstede ontwikkeld, met daarin beschreven de hoogtepunten van de geschiedenis van Heemstede. Hoorne Vastgoed is al geadviseerd om onderdelen uit die Canon visueel te vertalen in de parkeergarage. Hoorne staat daar welwillend tegenover, het zou mooi zijn als het College en de raad dat ook doen.	Uiteraard staat ook de gemeente welwillend tegenover het door indiener van de zienswijze aangehaalde initiatief. Dit zal zijn uitwerking moeten krijgen bij de verdere planuitwerking.
	9. Mocht de bouw van het voorliggende plan doorgaan, dan zou het de gemeente sieren als zij rekening houdt met de gevoeligheden die er liggen. Zie erop toe dat de architectuur van hoogwaardige kwaliteit is en dat de beeldkwaliteit van topniveau is – niet alleen aan de zijde van de Binnenweg, maar ook op het binnenterrein en aan de zijde Eikenlaan. Uiteraard ligt hier ook een taak voor Hoorne / Vomar. Denk ook aan andere aspecten (die minder op het terrein van de HVHB liggen), zoals duurzaamheid, energiezuinig bouwen, een creatieve invulling van ‘verloren plekken’ (zoals daken bedekt met een moslaag) e.d.	Aan de door indiener van de zienswijze benoemde onderwerpen wordt al aandacht besteed. Hiervoor wordt tevens verwezen naar de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 15 en naar de zienswijze 42 bij punt 3.
56.	1. De voorliggende planuitwerking met een inrit aan de Eikenlaan en uitrit aan de Binnenweg heeft de voorkeur van indiener van de zienswijze. Naar haar mening zijn het slechts 2 huizen, namelijk het huis links en het huis rechts van de beoogde inrit, die overlast kunnen ervaren. Een uitrit aan de Binnenweg heeft als voordeel dat het aantal verkeersbewegingen aan de Eikenlaan van en naar de parkeergarage van de Vomar halveert en bovendien een onbekend deel van de automobilisten die de parkeergarage verlaten, de Binnenweg afrijdt in noordelijke richting en mogelijk nog één of meer winkels bezoekt aan de noordzijde van het winkelgebied Binnenweg. De uitrit van de parkeergarage kan verkeersveilig worden gerealiseerd, als automobilisten goed zicht hebben op alle verkeer van links (inclusief fietsers en voetgangers) en de parkeergarage pas verlaten als de rijbaan vrij is van alle verkeer. Dat betekent dat automobilisten hun beurt moeten afwachten	Het voorliggende plan sluit aan op de zienswijze van indiener. In de notitie “Detallering in- en uitrit parkeergarage Vomar” van bureau Goudappel Coffeng is gemotiveerd waarom de voorliggende ontsluitingsvariant de voorkeur verdient boven de volledige ontsluiting van de parkeergarage op de Binnenweg.

voordat zij de parkeergarage verlaten en dus geen hinder vormen voor alle verkeer op de trottoirs of de rijbaan van de Binnenweg.

Een inrit van de ondergrondse parkeergarage aan de Binnenweg is absoluut onbespreekbaar. Het tast niet alleen de kwaliteit van de winkelstraat aan, maar heeft vooral een sterk aanzuigende werking van autoverkeer op de zuidelijke Binnenweg, waardoor de verkeersdruk op dit smalste deel van de Binnenweg en haar zijstraten Haemstedelaan en Zandvaartkade sterk wordt verhoogd. Deze toenemende verkeersdruk op het zuidelijke deel van de Binnenweg combineert dan ook nog met voor de parkeergarage uitvoegende automobilisten. Het zal op de bekende drukke tijdstippen in de winkelstraat, vrijdagen en zaterdagen, leiden tot filevorming voor de entree van de parkeergarage. Fietzers en voetgangers zullen rechts en links inhalen met verkeersonveiligheid en verkeerscongestie tot gevolg. Bovendien zal het parkeerplaatsen in dat stuk van de straat kosten. Ook dat is onwenselijk.

Bovendien tast de aanblik van een groot donker gapend gat van een in- én een uitrit aan de Binnenweg de kwaliteit van de winkelstraat aan. De aantrekkelijkheid van iedere winkelstraat is gebaat bij een zoveel mogelijk aaneengesloten winkelfront.

2. Er is begrip voor de onvrede van de direct aanwonenden over de mogelijke gevolgen van de nieuwe locatie van de Vomar op hun (directe) omgeving. De uitbreiding van de huidige kleine Vomar Supermarkt naar een moderne grote Vomar Supermarkt én de aanleg van een honderdtal extra parkeerplaatsen in het centrum van de winkelstraat is van zeer groot belang voor de toekomstbestendigheid van het winkelgebied Raadhuisstraat & Binnenweg. Indiener van de zienswijze betreurt het oprecht, dat er geen alternatieve locatie in ons winkelgebied is om deze uitbreiding te realiseren en dat de direct aanwonenden van deze locatie voor het "grotere maatschappelijke belang" mogelijk moeten inboeten aan leefbaarheid van hun woonomgeving. Het grotere maatschappelijke belang betreft een toekomstbestendige, florerende, gezellige winkelstraat met regionale aantrekkingskracht. Dit is goed voor de werkgelegenheid in Heemstede, voor de inkomsten van de Gemeente Heemstede (parkeergelden,

Het belang dat indiener van de zienswijze hecht aan een uitbreiding van de huidige kleine Vomar-supermarkt en de realisatie de extra parkeerplaatsen, wordt onderschreven.
Voor wat betreft de motivering van de keuze voor de voorliggende locatie wordt verwezen naar de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 16 op pagina 29 en 30.

precariorechten en OZB voor pand eigenaren en haar gebruikers) en vooral voor het behoud van de leefbaarheid van Gemeente Heemstede.

58.	Indiener van de zienswijze is van mening dat de wijzigingen van het voorliggende plan aanzienlijk nadeel meebrengt voor in ieder geval de omwonenden en daarom zullen zij zienswijzen indienen. Ter ondersteuning van de standpunten over leefbaarheid en bescherming van eigendommen heeft indiener van de zienswijze twee rapporten laten opstellen, met als doel de besluitvorming over het bouwplan voor een supermarkt door de gemeente goed te kunnen onderbouwen: 1. "NOTITIE Herziening bestemmingsplan Centrum en Omgeving te Heemstede, Reactie Buurtgenoten", Nederlandse Stichting Geluidshinder, 5 juli 2017; 2. "Advies rapport bouwtechnische risico's Bouw supermarkt met ondergrondse parkeergarage ter hoogte van de Binnenweg in Heemstede", Bouwvisie b.v., 3 december 2014. De twee rapporten onderbouwen de paragrafen over geluid en over de risico's van het bouwen van een grote parkeergarage op de locatie tussen Binnenweg en Eikenlaan. Het college heeft een verkeerskundige quick-scan van Advin gebruikt om de leefbaarheid van de voorgestelde ontwikkeling te beoordelen. Indiener van de zienswijze is van oordeel dat een ander document hier veel meer voor geschikt is, het is immers speciaal opgesteld t.b.v. de beoordeling van het woongenot onder invloed van de ontwikkeling. Het betreft: 3. "Analyse woongenot supermarkt Binnenweg - Eikenlaan te Heemstede", Grontmij Nederland B.V., Alkmaar, 11 september 2012. Indiener van de zienswijze verzoekt de gemeente het document van Grontmij te gebruiken voor de beoordeling van de leefbaarheid i.p.v. de behandeling van Advin, mede omdat Advin zelf aangeeft dat haar eigen beoordeling van de leefbaarheid onvoldoende is.	Voor wat betreft het onderzoek van de Nederlandse Stichting Geluidshinder wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 9. In aanvulling daarop wordt nog opgemerkt dat de geluidsniveaus zijn bepaald op alle bouwlagen. Ook de bouwlagen waar balkons aanwezig zijn, zoals de balkons van de woningen aan de Julianalaan. De aanwezigheid van balkons leidt niet tot een andere beoordelingswijze. Voor wat betreft het Rapport van Bouwvisie B.V. wordt opgemerkt dat dit rapport betrekking heeft op een (gedeeltelijk) andere planopzet dan de nu voorliggende. De beoordeling van de risico's en de aanbevolen beheersmaatregelen zijn –voor zover van toepassing- relevant voor de (voorbereiding van) de bouw. Het rapport geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan niet, of gewijzigd vast te stellen. Voor wat betreft het onderzoek van Grontmij Nederland wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen 1 t/m 38, 40, 44, 55 en 57 bij punt 4.
-----	---	--

Bijlage 1 Simulatie van het inrijden van een aankomend bevoorradingsvoertuig



Bijlage 2 Simulatie van het uitrijden van een vertrekkend bevoorradingsvoertuig

