

Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Achtergracht- Groeneweg

Het ontwerpbestemmingsplan Achtergracht- Groeneweg (NL.IMRO.0457.BP01HZ03SG-on01) heeft samen met het ontwerpbesluit omgevingsvergunning van 21 maart 2014 tot en met 1 mei 2014 ter inzage gelegen. Er zijn 11 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend en ontvankelijk verklaard.

De zienswijzen bestaan niet alleen uit bezwaren maar ook uit suggesties voor aanpassingen aan het plan. Daar waar mogelijk zijn de suggesties ter harte genomen en wordt het bestemmingsplan en/of het bouwplan aangepast. Deze nota bevat de samengevatte zienswijzen met daarop een reactie van de gemeente.

1. Emmastraat 9

- a) Verzocht wordt om de muur van het parkeerdek zo laag mogelijk te houden. De zes meter muur zal veel licht, zon inval en vrij uitzicht op huizen, groen en parkeerplaatsen wegnemen.

Reactie gemeente:

Bij het ontwerpen van het plan is een evenwicht gezocht tussen de hoogte van de muur van het parkeerdek vanwege geluidsoverlast enerzijds en de stedenbouwkundige aanvaardbaarheid anderzijds.

De hoogte van de gemetselde muur bij het parkeerdek wordt 5.52 m + peil met daarop een scherm van 60 cm hoog. Dat maakt dat vanaf het parkeerdek de afscheiding circa 1.80 m hoog wordt. Uit de bezonningsstudie valt af te leiden dat de schaduwwerking op het perceel marginaal toeneemt. Dat enig zonlicht wordt weggenomen door bebouwing moet in de bebouwde kom als een normale maatschappelijke ontwikkeling worden beschouwd. Er ontstaat door de nieuwe bebouwing geen onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

- b) Er komen 4 grote ventilatoren op het dak van de supermarkt. Reclamant heeft angst om continue in een ruis te zitten door het geluid van de ventilatoren.

Reactie gemeente:

Er wordt één condensor, bestaande uit acht ventilatoren, geplaatst op het platte dak boven de personeelsruimte van Albert Heijn (Op tekening plattegrond dakoverzicht tussen de assen 1 en 3). Eventueel wordt in fase 2 nog tussen de assen 9 en 10 een condensor geplaatst. Dit is ongeveer halverwege de nieuwbouw aan de Achtergracht. De condensor wordt midden op het dak geplaatst. Dat betekent dat de afstand van de condensor tot de dakrand op de kleinste afstand ruim 2,5 meter is. De condensor van AH wordt omsloten door een circa 80 cm hoge dakrand. Vanwege de aanwezigheid van woningen in de directe omgeving past Albert Heijn de stille variant toe in plaats van een normale condensor.

Naar aanleiding van deze zienswijze is voor de plaatsing van de condensoren een berekening gemaakt, waarbij uitgegaan wordt van een worstcase, doch realistisch scenario. Hierbij wordt een totaal geluidvermogen van 81 dB(A) gehanteerd. Verder

wordt ervan uitgegaan dat alle gemodelleerde installaties gedurende de dag-, avond-, en nachtperiode continu in werking zijn, terwijl dat in werkelijkheid nooit het geval is. Deze gegevens zijn ingevoerd in het geluidsmodel. Mogelijk dat bij realisatie gekozen wordt voor een iets andere invulling. Echter moeten de condensatoren in ieder geval voldoen aan de eisen die gesteld zijn in het activiteitenbesluit (milieuwetgeving).

- c) In de hoek van de parkeerplaats staat een grote boom. Verzocht wordt om deze boom toch te verwijderen, zodat er nog een beetje zon en licht komt van die kant.

Reactie gemeente:

Aan het verzoek van de reclamant wordt tegemoet gekomen. Er is door de ontwikkelaar op 28 april 2014 een kapvergunning (omgevingsvergunning) voor de boom aangevraagd.

- d) Door de muur laag te houden is de kans groot dat straks de hele dag uitlaatgassen te ruiken zijn. Daarnaast gooien mensen afval naar beneden.

Reactie gemeente:

De gemeente begrijpt uit de ontvangen zienswijzen dat er grote behoefte is aan een hogere muur/ afscheiding op het parkeerdek. Aan dit bezwaar wordt tegemoet gekomen. De ontwikkelaar is bereid om de suggestie van omwonenden over te nemen. De hoogte van de gemetselde muur bij het parkeerdek wordt 5.52 m + peil met daarop een scherm van 60 cm hoog. Dat maakt dat vanaf het parkeerdek de afscheiding circa 1.80 m hoog is.

- e) Reclamant vreest dat de waarde van het huis gaat dalen.

Reactie gemeente:

Indien reclamant van mening is dat de waarde van de woning door de nieuwe bebouwing daalt, is het mogelijk om bij het college van burgemeester en wethouders op basis van artikel 6.1 Wro een verzoek tot tegemoetkoming in planschade indienen. Dit is pas mogelijk nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

2. Achtergracht 72, 74, 76, 78

Groeneweg 4, 6

Emmastraat 1, 1a, 3, 7, 11, 17, 19, 21, 23

Singel 89, 91, 93, 95, 99, 101, 103

- a) Voor reclamanten is de inijk in de tuinen en woningen een belangrijk zorgpunt. Verzocht wordt om de borstwering op het parkeerdek te verhogen naar 1,80 meter, zodat inijk in de tuinen en (slaap) kamers wordt tegen gegaan.

Reactie gemeente:

De gemeente begrijpt uit de ontvangen zienswijzen dat er grote behoefte is aan een hogere muur/ afscheiding op het parkeerdek. Aan dit bezwaar wordt tegemoet gekomen. De ontwikkelaar is bereid om de suggestie van omwonenden over te nemen. De hoogte

van de gemetselde muur bij het parkeerdek wordt 5.52 m + peil met daarop een scherm van 60 cm hoog. Dat maakt dat vanaf het parkeerdek de afscheiding circa 1.80 m hoog is.

3. Groeneweg 18

- a) Reclamant is ongerust over de onveilige situatie waarin hij misschien komt te werken. De toegangsweg naar het parkeerdek loopt zo dicht langs de toegangsdeur van de werkplaats dat reclamant denkt dat het bestemmingsplan niet voldoet aan de normen voor vuile lucht, geluid en beveiliging van verkeer.

Reactie gemeente:

Bij de in- en uitrit zal naar het winkelcentrum wordt het verkeer gescheiden. Voor vrachtwagens is er een aparte ingang naar de laad- en losplaats. Auto's hebben een aparte in- en uitrit naar het parkeerdek. De loopstrook voor klanten van Van der Linden Tweewielers naar de achterkant van de winkel wordt met een hekwerk gescheiden van het autoverkeer. Alleen het uitrijden de autoverkeer komt langs de loopstrook. Door de aanwezige toegangscontrole middels slagbomen wordt het autoverkeer gedwongen stapvoets te rijden. In en uitrijden van vrachtverkeer vindt alleen plaats middels een voorwaartse beweging. Dit is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, waarbij het verkeer niet gescheiden wordt en gebruik maakt van één weg.

- b) Luchtkwaliteit

In het rapport DPA luchtkwaliteitsaspecten van 16 december 2013 vindt geen beoordeling plaats van grenswaarden ter plaatse van de oprit van het parkeerdek en toegang tot de werkplaats van Van der Linden tweewielers. Een beoordeling is wel noodzakelijk omdat er publiek is dat de werkplaats van Van der Linden bezoekt. Daarnaast gaat het luchtkwaliteitsonderzoek uit van berekeningen vanuit de as van de Groeneweg. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet wel worden bekeken of het realiseren van het plan met betrekking tot de luchtkwaliteit op die locatie gewenst is.

Reactie gemeente:

Rekenpunten in onderzoeken luchtkwaliteit moeten representatief zijn voor de omgeving. In de rekenregels uit de Ministeriële regeling 'Beoordeling luchtkwaliteit 2007' wordt voor o.a. PM₁₀ en NO₂ gesteld dat een rekenpunt representatief moet zijn voor een straatsegment met een lengte van minimaal 100 meter. De lengte van de ontsluiting langs de oostgevel van het pand van Van der Linden Tweewielers bedraagt circa 20 meter. Een rekenpunt langs de genoemde ontsluiting of ter plaatse van de in de onmiddellijke nabijheid daarvan gelegen toegang tot de werkplaats van Van der Linden Tweewielers is niet representatief voor de omgeving.

Niet betwist wordt dat het verkeer dat zich begeeft van en naar de parkeervoorziening een bepaalde bijdrage levert aan de luchtkwaliteit in de omgeving van de parkeervoorziening. Het doel van het onderzoek 'Achtergracht Weesp,

Luchtkwaliteitsaspecten, DPA Cauberg-Huygen B.V., 16 december 2013, 20131488-07' is echter aannemelijk te maken dat als gevolg van de planontwikkeling concentratiegrenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer ter plaatse van het plangebied niet zullen worden overschreden.

In paragraaf 2.6.1 van de rapportage van het genoemde onderzoek is in dit kader gemotiveerd waarom het onderzoek enkel gericht is op de verkeersstromen over de Groeneweg en de C.J. van Houtenlaan. Aangezien langs de Groeneweg bij een intensiteit in 2015 van 7433 voertuigbewegingen per etmaal in 2015, de luchtkwaliteitsgrenswaarden ruimschoots worden gerespecteerd, is het aannemelijk dat dit ook het geval zal zijn langs wegen of rijroutes met flink lagere intensiteit, zoals de rijroute van voertuigen van en naar en over de parkeervoorziening.

De motivatie in paragraaf 2.6.1 van het onderzoek uit december 2013 blijft naar ons oordeel overeind. Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijze is echter een aanvullende berekening uitgevoerd ter beeldvorming van de luchtkwaliteit in de nabijheid van het rijdend verkeer op de hellingbaan en het parkeerdek.

In de huidige situatie is reeds een parkeerplaats aanwezig met een daarbij behorend aantal voertuigen dat dat gebruik van maakt. De toekomstige parkeervoorziening betreft een op de 1ste verdieping gelegen parkeerdek welke is gelegen achter de eerstelijnsbebouwing van de Groeneweg, de Achtergracht en de Singel. Het parkeerdek wordt bereikt via een hellingbaan welke via een toegang tussen de panden aan de Groeneweg 18 (Van der Linden Tweewielers) en Groeneweg 14 op de Groeneweg ontsluit. De luchtkwaliteit in de nabijheid van de parkeervoorziening is afhankelijk van de heersende achtergrondconcentraties en de bijdrage van het parkerend verkeer dat gebruik maakt van de toekomstige parkeervoorziening. In een worstcase beschouwing ten aanzien van de effecten voor de luchtkwaliteit is in de aanvullende berekening uitgegaan van een toekomstige situatie waarin al het planverkeer (1624 voertuigen) dagelijks gebruik maakt van de hellingbaan en het parkeerdek. Met betrekking tot de in de modellering op te nemen weg- en omgevingskenmerken is uitgegaan van 'bomenfactor 1' (geen bomen), wegtype 3b (streetcanyon, worstcase) en snelheidstype 'stagnerend verkeer'. Voorts is voor de in te voeren afstand tussen wegas (rijbaan voor verkeer op de hellingbaan en het parkeerdek) en rekenpunt, uitgegaan van de kleinst mogelijk in te voeren afstand van 5 meter.

Gezien in het onderzoek uit december 2013 reeds naar voren is gekomen dat voor het jaar 2015 hogere waarden worden berekend voor de luchtkwaliteit dan voor 2020 (dit vanwege hogere achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor wegverkeer) is de aanvullende berekening beperkt tot referentiejaar 2015.

Uit de aanvullende berekeningen komt voort dat in 2015, in de situatie waarin de planontwikkeling is gerealiseerd, ter plaatse van de hellingbaan en ter plaatse van het parkeerdek, de jaargemiddelde concentratie NO₂ 25,4 µg/m³ bedraagt en de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ 25,4 µg/m³. De berekende concentratiewaarden zijn lager dan de berekende concentratiewaarden voor de Groeneweg. De resultaten van de aanvullende berekening zijn geen aanleiding om de conclusies van het rapport uit december 2013 aan te passen.

Het rekenprogramma CAR II vraagt om een invoerwaarde in meters voor de afstand

tussen de wegas en het rekenpunt langs de weg waarvoor de luchtkwaliteit wordt berekend. De voorgevel van Van der Linden Tweewielers is gelegen op circa 9 meter uit de wegas van de Groeneweg. In het onderzoek luchtkwaliteit is voor de ligging van het rekenpunt op de Groeneweg uitgegaan van een afstand van 8 meter uit de wegas, hetgeen overeenkomt met een afstand van 5 meter uit de rand van de weg. Het rekenpunt ligt nagenoeg in het midden van het trottoir en ruim binnen de afstand van maximaal 10 meter uit de rand van de weg zoals voorgeschreven in de rekenregels uit de Ministeriële regeling 'Beoordeling luchtkwaliteit 2007'. De rekenresultaten voor het in het onderzoek gekozen rekenpunt op de Groeneweg zijn daarmee representatief voor een beeld van de luchtkwaliteit ter plaatse van de voorgevel van Van der Linden Tweewielers als gevolg van het verkeer op de Groeneweg. Van der Linden Tweewielers betreft detailhandel en betreft geen woning of andere voor de luchtkwaliteit gevoelige functies als bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen). Uit de rekenresultaten voor het in het onderzoek gekozen rekenpunt op de Groeneweg volgt dat ook in de situatie met planontwikkeling de grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer ruimschoots gerespecteerd worden. Uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is daarmee geen belemmering aanwezig voor de planontwikkeling.

- c) Reclamant vindt dat de uitrit van het parkeerdek voor bezoekers van de fietsenwinkel onvoldoende veilig is.

Reactie gemeente:

Bij de in- en uitrit zal naar het winkelcentrum wordt het verkeer gescheiden. Voor vrachtwagens is er een aparte ingang naar de laad- en losplaats. Auto's hebben een aparte in- en uitrit naar het parkeerdek. De loopstrook voor klanten van Van der Linden Tweewielers naar de achterkant van de winkel is met een hekwerk gescheiden van het autoverkeer. Alleen het uitrijdende autoverkeer komt langs de loopstrook. Door de aanwezige toegangscontrole middels slagbomen wordt het autoverkeer gedwongen stapvoets te rijden. In en uitrijden van vrachtverkeer vindt alleen plaats middels een voorwaartse beweging. Dit is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, waarbij het verkeer niet gescheiden wordt en gebruik maakt van één weg.

- d) Volgens reclamant is de werkplaats waar hij werkt niet goed beveiligd tegen ongevallen als een auto de afrit af komt rijden.

Reactie gemeente:

Voor zover noodzakelijk zullen bij de verdere planuitwerking voorzieningen middels verkeersgeleiding worden aangebracht.

- e) Reclamant vraagt hoe met de stabiliteit van het pand waar de fietsenwinkel in zit wordt omgegaan.

Reactie gemeente:

De stangen tussen de panden Groeneweg 18 en Groeneweg 16 hebben voor zover bekend geen constructieve functie. Deze stangen zijn na het slopen van het middelste gedeelte aangebracht om de contouren van het oude pand te laten zien. De stabiliteit van het pand Groeneweg 18 komt niet in gevaar. De ontwikkelaar heeft overigens aangeboden om een constructeur hierover nog nader advies te laten uitbrengen voordat de sloopwerkzaamheden plaatsvinden.

- f) Verzocht wordt om de fietsenwinkel te verplaatsen zoals ook eerder de bedoeling was.

Reactie gemeente:

De ontwikkelaar en de eigenaar van de fietsenwinkel zijn samen niet tot overeenstemming gekomen over de verplaatsing van de fietsenwinkel. Er is daarom gekozen om de fietsenwinkel buiten het plangebied te laten.

4. Groeneweg 18

- a) Toepassing gemeentelijke coördinatieregeling

Toepassen van de gemeentelijke coördinatieregeling kan volgens reclamant alleen onder de volgende eisen 1. Het moet gaan om de verwezenlijking van “ gemeentelijk ruimtelijk beleid” en 2. Het moet wenselijk zijn om de gecoördineerde besluitvorming in te zetten voor de verwezenlijking van dat beleid. Reclamant is van mening dat het hier gaat om een ingrijpend project in de binnenstad van Weesp. Zijn belangen zijn hierbij rechtstreeks betrokken. De mogelijkheden om zijn bedrijf uit te oefenen worden aanzienlijk beperkt en hij zal daarvan schade ondervinden. Reclamant vraagt daarom om een nadere motivering waarom gekozen is om gebruik te maken van deze, korte, procedure via de gemeentelijke coördinatieregeling. Reclamant stelt zich op het standpunt dat bij dit project een uitgebreide zorgvuldige procedure de voorkeur dient te hebben.

Reactie gemeente:

De gemeenteraad heeft de beleidsvrijheid om de gemeentelijke coördinatieregeling van toepassing te verklaren. In het geval van het project herontwikkeling Achtergracht heeft de gemeenteraad op 12 december 2013 besloten om de gemeentelijke coördinatieregelen toe te passen. Hiertoe heeft de gemeenteraad niet alleen besloten om de proceduredtijd te verkorten, maar ook om het proces te verduidelijken/ vereenvoudigen. Juist voor de grootte van het project Achtergracht. Er is nu immers sprake van één procedure waarbij gelijktijdig zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit omgevingsvergunning ingediend kunnen worden. Daarnaast is heeft er zowel een voorontwerpbestemmingsplan als een ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Er is sprake van een zeer uitgebreide procedure.

Bovendien is er wel degelijke sprake van verwezenlijking van ‘gemeentelijk ruimtelijk beleid’. In de Nota Detailhandel uit 2007 is door de gemeenteraad uitgesproken dat op de locatie Achtergracht- Groeneweg nog ruimte is om in een deel van de substantiële uitbreiding van het detailhandelsaanbod te voorzien. Daartoe zijn vervolgens eerst op 29 maart 2007 en vervolgens op 27 juni 2013 door de gemeenteraad kaders voor

planontwikkeling vastgesteld. Tevens wordt de herontwikkeling genoemd in de structuurvisie 'Weesp 2013- 2030'.

Niet duidelijk is op welke manier het project de mogelijkheden voor het uitoefenen van zijn bedrijf worden beperkt en op welke manier daar schade van wordt ondervonden.

- b) Bevoorrading winkel van Van der Linden/ de ontsluiting van het parkeerterrein
- In de huidige situatie maakt reclamant voor bevoorrading gebruik van de parkeerplaats achter de winkel. Daarna verlaten zij de parkeerplaats via de Achtergracht. Deze situatie wijzigt geheel. Reclamant heeft van het gemeentebestuur begrepen dat zij geen gebruik mogen maken van de parkeerplaatsen aan de achterzijde maar dat de bevoorrading aan de voorzijde moet gaan plaatsvinden. Dit zal voor meer problemen gaan zorgen ook omdat een forse toename van verkeer verwacht kan worden. Dit zal voor met name voetgangers en fietsers bijzonder gevaarlijke situaties opleveren. Verzocht wordt om de voor bevoorrading van Van der Linden gebruik te mogen maken van de laad- en losplek aan de achterzijde.

Reactie gemeente:

De nieuwe laad- en losplek biedt geen ruimte voor de vrachtwagens die Van der Linden bevoorraden aan de achterzijde. De bevoorrading van de winkel van Van der Linden zal moeten gebeuren aan de voorzijde. De Groeneweg biedt voldoende ruimte voor de bevoorrading. Het is toegestaan om op de Groeneweg te laden en te lossen. Wij zien echter geen onaanvaardbare onveilige situatie op de Groeneweg ontstaan.

- c) Bereikbaarheid winkel
- Klanten van Van der Linden Tweewielers kunnen bijna geen gebruik meer maken van de doorgang naar de achterkant van de winkel. Voor zover dit nog wel mogelijk zal zijn, zal sprake zijn van een gevaarlijke situatie. Dit strookje wordt bijzonder krap. Auto's en vrachtwagens zullen vlak naast hen langsrijden. Het valt reclamant op dat het in het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen pad in ieder geval veiliger zou kunnen worden uitgevoerd, bijvoorbeeld middels een stoeprand.

Reactie gemeente:

Bij de in- en uitrit naar het winkelcentrum wordt het verkeer gescheiden. Voor vrachtwagens is er een aparte ingang naar de laad- en losplaats. Auto's hebben een aparte in- en uitrit naar het parkeerdek. De loopstrook voor klanten van Van der Linden naar de achterkant van de winkel is met een hekwerk gescheiden van het autoverkeer. Alleen het uitrijdende autoverkeer komt langs de loopstrook. Door de aanwezige toegangscontrole middels slagbomen wordt het autoverkeer gedwongen stapvoets te rijden. In en uitrijden van vrachtverkeer vindt alleen plaats middels een voorwaartse beweging. Dit is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, waarbij het verkeer niet gescheiden wordt en gebruik maakt van één weg.

d) Privaatrechtelijke belemmering staat in de weg van uitvoering van het huidige ontwerpplan

In de koopakte van de reclamant is een erfdienstbaarheid gevestigd. Het ontwerpbestemmingsplan is in strijd met deze privaatrechtelijke bepalingen. Bovendien staat de bouwtechnische constructie tussen de panden Groeneweg 18 en 16 in de weg aan de uitvoering van de plannen.

Reactie gemeente:

De privaatrechtelijke bepaling is iets tussen de reclamant en de ontwikkelaar. De gemeente heeft op basis van het door ontwikkelaar overgelegde kopie van de kadastraal beschreven erfdienstbaarheid begrepen dat er sprake is van een erfdienstbaarheid 'niet alleen als voetpad, maar tevens voor fietsen, auto's en motoren'. Over vrachtwagens en bevoorrading wordt niet gesproken. In de nieuwe situatie blijft het pand aan de achterkant bereikbaar voor dit verkeer.

Het bestemmingsplan vormt het publiekrechtelijk kader voor onder meer het gebruik ten behoeve van diverse verkeersvormen. In het bestemmingsplan 'Stedelijk gebied' was hier een bouwbelemmering voor opgenomen. Het is nu dus beter geregeld dan in het bestemmingsplan 'Stedelijk gebied'.

De stangen tussen de panden Groeneweg 18 en Groeneweg 16 hebben voor zover bekend geen constructieve functie. Deze stangen zijn na het slopen van het middelste gedeelte aangebracht om de contouren van het oude pand te laten zien. De stabiliteit van het pand Groeneweg 18 komt niet in gevaar. De ontwikkelaar heeft overigens aangeboden om een constructeur hierover nog nader advies te laten uitbrengen voordat de sloopwerkzaamheden plaatsvinden.

e) parkeren

Reclamant is van mening dat er sprake zal zijn van problemen met de verkeersafwikkeling. Op basis van de parkeernota 2007-2017 mag een nieuwe ontwikkeling geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken. In de visie van de reclamant zal door het nieuwe plan de parkeerdruk echter onevenredig toenemen en zal daarmee leiden tot onacceptabele ruimtelijke ordening.

Reactie gemeente:

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is het aantal benodigde parkeerplaatsen uitgewerkt.

De toekomstige situatie leidt tot een nominale parkeerbehoefte van 62 parkeerplaatsen. Bij het vaststellen van de verkeersgeneratie en parkeerdruk dient in principe alleen de toename aan verkeer te worden bepaald. Aangezien er zowel nieuwe functies bij komen, maar ook bestaande functies zullen verdwijnen, mag de parkeerdruk veroorzaakt door de te amoveren bebouwing en functies in mindering worden gebracht op de behoefte veroorzaakt door de toevoeging van functies. Om geen extra parkeerdruk te krijgen ten opzichte van de huidige situatie zouden er 55 extra parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd moeten worden. Er worden netto 64 parkeerplaatsen extra gerealiseerd, dus 9 parkeerplaatsen meer dan nodig is. Daarmee is aangetoond dat aan de parkeernorm voldaan kan worden.

f) Er ontbreekt een distributieplanologisch onderzoek

In het ontwerpbestemmingsplan wordt de mogelijkheid gecreëerd om 4.614m² bvo aan (nieuwe) detailhandelsvoorzieningen te vestigen. Ter motivering wordt o.a. verwezen naar een Nota Detailhandel van enige jaren oud(2007). Een actueel distributieplanologisch onderzoek ontbreekt. Niet is aangetoond dat in de huidige tijd van crisis en nieuwe ontwikkelingen behoefte bestaat aan het creëren van een nieuw winkelcentrum. Er dient met name aandacht besteed te worden aan toename van internetbestedingen en verminderde bestedingen als gevolg van de crisis. Dit is hier schijnbaar niet gebeurd waardoor het ontwerpbesluit ondeugdelijk en onvoldoende zorgvuldig is voorbereid.

Reactie gemeente:

Naar aanleiding van deze zienswijze heeft een actualisatie van de Detailhandelsvisie (2007) plaatsgevonden in de vorm van een distributieplanologisch onderzoek (dpo). Deze is als bijlage bij de stukken van het bestemmingsplan gevoegd.

De oppervlakte van het bestaande winkelcentrum is circa 2.900 m² bvo. Er is bij de ontwikkeling sprake van een toename van circa 1.700m² bvo. Naast de detailhandelsvisie uit 2007 wordt de herontwikkeling van de Achtergracht- Groeneweg ook genoemd in de structuurvisie Weesp 2013-2030 en in de regionale detailhandelsvisie van de Gooi en Vechtstreek. In het aanvullende dpo is aangetoond dat, rekening houdend met groei van de bevolking, toename van de internetverkoop en een toename van de attractie van het centrum van Weesp als gevolg van de herontwikkeling van de locatie Achtergracht- Groeneweg, er een marktruimte ontstaat van circa 5.000 m² wvo. Dit is ruim voldoende voor de realisatie van het project. De herontwikkeling van de locatie Achtergracht/Groeneweg heeft een positieve impact op het functioneren van het centrumgebied. Enerzijds wordt ruimte gerealiseerd voor het toevoegen van nieuwe grotere winkels (momenteel ondervertegenwoordigd in het centrumgebied). Anderzijds krijgt de locatie door haar herontwikkeling een sterkere bronpunctfunctie voor centrumbezoek.

g) het ontbreken van een exploitatieplan/ planschade- analyse

Reclamant betwijfelt of een exploitatieplan niet noodzakelijk zou zijn. Reclamant wenst graag inzage in de gesloten anterieure overeenkomst. Eveneens ontbreekt een planschade-analyse. Reclamant vraagt of een en ander geregeld is in een planschade-overeenkomst met de projectontwikkelaar. Mocht een dergelijke planschade-overeenkomst bestaan dan wil de reclamant een exemplaar ontvangen.

Reactie gemeente:

Op basis van artikel 6.12 van de Wro dient de gemeenteraad een exploitatieplan vast te stellen. Op basis van artikel 6.12 lid 2 onder a kan het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins worden verzekerd. In dit geval is een anterieure overeenkomst gesloten tussen partijen. De zakelijke beschrijving van de overeenkomst en de publicatie zijn te bekijken op de website van de gemeente (bestuur en beleid – projecten). Een planschaderisico analyse is gemaakt en

er zijn hierover afspraken gemaakt met de ontwikkelaar. Indien de reclamant planschade verwacht is het mogelijk om (na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan) bij het college van burgemeester en wethouders op basis van artikel 6.1 Wro een verzoek tot tegemoetkoming in planschade in te dienen.

Omdat het adres Groeneweg 18 niet meer tot het plangebied behoort is voor dit adres separaat een planschadeanalyse opgesteld. Uit deze analyse blijkt dat er geen reële kans tot planschade is. U kunt aan de projectontwikkelaar inzage in de planschadeanalyse vragen.

h) Akoestisch onderzoek/ luchtkwaliteit

In het akoestisch rapport ontbreekt een berekening van de geluidsoverlast en de toename van de luchtvervuiling met betrekking tot de achteringang van het perceel Groeneweg 18. Het is de vraag of reclamant zijn personeel arbo-technisch gezien nog wel een veilige werkplek kan bieden. Een en ander is blijkens het op 19 december 2013 uitgebrachte rapport niet onderzocht. Eveneens is volgens reclamant onduidelijk welke nadelige gevolgen er zullen zijn van het af en aanrijden van vrachtwagens die zowel voor de heen als voor de terugweg gebruik zullen moeten maken van de nieuwe ontsluitingsmogelijkheid. Reclamant is van mening dat er ook een optrekcorrectie had moeten worden meegenomen in het rapport. Er is onvoldoende aangetoond dat het plan voldoet aan de luchtkwaliteitsnormen. Bovendien is het luchtkwaliteitsonderzoek/ akoestisch onderzoek op een aantal onderdelen onzorgvuldig uitgevoerd.

Reactie gemeente:

Geluid

Op het perceel Groeneweg 18 ligt geen geluidsgevoelige bestemming en wettelijk is een berekening ter plaatse niet geëist. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het akoestisch rapport aangepast, waarbij een extra rekenpunt is gelegd, te plaatse van de achteringang van Groeneweg 18. Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van de detailhandel aan de Groeneweg 18 gedurende de dag- en avondperiode maximaal 57 DB, respectievelijk 53 dB bedraagt. Gedurende de nachtperiode is de detailhandel gesloten. Deze geluidbelastingen treden op ter plaatse van een werkplaats voor fietsen. De geluidbelastingen kunnen voor een werkplaats als acceptabel worden aangemerkt, ook in het kader van het Arbobesluit. Ten aanzien van de detailhandel is derhalve sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Lucht

Het doel van het onderzoek 'Achtergracht Weesp, Luchtkwaliteitsaspecten, DPA Cauberg-Huygen B.V., 16 december 2013, 20131488-07' is echter aannemelijk te maken dat als gevolg van de planontwikkeling concentratiegrenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer ter plaatse van het plangebied niet zullen worden overschreden. In paragraaf 2.6.1 van de rapportage van het genoemde onderzoek is in dit kader gemotiveerd waarom het onderzoek enkel gericht is op de verkeersstromen over de Groeneweg en de C.J. van Houtenlaan. Aangezien langs de Groeneweg bij een intensiteit in 2015 van 7433 voertuigbewegingen per etmaal in 2015, de luchtkwaliteitsgrenswaarden ruimschoots worden gerespecteerd, is het aannemelijk dat dit ook het geval zal zijn langs wegen of rijroutes met flink lagere intensiteit, zoals de

rijroute van voertuigen van en naar en over de parkeervoorziening. De motivatie in paragraaf 2.6.1 van het onderzoek uit december 2013 blijft naar ons oordeel overeind. Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijze is echter een aanvullende berekening uitgevoerd ter beeldvorming van de luchtkwaliteit in de nabijheid van het rijdend verkeer op de hellingbaan en het parkeerdek.

i) Schaduwwerking

Reclamant vreest schaduwhinder en een verslechterde situatie met betrekking tot de bezonning. Door de bouw van het parkeerdek zal er geen lichtinval en bezonning aan de achterzijde van zijn pand mogelijk zijn. In de bezonningsstudie is dit pand niet meegenomen.

Reactie gemeente:

De zon komt op in het oosten en draait via het zuiden naar het westen waar de zon weer onder gaat. Een ontwikkeling aan de noordzijde van de Groeneweg 18 kan hierdoor nooit een schaduwwerking ten zuiden veroorzaken. Dit is ook de reden geweest waarom de woningen aan de Groeneweg en daarmee ook Groeneweg 18 niet verder zijn onderzocht in de schaduwstudie. Het perceel aan de Groeneweg 18 kan enkel schaduwwerking van zijn eigen woning en/of erfafscheiding op zijn perceel verwachten. Door de ontwikkeling zal dit gegeven niet veranderen.

j) Bodemverontreiniging

Uit het bodemonderzoek is gebleken dat er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging op het te ontwikkelen perceel. Reclamant is van mening dat door de gecompliceerde tijdrovende procedures het op korte termijn verlenen van een omgevingsvergunning voorbarig is.

Reactie gemeente:

Omdat de bodem is verontreinigd, moet er gesaneerd worden. Hiervoor is een saneringsplan opgesteld. Dit saneringsplan is door de provincie Noord-Holland goedgekeurd. Op 13 februari 2014 heeft de provincie een beschikking afgegeven. Er zijn geen bezwaren tegen de beschikking binnen gekomen. Wij zien daarom geen reden om geen medewerking te verlenen aan de omgevingsvergunning.

k) Bouwtechnische aspecten

Reclamant vraagt zich af hoe zal worden omgegaan met de bestaande fundering en de bouwtechnische constructie(stang) tussen de panden Groeneweg 16 en 18. Tevens vraagt reclamant zich af welke maten er nu precies gelden voor de goothoogte en de kaphoogte van zijn pand en hoe de gang van zaken zal zijn rondom de mogelijk beoogde aanpassing van de gevel van dit perceel.

Reactie gemeente:

De stangen tussen de panden Groeneweg 18 en Groeneweg 16 hebben voor zover bekend geen constructieve functie. Deze stangen zijn na het slopen van het middelste gedeelte aangebracht om de contouren van het oude pand te laten zien. De ontwikkelaar heeft overigens aangeboden om een constructeur hierover nog nader advies te laten

uitbrengen voordat de sloopwerkzaamheden plaatsvinden. De gaten die ontstaan worden door de ontwikkelaar gedicht.

Groeneweg 18 valt binnen de grenzen van het bestemmingsplan 'Stedelijk gebied Weesp'. Voor wat betreft de maten voor de goothoogte en de kaphoogte gelden de regels uit dit bestemmingsplan. Dit betekent dat voor het pand Groeneweg 18 de goot- en bouwhoogte van de gebouwen binnen het bouwvlak niet meer dan de bestaande maximale goot- en bouwhoogte van het hoofdgebouw op het bouwperceel mogen zijn.

- l) Wijzigingen van het oorspronkelijke voorontwerpbestemmingsplan
Het onderhavige ontwerpbestemmingsplan bevat een aantal ingrijpende wijzigingen ten opzichte van de inhoud van het voorontwerpbestemmingsplan (Groeneweg 18 is uit het plangebied gehaald). Reclamant concludeert dat de onderhandelingen in de ogen van de gemeente als van de projectontwikkelaar niet tijdig geleid hebben tot resultaat. Reclamant blijft bereid tot onderhandelingen in het kader van de eventuele aankoop c.q. verplaatsing van zijn bedrijf.

Reactie gemeente:

De gemeente neemt dit bericht ter kennisgeving aan. De gemeente staat positief tegenover een eventuele verplaatsing, maar ziet geen belemmeringen om medewerking te verlenen aan het huidige ontwerp.

- m) zienswijze ten aanzien van het ontwerpbesluit omgevingsvergunning Achtergracht Groeneweg
Hetgeen hiervoor is aangevoerd in het kader van het ontwerpbestemmingsplan dient als hier herhaald en ingelast beschouwd te worden. Het verlenen van de omgevingsvergunning leidt tot een onevenredige aantasting van het woon-, werk- en leefmilieu rondom de winkel van reclamant.

Reactie gemeente:

Bovenstaande antwoorden zijn eveneens van toepassing op de omgevingsvergunning. Uit de onderzoeken blijkt dat er geen onevenredige aantasting van het woon-, werk- en leefmilieu plaatsvindt rondom de winkel van de reclamant.

5. Emmastraat 1a

- a) Reclamant maakt zich zorgen over de plaatsing van het koelsysteem boven de personeelsruimte van de Albert Heijn. Verzocht wordt of de koeling verder van de woning af verplaatst kan worden. Gevreesd wordt voor geluidsoverlast bij het slaapkamerraam en op het dakterras.

Reactie gemeente:

Er wordt één condensor geplaatst op het platte dak boven de personeelsruimte van Albert Heijn (Op tekening plattegrond dakoverzicht tussen de assen 1 en 3). Eventueel wordt in fase 2 nog tussen de assen 9 en 10 een condensor geplaatst. Dit is ongeveer halverwege de nieuwbouw aan de Achtergracht. De condensor wordt midden op het dak geplaatst. Dat betekent dat de afstand van de condensor tot de dakrand op de kleinste afstand ruim 2,5 meter is. De condensor van AH wordt omsloten door een circa 80 cm

hoge dakrand. Vanwege de aanwezigheid van woningen in de directe omgeving past Albert Heijn de stille variant toe in plaats van een normale condensor.

Naar aanleiding van deze zienswijze is voor de plaatsing van de condensors een berekening gemaakt, waarbij uitgegaan wordt van een worstcase, doch realistisch scenario. Hierbij wordt een totaal geluidvermogen van 81 dB(A) gehanteerd. Verder wordt ervan uitgegaan dat alle gemodelleerde installaties gedurende de dag-, avond-, en nachtperiode continu in werking zijn, terwijl dat in werkelijkheid nooit het geval is. Deze gegevens zijn ingevoerd in het geluidsmodel. Mogelijk dat bij realisatie gekozen wordt voor een iets andere invulling. Echter moeten de condensatoren in ieder geval voldoen aan de eisen die gesteld zijn in het activiteitenbesluit (milieuwetgeving).

- b) Reclamant spreekt verder de zorg uit over de hoogte van de muur om het parkeerdek. Verzocht wordt om een muur te realiseren van 1,80 meter hoog.

Reactie gemeente:

De gemeente begrijpt uit de ontvangen zienswijzen dat er grote behoefte is aan een hogere muur/ afscheiding op het parkeerdek. Aan dit bezwaar wordt tegemoet gekomen. De ontwikkelaar is bereid om de suggestie van omwonenden over te nemen. De hoogte van de gemetselde muur bij het parkeerdek wordt 5.52 m + peil met daarop een scherm van 60 cm hoog. Dat maakt dat vanaf het parkeerdek de afscheiding circa 1.80 m hoog is.

6. Achtergracht 47

- a) Heipalen

Reclamant stelt dat de heimethode met Vibro palen niet geschikt is voor de omgeving Achtergracht en zijstraten. Schade aan huizen zal niet uitblijven.

Reactie gemeente:

Met het oog op het toe te passen heisysteem zijn door Fugro sonderingen uitgevoerd op basis waarvan een funderingsadvies en een trillingsanalyse is uitgewerkt. Op basis van deze analyses is door de constructeur een palenplan uitgewerkt. Dit palenplan voorziet in de toepassing van twee paalsystemen, te weten HEK-palen en Vibro-palen.

Langs de belendingen aan de Emmastraat en de Groeneweg zal binnen een zone van circa 20 meter een trillingsarm paaltype worden toegepast: HEK-palen met eventueel grout-injectie. De HEK-paal is een in de grond gevormde en 100% grondverdringende schroefpaal met verloren punt. De HEK-paal is toepasbaar daar waar trillingen en geluidshinder niet acceptabel zijn. Het palenplan voorziet in 109 HEK- palen.

Voor de overige palen (209) zullen Vibro-palen worden toegepast. De vibropaal is een in de grond gevormd grondverdringend geïnstalleerd paalsysteem dat wordt geïnstalleerd met moderne geluidsarme hydraulische heiblokken. Al dan niet in combinatie met een geluidsmantel kan het "hei geluid" tegenwoordig dan ook redelijk worden beperkt, aldus de website van HEK. In zeer slappe bodemlagen waar het in de grond vormen van een paalschacht niet mogelijk is, kan de vibro combinatiepaal een goede oplossing zijn, ook als problemen worden verwacht bij het schadevrij inheien van normale prefab betonpalen

of als er een zeer hoog trekdraagvermogen wordt gevraagd is de vibro combinatiepaal een goed alternatief.

- b) Op het palenplan staat aangegeven dat heivolgorde start op heiwerk as 7, richting belendingen. Afhankelijk van optredende trillingen overstappen op Hek- palen (boren). De afstand van de gevel van de woning tot de eerste palenrij is 22 meter. De verwachting is dat de overschrijding van de normen zal plaats vinden. Reclamant vraagt waarom de heipalen niet direct geboord worden.

Reactie gemeente:

Via trillingsmetingen wordt gecontroleerd of de door de constructeur aangenomen grens tussen beide paaltypen juist ligt. Dit kan dus betekenen dat tijdens de werkzaamheden besloten wordt meer of minder van het ene paaltipe ten opzichte van het andere paaltipe toe te passen. SBR Richtlijn A is daarbij maatgevend.

- c) Aansprakelijkheid voor schade als gevolg van de bouwactiviteiten zal aan de orde zijn. Verzocht wordt om in de vergunning de eis op te nemen dat vooraf opname van de bouwkundige staat van de omliggende bebouwing zal plaats vinden en om schade te voorkomen er trillingsvrij geheid gaat worden.

Reactie gemeente:

Ten behoeve van sloop van de brandweerkazerne is een opname gedaan als nulmeting voor de direct omliggende panden aan aan de Emmastraat (oneven nummers) en Singel 83. Voorafgaand aan de heiwerkzaamheden zowel in fase 1 als fase 2 en de sloop van fase 2 (pand AH c.a.) zal op basis van advies van het expertisebureau een nieuwe opname plaatsvinden van binnen het risicogebied gelegen panden. Van de aannemer wordt verwacht dat hij zorgvuldig werkt en binnen zijn mogelijkheden tracht schadevrij te werken. Dit verlangt niet alleen de omgeving maar ook de CAR-verzekering waarbij het project is ondergebracht. In dat kader zijn er onder andere eisen aan heiwerk (SBR Richtlijn A) waaraan moet worden voldaan. Dat moet voldoende waarborg zijn als het gaat om de uitvoering.

- d) Tijdelijk parkeren

De Achtergracht is een drukke weg. Dwarsparkeren op een dergelijke weg is gevaarlijk en dus ongewenst voor alle weggebruikers. Bij het uitrijden heeft men geen overzicht op overige weggebruikers. Extra langs parkeerplaatsen zijn mogelijk voor de oude brandweerkazerne en huidige inrit van de parkeerplaats. Wanneer een bouwhek om het gebouw op twee meter afstand geplaatst wordt, blijft er ruimte voor voetgangers zonder dat zij hoeven over te steken.

Reactie gemeente:

Aan de wens reclamant wordt tegemoet gekomen. De tijdelijke parkeerplaatsen op de Achtergracht worden langsparkerplaatsen. Voor klanten van de Albert Heijn en de andere winkels wordt een blauwe zone ingericht. Deze blauwe zone geldt tijdens openingstijden van de winkels. De bouwtekening voor het tijdelijk parkeren wordt aangepast.

- e) Reclamant verzoekt om afspraken te maken met de aannemers om hun auto's aan de rand van de stad te parkeren. De parkeerplaatsen op het terrein van Albert Heijn moeten niet gecompenseerd worden in de openbare ruimte.

Uit praktische overwegingen zal een deel van de bedrijfswagens en auto's van personeel op het bouwterrein geparkeerd worden. Niet alle auto's kunnen op het bouwterrein terecht. De parkeerplaatsen rondom het bouwplan zijn openbaar en dus door iedereen te gebruiken.

- f) Verkeersafwikkeling Groeneweg

De losplaats voorziet niet in plaatsen voor meerdere vrachtwagens waardoor deze op de Groeneweg moeten wachten. Hierdoor ontstaan mogelijk gevaarlijke situaties met het overige verkeer.

De vrachtwagens zullen vooruitrijdend het laad- en losterrein oprijden en ook vooruitrijdend het terrein weer verlaten. De gemeente ziet vooralsnog geen problemen met de verkeersveiligheid op de Groeneweg. Uit de verkeersanalyse die in het kader van het bestemmingsplan is gemaakt, blijkt dat als gevolg van de beoogde ontwikkeling geen problemen verwacht worden in de verkeersafwikkeling.

Ten behoeve van de bevoorrading van de winkels zullen aan de verschillende ondernemers venstertijden beschikbaar worden gesteld. Deze venstertijden worden vastgelegd in het huishoudelijk reglement en worden periodiek geëvalueerd. Daarnaast blijkt uit onderzoek van Albert Heijn dat het mogelijk is meerdere vrachtauto's gelijktijdig te laten laden en lossen in de laad- en loszone.

- g) De Groeneweg valt onder beschermd stadsgezicht. Het realiseren van een grootschalig winkelcentrum zal veel negatieve gevolgen hebben voor het woon- en leefklimaat in Weesp en op de Groeneweg en Achtergracht.

Reactie gemeente:

Het plan is aan de welstand- en monumentencommissie voorgelegd. De commissie heeft een positief advies gegeven voor het plan. De ontwikkeling moet daarnaast ook in een groter verband worden gezien als bijdrage aan het voorzieningen niveau van geheel Weesp.

De onderzoeken behorende bij het bestemmingsplan tonen aan dat er geen sprake is van onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat in de omgeving.

7. Bewonersgroep 'Tegen Dwars'

- a) Reclamant is verbaasd over het voornemen tot een tijdelijke voorziening (voor de gehele duur van de bouw) van haaks parkeren op de Achtergracht. Reclamant stelt dat op de informatieavond uitsluitend het eindresultaat werd getoond en geen tijdelijke situatie. Gezien de verkeersomstandigheden op het lange deel van de Achtergracht wordt haaks parkeren door reclamant als onverantwoord, ongewenst en onnodig geacht. Dit deel van de Achtergracht is een van de belangrijke verbindingswegen en fungeert als

gebiedsontsluitingsweg. Voor dergelijk soort wegen kunnen volgens het handboek ASVV geen verkeersvoorzieningen voor haaksparkeren worden ingericht. Er is een hoge verkeersintensiteit en er wordt relatief hard gereden. Haaks parkeren is daarnaast onverantwoord omdat bezoekers vanuit de auto niet direct de stoep kunnen bereiken. Ook het inladen van de boodschappen zal op de rijbaan moeten geschieden. Ook voetgangers kunnen niet langs het bouwterrein lopen maar moeten oversteken. Tevens is het 'blind' uitrijden een grote risicofactor voor het optreden van ongelukken. Reclamant verzoekt om af te zien van haaks parkeren, en in plaats daarvan het huidige langsparkeren ter plekke te handhaven. Hiermee zou tegelijk een looproute over de stoep ontstaan. Daarnaast verzoekt reclamant om de personen die op het terrein werkzaam zijn te verplichten hun auto elders te parkeren.

Reactie gemeente:

Aan de wens van de reclamant wordt tegemoet gekomen. De tijdelijke parkeerplaatsen op de Achtergracht worden langspaarkeerplaatsen. Voor klanten van de Albert Heijn en de andere winkels wordt een blauwe zone ingericht. Deze blauwe zone geldt tijdens openingstijden van de winkels. De bouwtekening voor het tijdelijk parkeren wordt aangepast. Overigens is tijdens de informatieavond wel degelijk een tekening getoond met de tijdelijke situaties.

Uit praktische overwegingen zal een deel van de bedrijfswagens op het bouwterrein geparkeerd worden. Niet alle auto's kunnen op het bouwterrein terecht. De parkeerplaatsen rondom het bouwplan zijn openbaar en dus door iedereen te gebruiken.

**8. Achtergracht 72, 74, 76,
Toekomstige eigenaren Groeneweg 4
Groeneweg 6
Singel 95**

- a) Reclamanten geven een nadere onderbouwing waarom de gemeente niet akkoord mag gaan met de geplande hoogte van 1,5m van de borstwering op het parkeerdek. Een verhoging van de borstwering is ook noodzakelijk uit het oogpunt van beperking van geluidsbelasting. In het akoestisch onderzoek is aangegeven dat in de avonduren de grenswaarde voor de geluidbelasting voor de woning van Achtergracht 72 wordt overschreden en dat het hiervoor noodzakelijk is de borstwering te verhogen ter hoogte van dit perceel. In de uitwerking van het bouwplan wordt aan deze noodzakelijke verhoging voorbij gegaan.

Reactie gemeente:

Naar aanleiding van de binnengekomen zienswijzen wordt de borstwering op het parkeerdek verhoogd van 1,50 meter naar 1,80 meter.

Naar aanleiding van deze zienswijze is het akoestisch onderzoek aangepast, waarbij er berekend wordt met een hogere borstwering. Op het parkeerdek komt nu een gemetselde muur van 1,20 meter hoog. Boven op deze muur komt een afscherming van 60 centimeter. In totaal wordt de afscheiding 6,20 meter hoog. Uit de

rekenresultaten blijkt dat de etmaalwaarde van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau als gevolg van de activiteiten op het parkeerdek en het buitenterrein ter plaatse van de woningen Singel 95-97 (1^e verdieping oostgevel) niet voldoet aan de gehanteerde toetsingswaarde van 50 dB(A). De geluidbelasting bedraagt maximaal 51 dB(A). Er wordt wel voldaan aan de hogere waarde van 55 dB(A).

Teneinde de nieuwe ontwikkeling mogelijk te maken, is onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn, zodat ter plaatse van de woning een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd kan worden zonder dat de nieuwe ontwikkeling wordt beperkt in zijn mogelijkheden.

Alle overschrijdingen worden veroorzaakt door de gedurende de avondperiode naar en op het parkeerdek rijdende auto's. In de huidige geprojecteerde situatie bevindt zich tussen de woningen en de nieuwe ontwikkeling een afscherming met een hoogte van 1,8 meter. Middels het verhogen van deze afscherming tot een hoogte van minimaal 2,5 meter kan voldaan worden aan de gehanteerde grenswaarde van 50 dB(A). Naar verwachting is een dergelijke maatregel stedenbouwkundig niet acceptabel. Daarom wordt de berekende maatregel middels een maatwerkvoorschrift vastgelegd. Gelet op de berekende gevelbelasting (maximaal 51 dB(A) etmaalwaarde) en de bouwkundige staat van de woningen, mag worden aangenomen dat in de woning een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Deze aspecten staan een maatwerkvoorschrift niet in de weg.

- b) Ten aanzien van de overschrijding in de nachtelijke periode (geldt voor Groeneweg 4/6 westgevel en 8) wordt opgemerkt dat maatregelen om hier aan te voldoen stedenbouwkundig niet inpasbaar zijn en de gemeente maar een maatwerkbesluit moet nemen. Reclamanten verzoeken om een verhoging van de borstwering tot een niveau dat wel stedenbouwkundig inpasbaar is.

Reactie gemeente:

Gedurende de nachtperiode bedraagt het maximale geluidniveau ten hoogste 65 dB(A) ter plaatse van de woningen aan de Groeneweg 6 en 8 (noordgevel 1e verdieping). De overschrijding is het gevolg van het dichtslaan van een autoportier op de parkeerplaats op het maaiveld. Teneinde te kunnen voldoen aan de gehanteerde grenswaarde van 60 dB(A) zijn de volgende maatregelen noodzakelijk:

- Tuinafscherming zuidwestzijde Groeneweg 6 – 8 optrekken tot een hoogte van 3,75 meter;

Gelet op het karakter van deze activiteit is het treffen van dergelijke ingrijpende maatregelen, zowel stedenbouwkundig als financieel, niet proportioneel.

Ter plaatse van de detailhandel aan de Groeneweg 8 bedraagt het maximale geluidniveau in de dagperiode ten hoogste 80 dB(A). De maximale geluidniveaus hoger dan 70 dB(A) zijn uitsluitende het gevolg van de laad- en losactiviteiten. Gedurende de avondperiode wordt voldaan aan de gehanteerde grenswaarde van 65

dB(A) en gedurende de nachtperiode is de detailhandel gesloten. Gelet op het feit dat het hier een werkplaats betreft en geen geluidgevoelig object in combinatie met het incidentele karakter van de laad- en losactiviteiten en het feit dat deze activiteiten conform het activiteitsbesluit buiten beschouwing mogen blijven, kan worden geconcludeerd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

- c) Door de reclamanten wordt opgemerkt dat er in de geluidstudie een bagatelliserende houding wordt aangenomen. Overschrijding van de maximale geluidsniveaus door laad- en loswerkzaamheden wordt buiten de toetsing gelaten op grond van het Activiteitenbesluit. Het feit dat het wettelijk is toegestaan deze activiteiten buiten beschouwing te laten betekent niet dat ze minder belastend zijn. Zeker niet, omdat uit de studie naar voren komt dat ook het 'lange tijd gemiddeld beoordelingsniveau' voor meerdere woningen wordt overschreden.

Reactie gemeente:

Het maximale geluidniveau gedurende de dagperiode bedraagt ten hoogste 75 dB(A). Hiermee wordt de gehanteerde grenswaarde van 70 dB(A) met 5 dB overschreden. Alle overschrijdingen zijn het gevolg van laad- en losactiviteiten. Indien, conform het Activiteitenbesluit, de laad- en losactiviteiten gedurende de dagperiode buiten beschouwing blijven wordt bij alle beoordelingspunten voldaan aan de gehanteerde grenswaarde van 70 dB(A). Gezien het beperkte karakter van de laad- en losactiviteiten worden ze gedurende de dagperiode buiten beschouwing gelaten.

Daarnaast bevindt de projectlocatie zich binnen een gebied dat zich kenmerkt als omgevingstype 'gemengd gebied'. Binnen gemengde gebieden heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. De toelaatbaarheid van milieubelastende functies in gebieden met functiemenging wordt beoordeeld aan de hand van drie ruimtelijk relevante milieucategorieën, verdeeld in categorie A, B en C. Voor het toestaan van de activiteiten binnen deze milieucategorieën gelden randvoorwaarden, zoals bijvoorbeeld dat de laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode mogen plaatsvinden. In paragraaf 3.4.1 van de toelichting van het bestemmingsplan is hier aandacht aan besteed.

- d) Ten aanzien van de toename van geluid door indirect belasting van verkeer, wordt niet de moeite genomen maatregelen te bedenken. Er wordt direct gesteld dat de gemeente maar een maatwerkbesluit moet nemen. Dit geldt ook voor de verhoging van de tuinafscherming. Reclamanten stellen dat niet eens de moeite wordt genomen om maatregelen te bedenken (dubbel glas of snelheid beperkende maatregelen, verhoging van de afscherming op de oprit tot het parkeerdek) en vragen om compenserende maatregelen anders dan een maatwerkbesluit om tot een lagere geluidsdruk te komen.

Reactie gemeente:

De etmaalwaarde van de indirecte hinder ter plaatse van de woningen aan de Groeneweg bedraagt maximaal 54 dB(A). Hiermee wordt de gehanteerde toetsingswaarde van 50 dB(A) met maximaal 4 dB overschreden. Aan de maximale grenswaarde van 65 dB(A) wordt ruim voldaan.

De geluidbelasting is bepaald op basis van de volledige verkeersgeneratie van de ruimtelijke ontwikkeling. Op basis van de interactieve geluidkaart van de gemeente Weesp is vastgesteld dat de geluidbelasting van het huidige wegverkeer op de voorgevels van de woningen aan de Groeneweg circa 69 dB(A) bedraagt.

Ten opzichte van de huidige situatie zal het aantal verkeersbewegingen toenemen. Indien de berekening uitgevoerd wordt met uitsluitend de toename van de verkeersgeneratie (656 verkeersbewegingen = het verschil tussen de verkeersintensiteit in de huidige situatie en de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie) dan is er sprake van een geluidbelasting van maximaal 50 dB(A). Deze toename geeft een marginale verhoging van circa 0,1 dB op de huidige geluidbelasting van het wegverkeer (69 dB + 50 dB = 69,1 dB).

- e) Reclamant merkt op dat ten aanzien van de eindconclusie van de geluidsrapportage dat zij deze voor een onafhankelijk geluidsadviseur opmerkelijk vinden.

Reactie gemeente:

De zinsnede 'evenals andere milieuaspecten' wordt uit de conclusie gehaald.

9. Achtergracht 19

a) heimethode

Verzocht wordt om in de omgevingsvergunning de eis op te nemen dat voorafgaande aan de bouw een opname van de bouwkundige staat van de woning zal plaatsvinden. Aansprakelijkheid door eventuele schade als gevolg van de bouwactiviteiten zullen door de reclamant bij het niet inwilligen van deze eisen ook op de gemeente Weesp verhaald worden.

Reactie gemeente:

Met het oog op het toe te passen heisysteem zijn door Fugro sonderingen uitgevoerd op basis waarvan een funderingsadvies en een trillingsanalyse is uitgewerkt. Op basis van deze analyses is door de constructeur een palenplan uitgewerkt. Dit palenplan voorziet in de toepassing van twee paalsystemen, te weten HEK-palen en Vibro-palen.

Langs de belendingen aan de Emmastraat en de Groeneweg zal binnen een zone van circa 20 meter een trillingsarm paaltype worden toegepast: HEK-palen met eventueel grout-injectie. De HEK-paal is een in de grond gevormde en 100% grondverdringende schroefpaal met verloren punt. De HEK-paal is toepasbaar daar waar trillingen en geluidshinder niet acceptabel zijn. Het palenplan voorziet in 109 HEK-palen.

Voor de overige palen (209) zullen Vibro-palen worden toegepast. De vibropaal is een in de grond gevormd grondverdringend geïnstalleerd paalsysteem dat wordt geïnstalleerd met moderne geluidsarme hydraulische heiblokken. Al dan niet in combinatie met een geluidsmantel kan het "hei geluid" tegenwoordig dan ook redelijk worden beperkt, aldus de website van HEK. In zeer slappe bodemlagen waar het in de grond vormen van een paalschacht niet mogelijk is, kan de vibro combinatiepaal een goede oplossing zijn, ook als problemen worden verwacht bij het schadevrij inheien van normale prefab betonpalen of als er een zeer hoog trekdraagvermogen wordt gevraagd is de vibro combinatiepaal een goed alternatief.

Via trillingsmetingen wordt gecontroleerd of de door de constructeur aangenomen grens tussen beide paaltypen juist ligt. Dit kan dus betekenen dat tijdens de werkzaamheden besloten wordt meer of minder van het ene paalttype ten opzichte van het andere paalttype toe te passen. SBR Richtlijn A is daarbij maatgevend.

Ten behoeve van sloop van de brandweerkazerne is een opname gedaan als nulmeting voor de direct omliggende panden aan de Emmastraat (oneven nummers) en Singel 83. Voorafgaand aan de werkzaamheden zowel in fase 1 als fase 2 en de sloop van fase 2 (pand AH c.a.) zal op basis van advies van het expertisebureau een nieuwe opname plaatsvinden van binnen het risicogebied gelegen panden. Er is een opname gedaan als nulmeting voor de direct omliggende panden. Van de aannemer wordt verwacht dat hij zorgvuldig werkt en binnen zijn mogelijkheden tracht schadevrij te werken. Dit verlangt niet alleen de buurt maar ook de CAR-verzekering waarbij het project is ondergebracht. In dat kader zijn er onder andere eisen aan heikwerk (SBR Richtlijn A) waaraan moet worden voldaan. Dat moet voldoende waarborg zijn als het gaat om de uitvoering.

b) Tijdelijke parkeervakken

De 17 tijdelijke dwarsparkeervakken in bouwphase 1 en 2 voldoen niet aan de landelijke ontwerprichtlijnen voor een erftoegangsweg met fietsbewegingen aan beide zijden van de rijweg uit de CROW. Het voldoet ook niet aan de Nationale verkeersveiligheid doelstelling en aan de richtlijnen zoals bedoeld in Nota Mobiliteit 2004 van Ministerie van Verkeer en Waterstaat. En niet aan de beleidsimpuls verkeersveiligheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Reactie gemeente:

Aan de wens van de reclamant wordt tegemoet gekomen. De tijdelijke parkeerplaatsen op de Achtergracht worden langsparkeerplaatsen. Voor klanten van de Albert Heijn en de andere winkels wordt een blauwe zone ingericht. Deze blauwe zone geldt tijdens openingstijden van de winkels. De bouwtekening voor het tijdelijk parkeren wordt aangepast.

c) Bouwduur

Nergens in de 'ter inzage' is terug te vinden hoe lang de bouw gaat duren. Dit is volgens reclamant in strijd met de WABO die zegt dat alle relevante informatie aanwezig moet zijn bij de ter inzage.

Reactie gemeente:

In de WABO is niet geregeld dat bij de ter inzage liggende stukken ook de bouwduur vermeld moet zijn. De bouwduur van een project met deze omvang is nooit van tevoren geheel met zekerheid vast te stellen. Een grove planning is als volgt:

Bouwrijp maken fase 1: 2 maanden (sloop, tijdelijk parkeren, bodemsanering en grondwerk)

Bouw fase 1: 6 maanden

Afbouwen Albert Heijn: 1 maand

Bouwrijp maken fase 2: 2 maanden

Bouw fase 2: 6 maanden

Woonrijp maken: 1 maand

Totale doorlooptijd 18 maanden (groveweg twee maal 9 maanden per fase)

10. Singel 95

- a) Reclamant geeft aan dat door intensivering van autoverkeer naar het parkeerdek en het laden en lossen aan de tuinzijde een intensivering van de geluidsoverlast geeft en een concentratie aan uitlaatgassen.

Reactie gemeente:

Het maximale geluidniveau bedraagt ter plaatse van de woningen gedurende de dagperiode ten hoogste 75 dB(A). Hiermee wordt de gehanteerde grenswaarde van 70 dB(A) met 5 dB overschreden. Alle overschrijdingen zijn het gevolg van laad- en losactiviteiten. De maximale geluidniveaus treden maximaal 7 keer per dagperiode op. Indien conform het activiteitenbesluit, de laad- en losactiviteiten gedurende de dagperiode buiten beschouwing blijven, wordt bij alle beoordelingspunten voldaan. Gelet op het incidentele karakter van de laad- en losactiviteiten en het feit dat dergelijke maximale geluidniveaus in het Activiteitenbesluit worden uitgesloten, geconcludeerd wordt dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Daarnaast bevindt de projectlocatie zich binnen een gebied dat zich kenmerkt als omgevingstype 'gemengd gebied'. Binnen gemengde gebieden heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. De toelaatbaarheid van milieubelastende functies in gebieden met functiemenging wordt beoordeeld aan de hand van drie ruimtelijk relevante milieucategorieën, verdeeld in categorie A, B en C. Voor het toestaan van de activiteiten binnen deze milieucategorieën gelden randvoorwaarden, zoals bijvoorbeeld dat de laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode mogen plaatsvinden. In paragraaf 3.4.1 van de toelichting van het bestemmingsplan is hier aandacht aan besteed.

- b) Tevens verwacht reclamant toename van rotzooi dat over de muur in de tuinen wordt gegooid. Het uitzicht in de tuinen en slaap- en badkamer vanaf het parkeerdek doet inbreuk op privacy. Verzocht wordt om op het parkeerdek een scherm te plaatsen van minimaal 1,80 meter hoog en een scherm op de reeds bestaande tuinmuur. Verzocht wordt om het scherm uit te voeren met een knik, zodat het scherm een geluiddempende en uitlaatgas werende werking heeft.

Reactie gemeente:

De gemeente begrijpt uit de ontvangen zienswijzen dat er grote behoefte is aan een hogere muur/ afscheiding op het parkeerdek. Aan dit bezwaar wordt tegemoet gekomen. De ontwikkelaar is bereid om de suggestie van omwonenden over te nemen. De hoogte van de gemetselde muur bij het parkeerdek wordt 5.52 m + peil met daarop een scherm van 60 cm hoog. Dat maakt dat vanaf het parkeerdek de afscheiding circa 1.80 m hoog wordt.

11. Emmastraat 11

- a) Geluid

Reclamant voert aan dat strikt genomen een afstand van ten minste 10 meter tussen woningen en een parkeerdek moet worden gerespecteerd. Uit het akoestisch onderzoek behorende bij het plan komt nadrukkelijk naar voren dat stedenbouwkundige maatregelen dan wel maatwerkvoorschriften nodig zijn wil aan de geldende geluidnormen worden voldaan. Reclamant vraagt zich af waarom er niet voor is gekozen om het parkeerdek op iets grotere afstand van de bestaande woningen te situeren of de garage zo in te delen dat het uitstralingseffect van het geluid wordt beperkt. Niet duidelijk is in hoeverre de conclusies in het geluidsrapport vertaald zijn naar het plan.

Reactie gemeente:

De ruimte is optimaal ingedeeld. De hoogte van de gemetselde muur bij het parkeerdek wordt 5.52 m + peil met daarop een scherm van 60 cm hoog. Dat maakt dat vanaf het parkeerdek de afscheiding circa 1.80 m hoog wordt.

b) Ruimtelijke uitstraling bouwplan

Reclamant vraagt zich af wat er gaat gebeuren met het stukje grond achter de tuinen van de Emmastraat. Verzocht wordt of de strook kan worden beplant en of de buitenmuur aan het zicht kan worden onttrokken door begroeiing.

Reactie gemeente:

Het stukje grond wordt betegeld met grijze tegels van 30cm x 30 cm. U kunt dit terug vinden op de bouwtekening fase 3: inrichting. De ontwikkelaar heeft er voor gekozen om geen begroeiing tegen de muur te realiseren. Mede omdat er ter plaatse twee vluchtdeuren zitten. en betrokken gevel zich geheel op het noorden bevindt waardoor er én geen zonlicht én te weinig water komt.

c) Fijnstof

Het onderzoek naar de luchtkwaliteit richt zich op het verkeer op de Groeneweg en de C.J. van Houtenlaan maar niet op het effect van het verkeer op het parkeerdek op de luchtkwaliteit. Reclamant vindt het onzorgvuldig dat met dit aspect in het plan geen rekening wordt gehouden. Reclamant verzoekt ten aanzien van het bovenstaande het plan gewijzigd vast te stellen.

Reactie gemeente:

Het doel van het onderzoek 'Achtergracht Weesp, Luchtkwaliteitsaspecten, DPA Cauberg-Huygen B.V., 16 december 2013, 20131488-07' is echter aannemelijk te maken dat als gevolg van de planontwikkeling concentratiegrenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer ter plaatse van het plangebied niet zullen worden overschreden. In paragraaf 2.6.1 van de rapportage van het genoemde onderzoek is in dit kader gemotiveerd waarom het onderzoek enkel gericht is op de verkeersstromen over de Groeneweg en de C.J. van Houtenlaan. Aangezien langs de Groeneweg bij een intensiteit in 2015 van 7433 voertuigbewegingen per etmaal in 2015, de luchtkwaliteitsgrenswaarden ruimschoots worden gerespecteerd, is het aannemelijk dat dit ook het geval zal zijn langs wegen of rijroutes met flink lagere intensiteit, zoals de rijroute van voertuigen van en naar en over de parkeervoorziening. De motivatie in paragraaf 2.6.1 van het onderzoek uit december 2013 blijft naar ons oordeel overeind. Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijze is echter een aanvullende berekening

uitgevoerd ter beeldvorming van de luchtkwaliteit in de nabijheid van het rijdend verkeer op de hellingbaan en het parkeerdek.

Ambtelijke aanpassingen

- De verwijzing in 3.2.4 naar 3.1 sub f moet worden 3.1 sub h:

3.2.4 Bouwen op parkeerdek

In afwijking en aanvulling op het bepaalde in 3.2.2 en 3.2.3 gelden voor het bouwen van bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, op een parkeerdek als bedoeld in 3.1 onder ~~f~~-h de volgende regels:

- In 4.3.1 naast wonen kantoor en opslag ten dienste van detailhandel toestaan op de verdieping ipv detailhandel. In het vigerende plan wordt geen detailhandel op de verdieping toegestaan, maar alleen wonen. In dit geval zijn er feitelijk geen woningen op de verdieping aanwezig. Om zoveel mogelijk aan te sluiten bij het vigerende plan stellen wij voor om naast wonen tevens kantoor en opslag ten dienste van detailhandel toe te staan op de verdieping:

4.3.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik strijdig met de bestemming wordt in ieder geval gerekend het gebruik van de verdiepingen van de gebouwen voor andere functies dan wonen en **kantoor en opslag ten dienste van** detailhandel, zoals bedoeld in lid 7.1 onder b en c.

- Bezonningsstudie p. 9 laatste twee alinea's aanpassen.

-Digitale verbeelding de verwijzing naar de vlakken van goot- en bouwhoogte wordt verduidelijkt.