

Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen
Bestemmingsplan Centrum - Mariënborg

Gemeente Gooise Meren

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Reikwijdte bestemmingsplan	3
1.3	Leeswijzer	3
2	Reactie per indiener	4
3	Wijzigingen in bestemmingsplan	15

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Centrum - Mariënborg heeft van 1 juni tot en met 13 juli 2023 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende de periode van 6 weken is een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. In deze periode van 6 weken zijn in totaal 3 zienswijzen ontvangen. In deze 'Nota zienswijzen' zijn de zienswijzen samengevat¹ en beantwoord. Daarnaast is per reactie aangegeven of en in welke mate de reactie aanleiding geeft tot een wijziging van het bestemmingsplan. Op grond van nieuwe gegevens en inzichten die los staan van zienswijzen en overlegreacties kan het wenselijk zijn om het bestemmingsplan ambtshalve op onderdelen te wijzigingen.

1.2 Reikwijdte bestemmingsplan

Een bestemmingsplan is een publiekrechtelijk instrument van de gemeentelijke overheid en is voor overheden en burgers bindend. Het bestemmingsplan legt de gebruiks- en bouw mogelijkheden van gronden vast voor het betreffende plangebied en is ook daartoe beperkt. Het bestemmingsplan geeft de mogelijkheden voor bouwen en gebruik, maar kan niet verplichten dat deze worden uitgevoerd. Het bestemmingsplan staat los van eigendommen en begrenzingen: deze worden niet in een bestemmingsplan bepaald of vastgelegd.

Doel van het bestemmingsplan is om een goede ruimtelijke ordening te borgen. Om die reden mogen in een bestemmingsplan enkel regels worden gesteld voor zover deze ruimtelijk relevant zijn.

Met andere woorden: regels kunnen uitsluitend worden gesteld wanneer deze nodig zijn om bij te dragen aan een goede ruimtelijke ordening.

Indien in de zienswijzen onderwerpen zijn aangehaald die verder gaan dan dit kader en daardoor of niet kunnen worden geregeld in het bestemmingsplan dan wel betrekking hebben op een ander plangebied dan zullen we in de beantwoording per zienswijze aangeven waar we wel en waar we niet op in (kunnen) gaan.

1.3 Leeswijzer

Op het bestemmingsplan zijn zienswijzen ingediend. Iedere zienswijze wordt samengevat en beantwoord.

Na elke beantwoording wordt aangegeven of de reactie leidt tot een aanpassingen in het bestemmingsplan. In sommige gevallen wordt het bestemmingsplan ambtshalve aangepast. Alle wijzigingen die worden doorgevoerd in het ontwerpbestemmingsplan worden separaat opgenomen in de Staat van wijzigingen die onderdeel uitmaakt van het raadsbesluit. In hoofdstuk 4 zetten we de aanpassingen in het bestemmingsplan naar aanleiding van de inspraakreacties op een rij.

¹ Zienswijzen mogen worden samengevat en bij de beantwoording ervan niet letterlijk worden weergegeven. Zie hiervoor de uitspraak van de Raad van State [Uitspraak 201908317/1/R1 - Raad van State](#): met de verwijzing naar Artikel 3:46 van de Awb

2 Reactie per indiener

In dit hoofdstuk delen we de individuele reacties per indiener en geven we hier een reactie op. De ingediende reacties zijn zakelijk samengevat.

	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Wijzigingen bestemmingsplan
1	<i>Veldweg</i>		
1.1	De Veldweg is momenteel al een zeer drukke straat met vooral overdag veel auto-, fiets- en laden en lossen van goederen t.b.v. diverse winkelketens op de Brinklaan en de Nassaulaan. Er word frequent door personenauto's geparkeerd aan de linkerkant van de weg. Op een groot gedeelte van de Veldweg zijn geen bruikbare trottoirs beschikbaar als gevolg van overhangend groen, vuilniszakken, afval en afvalcontainers, geparkeerde (brom)fietsen en onregelmatige bestrating. Ter hoogte van Veldweg 16 t/m 20 zijn helemaal geen trottoirs of andere voetgangersvoorzieningen aanwezig. In de huidige situatie monden meerdere uitritten van privéterreinen (waaronder die van de appartementencomplexen Veldweg 20 en Brinklaan 76) op de Veldweg uit, wordt de toegestane maximumsnelheid van 30 km/u regelmatig fors overschreden en rijden automobilisten regelmatig vanaf de Brinklaan de Veldweg in (dus tegen het eenrichtingsverkeer in), wat verder bijdraagt aan de onveilige verkeerssituatie. Er worden twee in-/uitritten vanaf het parkeerterrein op het plangebied naar de Veldweg voorzien. Eén van deze uitritten is ingetekend tegenover Veldweg 20 en 22. De verkeersintensiteit op de Veldweg richting Brinklaan zal hierdoor sterk toenemen. De toename op de Veldweg ter hoogte van nummer 20 en de lagere huisnummers zal	Een van de uitgangspunten van het plan is het creëren van een common garden. Dit houdt in dat de tuin aan de voorzijde van Mariënborg, zijde Brinklaan, openbaar toegankelijk zal worden gesteld voor voetgangers en fietsers door het hek te openen bij zonsopgang en te sluiten bij zonsondergang. Dit gedeelte van het perceel zal om die reden niet toegankelijk zijn voor gemotoriseerd verkeer. Dus dit onderdeel van het alternatieve voorstel wordt niet ter hand genomen. Het voorgestelde alternatief voor het in- en uitrijden van het gemotoriseerd verkeer van en naar het perceel via de Veldwegparkeerplaats kan nu al via een bestaande doorgang. De geplande nieuwe in- en uitrit ligt iets westelijker dan deze bestaande doorgang, maar de exacte locatie is nog nader in detail te bepalen. Of toekomstige bewoners van Mariënborg vanuit deze westelijke in- en uitrit een route via de Kloosterweg/Vlietlaan zullen kiezen of de Veldweg richting Brinklaan hangt af van hun uiteindelijke bestemming. De voorkeursroute van respondent loopt via de Kloosterweg/Vlietlaan en biedt geen voordelen ten opzichte van route via de Veldweg naar de Brinklaan. In beide situaties ontbreken er trottoirs, is er bevoorradingsverkeer en winkelend publiek. Het in- en uitrijden van gemotoriseerd verkeer via deze westelijk gelegen ontsluiting blijft dus gehandhaafd. Wel nemen wij het voorstel van respondent over om de nieuw geplande oostelijk gelegen in- en uitrit te laten vervallen.	In de toelichting van het bestemmingsplan is de in- en uitrit tegenover de Veldweg 20 en 22 komen te vervallen.

	voor een belangrijk deel veroorzaakt worden door verkeer komend vanuit de voorziene uitrit tegenover Veldweg 20-22. Hiermee verslechtert de hiervoor geschetste onveilige verkeerssituatie verder. Wij stellen als alternatief voor om de bestaande in- en uitrit van Mariënborg aan de Brinklaan te bestemmen voor het komen en gaan van en naar de parkeerplaatsen aan de noordelijke kant van het plangebied. De bestaande geasfalteerde wegen in de tuin van Mariënborg kunnen hiervoor zonder noemenswaardige aanpassingen gebruikt worden en zijn nu reeds als zodanig in gebruik door de tijdelijke bewoners van Mariënborg en hun bezoekers/leveranciers. In aanvulling hierop stellen wij voor om de optie om het voorziene parkeerterrein in het plangebied te verlaten via de geplande meer westelijk gelegen uitrit (via bestaand parkeerterrein Veldweg) actief te bevorderen en verkeer daarvandaan zo veel mogelijk naar de Kloosterweg te geleiden. Dit kan relatief eenvoudig door het aanbrengen van voorzieningen op en rond het bestaande parkeerterrein Veldweg (zoals verkeersborden, geleiders en/of belijning). Verkeer dat van deze uitrit gebruik zal maken en via de Kloosterweg richting Vlietlaan gaat, veroorzaakt nauwelijks extra gevaar, overlast of hinder omdat deze route geen direct aanwonenden kent. Een tweede aanvulling betreft het aanbrengen door gemeente Gooise Meren van voorzieningen op de Veldweg die de veiligheid voor voetgangers en fietsers bevorderen. Ook bij doorvoeren van de door ons voorgestelde aanpassingen en alternatief, zal de verkeersintensiteit op de Veldweg toenemen als gevolg van de uitvoering van plan Mariënborg, niet alleen in de uiteindelijke situatie maar ook door bouwverkeer tijdens de (ver)bouwwerkzaamheden in fase 1 en fase 2 van het plan.	De verkeersintensiteit neemt toe als gevolg van Mariënborg. Echter de berekende verkeersgeneratie verdeelt zich zowel over de Kloosterweg als de Veldweg. In welke verhouding is niet precies te voorspellen, maar met de toename blijft de omvang ruim beneden de wegcapaciteit (Kloosterweg ca 750 auto's per etmaal en de Veldweg ca 200 auto's per etmaal inclusief het plan) bij een maximale capaciteit van 5000 auto's voor dit soort type wegen per etmaal). Alvorens de bouwwerkzaamheden zullen starten, zal er een BLVC-plan worden gemaakt, (een bereikbaarheids- leefbaarheids- veiligheids- en Communicatie plan). Uiteraard per fase. Het hele Centrum van Bussum staat op de nominatie op opgeknapt te worden. De volgorde waarin kent nauwgezette planning van werkzaamheden zodat wegen niet tegelijkertijd opengebrouwen zijn en ook niet twee maal hetzelfde stuk weg wordt aangepakt. Dit geldt ook voor de Veldweg zelf.	
--	---	---	--

2	Denksportcentrum		
2.1	De gelimiteerde oppervlakte (400 m ²) zou voor ons voldoende moeten zijn; echter deze is afhankelijk van de efficiency van het ontwerp dat voor ons nog niet inzichtelijk is. Om ook bewoners van het gebouw mogelijkheden te bieden om gebruik te maken van deze ruimte, waarbij gedacht kan worden aan koffiebar/ontmoetingsruimte en terras, is het wellicht noodzakelijk dat, de maatschappelijke bestemming een wat groter ruimtelijk beslag krijgt. Wij stellen voor om de 400 m ² maximaal te verhogen tot 500 m ² .	De definitieve gebruiker van de publieksruimte is nog niet bekend en derhalve nog nader te bepalen. In het bestemmingsplan zijn de afspraken met de gemeente over een maximale maat van 400 m² voor deze ruimte vastgelegd. Welke m² bij een bepaalde gebruiker horen is derhalve ook nog niet bekend. Voor de goede orde: het mogen realiseren van een publieksruimte is een planologisch mogelijkheid in het bestemmingsplan. Indien geen passende gebruiker kan worden gevonden dan geeft het bestemmingsplan de mogelijkheid deze 400m² om te zetten naar woningen. Het eventueel vergroten van de 400m² publieksruimte is in het bestemmingsplan al mogelijk via de 10% Algemene afwijkingsregels en kan dus leiden tot een publieksruimte van 440 m². Het vergroten van de basis opgenomen 400m² wordt niet wenselijk geacht en zal dan ook niet ter hand worden genomen.	Geen wijzigingen.
2.2	Omdat met name bridgers niet tot het jongste deel van de populatie behoren en denksport voor mensen met een fysieke beperking een passende en sociale activiteit kan zijn, is de toegankelijkheid van het denksportcentrum belangrijk. Gewenst is invalide parkeerplaatsen op gepaste afstand van de entree van het denksportcentrum, met tenminste een "kiss en ride" plek naast de entree. Ook enige tientallen fietsen zullen op speelavonden een plek moeten vinden.	Dit vormt geen onderdeel van het bestemmingsplan, maar zal later worden uitgewerkt. Het zal afhankelijk zijn van de wensen/eisen van de definitieve gebruikers van de publieksruimte.	Geen wijzigingen.
2.3	Tenslotte de toegankelijkheid van het terrein. Het gebruik van het denksport centrum zal ook in de avonden plaatsvinden. Middennacht is het veelal wel afgelopen; echter het is niet uit te sluiten dat na middennacht nog mensen aanwezig zijn. Wij vragen ons af hoe dit overeenstemt met het privé karakter van de buitenruimte/tuin en de daarover in de toelichting genoemde openbaarheid van het terrein	Dit onderwerp vormt geen onderdeel van het bestemmingsplan. Bewoners en gebruikers van de publieksruimte zullen te allen tijde het perceel moeten kunnen verlaten. De afsluiting van het terrein tussen zons- onder en opgang zal uitsluitend plaatsvinden aan de zijde van de Brinklaan, die aan de zijde van de Veldweg blijft open (deze ontsluiting is overigens immer afgesloten en alleen bereikbaar voor gebruikers, bewoners en bezoekers van Marienburg).	Geen wijzigingen.

	“gedurende de dag”.		
3	Brandweer		
3.1	In paragraaf 2.2 staat bij de toekomstige situatie gekozen wordt geen 'strakke kaders' op te nemen voor de nieuwe bebouwing. De nieuwbouw bevindt zich echter langs de spoorlijn Hilversum - Amsterdam waar vervoer van gevaarlijke stoffen over plaatsvindt. Het is even de vraag wanneer er een aanvraag voor de bouwvergunning voor de nieuwbouw (fase 2) gedaan gaat worden. Indien dit na 1 januari 2024 is dan zal de bouwaanvraag beoordeeld moeten gaan worden o.b.v. de Omgevingswet en de onderliggende AMvB's. Het is dan belangrijk dat de gemeente weet of het bouwwerk een (zeer) kwetsbaar gebouw is. Bij zeer kwetsbare bouwwerken zijn aanvullende bouwkundige maatregelen verplicht. Bij kwetsbare bouwwerken heeft de gemeente de beleidsvrijheid om daar een keuze in het maken. Het is belangrijk om hier een keuze bestuurlijke keuze te gaan maken.	De zienswijze van de brandweer betreft een aantal vervolgacties en dan in het bijzonder voor de nieuwbouw i.r.t. 1 januari 2024. De brandweer zal in voorbereiding op de bouw worden betrokken voor advies. Er zijn in de huidige fase geen directe aanpassingen in het bestemmingsplan nodig.	Geen wijzigingen.
3.2	In paragraaf 3.4.3 staat gebouwen aangesloten zijn op niet-fossiele energie. Zodra bekend is welk energiesysteem er gerealiseerd gaat worden, wil de brandweer daar graag ter advisering bij betrokken worden.	De brandweer zal in voorbereiding op de bouw worden betrokken voor advies. Er zijn in de huidige fase geen directe aanpassingen in het bestemmingsplan nodig.	Geen wijzigingen.
3.3	Bij paragraaf 4.7 staat het onderdeel externe veiligheid beschreven o.b.v. de huidige wet- en regelgeving. Zoals bij punt 1 beschreven veranderd de wet- en regelgeving per 1 januari 2024. Voor fase 1 zal dit geen probleem opleveren. Voor fase 2 is de datum van de bouwaanvraag relevant en is mogelijk het nieuwe tijdelijk omgevingsplan de wettelijke basis om de bouwaanvraag inclusief de bruidsschatregels om de aanvraag te gaan beoordelen.	M.b.t. paragraaf 4.7: groepsrisico i.r.t. zelfredzaamheid. Ook wij weten nu nog niet wat voor bewoners er gaan komen, behalve dat het in verschillende financieringsklassen (conform de verdeling $1/3^e - 1/3^e - 1/3^e$) zal plaatsvinden. De brandweer zal in voorbereiding op de bouw worden betrokken voor advies. Er zijn in de huidige fase geen directe aanpassingen in het bestemmingsplan nodig.	Geen wijzigingen.
3.4	Bij paragraaf 2.2 staat dat er gekozen is om geen 'strakke kaders' toe te passen. Bij paragraaf 4.7 onderdeel 'plaatsgebonden risico en PAG-zone' staat dat het	De brandweer zal in voorbereiding op de bouw worden betrokken voor advies. Er zijn in de huidige fase geen directe aanpassingen in het bestemmingsplan nodig.	Geen wijzigingen.

	bouwvlak buiten de 30 meter zone van de buitenste spoorstaaf ligt. Afhankelijk van de datum van de aanvraag moet beoordeeld gaan worden of dit punt nog relevant is.		
3.5	Bij de verantwoording van het groepsrisico in paragraaf 4.7 wordt er vanuit gegaan dat de bewoners voldoende zelfredzaam zijn. De brandweer kan dit niet beoordelen omdat niet duidelijk voor welke type bewoners er gebouwd gaat worden behalve voor welk segment.	M.b.t. paragraaf 4.7: groepsrisico i.r.t. zelfredzaamheid. Ook wij weten nu nog niet wat voor bewoners er gaan komen, behalve dat het in verschillende financieringsklassen (conform de verdeling $\frac{1}{3}^e - \frac{1}{3}^e - \frac{1}{3}^e$) zal plaatsvinden. De brandweer zal in voorbereiding op de bouw worden betrokken voor advies. Er zijn in de huidige fase geen directe aanpassingen in het bestemmingsplan nodig.	Geen wijzigingen.
4	Mariënburcht		
4.1	Zoals in het plan wordt aangegeven is de Veldweg belangrijk als uitvalsweg voor Mariënborg. Ook is in het plan aangegeven dat de Veldweg deze verkeerstoename aan kan. Wij willen hierbij de kanttekening plaatsten dat de Veldweg in de huidige staat zonder goed begaanbaar voetpad niet voldoet en voor voetgangers onveilig is. Dit is in het verleden bij diverse door de gemeente georganiseerde bijeenkomsten m.b.t. de ontwikkeling van o.a. een centrumvisie al meerdere keren als zodanig benoemd. Voetgangers kunnen veelal niet anders dan over de weg lopen. Punt is ook dat met regelmaat vrachtauto's (moeten) parkeren op de Veldweg voor laden en lossen hetgeen aanleiding geeft tot verkeersbelemmeringen. Met toenemend verkeer zal de hinder alleen maar toenemen. Gaarne uw visie op het bovenstaande.	De verkeersintensiteit neemt toe als gevolg van Mariënborg. Echter de berekende verkeersgeneratie verdeelt zich zowel over de Kloosterweg als de Veldweg. In welke verhouding is niet precies te voorspellen, maar met de toename blijft de omvang ruim beneden de wegcapaciteit (Kloosterweg ca 750 auto's per etmaal en de Veldweg ca 200 auto's per etmaal inclusief het plan) bij een maximale capaciteit van 5000 auto's voor dit soort type wegen per etmaal).	Geen wijzigingen.
4.2	Een tweede aspect m.b.t. verkeersdrukte rond Mariënborg betreft de recente, komende en toekomstige oplevering van een aanzienlijk aantal nieuwe appartementen (los van de Mariënborg-nieuwbouw) aan de Veldweg. In de	In de toelichting van het bestemmingsplan is onderbouwd dat de verkeersgeneratie geen belemmering vormt. De onderbouwing staat o.a. onder punt 1.1 en 4.1 van deze zienswijzennota beschreven. Andere ontwikkelingen in de buurt zijn geacht eenzelfde	Geen wijzigingen.

	berekeningen is hier o.i. geen rekening mee gehouden. Dit baart ons zorgen en wij zien graag uw reactie hierop.	onderbouwing te geven voor de eigen ontwikkeling. De verkeersgeneratie die is toe te wijzen aan andere ontwikkelingen staan los van het voorliggend plan en zijn dus ook niet meegenomen in de onderbouwing.	
4.3	In het plan wordt onder 4.1.1 het volgende gesteld: <i>'Dit leidt daarmee tot een verkeerstoename op de Brinklaan, wat een belangrijke winkelstraat voor Bussum is. Gezien de opzet van de straat (tweerichtingsverkeer) en de relatief beperkte toename het verkeer kan het zonder problemen op de bestaande wegen verwerkt worden'</i> . Echter: De Brinklaan is niet open voor tweerichtingsverkeer (uitgezonderd fietsen) op het voor dit plan relevante deel. In eerdere plannen is bovendien het idee geopperd om dat betreffende deel van de Brinklaan om te vormen tot een z.g. 'shared space' om de verbondenheid tussen de Nieuwe Brink en het centrum te optimaliseren. Gaarne uw reactie v.w.b. de conclusie dat verkeer zonder problemen verwerkt kan worden;	In paragraaf '4.11.1 Verkeer' (pagina 39) wordt de opzet van een straat onterecht omschreven als een straat met tweerichtingsverkeer. Paragraaf '4.11.1 Verkeer' is om die reden tekstueel aangepast in de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan. De verkeerde omschrijving heeft geen invloed op conclusie met betrekking tot verkeer. Hiervoor geldt de nog steeds de toelichting zoals beschreven onder 1.1 en 4.1 van deze zienswijzenota.	In paragraaf '4.11.1 Verkeer' (pagina 39) wordt de opzet van een straat onterecht omschreven als een straat met tweerichtingsverkeer. Paragraaf '4.11.1 Verkeer' is om die reden tekstueel aangepast in de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan.
4.4	Een punt dat niet zo zeer betrekking heeft op het bestemmingsplan maar er wel aan gerelateerd is: het park dat in de toekomst, zoals aangegeven in het ontwerpbestemmingsplan, eigendom wordt van de te vormen VvE met daarbij ook de verantwoordelijkheid m.b.t. onderhoud van het park. Wij hopen dat u ons niet kwalijk neemt dat wij daar met enige zorg naar uitkijken. Het onderhoud van de tuin tijdens de 'kloosterperiode' was adequaat en er werd op momenten afgestemd met bewoners van het belendende complex dat grenst en uitkijkt over de kloostertuin. Dat is na de overname al snel tot een halt gekomen en onderhoud is nu afwezig. Ons is enige tijd geleden medegedeeld dat de tuin pas prioriteit krijgt aan het einde van de bouwperiode. Groei	Dit onderwerp vormt geen onderdeel van het bestemmingsplan. Inzake het (toekomstig) onderhoud van het groen zullen wij aan de eigenaar van Mariënborg uw zorgen kenbaar maken. Over het publiektoegankelijk maken van (een deel) van het (toekomstig VVE) terrein zullen nadere afspraken worden gemaakt tussen de gemeente en de ontwikkelaar/VVE. Hierin zullen de aspecten zoals onderhoud, handhaving e.d. aan de orde komen. Tussen gemeente en ontwikkelaar is wel een basisafpraak gemaakt dat bij overlast de ontwikkelaar (of haar rechtsopvolger(s)) gerechtigd is (in hoedanigheid van Bestuur van de VVE) om, na overleg met de Gemeente, de hiervoor bedoelde toegankelijkheid te beperken casu quo te beëindigen.	Geen wijzigingen.

	gaat evenwel ongecontroleerd door en zon/daglicht op de lagere verdiepingen wordt ons in toenemende mate onthouden door het immer groeiende en niet in toom gehouden groen. Voor alle duidelijkheid: wij zijn geen voorstander van het kappen van bomen op het terrein behalve daar waar dat noodzakelijk is voor de realisatie van het bouwproject. Wij hopen wel op onderhoud door de eigenaar met een oog voor ook de belangen van anderen w.o. de bewoners van het complex Mariënburcht. Wij spreken overigens onze zorgen uit m.b.t. onderhoud en toezicht op het park als geheel. Wie houdt toezicht en grijpt in bij ongewenst gedrag van gebruikers van het opengestelde park? Wie handhaaft eventuele regels m.b.t. betreden en gebruik van het park? Hoe met omgaan afval? Kan dit alles overgelaten worden aan een VvE? Is er gezien de openbaarheid van het terrein geen rol voor de gemeente weggelegd? Gaarne uw visie op het bovenstaande.		
4-5	Bewoners van het aangrenzende wooncomplex juichen de in het plan vermelde afsluiting van het park tussen zonsondergang en zonsopkomst zeer toe. Het verleden heeft de absolute noodzaak van zo'n afsluiting immers zeer duidelijk aangetoond.	Dit punt is niet relevant voor deze zienswijzennota.	Geen wijzigingen.
5	ProRail		
5.1	<i>Overwegen</i> Overwegen vormen een risico tussen weg- en spoorverkeer. ProRail verzoekt uw gemeente daarom contact op te nemen met ProRail indien de door uw gemeente voorgestelde visie en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen effect kunnen hebben op het gebruik en de ontruiming van de bestaande overwegen in uw gemeente. U kunt hierbij bijvoorbeeld denken aan gewijzigd gebruik door het realiseren van een ontsluitingsroute voor een nieuwe woonwijk of bedrijventerrein. Het creëren van bijvoorbeeld een bushalte, Parkeerplaatsen, afval-containers, in-/uitritten	Dit onderwerp vormt geen onderdeel van het bestemmingsplan.	Geen wijzigingen.

	etc. in de nabijheid van een overweg kunnen leiden tot een slechtere ontruiming van de desbetreffende overweg. Ook verwijst ProRail uw gemeente graag naar de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 waarin het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) haar visie op overwegveiligheid heeft beschreven. Het streven van IenW is om samen met ProRail, decentrale overheden, recreatieve belangenorganisaties en burgers te zorgen voor nul dodelijke slachtoffers en nul verstoringen op en rondom overwegen om een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit (trein- en wegverkeer) te kunnen garanderen. Meer informatie hierover vindt u hier: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/02/05/beleidsagenda-spoorveiligheid-2020-2025. Iedere wijziging met betrekking tot bijvoorbeeld de aansluitingen op de Herenstraat in de nabijheid van de overweg dient aan de Vakdeskundige Functioneel Beheer Overwegen van ProRail te worden voorgelegd. Men dient te voorkomen dat door aanpassingen/wijzigingen een vlotte ontruiming van de overweg afneemt.		
5.2	<i>Aspect Trillingen</i> ProRail beoogt niet alleen voor huidige bewoners, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een "goede buur" te zijn. Omdat de in het ontwerpbestemmingsplan "Centrum - Mariënborg" beoogde nieuwe woningen/gebouwen dichtbij het spoor zijn gepland kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder dient het aspect trillingen in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten wel te worden afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is (zie o.a.	In de zienswijze verzoekt ProRail terecht om het aspect trillingshinder te onderzoeken in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Een gedegen trillingsonderzoek kan echter pas gedaan worden als er sprake is van een concreet bouwplan. Dit is bij voorliggend initiatief inzake de nieuwbouw nog niet het geval. Het trillingsonderzoek wordt daarom uitgevoerd zodra het concrete bouwplan beschikbaar is. Het onderzoek zal als bijlage worden bijgevoegd aan de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen.	Geen wijzigingen.

	https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/milieuthema/tril/). ProRail verzoekt u om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen en verwijst in dit verband naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen (https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z152458~did=2019D31337). Deze Handreiking helpt gemeenten, projectinitiatiefnemers en andere stakeholders om bij nieuwbouw langs spoor tijdig en concreet rekening te houden met trillingen als gevolg van treinverkeer, en geeft voorbeelden waarmee gemeenten, omgevingsdiensten, ingenieurbureaus en initiatiefnemers in concrete situaties aan de slag kunnen. In deze Handreiking is beschreven op welke wijze gemeenten het aspect trillinghinder kunnen onderzoeken en afwegen bij de vaststelling van een bestemmingsplan. ProRail adviseert om de conclusies uit het trillingonderzoek uitgebreid op te nemen in de conclusie van een separate paragraaf Trillingen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en (indien nodig) door te laten werken in de planregels. ProRail neemt aan u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd en behoudt zich het recht voor in de verdere procedure aanvullende c.q. nieuwe zienswijzen kenbaar te maken.		
6	<i>Brinklaan</i>		
6.1	Mijn woning grenst aan de tuin aan de Veldwegzijde met het klooster links voor mijn woning. Hierbij mijn zienswijze op de voorgenomen plannen voor het klooster de Mariënborg en de tuin waarbij een afgesloten tuin ineens openbaar kan worden.	Over het publiektoegankelijk maken van (een deel) van het (toekomstig VVE) terrein (tuin) zullen nadere afspraken worden gemaakt tussen de gemeente en de ontwikkelaar/VVE. Hierin zullen de aspecten zoals onderhoud, handhaving e.d. aan de orde komen. Tussen gemeente en ontwikkelaar is wel een basisafpraak gemaakt dat bij overlast de ontwikkelaar (of haar rechtsopvolger(s)) gerechtigd is (in hoedanigheid van Bestuur van de Vereniging) om,	Geen wijzigingen.

	Ik zou graag helemaal geen openbaarheid van het park voor mijn woning zien, dus het park alleen toegankelijk maken voor de nieuwe bewoners. Dit om te voorkomen dat het binnen afzienbare tijd verandert in een openbaar toilet, drugsgebruik- en verkooppunt van drugs aan derden en een hangplek voor jongeren, ouderen, etc. met alle overlast van dien. Voorbeelden hiervan zijn de overlast bij bijvoorbeeld de Kom van Bieghel maar ook de parkeerplaats beneden mijn woning ingang Veldweg, die in het begin open was, maar die vanwege alle eerder genoemde overlast moest worden afgesloten met een hek.	na overleg met de Gemeente, de hiervoor bedoelde toegankelijkheid te beperken casu quo te beëindigen.	
6.2	Ik vind het onbegrijpelijk dat er 31 bomen gekapt en nog meer flink teruggesnoeid worden in deze tijd van klimaatverandering. Als ik ergens in Nederland een rokje koop moet er een boom geplant worden in Nepal vanwege duurzaamheid en klimaatdoelstellingen, maar hier wordt vanwege 'een open karakter' één van de weinige, nog bestaande, rustige en groene oases kapotgemaakt. Deze bomen en struiken zijn de behuizing van vogels zoals de bonte specht en het winterkoninkje, ze geven schaduw in deze opwarmende aarde en helpen tegen hittestress, dragen bij aan het tegengaan van klimaatverandering, helpen bij de CO ₂ en zijn in de overal op deze aarde noodlijdende natuur van onschatbare waarde. Dit besluit gaat 100% lijnrecht in tegen het landelijke en provinciale beleid om klimaatverandering en de opwarming van de aarde tegen te gaan. Graag zie ik dat er wordt nagedacht over herplanting van de te verwijderen bomen, of voor iedere gekapte boom en te verwijderen struik ergens anders in de tuin een nieuw te planten boom en struik terug zodat de groen oase intact blijft, en tevens de garantie dat de bestaande vogelpopulatie hun behuizing behoudt.	Deze zienswijze heeft betrekking op de kap van 31 bomen. In de toelichting van het bestemmingsplan staat dat het ontwerp waarin 31 bomen gekapt zouden worden, is komen te vervallen. Het aantal te kappen bomen is daardoor nader te bepalen en nog niet vastgelegd in het bestemmingsplan. Het advies is om alleen bomen te kappen die noodzakelijk zijn voor de realisatie van het plan en het aantal te kappen bomen tot een minimum te beperken. In het bestemmingsplan is onderbouwd dat het plan in ecologische zin haalbaar is, mits er enkele algemene maatregelen worden getroffen ten aanzien van de algemene zorgplicht, rugstreeppadden, foeragerende vleermuizen en algemene broedvogels. Daarnaast is het plan ambtelijk akkoord bevonden. Voordat de uitvoering kan beginnen vindt er in het kader van de kapvergunning nogmaals een toetsing plaats. In het bestemmingsplan is o.i. voldoende aandacht voor het aspect klimaat (adaptiviteit). Onder andere in paragraaf '3.4.3 Samen Sneller Duurzaam Gooise Meren' (pagina 20) is opgenomen dat Klimaatadaptatie en verminderen van hittestress gebeurt door bijvoorbeeld het beperken van verharding, vasthouden van hemelwater, toepassen van zo veel mogelijk groen en bepalen van plekken met open verharding.	Geen wijzigingen.

6.3	Het allerbelangrijkste van de snoei, kap en het openbare park is dat het beloofde wonen in de rust en het groen met volledige privacy volledig verdwijnt. Waar mijn huis nu totale privacy heeft door de bomen, waar er genoten wordt van natuur, schaduw en rust die de tuin geeft, kunnen straks de nieuwe overburen en parkbezoekers ongegeneerd naar binnen gluren vanuit een kale en leeggehaalde kloostertuin. Wie gaat ervoor deze waardevermindering van mijn woning opdraaien? Ik overweeg hierom planschadeclaim.	In de afgelopen periode tot aan nu toe is het kloostergebouw bewoond geweest, met soms meer en soms een minder aantal bewoners. De mate van de wederzijdse privacy (in het geval van de transformatie van het klooster) zal in een toekomstige situatie dan ook niet wezenlijk gaan wijzigen, aangezien het gebouw grotendeels zijn omvang en vorm behoudt. Het aantal bewoners zal wel toe gaan nemen. Het groene karakter van de kloostertuin is bekend en belangrijk voor Bussum. Dit karakter zal, waar mogelijk, dan ook zo veel als mogelijk in stand worden gehouden. Het staat verder iedereen vrij om een planschadeclaim in te dienen.	Geen wijzigingen.
-----	--	---	-------------------

3 Wijzigingen in bestemmingsplan

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen:

In de toelichting van het bestemmingsplan is de in- en uitrit tegenover de Veldweg 20 en 22 komen te vervallen.

Ambtelijke wijziging:

In paragraaf '4.11.1 Verkeer' (pagina 39) wordt de opzet van een straat onterecht omschreven als een straat met tweerichtingsverkeer. Paragraaf '4.11.1 Verkeer' is om die reden tekstueel aangepast in de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan.