

Reactienota zienswijzen 'ontwerpbestemmingsplan 'Zuidwest-Walden' (herontwikkeling Hocrasterrein)

5 maart 2025

Algemeen

Beleidsadviseur	A. Warmenhoven
Afdeling	Team Ruimtelijke Ontwikkeling/ Mens en Omgeving
Datum	5 maart 2025
Projectnaam	Zuidwest - Walden (Herontwikkeling Hocras- locatie)
(Bestuurlijk) opdrachtgever	Jelmer Kruijt/ John Kragting

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Inleiding	4
1.2	Welke stukken/besluiten zijn in procedure gebracht en welk bestuursorgaan is beslissingsbevoegd?	4
1.3	Het proces	5
1.4	Status van deze nota	5
2.	Overzicht ontvangen zienswijzen	7
2.1	Ingekomen zienswijzen	7
2.2	Ontvankelijkheid	7
2.3	Opzet en werkwijze verwerking van de zienswijzen	7
2.4	Communicatie	7
3.	Samenvatting en beantwoording zienswijzen	8
4.	Wijzigingen bestemmingsplan	70
4.1	Aanpassingen toelichting	70
4.2	Aanpassingen regels	70
4.3	Aanpassingen verbeelding	71
4.4	Aanpassing bijlagen bij toelichting	71
	Bijlage 1 Bezonningsstudie	73
	Bijlage 2 Lijst indieners zienswijzen	74

1. Inleiding

1.1 Inleiding

Het project omvat de realisatie van 157 woningen, 14 bedrijfsunits en de nieuwbouw van een Montessorischool voor voortgezet onderwijs aan de Franse Kampweg 38 in Bussum. De school biedt ruimte aan 1.200 leerlingen. Het terrein krijgt een groene en diverse inrichting die in samenhang ontworpen zal worden met het omliggende landschap van de woonwijk.

Het plangebied bevindt zich ten zuiden van de woonwijk 'Hilversumse Meent' (gemeente Hilversum). Het plangebied heeft een totale oppervlakte van ongeveer 4,6 hectare en is gelegen aan de Franse Kampweg (N236). De N236 loopt vanaf Bussum voorbij Weesp tot aan de A9.

Het plan is een gezamenlijk initiatief van de gemeente Gooise Meren en de VOF FransVast. Dit is initiatief is vastgelegd in een anterieure overeenkomst tussen de gemeente Gooise Meren en de VOF FransVast.

Het overgrote deel van het plangebied bestaat nu uit de bedrijfsbebouwing van het familiebedrijf Hocras, een horecagroothandel en nog enkele andere bebouwing. Het bedrijf is onlangs verplaatst naar een bedrijventerrein in Almere. Het grootste gedeelte van plangebied is in het geldende bestemmingsplan 'Zuidwest' voorzien van een bedrijfsbestemming. Het realiseren van de woningen en de middelbare school past niet binnen de mogelijkheden van dat bestemmingsplan. Daarom dient een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden om de beoogde ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken. Het bestemmingsplan 'Zuidwest – Walden' voorziet hierin.

1.2 Welke stukken/besluiten zijn in procedure gebracht en welk bestuursorgaan is beslissingsbevoegd?

Overeenkomstig is bepaald in de wet- en regelgeving zijn de volgende besluiten/deelplannen in procedure gebracht:

A. Het ontwerpbestemmingsplan (3.8 Wro) en het bijbehorende beeldkwaliteitplan

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, planregels, een toelichting en aan aantal onderzoeksrapporten. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels over het gebruik van de grond en de hierop toegelaten bebouwing opgenomen.

De gemeenteraad is bevoegd gezag om het bestemmingsplan vast te stellen.

B. MER- beoordelingsbesluit (Besluit MER)

Vanwege het bepaalde in de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage dient de realisatie van dit project te worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling. Dit heeft tot gevolg dat dient te worden beoordeeld of voor de voorgenomen activiteit een Milieu Effect rapport moet worden opgesteld. In de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan is uiteengezet dat geen belangrijke nadelen voor het milieu zijn te verwachten als gevolg van de realisatie van het project. Dit wordt ondersteund door diverse onderzoeken die ten grondslag liggen aan deze conclusie.

Het college van burgemeester en wethouders is het bevoegd gezag tot het vaststellen van het MER-beoordelingsbesluit.

C. Ontwerpbesluit Hogere Waarden Wet geluidhinder (artikel 83 en 110 A- wet geluidhinder)

Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat de voorkeursgrenswaarde geluidsbelasting (48 dB) als gevolg van het wegverkeer op de Franse Kampweg (N236) wordt overschreden. De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. Een hogere waarde voor de geluidbelasting op de Franse Kampweg (N236

kan slechts worden vastgesteld als maatregelen tot het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend zijn, of als er ernstige bezwaren zijn op het gebied van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard

Het verlagen van de geluidbelasting door het treffen van maatregelen aan de bron is niet doeltreffend en stuit op financiële bezwaren. Afscherming van alle woonlagen met een geluidsschermbaan op het eigen terrein is stedenbouwkundig ongewenst. Er dient voor 54 woningen en voor de middelbare school een hogere geluidswaarde te worden verkregen door het wegverkeer op de Franse Kampweg (N236). De geluidgevoelige bestemmingen vervangen de (bedrijfs)bebouwing op de locatie.

Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd gezag om de hogere waarden vast te stellen.

1.3 Het proces

Het ontwerpbestemmingsplan, het ontwerpbeeldkwaliteitsplan, het ontwerpbesluit Hogere waarden Wet geluidhinder en het MER beoordelingsbesluit hebben met ingang van vrijdag 29 december 2023 tot en met donderdag 8 februari 2024 op de volgende wijzen ter inzage gelegen:

- tijdens de openingstijden in het gemeentehuis van Gooise Meren in Bussum;
- op de gemeentelijke website;
- op www.ruimtelijkeplannen.nl. (*NL.IMRO.1942.BPWaldenBussum-ON01*).

Tijdens de genoemde periode van terinzagelegging is eenieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze kenbaar te maken tegen de genoemde stukken /besluiten bij de bevoegde gezagen. Het was zowel schriftelijk en mondeling mogelijk een zienswijze kenbaar te maken.

Op donderdag 8 december 2023 is in het Gemeenteblad en op de gemeentelijke website kennisgeving gedaan van het voornemen van de terinzagelegging. Ook de organisaties die in het kader van het vooroverleg 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening eerder een reactie hebben ingediend, zijn op de hoogte gesteld van het voornemen van de terinzagelegging.

Voorts is op 18 januari 2024 een inloopbijeenkomst gehouden in het gemeentehuis. Tijdens deze bijeenkomst is aan eenieder informatie gegeven over het project en de stukken die ter inzage zijn gelegd.

Er zijn in totaal 13 (waar onder een aantal gezamenlijke) zienswijzen ingediend. In deze reactienota is de inhoud van de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien.

1.4 Status van deze nota

Deze nota van zienswijzen maakt onderdeel uit van het besluit van de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan 'Zuidwest – Walden'.

Wet bescherming privacy

Volgens de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) mogen wij NAW-gegevens (naam, adres en woonplaats) en enkele andere persoonsgegevens niet digitaal aanbieden. Daarom publiceren wij deze nota, na vaststelling door de raad, een geanonimiseerde versie van deze nota. Hierin zijn de NAW-gegevens verwijderd, behalve waar de wet dat toelaat.

Elke zienswijze is in deze nota gekoppeld aan het registratienummer in het zaakstelsel en aangeduid met een nummer.

De persoonsgegevens van de indieners van de zienswijzen worden uitsluitend weergegeven in de vertrouwelijke bijlage “Lijst indieners zienswijzen”. Deze persoonsgegevens worden niet openbaar gemaakt en na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan vernietigd.

2. Overzicht ontvangen zienswijzen

2.1 Ingekomen zienswijzen

Nr.	Indiener	datum registratie
1.	Stichting Walden Buurtgroep	07-02-2024/006
2.	Vereniging Natuurmonumenten	23-01-2024/014
3.	Fietsersbond, afdeling Gooise Meren	09-02-2024/008
4.	Gemeente Hilversum*	08-02-2024/018
5.	Vereniging Natuurbehoud Landgoed Nieuw Cruysbergen	07-02-2024/011
6.	Gezamenlijke reactie bewoners	07-02-2024/004
7.	Bewoners	06-02-2024/032
8.	Bewoners	07-02-2024/005
9.	Bewoners	08-02-2024/019
10.	Bewoners	07-02-2024/014
11.	Bewoners	06-02-2024/002
12.	Bewoners	7-02-2024/011
13.	Bewoners	07-02-2024/015

**De zienswijze van de gemeente Hilversum is ingetrokken door het college van B&W van de gemeente Hilversum en wordt in deze nota niet behandeld.*

2.2 Ontvankelijkheid

Alle zienswijzen zijn binnen de periode van ter inzagelegging binnengekomen. De zienswijzen zijn dus ontvankelijk en kunnen in behandeling worden genomen.

2.3 Opzet en werkwijze verwerking van de zienswijzen

In hoofdstuk 3 van deze nota geven wij per zienswijze een samenvatting van de ingekomen zienswijzen. Vervolgens geven we onze reactie daarop en hoe dat verwerkt wordt in het bestemmingsplan.

De samenvattingen zijn bedoeld om de leesbaarheid van deze nota te vergroten. Mocht een onderdeel niet letterlijk worden verwoord in de samenvatting, dan betekent dit niet dat dit onderdeel niet is meegewogen of buiten beschouwing is gelaten in de beoordeling en beantwoording van de zienswijzen. Als de onderwerpen gelijk zijn aan elkaar en eerder zijn behandeld, is bij volgende zienswijzen op onderdelen verwezen naar de beantwoording van vorige zienswijzen. Ook deze werkwijze heeft ten doel de leesbaarheid van deze nota te vergroten.

2.4 Communicatie

Aan de gemeenteraad wordt voorgesteld de zienswijzen conform deze reactienota zienswijzen te beantwoorden. De reactienota zienswijzen heeft tot dat moment de status van conceptnota en zal aan de indieners van zienswijzen worden toegezonden.

3. Samenvatting en beantwoording zienswijzen

1. Zienswijze Stichting Walden Buurtgroep			
	<i>Algemeen</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerking</i>
1.1	Stichting Walden Buurtgroep dankt de gemeente voor de mogelijkheid hun zienswijze in te dienen. De stichting kijkt uit naar de antwoorden en aanpassingen van de gemeente. De Walden Buurtgroep ijvert al sinds het begin van het project voor een verantwoorde en passende herontwikkeling van het voormalige Hocras-terrein. Omdat de natuur, het milieu en de historische bebouwing geen stem hebben, streeft de Walden Buurtgroep vooral op dit vlak naar een gezamenlijke uitwerking van een bestemmingsplan die past bij de unieke historische omgeving gelegen tussen twee natuurgebieden. Daarbij stelt de Walden Buurtgroep nadrukkelijk niet tegen de ontwikkeling van het gebied te zijn.	Bedankt dat u constructief met ons meedenkt over de herontwikkeling van dit gebied. Ook wij streven met dit plan een zo goed mogelijke herbestemming te geven aan het Hocrasterrein. Uitgangspunt is geweest de bestaande kernkwaliteiten van het gebied te behouden en waar nodig te versterken en de beoogde ontwikkeling zo goed mogelijk hierin in te passen.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.2	In januari 2022 is De Walden Buurtgroep met een visiedocument 'Gebiedsgerichte Aanbevelingen voor de invulling van het voormalige Hocras-terrein' gekomen. Ook kwam de Walden Buurtgroep in 2023 met een alternatief plan voor de inrichting van het gebied. Op beide documenten is nooit een officiële reactie ontvangen van de Raad of van het College van de gemeente Gooise Meren.	Het college van B&W heeft kennisgenomen van de 'Gebiedsgerichte Aanbevelingen'. Daarnaast is het alternatief plan voor de inrichting van het gebied door De Walden Buurtgroep gepresenteerd aan de leden van de gemeenteraad op de politieke avond van 10 mei 2023. Dit alternatief plan heeft er uiteindelijk niet toe geleid dat de gemeenteraad het stedenbouwkundig plan gewijzigd heeft vastgesteld.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.3	Er is in het ontwerpbestemmingsplan niet opgenomen hoe de huidige omwonenden beschermd worden tegen de negatieve gevolgen van de sloop- en bouwwerkzaamheden.	Bij de omliggende bebouwing zal een bouwkundige nulmeting worden verricht. Ook zal door aannemers een bouwlogistiek plan moeten worden opgesteld	De zienswijze geeft geen aanleiding tot

		met als uitgangspunt hinder en schade zo veel mogelijk te voorkomen en te beperken. De overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden is afhankelijk van de keuzen van de bouwmethoden. Dit wordt juridisch niet geregeld in het bestemmingsplan. Dit is aan de orde bij de omgevingsvergunning en gebeurt voorafgaande aan de start van de start van de sloop- en bouwwerkzaamheden.	aanpassing van het bestemmingsplan.
1.4	Er is in het ontwerpbestemmingsplan niet opgenomen wat er met dit stuk grond van gemeente gebeurt als de bouw van de school op deze locatie niet doorgaat. Walden Buurtgroep vraagt de gemeente om dan een geheel nieuw bestemmingsplan te realiseren op basis van een nota van uitgangspunten.	Het voorliggende bestemmingsplan maakt alleen juridisch mogelijk op deze grond een school te bouwen. Er bestaat overigens geen enkele onduidelijkheid over de komst van de school, deze gaat door. Het opstellen van een nieuw bestemmingsplan op basis van een (nieuwe) nota van uitgangspunten is dus niet aan de orde.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.5	De Walden Buurtgroep doet de suggestie om het slopen circulair te doen en om dit op te nemen in het bestemmingsplan.	Een bestemmingsplan regelt alleen de bestemming van de gronden en het hierop beoogde grondgebruik en bebouwing van de gronden. Circulair slopen wordt juridisch niet geregeld in het bestemmingsplan. Bij het afgeven van de vereiste omgevingsvergunning kunnen door de gemeente nadere voorwaarden worden opgenomen over circulair slopen. Dit is op dit moment nog niet aan de orde.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.6	De Walden Buurtgroep vraagt de gemeente balans aan te brengen tussen oppervlakte bebouwing, wegen, groen en natuur. De voorgestelde bouwdichtheid past niet in de omgeving. De huidige plannen zijn te vol, te veel en te hoog aan de randen. De bouwdichtheid is veel hoger dan het naastgelegen Landgoed Nieuw Cruysbergen en de te bouwen wijk in Crailo, die in vergelijkbare groene gebieden zijn gesitueerd. Walden Buurtgroep vraagt om gelijke monniken, gelijke kappen in deze vergelijkbare gebieden en daarmee aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.	De plannen voor Walden, Nieuw Cruysbergen en Crailo zijn niet met elkaar te vergelijken qua uitgangspunten en programma. Het project Walden betreft de transformatie van een bedrijventerrein naar een gebied waarin een mix van wonen, maatschappelijke- en werkfuncties wordt gerealiseerd. Crailo is een oud kazerneterrein waar het grootste deel van het terrein groen/natuur is. Nieuw Cruysbergen is een exclusieve wijk met alleen maar dure woningen ook in een bestaand landschap. De Hocras locatie is in de huidige situatie voor 29 % bebouwd, voor 49 % verhard en bestaat voor 21 % uit groen en water. In de nieuwe situatie wordt dit uitgeefbaar/bebouwing 27%, verharding en parkeren 23 % en groen alsmede water 50 %. Ten opzichte van de huidige situatie wordt de balans tussen oppervlakte bebouwing, wegen en groen/natuur aanmerkelijk verbeterd. Het klopt dat Landgoed Nieuw Cruysbergen in verhouding meer groen omvat dan dit plangebied, maar deze plannen zijn niet met elkaar te vergelijken. Naast woningen is de opgave in Walden ook om een school en bedrijfsunits te maken. In het plangebied komen 157 woningen. Een veel gehanteerde norm is 50-75 m² groen per woning. Daar wordt hier ruimschoots aan voldaan.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
-----	---	---	--

		Het plan Walden heeft een andere dichtheid dan de plannen waaraan gerefereerd wordt. In Nederland worden buurten en wijken gebouwd in verschillende dichtheden. Er is veel druk in de regio om woningen te bouwen want er is een groot tekort aan woningen. We maken niet alleen dure woningen maar ook sociale woningen. Dit soort woningen leidt tot plannen met een andere dichtheid. Door te kiezen voor bijzondere woningtypes met relatief weinig privé groen kunnen we ondanks de dichtheid toch een aantrekkelijk groen plan maken.	
--	--	--	--

	<i>Bebouwing</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerking</i>
1.7	Het ontwerpbestemmingsplan spreekt van verschillende bouwhoogtes. Hierbij lijkt geen rekening gehouden te zijn met de bestaande belendende bebouwde omgeving en de daar geldende bouwhoogtes in het bestemmingsplan. De zienswijze van de Walden Buurtgroep is dan ook om de bouwhoogtes aan te passen aan nabijgelegen gebouwen. Dus af te stemmen met de bepalingen in het bestemmingsplan geldend voor de Melkstraat en Franse Kampweg 26-28.	Tijdens het participatieproces is het stedenbouwkundige plan als gevolg van inbreng van aanwonenden aanmerkelijk aangepast. Er heeft in voorkomende gevallen tevens met de bewoners overleg en afstemming plaatsgehad. Het in eerste instantie aan de zuidzijde geprojecteerde appartementencomplex is tijdens het participatieproces vervangen door een parkeerterrein en grondgebonden woningen.	De verbeelding van het bestemmingsplan is aangepast. De maximale bouwhoogten van de grondgebonden woningen langs 't Luye Gat (2-onder-1 kap en de vrijstaande woning) zijn verlaagd naar maximaal 11,5 meter.

		Hierdoor is een goede aansluiting met de bestaande bouw aan de zijde van de Melkstraat gerealiseerd. Er is in de plaats daarvan gekozen voor een in hoogte aflopende bebouwing vanuit het noorden. De gemeente heeft bovendien de vrijheid om in een nieuw bestemmingsplan andere maten te hanteren dan in bestemmingsplannen van belendende gebieden. Naar aanleiding van de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan is de bouwhoogte aangepast van de twee-onder-1 kap woningen en de vrijstaande woning lang 't Luye Gat. De maximale bouwhoogte is van 12,0 meter verlaagd naar 11,5 meter. Het gaat om woningen met maximaal drie bouwlagen en waarbij ruimte wordt geboden aan een royale hoogte van de begane grondverdieping (basement). Ook is rekening gehouden met de eisen die vanuit duurzaamheid aan woningen gesteld worden, waardoor een grotere bouwhoogte nodig is.	
1.8	De Walden Buurtgroep ziet graag dat de hoogte wordt aangepast van de drie appartementencomplexen aan de noordoostzijde van het plangebied (21 m) zodat overlast voor bestaande bewoners (zonlicht) en de nadelige effecten op flora en fauna in het beschermd natuurgebied van het Goois Natuurreservaat worden weggenomen.	Het oostelijke appartementencomplex grenst aan een drietal woningen. Voor deze woningen is een bezonningsstudie verricht (zie bijlage 1). Op basis van de bezonningsstudie is geconcludeerd dat ook bij toepassing van de maximale bouwhoogte van het bestemmingsplan voldaan wordt aan de lichte TNO-norm en dat sprake is van voldoende bezonningsop	De verbeelding van het bestemmingsplan is aangepast. De maximale bouwhoogte van het oostelijke appartementencomplex

		de omliggende woningen. Daarnaast is in overleg met de bewoner de bouwhoogte van dit oostelijke complex aangepast. De maximale bouwhoogte is verlaagd van 14,0 meter naar 13,0 m. De westelijke appartementencomplexen grenzen aan het terrein van het Goois Natuurreservaat (GNR). Dit gebied is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. In het kader van het bestemmingsplan is een Quicksan Wet natuurbescherming (bijlage 8a bij het bestemmingsplan) uitgevoerd. Daarin wordt gesteld dat negatieve effecten zijn uitgesloten, aangezien alle werkzaamheden buiten het Natuurnetwerk Nederland en het Bijzonder Provinciaal Landschap worden uitgevoerd. Ten aanzien van deze provinciaal aangewezen gebieden geldt dat externe werking geen toetsingskader is. De woongebouwen zijn zo gepositioneerd dat juist lawaai/drukke van de woonbuurt wordt afgeschermd van het stiltegebied ten noorden van de wijk. De woningen en de buitenruimtes zijn allemaal georiënteerd op het zuiden en niet op het stiltegebied. Bewoners parkeren in de parkeergarage en kunnen direct naar de woning.	is verlaagd naar maximaal 13 meter.
1.9	Het ontwerp bestemmingsplan omvat ruim twee derde van de woningen in het duurdere koopsegment en krap een derde van de bebouwing wordt gebruikt voor sociale woningbouw. Het middensegment is niet opgenomen	Het beoogde woningbouwprogramma op het terrein voldoet aan de uitgangspunten van het gemeentelijk	De zienswijze geeft geen aanleiding tot

	in de plannen. De Walden Buurtgroep is van mening dat dit segment ook zou moeten worden bediend.	beleid, dat gold bij de vaststelling van het stedenbouwkundig plan door de raad in juli 2023. In de woonvisie, die door de gemeenteraad op 12 juni 2017 is vastgesteld, is bepaald dat een nieuwe woningbouwontwikkeling moet voorzien in 1/3 sociaal. Hierin zijn geen eisen opgenomen over bouwen in het middensegment (betaalbare huur en/of koop).	aanpassing van het bestemmingsplan.
1.10	De Walden Buurtgroep stelt dat in het bestemmingsplan moet worden opgenomen dat alle nieuwbouw - en dus ook de mogelijke school -voldoet aan de laatste ENG-norm en dus energieneutraal zijn.	In het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) is geregeld dat aanvragen van een omgevingsvergunning voor nieuwbouw moeten voldoen aan de eisen voor bijna energie neutrale gebouwen (BENG). Dat wordt niet het bestemmingsplan geregeld. De nieuwbouw (dus de woningen en de school) worden in een later stadium van de planvorming op het punt van duurzaamheid nog verder doorontwikkeld. Er wordt uitgegaan van duurzame bouw. Alle woningen zullen uiteraard voldoen aan de BENG-eisen en materialen worden zorgvuldig uitgekozen bij de verdere uitwerking van de opstellen om tot een zo duurzaam mogelijke invulling te komen.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.11	De Walden Buurtgroep vraagt de gemeente om erfgoed integraal op te nemen in de planvorming. Volg de adviezen op van de ingehuurd onafhankelijke expertisebureaus en waardeer de cultuurhistorische gebouwen, zoals de paardenstallen met Jugendstil-elementen, door ze een functie te geven in het kader van 'placemaking'.	De effecten van het plan op het aspect erfgoed zijn bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan uitvoerig onderzocht. Helaas bleek deze optie niet haalbaar, aangezien de realisatie van het plan vereist dat de paardenstallen worden verwijderd. Het	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		behoud van de paardenstallen zou ertoe leiden dat twee appartementencomplexen niet gerealiseerd kunnen worden. In plaats van het behoud van de paardenstallen wordt een alternatieve erfgoedstrategie uitgewerkt, waarbij de bijzondere historie van de locatie en het renbaanverleden levendig zichtbaar en beleefbaar worden gemaakt. Dit verleden wordt bij de verdere planvorming meegenomen door de verhaallijnen van de locatie zichtbaar te maken en door overblijfselen uit dit verleden in te passen in het inrichtingsplan. Op deze wijze willen we recht doen aan de bijzondere historie. Door een erfgoedsspecialist zullen de ideeën hiervoor verder uitgewerkt worden.	
--	--	--	--

	<i>Infrastructuur</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerking</i>
1.12	Het is noodzakelijk om het grote infrastructurele plaatje rondom dit plan op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan omdat dit onlosmakelijk is verbonden aan de toegewezen functies op dit terrein, te weten de bedrijfsunits en de grote middelbare school van 1200, mogelijk 1500 of meer, leerlingen.	Bij de voorbereiding van het voorliggende bestemmingsplan is verkennend onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van het onderhavige plan voor het verkeerssituatie in de omgeving. De ingediende zienswijzen hebben aanleiding gegeven op dit punt nader onderzoek te laten	De toelichting en de verbeelding zijn aangepast naar aanleiding van het verkeersonderzoek. Dit onderzoek is toegevoegd

		uitvoeren. In het bijgevoegde rapport 'Verkeersonderzoek ontwikkeling Walden' dd. 17 oktober 2024 is door verkeerskundig bureau Graaff Traffic meer in detail onderzocht welke maatregelen nodig zijn om te kunnen komen tot een verantwoorde verkeerskundige en verkeersveilige inpassing van het plan in de omgeving. Het aanvullende verkeersonderzoek maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan, dat ter vaststelling aan de raad is aangeboden. De hierin opgenomen conclusies en aanbevelingen worden in een later stadium van de planvorming nader uitgewerkt.	aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.
1.13	De komst van een grote middelbare school en een drukke woonwijk met bedrijfsunits vraagt om een visie en gelijktijdige aanpassing van de Nieuwe 's-Gravelandseweg en de Melkstraat/Melkmeent bij het definitieve bestemmingsplan. Walden Buurtgroep vraagt de gemeente om in overleg met de bewoners tot overeenstemming te komen over een goede en veilige verkeersinrichting van deze twee toegangswegen en de aanpassingen meteen mee te nemen in het bestemmingsplan.	In het uitgevoerde aanvullende verkeersonderzoek is specifiek aandacht besteed aan de verwachte toename van het fietsverkeer en de verbetering van de verkeersveiligheid. Het onderzoek heeft geleid tot een planvoorstel om de huidige maximale snelheid van 50 km/uur op de Nieuwe 's-Gravelandseweg te verlagen naar 30 km/uur en de bestaande fietsstroken te verbreden. Voor de Melkstraat/Melkmeent is overleg gevoerd met de aanwonenden en de gemeente Hilversum. Het voorstel is om voor deze weg eenrichtingsverkeer in te stellen voor het autoverkeer. Daarnaast is de aansluiting van de Melkstraat op de Franse Kampweg compacter ontworpen, waardoor deze overzichtelijker is voor de weggebruikers. Bovendien wordt de	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.

		fietsoversteek hier verwijderd, wat ook bijdraagt aan de overzichtelijkheid van de aansluiting. Een ruimtelijk plan/ bestemmingsplan spreekt zich overigens niet uit over de maximumsnelheid op wegen of het instellen van eenrichtingsverkeer. Daarvoor dient, buiten de context van een bestemmingsplan, een verkeersbesluit genomen te worden.	
1.14	Het huidige ontwerp bestemmingsplan is onvoldoende en gevaarlijk wat betreft de aansluiting van de weg naar het Hocras-terrein ter hoogte van het benzinstation Franse Kampweg en Melkstraat, ook wel de poort naar de Melkstraat genoemd. Gevraagd wordt om deze 'poort' af te sluiten en de hoofdtoegang naar de wijk (bij de Gamma) zodanig aan te passen dat daar het verkeer goed in en uit kan rijden, dus zonder bocht naar rechts. Anders ziet de Walden Buurtgroep graag een veilige en juiste aanpassing in overleg met de bewoners van de Melkstraat/Melkmeent.	Voor een woonwijk is het noodzakelijk om een 2^e aansluiting te hebben vanuit veiligheidsoverwegingen. Op basis van het uitgevoerde verkeersonderzoek is een gewijzigde inrichting uitgewerkt voor de aansluiting van de Melkstraat. Zie verder de reactie onder 1.13	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.
1.15	De in- en uitgang van en naar de Franse Kampweg ter hoogte van de Gamma is onoverzichtelijk, gevaarlijk en ontoereikend. Walden Buurtgroep vraagt om herziening van dit drukke verkeerspunt, zodat fietsers, vracht- en personenwagens en ander in- en uitrijdend verkeer veilig en zonder oponthoud en overlast op de provinciale weg, de wijk in- en uit kunnen rijden.	Voor de in- en uitgang van de nieuwe wijk ter hoogte van de Gamma is een gewijzigd inrichtingsvoorstel uitgewerkt. De fietsoversteek is nu aan de westzijde van de kruising gesitueerd, wat leidt tot minder fietsoversteken op de inrit naar de wijk. Daarnaast wordt de middenberm op de Franse Kampweg verbreed, waardoor in de middenberm opstelruimte voor autoverkeer ontstaat en in 2 keer overgestoken kan worden. Het aanvullende verkeersonderzoek heeft aangetoond dat daarmee de hoeveelheid	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.

		verkeer verantwoord verwerkt kan worden en dat de wachttijden voor het verkeer acceptabel zijn.	
1.16	Het ontwerpbestemmingsplan geeft een circulaire ontsluiting aan van het gemotoriseerde verkeer, waardoor auto's onnodig rondjes rijden en gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Walden Buurtgroep vraagt om aanpassing van de kruisingen van de weg bij de appartementencomplexen aan de noordoostzijde, door die aan de zuidzijde van de appartementencomplexen te leggen.	De ontsluiting van de appartementencomplexen ligt ten noorden van deze wooneenheden. Verplaatsing van deze ontsluiting naar de zuidzijde van het complex gaat ten koste van het centrale groengebied en daarmee van de kwaliteit van het plan. Overigens wordt niet ingezien waarom auto's hier onnodig rondjes zouden gaan rijden. Het parkeren van de appartementengebouwen heeft immers plaats onder het gebouw, met een toegang vanaf de westzijde van de gebouwen, waardoor zij niet onnodig rondjes zullen rijden. Voorts wordt voorzien in voldoende parkeerplekken, zodat er weinig 'zoekverkeer' zal zijn.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.17	De rotonde Nieuwe `s-Gravelandseweg/Franse Kampweg is problematisch voor fietsverkeer, komend vanaf het nieuw aan te leggen fietspad (de noordroute) langs de Franse Kampweg. Walden Buurtgroep vraagt om een aanpassing van dit verkeerspunt in het bestemmingsplan zodat duidelijk is dat verkeer op de rotonde van twee kanten fietsverkeer kan verwachten en voorrang dient te verlenen. Voorts dient een oplossing gezocht te worden om de gevaarlijke situatie te voorkomen waarbij leerlingen, tegen het verkeer in, schuin oversteken naar de rechterzijde van de Nieuwe 's Gravelandseweg.	Het gewijzigde voorstel voor de inrichting van de Franse Kampweg gaat uit van het plaatsen van de bebouwde komgrens ten oosten van de rotonde Nieuwe `s-Gravelandseweg/Franse Kampweg. Het fietsverkeer op de rotonde komt "in de voorrang". De aansluiting van de Nieuwe `s-Gravelandseweg op de rotonde is compacter uitgewerkt, waardoor het schuin oversteken van fietsverkeer tot een minimum wordt beperkt.	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.
1.18	De verkeerslocatie bij het Shell benzinestation zorgt voor een drukke (gevaarlijke) kruising. Walden Buurtgroep vraagt om een visie en	Zie reactie onder 1.13.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot

	aanpassing in het bestemmingsplan voor deze onoverzichtelijke verkeerssituatie.		aanpassing van het bestemmingsplan.
1.19	Parkeren op en rondom het terrein: de gemeente houdt geen rekening met de te verwachten toekomstige parkeernorm en het gegeven dat mensen meer met deauto's en elektrisch gaan rijden. Ook zou de gemeente minder autogebruik moeten stimuleren voor woon-werkverkeer en het aantal parkeerplaatsen voor de school moeten verminderen. Gevraagd wordt om aanpassing van het bestemmingsplan, om minder parkeerplaatsen in de zuidwesthoek bij 't Luye Gat en om meer elektrische laadinfrastructuur en autodeel-parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen.	Het aantal parkeerplaatsen is berekend aan de hand van de 'Uitgangspunten en werkwijze parkeereis Gooise Meren 2023'. Er wordt (ruimschoots) voldaan aan de parkeereisen. Daarmee wordt ook voorkomen dat er verkeersonveilige situaties ontstaan als auto's geparkeerd worden op plekken die daar niet voor bedoeld zijn. Bovendien gaat dat dan gepaard met overlast en onnodig 'zoekverkeer' door de buurt. We faciliteren de mogelijkheden voor het deauto-concept. Verder worden t.z.t. de mogelijkheden onderzocht het plangebied te voorzien van laadpalen.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.20	Er is nu een onofficiële parkeerplaats bij de grote plataan aan het begin van de ingang voor het Gamma-terrein. Gevreesd wordt voor overlast. Walden Buurtgroep vraagt om aanpassing van de plannen zodat op deze locatie voldoende parkeerplaatsen zijn voor recreanten.	In de huidige situatie is deze onofficiële parkeerplaats particulier terrein en niet bestemd voor recreanten. In de nieuwe situatie zijn binnen het plangebied voldoende parkeermogelijkheden voorzien voor de school en bewoners van het plan. Uitbreiding van de parkeermogelijkheden voor recreanten zijn niet voorzien. We sluiten daarbij aan bij uw zienswijze onder 1.19 om het aantal parkeerplaatsen beperkt te houden.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	<i>Natuurbescherming</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerking</i>
1.21	Het plan zorgt voor grote druk op het omringende Natuurnetwerk Nederland, hetgeen samen met de huidige recreanten zorgt voor verstoring en vervuiling. Walden Buurtgroep vraagt om verlaging van die druk door een aangepast minder vol bestemmingsplan. Dit kan door minder woningen en/of geen school te bouwen.	Door de gemeenteraad is op 11 juli 2023 het stedenbouwkundig plan De Walden vastgesteld. Het ontwerpbestemmingsplan is gebaseerd op dit stedenbouwkundig plan en vormt het juridische kader hiervoor. In het bouwprogramma zijn dan ook geen wijzigingen doorgevoerd. Bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan is onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van het plan voor de natuurwaarden. Zie het rapport Quicksan Wet natuurbescherming, dat is opgenomen in bijlage 8a bij het bestemmingsplan. In dit rapport wordt geconcludeerd dat negatieve effecten zijn uitgesloten, aangezien alle werkzaamheden buiten het Natuurnetwerk Nederland en het Bijzonder Provinciaal Landschap worden uitgevoerd. Wij verwachten dan ook niet dat als gevolg van de realisatie van het project Walden de druk op het omliggende (natuur) gebied onevenredig zal toenemen of verder zal verstoren.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.22	Verzocht wordt de natuurcorridor langs 't Luye Gat zo breed mogelijk te maken en doet hiervoor een aantal voorstellen in haar zienswijze: het laten vervallen van parkeerplaatsen, het versmallen van een appartementencomplex ofwel het schrappen van een grondgebonden woning of het met een paar meter opschuiven van de grondgebonden huizen.	Voorafgaand aan de opstelling van het plan is een ruimtelijke afweging gemaakt over hoe de verschillende functies in het plangebied ingepast kunnen worden. Over de inpassing en versterking van de natuurcorridor is ecologisch advies ingewonnen: "Inrichting oeverzone Hocras-terrein te Bussum, oktober 2021" en toegevoegd als bijlage 2a.	Het ecologisch rapport is verwerkt en toegevoegd als bijlage 2a bij de toelichting.

		In dit rapport wordt geconcludeerd dat de natuurcorridor voldoende breed en ingericht is om doorgang te bieden voor de aangewezen doelsoorten (onder meer conform model kamsalamander). Er is dus geen aanleiding de nieuwe ecologische verbinding te verbreden.	
1.23	Walden Buurtgroep vraagt om een betere bescherming in het bestemmingsplan van de bestaande natuur langs 't Luye Gat. Hier staat een aantal grote en beeldbepalende bomen te weten: eik, elzen groepen en berken. Aan de noordzijde staan beeldbepalende bomen waaronder drie grote eiken, een grove den, berken en sparren. De Walden Buurtgroep ziet graag aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan waarbij deze twee bomengroepen behouden blijven en ze in te passen in het vergroeningsdeel van het plan.	Aan de bestaande natuur langs het Luye gat is in het bestemmingsplan de bestemming 'Natuur' toegekend. Deze bestemming is gericht op het behoud, herstel en ontwikkeling van natuur-, landschaps- en cultuurhistorische waarden. Deze bestemming biedt juridisch voldoende bescherming voor het behoud van de aanwezige bomen. Te zijner tijd wordt nog een inrichtingsplan voor de ecologische verbindingszone opgesteld. Het opstellen van het inrichtingsplan voor de ecologische verbindingszone is geen onderdeel van dit bestemmingsplan.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.24	Het ontwerpbestemmingsplan is onvolledig wat betreft het aanvragen van een ontheffing voor het verstoren van de diverse dieren, waaronder specifiek de dwergvleermuis. Walden Buurtgroep ziet dat graag aangepast in het ontwerpbestemmingsplan.	Er is geen aanleiding het bestemmingsplan op dit punt aan te passen of te verduidelijken. Uit de verrichte ecologische rapporten is gebleken dat de realisatie van het plan Walden geen onevenredige effecten heeft voor de aanwezige natuur(waarden) in en rondom het plangebied en geen belemmering vormt voor het bestemmingsplan. Wij zorgen ervoor dat bij aanvang van de sloop en bouwwerkzaamheden de wettelijke	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		vergunningvoorschriften in acht worden genomen. Hiertoe wordt onder meer een ontheffingsaanvraag voor het voorkomen van de gewone dwergvleermuis en de huismus aangevraagd bij het bevoegd gezag.	
1.25	De natuurbescherming is onvoldoende in het ontwerpbestemmingsplan wat betreft lichtschade aan flora en fauna in de zuidwesthoek langs 't Luye Gat en aan de noord-, en noordoostzijde aan de grens met het Goois Natuurreservaat. Walden Buurtgroep vraagt aanpassing in het bestemmingsplan hoe lichtschade voor de natuur op deze plaatsen kan worden voorkomen en/of waaraan de verlichting moet voldoen om dit te voorkomen.	Bij het later op te stellen inrichtingsplan voor de ecologische verbindingzone wordt aandacht besteed aan het beperken van lichthinder vanaf de parkeerplaats bij 't Luye Gat. Het inrichtingsplan is geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Verder zullen bij de architectonische uitwerking van de appartementengebouwen aan de noord-oostzijde van het plangebied de appartementen en de buitenruimten naar het zuiden worden gericht en niet op het Goois Natuurreservaat.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.26	De Walden Buurtgroep vraagt om een beschermende maatregel in het bestemmingsplan op te nemen om te voorkomen dat de ecologische corridor door mens en hond betreden kan worden en om de corridor te beschermen.	In een bestemmingsplan wordt alleen de (publiekrechtelijk) bestemming en het hierop toegelaten gebruik van de grond vastgelegd. Het is wettelijk niet mogelijk om in de bestemming 'Natuur; die voor de natuurcorridor gaat gelden, een verbodsbepaling op te nemen die moet voorkomen dat deze grond door mensen of honden wordt betreden. Wij delen overigens uw zorg op dit punt en zullen bij de opstelling van het inrichtingsplan voor de natuurcorridor fysieke maatregelen opnemen die voorkomen dat mensen en honden het gebied kunnen betreden. Bij de voorbereiding van	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		dit inrichtingsplan zal hierover ook afstemming met Vereniging Natuurmonumenten plaatsvinden.	
1.27	Het ontwerpbestemmingsplan geeft onvoldoende aan hoe onder de Provinciale weg (N236) de ecologische corridor wordt vernieuwd en daarmee wordt doorgezet naar NNN Bantam. Stichting Walden Buurtgroep ziet hier graag een opmerking over opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.	De effectiviteit van de functie van de ecologische verbindingszone is besproken met Natuurmonumenten en Goois Natuurreservaat (GNR). Voor het functioneren van deze natuurzone is het noodzakelijk dat deze buiten het bestemmingsplangebied zowel aan de noordzijde als de zuidzijde adequaat wordt verbonden. Over de inrichting van het deel van de natuurcorridor dat onder de Provinciale weg (N236) loopt heeft in een eerder stadium tussen de gemeente, GNR en de Vereniging Natuurmonumenten vooroverleg plaatsgehad. GNR zorgt ervoor dat de watergang aan de noordzijde buiten het plangebied wordt aangepast. Aan de zuidzijde dient de aanwezige onderdoorgang/duiker in ere te worden hersteld. Natuurmonumenten stemt dit met de provincie Noord-Holland af. Zonder deze maatregelen kan de ecologische zone niet als verbindingszone functioneren. De toelichting van het bestemmingsplan is op dit punt verduidelijkt.	De toelichting van het bestemmingsplan wordt op dit punt aangevuld.
1.28	De Walden Buurtgroep vraagt om de hoogte van de geplande appartementencomplexen aan de noordzijde van het gebied (21 meter hoog) te verlagen zodat de schade aan het aangrenzende natuurgebied zo	Het uitgangspunt voor het stedenbouwkundig plan is een sterk en kwalitatief hoogwaardig groengebied te realiseren in het hart van de nieuwe woonwijk. Het centreren van de hoogste bebouwing in het hart van	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	min mogelijk wordt. Zij bepleit de hoogste bebouwing te centreren in het hart van de wijk.	de wijk is strijdig met dit uitgangspunt en stedenbouwkundig niet verantwoord. Zie reactie onder punt 1.8.	
1.29	In het noordoosten van het plangebied wordt het terrein naar het natuur- en rustgebied van het Goois Natuurreservaat afgesloten door een hek. De Walden Buurtgroep vraagt om in het bestemmingsplan vast te leggen dat het hek blijft bestaan en wordt onderhouden in lengte der dagen, als harde scheiding zonder doorgang, ter garantie van het behoud van dit rustgebied.	Het onderhoud en (sleutel)beheer van het bestaande hekwerk is een verantwoordelijkheid van de gemeente Gooise Meren en het Goois Natuurreservaat. Deze instanties dragen als eigenaar en beheerder zorg voor afsluiting van het hek en toegangspoort. Over de genoemde uitvoeringsaspecten worden in een later stadium nadere afspraken gemaakt. Het hek maakt geen onderdeel uit van het plangebied, waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft. Wel zal de toelichting op dit punt worden aangevuld, zodat duidelijk is wat de intenties zijn ten aanzien het hek.	De toelichting van het bestemmingsplan wordt op dit punt aangevuld.
1.30	Er is geconstateerd dat de zeer schadelijke Japanse Duizendknoop is aangetroffen op het terrein. In het ontwerpbestemmingsplan is niet aangegeven hoe vóór de sloop van de gebouwen deze invasieve exoot in zijn geheel zal worden verwijderd en afgevoerd. Graag ziet de Stichting een plan van sanering van de Japanse Duizendknoop toegevoegd, alsmede een plan tegen de verspreiding van de invasieve exotische rivierkreeft in 't Luye Gat.	Deze werkzaamheden zijn onderdeel van het bouwrijp maken van het plangebied.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	<i>School</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerking</i>
1.31	De huidige oppervlakte van het terrein van geplande school (12.000 m ²) voldoet niet aan de eis in het programma van eisen van 12.500 m ² . De	Aan het tot stand komen van dit bestemmingsplan zijn verschillende onderzoeken (zie bijlagen 13 en	De zienswijze geeft geen aanleiding tot

	Walden Buurtgroep vraagt meer terrein voor de school beschikbaar te stellen en, als dat niet mogelijk is, af te zien van de bouw van de school op deze locatie.	14) uitgevoerd naar mogelijke alternatieve locaties met een omvang van 12.500 m ² , die op korte termijn beschikbaar zijn. De conclusie was dat er, naast de Hocras-locatie, geen alternatieve locatie voor de VO-school beschikbaar is binnen de gemeente Gooise Meren die voldoet aan de gestelde criteria en voldoende kans van slagen heeft.	aanpassing van het bestemmingsplan.
1.32	De twee stichtingen van de middelbare scholen, waaronder Volant, hebben berekend dat er zelfs tenminste 1.500 leerlingen voor het Montessori Lyceum kunnen worden verwacht. De Walden Buurtgroep vraagt de gemeente deze cijfers serieus te nemen en de school niet op deze locatie te bouwen en een nieuw plan zonder school voor de locatie te ontwikkelen en daarmee ook het huidige ontwerp bestemmingsplan aan te passen.	Met dit bestemmingsplan wordt een nieuwe Montessorischool voor voortgezet onderwijs planologisch mogelijk gemaakt. Het gebouw is geschikt voor maximaal 1.200 leerlingen. Onderzoeken hebben uitgewezen dat er binnen Gooise Meren geen alternatieve locatie beschikbaar is voor een school met een dergelijke omvang en bijbehorende ruimtevrage.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.33	Met een school op het voormalige Hocras-terrein is de regionale functie van de school voor dorpen uit de eigen gemeente moeilijk vol te houden. De Walden Buurtgroep pleit ervoor een meer centrale locatie voor de nieuw te bouwen school te zoeken. Zij vraagt de gemeente alsnog alle alternatieve locaties goed te onderzoeken.	De school heeft een regionale functie, die breder is dan de gemeente Gooise Meren. In 2022 is een QuickScan uitgevoerd waarin de mogelijke locaties voor een VO-school met een omvang van 1.200 leerlingen zijn onderzocht (zie bijlage 13). In 2023 zijn twee locaties nogmaals door de gemeente onderzocht (zie bijlage 14). De conclusie van beide onderzoeken was dat er naast de voormalige Hocras-locatie geen geschikte locaties beschikbaar waren.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.34	Plan 'Zuidwest-Walden' is een onveilige locatie voor een school vlak bij de provinciale weg met aan de overkant de NNN-gebieden van het unieke landgoed Bantam en het Spanderswoud. Stichting Walden Buurtgroep vraagt om aanpassing van het bestemmingsplan om schade aan de kwetsbare natuur van Bantam, Spanderswoud en de Franse Kampheide te voorkomen.	Het uitgangspunt voor de ontwikkeling van het schoolterrein is dat met een aantrekkelijk buitenterrein de leerlingen op de locatie kunnen verblijven. Er vindt overleg plaats met onder meer Natuurmonumenten en de schoolleiding om de overlast op de omliggende natuurgebieden te beperken. De ligging biedt ook kansen, bijvoorbeeld op het gebied van natuureducatie.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.35	De inpassing van de school in het ontwerpbestemmingsplan vraagt om bovengemiddelde bouwkosten. Gezien de verwachte toename van het aantal leerlingen van 1.200 naar minimaal 1.500 en het onvoldoende onderzoek naar alle alternatieve locaties, vraagt de Walden Buurtgroep, alle alternatieve locaties te onderzoeken mede om verantwoord om te gaan met de besteding van het belastinggeld.	Zie reactie onder punt 1.33	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.36	Bij de nieuw te bouwen school is er geen enkele mogelijkheid om buiten te sporten. Stichting Walden Buurtgroep vraagt de gemeente Gooise Meren om een locatie voor de school te kiezen waar leerlingen ruimschoots buiten kunnen sporten.	Binnen de gemeente Gooise Meren heeft het overgrote deel van de VO-scholen op schoolterrein geen sportvelden. Voor deze locatie is ook het uitgangspunt een VO-school zonder sportvelden.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	<i>Stikstofdepositie</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerking</i>
1.37	Bij de berekening van de stikstofdepositie is uitgegaan van een situatie waarbij de Hocras nog volledig functioneerde. Er wordt uitgegaan van een niet werkelijke situatie waardoor de stikstofdepositie berekeningen niet kloppen.	Voor de beoogde ontwikkeling is de Natura 2000-plantoets doorlopen. Voor zowel de gebruiksfase als de bouw- en sloopfase zijn AERIUS-berekeningen uitgevoerd. Hierbij is intern gesaldeerd met het gebruik dat onderdeel uitmaakt van de	De Aeriusberekeningen zijn geactualiseerd en uitgebreid met een Passende Beoordeling en toegevoegd aan bijlage 9

	Walden Buurtgroep vraagt de gemeente de waarden te gebruiken van de periode 2019-2023 voor hun berekeningen en zo tot een juiste invulling en uitvoering van het bestemmingsplan te komen.	referentiesituatie. Dit betreft het gebruik van (met name) Hocras , een groothandel in horecaproducten. In lijn met de twee uitspraken van de Raad van State d.d. 18 december 2024, het intern salderen aangemerkt als een mitigerende maatregel. Reden waarom de voorliggende passende beoordeling is opgesteld, waarbij ook getoetst is aan het additionaliteitsvereiste. Uit deze passende beoordeling volgt dat de zekerheid is verkregen dat door het bestemmingsplan er geen significante gevolgen in de Natura 2000-gebieden optreden. De natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden worden niet worden aangetast.	van het bestemmingsplan.
1.38	Sloop en bouw leiden tot stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten. Omdat de verwachting is dat duidelijke gevolgen niet voor alle instandhoudingsdoelstellingen voor die habitattypen en soorten zijn uit te sluiten, is interne saldering toegepast zowel voor aanleg- als gebruiksfase. Aangezien er van verkeerde depositiewaarden is uitgegaan, is interne saldering niet mogelijk. Graag ziet de Walden Buurtgroep een juiste berekeningen daarbij passende aannames voor de stikstofdepositie.	Zie reactie onder punt 1.37	De Aeriusberekeningen zijn geactualiseerd en uitgebreid met een Passende Beoordeling en toegevoegd aan bijlage 9 van het bestemmingsplan.

2	Vereniging Natuurmonumenten		

	<i>Ecozone</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
2.1	De Ecozone is te klein. Er zijn minimale eisen voor een effectieve ecologische verbindingszone, waarbij onder andere de breedte van de zone en het opheffen van barrières van essentieel belang zijn. Het lijkt erop dat deze eisen onvoldoende zijn meegenomen in de huidige plannen.	Voor de ecologische verbindingszone is een uitgebreid onderzoek uitgevoerd door het bureau Ecogroen. Dit onderzoek is toegevoegd aan het bestemmingsplan (bijlage 2a). De in het plan opgenomen verbindingszone voldoet aan de eisen, zoals die in het rapport van Ecogroen zijn opgenomen.	De rapportage van Ecogroen is verwerkt en toegevoegd aan het bestemmingsplan als bijlage 2a.
2.2	In de bestemmingsregels voor Artikel 6 natuur zijn zeer minimale beperkingen opgenomen om de functie van de Ecozone te waarborgen. Er is op geen enkele manier een beperking van aanwezigheid van de mens die wordt vastgelegd in de bestemmingsregels.	Het klopt dat de aanwezigheid van de mens in de ecozone niet is verboden in de bestemmingsregels. Het is ook niet mogelijk om dit te regelen in het bestemmingsplan. Dit zal enerzijds worden gewaarborgd door de wijze van inrichting van de	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		oeverzone en anderzijds door het stellen van regels door de eigenaar.	
2.3	Daarnaast wordt in artikel 6.3 paragraaf C beschreven dat het verboden is om eventueel bomen en opgaande beplanting te verwijderen. Dit terwijl voor het beheer van de Ecozone het wel wenselijk kan zijn om dit te doen.	Het klopt dat er in artikel 6.3.1 lid c wordt beschreven dat het verwijderen, kappen of rooien van bomen en andere opgaande beplanting alsmede het verwijderen van oevervegetaties, verboden is, tenzij er een omgevingsvergunning is verleend. In artikel 6.3.2 is een uitzondering opgenomen: het verbod is niet van toepassing op normaal onderhoud en beheer van deze zone. Het beheer van de ecozone is dus wel mogelijk.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	<i>Ontwerpbesluit Wet geluidhinder</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
2.4	In het ontwerpbesluit en het akoestisch onderzoek wordt weinig aandacht wordt besteed aan de invloed van geluid op de omliggende natuur. Het lijkt vreemd dat er uitgebreid wordt ingegaan op de geluidbelasting op de gevels van de woningen en de school, terwijl de mogelijke effecten op de natuur niet in dezelfde mate worden belicht.	In het ontwerpbesluit en het akoestisch onderzoek wordt inderdaad geen aandacht besteed aan de invloed van geluid op natuur, omdat dat geen geluidgevoelig object betreft zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï heeft uitsluitend betrekking op geluidsgevoelige objecten zoals de woningen en de school. In paragraaf 4.5 van het bestemmingsplan is aandacht besteed aan de effecten van de beoogde ontwikkeling op de flora en fauna. Er is in dat verband een Quicksan Wet natuurbescherming uitgevoerd, waarbij onder andere de effecten van	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		de beoogde ontwikkeling op natuurgebieden met een beschermde status (Natura 2000-gebieden en provinciaal beschermde gebieden) zijn onderzocht. Daarbij wordt ingegaan op het gebied direct ten noorden van het plangebied dat onderdeel is van het Natuurnetwerk Nederland en het gebied ten zuiden van de Franse Kampweg/N236 dat ook onderdeel is van Bijzonder Provinciaal Landschap. Daaruit kwamen geen belemmeringen naar voren.	
--	--	--	--

	<i>School en mitigerende maatregelen</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
2.5	De keuze om de school aan de zuidkant te situeren brengt het risico met zich mee dat leerlingen in grote aantallen zullen recreëren in de nabijgelegen natuurgebieden van het Goois Natuurreservaat en Natuurmonumenten. Hierover is tot op heden door de school of de gemeente niet met Natuurmonumenten gesproken.	In een eerder stadium van de planvorming en ook naar aanleiding van deze zienswijze heeft er overleg plaatsgevonden tussen Natuurmonumenten en de gemeente. In dit overleg is afgesproken om gezamenlijk in overleg te gaan met de directie van de VO-school om maatregelen te bespreken om de overlast op de natuurgebieden tot een minimum te beperken.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
2.6	Natuurmonumenten wenst de nadruk te leggen op het belang van specifieke mitigerende maatregelen die moeten worden genomen om de impact van de geplande school op de aanwezige natuurgebieden, waaronder Landgoed Batam, te verminderen.	Bij de verdere uitwerking van het plan gaan wij hierover nog met reclamant in gesprek.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	<i>Teleurstelling in participatiekeuzes gemeente</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
--	--	-------------------------	----------------------------

2.7	Natuurmonumenten betreurt het ten eerste dat er onvoldoende afstemming en participatie heeft plaatsgevonden in de uitwerking van deze Ecozone. Het gebrek aan overleg en samenwerking heeft geleid tot een gemiste kans om gezamenlijk te streven naar een optimaal evenwicht tussen ruimtelijke ontwikkelingen en natuurbehoud.	Met Natuurmonumenten heeft een aantal keren overleg plaatsgevonden. Dit overleg heeft onder meer geresulteerd in het rapport van Ecogroen (bijlage 2a). De uitwerking van de ecologische verbindingszone tot een inrichtingsplan heeft in het kader van dit bestemmingsplan echter nog niet plaatsgevonden en is ook geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Tussen Natuurmonumenten en de gemeente is afgesproken dat Natuurmonumenten betrokken wordt bij de uitwerking en op die wijze haar expertise kan inbrengen.	De rapportage van Ecogroen is verwerkt en toegevoegd aan het bestemmingsplan als bijlage 2a.
-----	--	--	---

3	<i>Fietzersbond, afdeling Gooise Meren</i>		
	Samenvatting	Reactie gemeente	Wijze van verwerking
3.1	De Fietzersbond ziet de noodzaak ervan in dat er woningbouw plaatsvindt. Dit stelt echter eisen aan de infrastructuur. Vanuit de gemeente is de aandacht voor veilige en comfortabele fietsvoorzieningen binnen dit plan onvoldoende.	Zoals ook blijkt uit bijvoorbeeld de gemeentelijke Omgevingsvisie heeft de gemeente voldoende aandacht voor toekomstbestendige mobiliteit, waaronder ook veilige en comfortabele fietsvoorzieningen. Echter in het voorliggende geval is gebleken dat op het aspect verkeersveiligheid nog een nadere studie nodig is. Naar aanleiding van de verkeerskundige studie zijn de voorstellen - waar nodig - herzien om de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers, met speciale aandacht voor fietsers, te waarborgen.	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.

3.2	De locatiekeuze van het schoolgebouw heeft niet de voorkeur van de Fietzersbond, omdat het niet stimulerend is voor het gebruik van de fiets. Een locatie binnen de bebouwde kom en dicht bij de OV-voorzieningen is vanuit dit oogpunt een veel betere keuze.	In 2022 is een quickscan uitgevoerd waarin de mogelijke locaties voor een VO-school met een omvang van 1.200 leerlingen zijn onderzocht (zie bijlage 13). In 2023 zijn twee locaties nogmaals door de gemeente onderzocht (zie bijlage 14). De conclusie van beide onderzoeken was dat er naast de voormalige Hocras-locatie geen geschikte locaties beschikbaar waren.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.3	Het gebied wordt nu alleen ontsloten aan de zuidzijde, aansluitend op de Franse Kampweg. Voor het autoverkeer lijkt dit een logische keuze. Voor de fietsers is ontsluiting van het gebied aan de noordzijde via de Waldenlaan gewenst.	Bij de ontwikkeling van het plan is rekening gehouden met een strikte ruimtelijke scheiding tussen het plan Nieuw Cruysbergen (Waldenlaan). Dit is ook de toegezegd richting de bewoners van de Waldenlaan en het Goois Natuurreservaat. Ten westen van Nieuw Cruysbergen ligt het natuurterrein van Goois Natuurreservaat, onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Gelet op de aanwezig natuurwaarden zijn er geen plannen om een fietspad door dit gebied te realiseren.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.4	Aan de noordzijde van de Franse Kampweg ligt nu een voetpad. Om onnodig oversteken van de provinciale weg te voorkomen is een 2 richtingen fietspad van 4,5 meter noodzakelijk tussen de Melkstraat en de Nieuwe 's-Gravelandseweg met voldoende afstand tot de rijbaan. De maximum snelheid op de Franse Kampweg moet worden teruggebracht naar 50 km/h. Momenteel is de weg ingericht voor 80 km/h, hetgeen betekent dat de inrichting ingrijpend veranderd moet worden.	Het inrichtingsvoorstel voor de Franse Kampweg gaat uit van een 2-richtingen fietspad aan de noordzijde van de Franse Kampweg. In het ontwerp is een fietspadbreedte van 3,5 meter aangehouden. Op basis van het verkeersonderzoek voldoet dit omdat de verdeling van de fietsintensiteit door de middelbare school	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.

		voornamelijk één richting op is georiënteerd ('s-ochtends heen en 's-middags terug). De Franse Kampweg is thans een 60 km/uur weg. In het herinrichtingsvoorstel wordt voor deze weg voorgesteld om er een 50 km/uur weg van te maken op het wegvak tussen de rotondes met de Nieuwe 's-Gravelandseweg en ten westen van de Shell. Ter hoogte van het Hocras-terrein zal een bredere middenberm en een plateau nabij de fietsoversteekplaats worden toegepast.	
3.5	Vanwege de vestiging van de Gamma zullen ook vrachtwagens en auto met aanhangers van deze aansluiting gebruik maken. De kruising met het te realiseren 2-richtingen fietspad dient hierop te worden ingericht.	Het inrichtingsvoorstel voor deze aansluiting voorziet in een 2-richtingen fietspad dat de aansluitende weg richting de nieuwe wijk en de Gamma kruist op voldoende afstand van de Franse Kampweg. Daarmee wordt voldoende opstelruimte verkregen voor afslaand verkeer. De fietsoversteek van de Franse Kampweg wordt verplaatst naar ten westen van de aansluiting. Daarmee wordt het aantal oversteekbewegingen op de aansluiting naar de wijk geminimaliseerd.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.6	De Nieuwe 's-Gravelandseweg is momenteel geen veilige en comfortabele fietsroute. De snelheid dient te worden teruggebracht naar 30 km/h, met de daarbij behorende inrichting. Ook dient de weg meer ruimte te gaan bieden voor de fietsers. Vanwege de lengte van de weg en de huidige verkeersintensiteit zal dit lastig worden. Het bevreemdt de Fietsersbond dat er nog geen ontwerpalternatieven zijn uitgewerkt en beoordeeld.	De Nieuwe 's-Gravelandseweg is thans een 50 km/uur weg. In de herinrichtingsvoorstellen wordt voor deze weg voorgesteld om er een 30 km/uur weg van te maken. Een ruimtelijk plan/ bestemmingsplan spreekt zich overigens niet uit over de maximumsnelheid op wegen. Daarvoor dient, buiten de context van een	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		bestemmingsplan, een verkeersbesluit genomen te worden.	
3.7	De Melkstraat lijkt ons zeer geschikt om uit te voeren als fietsstraat en af te sluiten voor doorgaand autoverkeer.	Op basis van het uitgevoerde verkeersonderzoek is het voorstel om eenrichtingsverkeer in te stellen in de Melkstraat en Melkmeent, richting de Hilversumse Meentweg. Het profiel is onvoldoende breed om 2 auto's elkaar in tegengestelde richting te laten passeren. Op dit moment is de Melkstraat 4,1 meter (met uitzondering van ter plaatse van het bruggetje). Voorgesteld wordt het profiel van 4,1 meter te handhaven en in te delen in twee rabatstroken van 0,3 meter en een rijloper van 3,5 meter. Een breedte van 3,5 meter is in de meeste situaties voldoende breed en sluit aan bij de breedte van het fietspad op de Franse Kampweg. Voor het instellen van een eenrichtingsverkeer dient een verkeersbesluit te worden genomen. Dit besluit is geen onderdeel van dit bestemmingsplan en wordt op een later moment genomen.	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.
3.8	Het station Bussum-Zuid vormt een belangrijke schakel in de vervoersketen OV-fiets. Hier is in het geheel nog geen aandacht aan besteed. Een goede aansluiting met Bussum-Zuid is van groot belang.	Het belang van een goede aansluiting met het station Bussum-Zuid wordt gedeeld. Voor deze verbinding is een tweetal fietsroutes van belang: de MRA-fietsroute Hilversum-Amsterdam (gedeelte langs N524) en de Hoofd fietsroute Bussum Weesp (gedeelte Franse Kampweg). Deze beide routedelen vormen de veiligste (en snelste) route voor het fietsverkeer richting het plan De Walden.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.	Gemeente Hilversum (zienswijze is ingetrokken)		
	<i>Samenvatting</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerking</i>
	De zienswijze van de gemeente Hilversum is ingetrokken door het college van B&W van de gemeente Hilversum en wordt in deze nota niet behandeld.		

5	Vereniging Natuurbehoud Landgoed Nieuw Cruysbergen		

	<i>Het gaashek</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
--	--------------------	-------------------------	----------------------------

5.1.	Het bestaande (gaas-)hek tussen het nieuw te ontwikkelen Hocrasterrein en het voormalige MOB-terrein, is van essentieel belang voor de rust van het natuurgebied. Mondeling is de garantie gegeven dat 'het hek' zou blijven staan en dit natuurgebied niet toegankelijk zou worden vanuit de nieuw te realiseren woonwijk. De vereniging ziet deze toezegging graag schriftelijk opgenomen in het bestemmingsplan.	Het onderhoud en (sleutel)beheer van het bestaande hekwerk is een verantwoordelijkheid van de gemeente Gooise Meren en het Goois Natuurreservaat. Deze instanties dragen als eigenaar en beheerder zorg voor afsluiting van het hek en toegangspoort. Over de genoemde uitvoeringsaspecten worden in een later stadium nadere afspraken gemaakt. Het hek maakt geen onderdeel uit van het plangebied, waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft. Wel zal de toelichting op dit punt worden aangevuld, zodat duidelijk is wat de intenties zijn ten aanzien het hek.	De toelichting van het bestemmingsplan wordt op dit punt aangevuld.
------	---	---	--

5.2	De vereniging wenst een uitgewerkt plan om het bestaande hek blijvend naar behoren te laten functioneren, te onderhouden en te beheren. Het is wenselijk afspraken te maken van het sleutelbeheer van de poort.	Zie reactie onder punt 5.1.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
-----	---	-----------------------------	---

	<i>Verkeersituatie Nieuwe s Gravelandseweg</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
5.3	De Nieuwe 's Gravelandseweg is essentieel voor het woon-/werkverkeer van de bewoners van Landgoed Nieuw Cruysbergen; het betreft de in- en uitrit van de buurt. Verzocht wordt om bij de eventuele herinrichting van deze straat ook rekening te houden met de bewoners van Landgoed Nieuw Cruysbergen.	Bij een herinrichting van de Nieuwe 's Gravelandseweg houden wij rekening met de belangen van de bewoners van Landgoed Nieuw Cruysbergen.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5.4	De Nieuwe 's-Gravelandseweg is al vele jaren een belangrijke ontsluitingsweg voor zuidelijk Bussum en Het Spiegel. Snelheidsbeperkende maatregelen, zoals drempels en wegversmallingen, zullen ook de ambulance, brandweer en politie in ernstige mate vertragen, met wellicht fatale consequenties.	De huidige snelheid op de Nieuwe 's-Gravelandseweg is 50 km/uur. Bij de herinrichting van de weg zal worden voorgesteld om de snelheid van de weg te verlagen naar 30 km/uur. Daarbij zal ook een beoordeling plaatsvinden of de huidige snelheidsbeperkende maatregelen passen bij een snelheid van 30 km/uur. Dit toekomstige inrichtingsplan is geen onderdeel van het voorliggende bestemmingsplan. De verlaging van de snelheid vraagt een verkeersbesluit. Dit besluit is geen onderdeel van de bestemmingsplanprocedure en wordt op een later moment genomen.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5.5	Door de ernstige toename van het fietsverkeer (meerdere malen per dag) zal het bij vlagen onmogelijk zijn om vanaf de Waldenlaan de Nieuwe 's-Gravelandseweg op te draaien. Graag ziet onze vereniging een adequaat voorstel voor een soepel verkeersverloop op deze kruising.	Om een goed beeld te krijgen van de verkeersveiligheid van de omliggende wegen als gevolg van de beoogde ontwikkeling is verkeersonderzoek uitgevoerd.	Het verkeersonderzoek is toegevoegd aan de toelichting van het

		In dit onderzoek is een prognose gemaakt van het aantal fietsbewegingen op de Nieuwe 's-Gravelandseweg in de toekomstige situatie met een school voor 1.200 leerling in het plangebied. In de ochtend zijn dit rond de 370 fietsbewegingen, waarbij de piek tussen 8.10 en 8.25 uur ligt. Op dit moment kan dit extra wachttijd betekenen. In de middag is dit meer verdeeld over de periode tussen 13.00 en 16.30 uur. Deze intensiteiten kunnen enige hinder geven, maar passen in een regulier binnenstedelijk wegbeeld.	bestemmingsplan als bijlage 16.
--	--	---	---------------------------------

	<i>Bebouwing</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
5.6	De in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen bouwhoogtes zijn veel hoger dan de belendende bebouwde omgeving. De bouwhoogte in plan Zuidwest-Walden is twee keer zo hoog als in Landgoed Nieuw Cruysbergen en ruim boven de boomgrens. Verzocht wordt om de bouwhoogte aan te passen aan de bestaande boomgrens.	De maximale bouwhoogte aangegeven op de verbeelding is niet twee keer zo hoog als op Landgoed Nieuw Cruysbergen. Het daar geldende bestemmingsplan 'Zuidwest - MOB-complex' laat binnen de bestemming 'Natuur – Woongebied' immers woongebouwen toe die bestaan uit ten hoogste 2 bouwlagen en gestapelde woongebouwen die bestaan uit ten hoogste 3 bouwlagen, waarbij deze bouwlagen gebouwd kunnen worden op een verdiepte of half-verdiepte parkeervoorziening.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5.7	Aan de noordelijke grens -pal aan het kwetsbare natuurgebied staat een rondweg ingepland. Verzocht wordt om rekening te houden met de aangrenzende natuur en de rondweg te verleggen.	Er is voor de beoogde ontwikkeling een ecologische quickscan uitgevoerd. Daaruit blijkt dat negatieve effecten op beschermde gebieden (Natura 2000-gebieden, Natuurnetwerk Nederland inclusief natuurverbindingen of Bijzonder provinciaal landschap) uitgesloten zijn. Verder blijkt uit de Passende beoordeling dat de stikstofdepositie vanwege de beoogde ontwikkeling geen significante gevolgen heeft voor de Natura 2000-gebieden. Derhalve is er vanuit het belang van de natuur, geen aanleiding om de plannen aan te passen.	De Aeriusberekeningen zijn geactualiseerd en uitgebreid met een Passende Beoordeling en toegevoegd aan bijlage 9 van het bestemmingsplan.
-----	---	--	---

	<i>Fietspad</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
5.8	In het verleden is ooit sprake geweest van de mogelijkheid van een fietspad door het natuurgebied. Verzocht wordt om deze 'definitieve' situatie in stand te houden.	Ten westen van Nieuw Cruysbergen ligt het natuurterrein van Goois Natuurreservaat, onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Er zijn geen plannen om een fietspad door dit gebied te realiseren.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6	<i>Gezamenlijke zienswijze bewoners</i>		

	<i>Verkeer</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
--	-----------------------	--------------------------------	-----------------------------------

6.1	De bewoners maken zich zorgen over de verkeersveiligheid in deze twee straten en de onoverzichtelijke situatie op het knooppunt bij het Shell benzinestation. Er is hiernaar nog geen goed verkeerskundig onderzoek gedaan. Als bewoners verwachten wij een enorme toename van het verkeer en een toename van de overlast in de Melkmeent/Melkstraat.	Om een goed beeld te krijgen van de verkeersveiligheid van de omliggende wegen als gevolg van de beoogde ontwikkeling, is het Verkeersonderzoek ontwikkeling Walden dd. 17 oktober 2024 uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 16. In dit onderzoek is specifiek aandacht besteed aan de verwachte toename van het fietsverkeer en de verbetering van de verkeersveiligheid. De bewoners van de Melkmeent/Melkstraat zijn op 12 september 2024, in bijzijn van de gemeente Hilversum, geïnformeerd over de resultaten van dit verkeersonderzoek. Aan de bewoners is voorgesteld om eenrichtingsverkeer vanaf de Franse Kampweg in te stellen. Aandachtspunt van de bewoners was dat de agrarische bedrijven aan de westzijde van de Melkmeent, bereikbaar dienen te blijven voor agrarisch verkeer. Daarnaast is de aansluiting van de Melkstraat op de Franse Kampweg verlegd en compacter ontworpen dan de huidige situatie, waardoor deze overzichtelijker is voor de weggebruikers. Bovendien wordt de fietsoversteek hier verwijderd, wat ook bijdraagt aan de overzichtelijkheid van de aansluiting.	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.
-----	---	---	---

		Daarnaast is door de bewoners zorg geuit over de toename van het fietsverkeer, vooral rond de aanvangstijd van de school. Het profiel van de Melkstraat-Melkmeent wordt behouden en is in combinatie met het eenrichtingsverkeer voldoende breed voor de afwikkeling van het verkeer. Bij het inrichtingsplan zal aandacht zijn voor de zichthoeken vanuit de inritten van de aanwonenden. De Melkmeent is gelegen op het grondgebied van de gemeente Hilversum. Het plan voor eenrichtingsverkeer heeft draagvlak bij die gemeente. Een ruimtelijk plan/ bestemmingsplan spreekt zich overigens niet uit over instellen van eenrichtingsverkeer. Daarvoor dient, buiten de context van een bestemmingsplan, een verkeersbesluit genomen te worden.	
6.2	De bewoners willen met de gemeente Gooise Meren en Hilversum op korte termijn om de tafel gaan om gezamenlijk tot een goede, verkeersveilige oplossing te kunnen komen voor de verkeersinrichting van Melkmeent/Melkstraat en om de aanpassing van Melkmeent/Melkstraat op te nemen in het uiteindelijke bestemmingsplan.	Zie reactie onder punt 6.1	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7	Bewoners		

	Bebouwing	Reactie gemeente	Wijze van verwerken
--	------------------	-------------------------	----------------------------

7.2	Gedurende een lange periode zullen omwonenden overlast hebben van sloop- en bouwwerkzaamheden (stof, geluid, trillingen en licht). Hier wordt in het ontwerpbestemmingsplan nagenoeg geen aandacht aan besteed. Gevraagd wordt om voldoende maatregelen te nemen om deze overlast te beperken gedurende de sloop- en bouwperiode. Ook vragen wij om monitoring van onze woning tijdens en na de sloop- en bouwperiode door van tevoren een beginopname van de woning te maken die bij eventuele schade door sloop- of bouwwerkzaamheden gebruikt kan worden ter bepaling van een schadevergoeding.	Bij omliggende bebouwing zal een bouwkundige nulmeting worden verricht. Tevens zal door aannemers een bouwlogistiek plan moeten worden opgesteld met als uitgangspunt hinder en schade zo veel mogelijk te voorkomen en te beperken. De overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden is verder afhankelijk van de keuzen van de bouwmethoden. Dit wordt juridisch niet geregeld in het bestemmingsplan.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
7.3	De natuur langs 't Luye Gat vraagt om bescherming tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden. In het stukje struweel tussen de gebouwen van de voormalige Hocras en 't Luye Gat leeft de ringslang en komen bosuilen en vleermuizen voor. De gemeente wordt gevraagd om ook hier voldoende maatregelen te nemen om deze kwetsbare en beschermende soorten tijdens de werkzaamheden te beschermen en te behouden.	Er is een ecologische quickscan uitgevoerd. Daaruit blijkt dat het plan De Walden geen onevenredige effecten heeft voor de aanwezige natuur(waarden) in en rondom het plangebied en geen belemmering vormt voor het bestemmingsplan. In de quickscan wordt ingegaan op uilen en op de ringslang. Voor wat betreft uilen, wordt in het ecologische onderzoek geconcludeerd dat de aanwezigheid van in bomen broedende soorten als buizerd, sperwer en ransuil uitgesloten kan worden. Tevens	De rapportage van Ecogroen is verwerkt en toegevoegd aan het bestemmingsplan als bijlage 2a.

		wordt geconcludeerd dat het plangebied geen onderdeel uitmaakt van het essentiële leefgebied van de ringslang. Overigens zullen de omstandigheden voor de ringslang verbeteren door de beoogde nieuwe inrichting met een natuurvriendelijke oever. Zoals aangegeven in het rapport van EcoGroen: “De oeverzone zelf kan - mits goed ingericht en beheerd- eveneens functioneren als leefgebied.” Wij zorgen ervoor dat bij aanvang van de sloop en bouwwerkzaamheden de wettelijke vergunningvoorschriften in acht worden genomen.	
7.4	Reclamant vreest dat door de bouw van de veel hogere grondgebonden woningen er constant inkijk zal zijn, wat leidt tot vermindering van het woongenot en aantasting van de privacy vanuit zijn woning. De gemeente wordt dan ook gevraagd om de plannen zo aan te passen dat hier rekening mee gehouden wordt door lager te bouwen en de bestaande beplanting te behouden.	Niet ontkend wordt dat het initiatief effecten heeft ten aanzien van inkijk en privacy. Op grond van vaste rechtspraak kan een woonsituatie vrij van enige inkijk evenwel niet worden gegarandeerd. Bovendien is op korte afstand reeds bedrijfsbebouwing aanwezig, waarbij op basis van het geldende bestemmingsplan ‘Zuidwest’ een bouwhoogte van 9 meter is toegestaan. Verder zijn de betreffende woningen op een afstand van zo’n 25 meter geprojecteerd en is er nog een groenzone/ecozone voorgesteld in het tussenliggende gebied, waardoor de situatie ruimtelijk alleszins verantwoord is in de richting van reclamant en gesteld kan worden dat woongenot en privacy niet onevenredig worden aangetast.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7.5	Ook ten aanzien van de parkeerplaats aan de zuidwestkant grenzend aan 't Luye Gat is sprake van een aantasting van privacy en woongenot. Automobilisten kunnen zo naar binnen kijken en ook zal de straatverlichting op de parkeerplaats en het verschijnsel van auto's na zonsondergang inschijnen. Gevraagd wordt om passende maatregelen in het bestemmingsplan op te nemen om lichtvervuiling te voorkomen en de privacy te waarborgen.	Tussen de parkeervoorziening en de plangrens komt een groenzone/ecozone met een diversiteit aan hoge en lage beplanting en de parkeerplaatsen worden omzoomd met een haag, waardoor de impact van het parkeerterrein minimaal zal zijn. Ook hier zijn we van mening dat het woongenot en de privacy niet onevenredig worden aangetast en dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
7.6	De bouwdichtheid in het plan 'Zuidwest - Walden' veel hoger is dan de dichtheid op het landgoed Nieuw Cruysbergen en in de plannen voor het gebied Crailo. Gevraagd wordt om een gelijkwaardige bouwdichtheid toe te passen als in die plannen en om de bebouwing aan de randen van het gebied langs 't Luye Gat en het natuurgebied van het Goois Natuurreservaat in het noordoosten laag te houden en geleidelijk hoger te bouwen naar het midden, de Gamma en de provinciale weg.	Zie reactie onder punt 1.8.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	<i>Natuur</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
7.7	Het is een mooi streven om in de natuurcorridor/ecologische verbindingstrook langs 't Luye Gat de huidige groenstrook te behouden en de natuur en biodiversiteit te versterken. In het bestemmingsplan wordt echter niet gesproken over afdoende maatregelen om de strook mens en hond vrij te houden. Een haag van 1.25 meter hoog is niet afdoende. Verzocht wordt om de natuurcorridor langs 't Luye Gat afdoende te beschermen door bv een hek te plaatsen waardoor	De ecologische verbindingzone zal alleen betreden kunnen worden voor beheer en onderhoud. Het is niet de bedoeling dat mensen en/of honden deze zone betreden. In het inrichtingsplan worden maatregelen opgenomen om dit uitgangspunt te borgen.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	mens en hond de strook niet kunnen betreden en de flora en fauna ongestoord blijven.	Een verbod op de aanwezigheid van personen wordt niet in een bestemmingsplan geregeld.	
7.8	Het bestemmingsplan heeft het over een natuur strook van zes meter. Maar er zijn enkele plaatsen waar die maat ternauwernood gehaald wordt of waar de druk op de strook heel hoog is. Zo is de parkeerplaats in de zuidwesthoek, nabij de brug over 't Luye Gat in de strook van zes meter geplaatst. Om dieren een goede schuilplaats te bieden, zouden enkele parkeerplaatsen opgeofferd moeten worden. Reclamant verzoekt dan ook om aanpassing van de parkeerplaats en zoveel parkeervlakken te schrappen dat de hap die nu uit de strook genomen opgeheven wordt.	Voor het plan De Walden is een ruimtelijke afweging gemaakt hoe de verschillende functies in het plangebied ingepast kunnen worden. Voor de natuurcorridor is ecologisch advies ingewonnen. In het bestemmingsplan is een bestemmingsvlak opgenomen dat voldoende groot is om de corridor te laten functioneren conform de uitgangspunten die zijn beschreven in het ecologisch advies. Dit onderzoek is toegevoegd aan het bestemmingsplan als bijlage 2a.	De rapportage van Ecogroen is verwerkt en toegevoegd aan het bestemmingsplan als bijlage 2a.
7.9	Ook in het noorden van het plangebied langs 't Luye Gat is de druk op de strook natuur groot en behoeft het plan betere uitwerking om de natuurcorridor te versterken. Reclamant bepleit een minder hoekige natuurstrook die vloeiend langs de grondgebonden huizen loopt.	Bij het opstellen van het inrichtingsplan zal zeker aandacht worden besteed aan een vloeiende en natuurlijke inpassing. Overigens is het inrichtingsplan geen onderdeel van het voorliggende bestemmingsplan.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
7.10	In het ontwerpbestemmingsplan wordt gesproken over het behoud van verschillende oude bomen. Langs 't Luye Gat staat ook een aantal grote en beeldbepalende bomen (eik, berken en elzensgroepen). Verzocht wordt om ook deze grote bomen te behouden en te beschermen tijdens de sloop en bouwwerkzaamheden.	Te allen tijde zal aan de algemene zorgplicht voor flora en fauna bij de bouwwerkzaamheden worden voldaan. Waar nodig worden boombeschermende maatregelen getroffen en worden werkzaamheden nabij 't Luye Gat er op aangepast.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
7.11	Gevraagd wordt rekening te houden met het situeren van de parkeerplaats langs de natuurcorridor in het zuidwesten van 't Luye Gat. Hier kan lichtschade	Bij het inrichtingsplan voor de ecologische verbindingszone, dat overigens geen onderdeel	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing

	ontstaan aan flora en fauna door komend en vertrekkend verkeer. In het ontwerpbestemmingsplan is geen bepaling opgenomen om deze lichtschade tegen te gaan of te beperken door een dichte haag of schutting. Gevraagd wordt om de parkeerplaats te verkleinen en voldoende beschermende maatregelen te nemen die schade aan de flora en fauna tegengaat door aangepaste begroeiing en straatverlichting.	uitmaakt van het bestemmingsplan, zal aandacht worden besteed aan het beperken van lichthinder vanaf de parkeerplaats bij 't Luye Gat. Er is geen aanleiding om hiervoor een bepaling in het bestemmingsplan op te nemen. Ook zien we voldoende mogelijkheden voor een zorgvuldige inpassing zonder het aantal parkeerplaatsen te verkleinen.	van het bestemmingsplan.
--	--	--	---------------------------------

	<i>Verkeer</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
7.12	Er wordt in het bestemmingsplan 'Zuidwest - Walden' niet gesproken over de aan- en afvoerroutes van de middelbare school. Een van die routes is de Melkstraat/Melkmeent. Dat is nu een smal, rustig en idyllisch straatje dat gebruikt wordt door de bewoners, wat sluipverkeer naar het Shellstation en verder wandelaars, fietsers en ruiters. Door de komst van de school gaat dat beeld drastisch veranderen als naar verwacht 400 of meer leerlingen via deze route van en naar school gaan.	Naar aanleiding van de zienswijze is genoemd verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 16. Daarbij is specifiek aandacht besteed aan de verwachte toename van het fietsverkeer en de verbetering van de verkeersveiligheid. Voor de Melkstraat/Melkmeent is overleg gevoerd met de aanwonenden en de gemeente Hilversum. Het voorstel is om voor deze weg 1-richtingverkeer in te stellen voor het autoverkeer. Daarnaast is de aansluiting van de Melkstraat op de Franse Kampweg verlegd en compacter ontworpen dan de huidige situatie, waardoor deze overzichtelijker is voor de weggebruikers. Bovendien wordt de fietsoversteek hier verwijderd, wat ook bijdraagt aan de overzichtelijkheid van de aansluiting.	Het verkeersonderzoek is toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.

		Een ruimtelijk plan/ bestemmingsplan spreekt zich overigens niet uit over instellen van eenrichtingverkeer. Daarvoor dient, buiten de context van een bestemmingsplan, een verkeersbesluit genomen te worden.	
7.13	De gemeente wordt gevraagd om tegelijkertijd met het bestemmingsplan in overleg te treden met de bewoners over een aanpassing van de verkeerssituatie aan de Melkstraat/Melkmeent. Met de bewoners van de Nieuw 's-Gravelandseweg is al een participatieproces begonnen. Waarom nog niet met de bewoners van de Melkstraat/Melkmeent?	Op 12 september 2024 heeft een overleg plaatsgevonden met de bewoners van de Melkstraat/Melkmeent. Daarbij was ook de gemeente Hilversum vertegenwoordigd. Zie verder onder de reactie onder punt 6.1	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
7.14	Ter hoogte van het Shellstation komt een tweede toe- en uitrit. Deze geplande weg naar en van de wijk vraagt op dit punt om problemen gezien de onoverzichtelijke situatie en de vele verkeersstromen die hier bij elkaar komen. Reclamanten voorzien een gevaarlijke situatie en vragen deze in- en uitrit niet te realiseren, maar de hoofdingang bij de Franse Kampweg breder en overzichtelijker te maken.	Voor een woonwijk is het noodzakelijk om een 2e aansluiting te hebben vanuit veiligheidsoverwegingen. Op basis van het uitgevoerde verkeersonderzoek is een gewijzigde inrichting uitgewerkt voor de aansluiting van de Melkstraat. Zie verder de reactie onder 7.12	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.

8	Bewoners		

	Algemeen	Reactie gemeente	Wijze van verwerken
--	-----------------	-------------------------	----------------------------

8.1	Het plan is alleen gericht op het realiseren van de bebouwing en een plek vinden voor een school, alles binnen de omkadering van het gebied. Buiten die omkadering, met de mogelijke overlast en ongewenste nevenverschijnselen voor de omwonenden, is totaal geen rekening is gehouden.	Het voorliggende bestemmingsplan regelt alleen het juridisch-planologisch mogelijk maken van de voorgenomen ontwikkeling op het voormalige Hocrasterrein. De onderzoeken hebben bij het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegen. Hieruit blijkt dat de nieuwe bestemming het woon- en leefomgeving in de buurt niet onevenredig aantast. Zie onder meer bijlagen 5a, 6 , 9, 15 en 16 van het bestemmingsplan.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
-----	--	---	---

	Verkeer	Reactie gemeente	Wijze van verwerken
--	----------------	-------------------------	----------------------------

8.2	Er is geen noodzaak voor een ontsluiting op de Melkstraat: Er is een goede ruime dubbele ontsluitingsweg aan de Franse Kampweg. Om de toegangsweg aan de Franse Kampweg te kunnen gebruiken, zal de rondweg om de school moeten worden doorgetrokken naar de toegang op de Franse Kampweg.	Voor een woonwijk is het noodzakelijk om een 2e aansluiting te hebben vanuit veiligheidsoverwegingen. Op basis van het uitgevoerde verkeersonderzoek is een gewijzigde inrichting uitgewerkt voor de aansluiting van de Melkstraat die betere garanties biedt op het gebied van verkeersveiligheid.	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.
8.3	Er is sprake van een onveilige situatie. De in-/uitgang van het terrein op de Melkstraat is altijd een gevaarlijk verkeersknooppunt geweest. waar auto's van vier verschillende kanten in beide richtingen hun weg moesten zoeken.	Naar aanleiding van de zienswijzen is aanvullende verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 16.	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de

		Er is inmiddels, op 12 september 2024, overleg gevoerd met de aanwonenden van de Melkstraat/Melkmeent. Daarbij is specifiek aandacht besteed aan de verwachte toename van het fietsverkeer en de verbetering van de verkeersveiligheid. Het onderzoek heeft geleid tot een planvoorstel om de huidige maximale snelheid van 60 km/uur op de Franse Kampweg te verlagen naar 50 km/uur op het gedeelte tussen de rotonde met de Nieuwe 's-Gravelandseweg en ten westen van de Shell. Voor de Melkstraat/Melkmeent is overleg gevoerd met de aanwonenden en de gemeente Hilversum. Het voorstel is om voor deze weg 1-richtingverkeer in te stellen voor het autoverkeer. Daarnaast is de aansluiting de Franse Kampweg verlegd en compacter dan de huidige situatie ontworpen, waardoor deze overzichtelijker is voor de weggebruikers. Bovendien wordt de fietsoversteek hier verwijderd, wat ook bijdraagt aan de overzichtelijkheid van de aansluiting. Een ruimtelijk plan/ bestemmingsplan spreekt zich overigens niet uit over de maximumsnelheid op wegen. Daarvoor dient, buiten de context van een bestemmingsplan, een verkeersbesluit genomen te worden.	toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.
8.4	Geen overleg: met een pennenstreek wordt de, indertijd bevochten en verkregen, deeloplossing voor het verkeersprobleem in de Melkstraat, zonder enig overleg, van tafel geveegd. Is dit behoorlijk bestuur?	Er is inmiddels, op 12 september 2024, overleg gevoerd met de aanwonenden van de Melkstraat/Melkmeent. Daarbij is er in het kader	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de

	De Melkstraat/Melkmeent is een te smalle weg voor veel verkeer en zeker, nu het fietsverkeer sterk zal toenemen, zullen er maatregelen genomen moeten worden om de aansluiting en straat veiliger te maken. De volgende maatregelen worden voorgesteld - de uitrit van het terrein op de Melkstraat afsluiten voor auto's en motoren. Eventueel een uitneembare paal bij calamiteiten. - De Melkstraat af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, maar wel toegankelijk voor aanwonenden, bezorging, ambulance, politie en GAD. Hiervoor is een mogelijke oplossing: de weg selectief in een richting uitrijbaar te maken voor die gebruikers.	van het verkeersonderzoek zorgvuldig gekeken naar de situatie van de Melkstraat/Melkmeent, om rekening houdend met alle in het geding zijnde belangen, te komen tot een verantwoorde verkeersveilige inrichting van de weg en van de aansluiting op de Franse Kampweg. Zie ook reactie onder punt 8.3	toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.
--	---	---	--

	<i>Bebouwing, bouwhoogte en schade</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
8.5	Aangezien er geheid zal worden voor de bouw van de school en de appartementen, zal er, t.g.v. de dunne zandlaag ter plekke, mogelijk schade aan de huizen in buurt kunnen ontstaan. Er zal een plan moeten komen om schade aan de huizen te registreren en te herstellen. In het plan wordt een paragraaf hierover gemist.	Dit is een uitvoeringsaspect wat geen onderdeel is van het bestemmingsplan. Maar uiteraard is er wel aandacht voor in het bouwproces. Zo is het gebruikelijk dat aannemers een CAR (Construction Allrisk)-verzekering afsluiten om schaderisico's af te dekken. Voorwaarde voor deze verzekering is een inventarisatie van de risico's op schade (ook voor de omgeving). Bij de bebouwing binnen het risicogebied, waaronder de woning van reclamant, zal een bouwkundige nulmeting worden verricht. Tevens zal door aannemers een bouwlogistiek plan moeten worden opgesteld met als uitgangspunt	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		hinder en schade zo veel mogelijk te voorkomen en te beperken.	
8.6	Voor de woningen langs het Luie Gat: twee-onder-een-kap gezinswoningen geldt maximale bouwhoogte van 12 meter. Dit is ruim 3 meter meer dan het huis van reclamant van 2 verdiepingen, souterrain en zolder. Er is totaal geen rekening gehouden met de gangbare bouwhoogten in de omgeving.	Naar aanleiding van de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan is de bouwhoogte aangepast van de twee-onder-1 kap woningen en de vrijstaande woning langs 't Luye Gat. De maximale bouwhoogte is van 12,0 meter verlaagd naar 11,5 meter. Het gaat om woningen met maximaal drie bouwlagen en waarbij ruimte wordt geboden aan een royale hoogte van de begane grondverdieping (basement). Ook is rekening gehouden met de eisen die vanuit duurzaamheid aan woningen gesteld worden, waardoor een grotere bouwhoogte nodig is. Daarbij zijn de nieuwbouwwoningen op een afstand van zo'n 25 meter van de woning van reclamant geprojecteerd en is er in het tussenliggende gebied nog een groenzone/ecozone voorgesteld, waardoor de situatie ruimtelijk alleszins verantwoord geacht wordt. Tevens dient vermeld te worden dat op basis van het nu geldende bestemmingsplan 'Zuidwest' reeds bedrijfsbebouwing op een kortere afstand en met een bouwhoogte van maximaal 9 meter gebouwd kan worden.	De verbeelding van het bestemmingsplan is aangepast. De maximale bouwhoogten van de grondgebonden woningen langs 't Luye Gat (2-onder-1 kap en de vrijstaande woning) zijn verlaagd naar maximaal 11,5 meter.

	<i>School</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
8.7	Reclamant is bang dat de ligging van de school zijn ondergang wordt. De leerlingen zullen waarschijnlijk op den duur voor een school kiezen die dicht bij hun woongebied ligt, waardoor de school niet meer levensvatbaar is. De school is daarom hier niet op zijn plaats.	De locatiekeuze van de school aan de Franse Kampweg is uitgebreid onderzocht en toegelicht in het bestemmingsplan (bijlagen 13 en 14). Er is sprake van aanvaardbare afstanden tot omliggende woonwijken van Bussum. Bovendien heeft de school ook een regiofunctie. Derhalve is er voldoende vertrouwen bij de schoolleiding dat de beoogde locatie zorgt voor een levensvatbare situatie.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	<i>Natuur, behoud paardenkastanje</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
8.8	Reclamant heeft begrepen dat de bomen links en recht van de ingang op de Franse Kampweg kunnen blijven staan, maar er zijn zorgen over de, door het parkeren van bezoekers, ontstane schade. Speciaal het stukje terrein onder majestueuze Paardenkastanje. Het verzoek is om rondom deze boom een goed hek op een straal van 5 meter te plaatsen en de afwatering te verbeteren, zodat deze boom niet zal stikken.	Met de beoogde ontwikkeling zullen de waardevolle bomen bij de ingang aan de Frans Kampweg behouden blijven, waaronder ook de paardenkastanje. Dit is ook als zodanig aangegeven in het vastgestelde stedenbouwkundig plan dat als bijlage 1 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd. Daarbij is bij de aanpassing van de entree vanaf de Franse Kampweg en de benodigde aanpassingen in verband met de verkeersveiligheid, rekening gehouden met de bestaande bomen.	

9.	Bewoners		

	Verkeer	Reactie gemeente	Wijze van verwerken
--	----------------	-------------------------	----------------------------

9.1	Wij zijn van mening dat het een goede zaak is om de Hocras locatie te herontwikkelen en hier woonhuizen neer te zetten. Ook hebben reclamanten ter principiële geen bezwaar tegen het ontwikkelen van een schoolgebouw op deze locatie. Er is begrip voor het feit dat scholen nodig zijn en dat het ontwikkelen op de Hocras-locatie ergens anders in Bussum ook weer de mogelijkheid biedt om woonhuizen te ontwikkelen. Echter de voorgenomen ontwikkeling van een lagere- en middelbare school heeft grote consequenties. Reclamanten hebben dan ook bezwaar tegen de voorgestelde plannen en zullen bij ongewijzigde doorgang door de gemeente van deze plannen dit tot de hoogste rechter aanvechten.	We danken reclamanten voor het begrip voor de situatie. Hieronder zullen we nader ingaan op de geuite bezwaren. Overigens staat het vrij om gebruik te maken van de mogelijkheden om beroep e.d. in te stellen, maar we willen gezegd hebben dat alle belangen zorgvuldig zijn gewogen.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
9.2	Reclamanten begrijpen dat uit oogpunt van veiligheid van fietsende en scooterende scholieren die via de Nieuwe 's Gravelandseweg komen, er een voorkeur is voor een 2 zijde opgaand fietspad aan de noordzijde en een separaat voetpad. Echter hier is geen enkele rekening gehouden met de negatieve consequenties voor reclamanten. Er is ook eerder niemand van de gemeente/provincie of projectontwikkelaar langs geweest om dit te bespreken. De Franse Kampweg is een hele drukke weg, waarbij auto's veelal met hoge snelheid langs rijden en remmen bij de afslag. Zeker op tijden dat scholen starten en stoppen verwachten reclamanten hier veel onveilige situaties.	Op 13 januari 2024 hebben de eigenaar van het plangebied en de projectleider van de gemeente de reclamanten bezocht. Daarbij is gesproken over het fietspad aan de noordzijde van de weg en de toename van het fietsverkeer. Mede naar aanleiding van de zienswijze is om een goed beeld te krijgen van de verkeersveiligheid van de omliggende wegen, als gevolg van de beoogde ontwikkeling, een aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd.	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.

		In dit onderzoek is een prognose gemaakt van het aantal fietsbewegingen op de Franse Kampweg in de toekomstige situatie met een VO-school (geen lagere school) voor 1200 leerlingen in het plangebied. In de ochtend zijn dit bijna 700 fietsbewegingen, waarbij de piek tussen 8.10 en 8.25 uur ligt. Niet ontkend wordt dat er voor de reclamanten tijdens deze piek overlast ontstaat, maar het betreft een relatief korte periode en uitsluitend op doordeweekse dagen. In de middag is dit meer verdeeld over de periode tussen 13.00 en 16.30 uur. Deze intensiteiten kunnen enige hinder geven, maar passen in een regulier binnenstedelijk wegbeeld.	
9.3	De ruimte voor het beoogde fietspad en voetgangers pad is ter hoogte van reclamanten beperkter dan elders in de straat, waardoor de beoogde opzet niet goed in de beschikbare ruimte past. In de voorgestelde situatie zal dit een onacceptabel probleem vormen om op de weg te komen. In de voorgestelde situatie dient de uitgang van reclamanten aangepast te worden, waarbij ervan uit gegaan wordt dat dat op kosten van de gemeente/projectontwikkelaar gebeurt.	In het inrichtingsvoorstel wordt getracht zo goed als mogelijk het voet- en fietspad in te passen. In overleg met de reclamanten zal gekeken worden welke mogelijkheden er zijn om de zichthoeken ter plaatse van de in-en uitritten te verbeteren. De eventuele kosten daarvoor worden gedragen door de gemeente.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
9.4	Er wordt hinder en overlast verwacht van rondslingerend afval en dat afval over het hek in de tuin van reclamant zal worden gegooid. Volstrekt onduidelijk is waar in de nieuwe opzet het vuilnis moet worden geplaatst. Verzocht wordt om aan te geven hoe hier mee omgegaan wordt als dit mocht gebeuren.	Deze opmerking heeft geen relatie met het bestemmingsplan dat in procedure is gebracht om de herontwikkeling op het Hocras-terrein mogelijk te maken. Het betreft een aspect dat te zijner tijd bij het beheer en het onderhoud van het gebied wordt meegenomen.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

9.5	Aandacht wordt gevraagd voor al het blad dat jaarlijks van de (monumentale) bomen komt en op dit voetgangerspad en fietspad komt te liggen. De paden dienen veelvuldig schoon te worden gehouden Reclamanten willen hier graag vooraf harde toezeggingen over krijgen.	Deze opmerking heeft geen relatie met het bestemmingsplan dat in procedure is gebracht om de herontwikkeling op het Hocras terrein mogelijk te maken. Het betreft een aspect dat te zijner tijd bij het beheer en het onderhoud van het gebied wordt meegenomen.	
9.6	Reclamanten willen dat de impact van het nieuwe project (meer verkeer van auto's en scholieren; Afgevraagd wordt hoe in het geluidsrapport het geluid van langsfietsende en scooterende scholieren wordt meegenomen) op geluidsoverlast voor reclamanten wordt onderzocht.	Het geluid veroorzaakt door langsfietsende scholieren en bromfietsen is niet vastgelegd in wettelijke normen en wordt om die reden ook niet getoetst.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
9.7	Reclamanten spreken een voorkeur uit voor een 30km per uur zone op de Franse Kampweg tussen beide rotondes. Dit is zowel voor bewoners als scholieren beter en gevraagd wordt om dit bij de provincie te regelen. Mocht de 30 km per uur zone niet mogelijk zijn, dan opteren reclamanten wel voor een hoge geluidswal (op kosten van de gemeente) langs het erf, om geluidshinder van het verkeer en hinder van langsfietsende scholieren te mitigeren.	De huidige toegestane snelheid op de Franse Kampweg tussen de beide rotondes is 60 km/uur. In overleg met de provincie is vastgesteld dat de snelheid op deze locatie verlaagd kan worden naar 50 km/uur. Daarmee verbetert de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie en is een geluidscherm of -wal niet aan de orde. De gewenste snelheid van 30 km/uur is niet haalbaar op een gebiedsontsluitingsweg. Eventuele problemen met/door jongeren worden niet geregeld in een bestemmingsplan. Tegen eventuele overlast door jongeren kunnen in het kader van de openbare orde maatregelen worden genomen om de overlast te beperken. Ook vanuit de middelbare school zal hier op worden toegezien.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	Beeldkwaliteitsplan	Reactie gemeente	Wijze van verwerken
9.8	Reclamanten zijn enthousiast over het "ontwerp beeldkwaliteitsplan" en de daarbij horende groenvoorzieningen en inpassing natuur. Een enorme vooruitgang ten opzichte van de huidige situatie. Verder wordt de behoefte aan huisvesting in Nederland onderschreven.	Wij onderschrijven uw reactie. Bedankt.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	Wens vergroten plangebied en verplaatsing Gamma	Reactie gemeente	Wijze van verwerken
9.9	Het behoud van de Gamma past totaal niet in het beeldkwaliteitsplan en ook niet qua planologische (stedenbouwkundige) inrichting. Naar de mening van reclamanten moet aanpassing van de Gammalocatie onderdeel worden van het plan. Het zou logisch zijn als het plan vanaf de woon-werklocaties /sociale huurappartementen, weer naar de Gamma zijde doorgaat met wederom de parkwoningen al dan niet gevolgd door de (luke) appartementen. Dan wordt het een geheel in stijl en functie. Nu blijft het een allegaartje. Het meenemen van de Gammalocatie is ook belangrijk voor de verwachte impact op de waarde van de woningen.	Van een eventuele herontwikkeling of verplaatsing van de Gammalocatie of het onderdeel laten worden van deze locatie in het voorliggende plan is geen sprake. Die locatie maakt dan ook geen onderdeel uit van het onderhavige bestemmingsplan. Naar de mening van de gemeente heeft het voorliggende plan voldoende ruimtelijke kwaliteit.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
9.10	Op enkele andere industrieterreinen een (paar) kilometer verderop is plek is voor de Gamma.	Zie reactie onder punt 9.9	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
9.11	Naast het meenemen van het Gammaterrein wordt bepleit om ook de percelen van reclamanten mee te nemen in het ontwikkelingsplan Walden. Dan zou er ook een aparte weg gecreëerd kunnen worden vanuit het Gammaterrein naar de percelen van reclamanten. Reclamanten staan open voor een gesprek hierover.	Er wordt reeds jaren gewerkt aan het stedenbouwkundige plan en aan het bestemmingsplan om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken. Het is niet wenselijk om in dit	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		stadium (de vaststelling van het bestemmingsplan) nog extra percelen mee te nemen in de ontwikkelingen. Dat zou immers betekenen dat daarvoor bijvoorbeeld eerst nog haalbaarheidsonderzoeken uitgevoerd dienen te worden en dat, omdat het een ingrijpende aanpassing betreft, het ontwerpbestemmingsplan opnieuw ter inzage gelegd zou moeten worden. Dat levert een ongewenste vertraging op, voor zowel de beoogde woningbouw als voor de nieuwbouw van de middelbare school.	
9.12	Verwacht wordt dat de verkeershinder bij het wijzigen van de bestemming van het Gammaterrein in parkhuizen/appartementen flink zal afnemen. Er komen namelijk veel auto's direct naar de Gamma evenals bevoorradingsverkeer.	Zie reactie onder punt 9.9	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	<i>Bebouwing en privacy</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
9.19	Op de kop van het gebouw voor de geplande sociale woningen is het gebouw 5 verdiepingen hoog, wat betekent dat de woningen vanaf de 4e en zeker de 5e etage direct in de tuin en woonhuis kijken van de woning van reclamanten. Dat gaat ten koste van de privacy en hiervoor wordt een mitigerende oplossing gevraagd. Dit zou kunnen zijn: i) gebouw wordt maximaal 3 verdiepingen hoog; ii) een hoge geluidswal (die dus ook het zicht onttrekt en voordelen voor geluidsoverlast heeft) tussen Gamma erf en erf van reclamanten, met nog wat hoge beplanting op het terrein van de Gamma om inkijk te voorkomen.	De afstand tussen het geplande woongebouw met sociale woningen en erfgrans van dichtstbijzijnde reclamant is meer dan 80 meter, wat volgens jurisprudentie als voldoende wordt geacht voor een bebouwde omgeving. We zijn van mening dat het woongenot en de privacy niet onevenredig worden aangetast en dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10	Bewoners		

	<i>Overlast tijdens bouwperiode en schade</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
--	---	-------------------------	----------------------------

10.1	Gedurende een lange periode zullen omwonenden overlast hebben van de bouwwerkzaamheden, waaronder geluid, trillingen, verlichting en verkeersoverlast. Verzocht wordt om alle mitigerende maatregelen te nemen om de overlast voor omwonenden en voor de natuur tot een minimum te beperken gedurende de bouwperiode. Daarbij hoort ook monitoring van de woning, voor, tijdens en na de bouwperiode en maatregelen m.b.t. schadeherstelcompensatie. Gevraagd wordt om vooraf geïnformeerd te worden over deze maatregelen.	Dit is een uitvoeringsaspect wat geen onderdeel is van het bestemmingsplan. Maar uiteraard is er wel aandacht voor in het bouwproces. Zo is het gebruikelijk dat aannemers een CAR (Construction Allrisk)-verzekering afsluiten om schaderisico's af te dekken. Voorwaarde voor deze verzekering is een inventarisatie van de risico's op schade (ook voor de omgeving). Bij de bebouwing binnen het risicogebied, waaronder de woning van reclamant, zal een bouwkundige nulmeting worden verricht. Tevens zal door aannemers een bouwlogistiek plan moeten worden opgesteld met als uitgangspunt hinder en schade zo veel mogelijk te voorkomen en te beperken.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
------	---	--	---

10.2	Niet alleen wordt het woongenot aangetast door de wijzigingen van de verkeerssituatie, de waarde van de woning zal ook hierdoor vooral afnemen.	De wet voorziet in de mogelijkheid om een verzoek om een planschadeverzoek in te dienen bij de gemeente als u meent schade te lijden als gevolg	De zienswijze geeft geen aanleiding tot
------	---	---	---

		van de voorgenomen aanpassing van het bestemmingsplan. De regeling is te vinden op deze internetpagina van de gemeente: https://goisemeren.nl/klacht-bezwaar-en-beroep/planschade/	aanpassing van het bestemmingsplan.
--	--	--	-------------------------------------

	Bebouwing	Reactie gemeente	Wijze van verwerken
10.3	Gedurende het ontwerpproces zijn de ontwikkelingen steeds nadeliger geworden. Waar er eerst een bedrijfsunit bestaande uit één bouwlaag stond gepland, is dat nu verhoogd met een extra bouwlaag bedrijfswoningen. Het zal het zonlicht gedurende minimaal drie maanden geheel wegnemen en zal zorgen voor overlast over, geluid en licht gedurende de nacht.	Als onderdeel van de participatie is in een eerder stadium bij het tot stand komen van het stedenbouwkundig plan in overleg met de reclamant het woongebouw met de sociale woningen van positie geruild met dat van de bedrijfsunits en bovengelegen appartementen. In overleg met de reclamant wordt de muur aan de noordzijde van de bedrijfsunits gehele blind gemaakt en zal als een groene muur worden uitgevoerd met planten. Er is voor de woning van reclamant een bezonningsstudie verricht (zie bijlage 1). Op basis van de bezonningsstudie is geconcludeerd dat ook bij toepassing van de maximale bouwhoogte van het bestemmingsplan voldaan wordt aan de lichte TNO-norm en dat sprake is van voldoende bezonning op de omliggende woningen. Daarnaast is de bouwhoogte van het nabijgelegen appartementencomplex verlaagd van 14,0 meter naar 13,0 m.	De verbeelding van het bestemmingsplan is aangepast. De maximale bouwhoogte van het oostelijke appartementencomplex is verlaagd naar maximaal 13 meter.

10.4	Niet begrepen wordt waarom de gemeente maximaal 11,5 m hoogte in het huidige bestemmingsplan van de Hocras en van de nabijgelegen wijk Nieuw Cruysbergen heeft toegestaan en daar in het ontwerpbestemmingsplan volledig van afwijkt. Gevraagd wordt om vast te houden aan het eerder genomen besluit.	Het voorliggende bestemmingsplan is een juridische uitwerking van het door de gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundig plan Walden.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
10.5	Gevraagd wordt om het complex met 22 appartementen aan de noordzijde, dat op 8 m van de erfgrens van reclamant is gepland, op grotere afstand te plaatsen en de hoogte aan te houden conform de hierboven genoemde eerdere afspraken (11,5 meter) rekening houdend met de nabijgelegen bestaande woningen. Reclamant vreest voor aantasting van de privacy (inkijk en uitzicht), rust en ruimte en het woongenot. Bovendien zorgt het voor volledige schaduw op het terrein van reclamant, gedurende 3 maanden van het jaar. Ook is sprake van derving van energieopbrengst/inkomsten door maanden van schaduw op de zonnepanelen. Verder is de verwachting dat de waarde van de woning zal dalen	Wij begrijpen dat het initiatief effect kan hebben op omliggende bestaande woningen. Er wordt een afstand van ruim 20 meter tot de woning van reclamant in acht genomen waarmee sprake is van ruimtelijk verantwoorde situatie waarbij het woongenot niet onevenredig wordt aangetast. Bovendien is op basis van het geldende bestemmingsplan 'Zuidwest' op een iets grotere afstand bedrijfsbebouwing met een bouwhoogte van 9 meter toegestaan. Voor wat betreft de derving van energieopbrengst van de zonnepanelen: voor deze woningen is een bezonningsstudie verricht. Op basis van de bezonningsstudie kan geconcludeerd worden dat ook bij de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan voldaan wordt aan de lichte TNO-norm en dat sprake is van voldoende bezonning op de omliggende woningen. Daarmee is er ook sprake van voldoende bezonning voor de zonnepanelen. Verder wijzen we erop dat het een ieder vrij staat om een beroep te doen op de regeling ten aanzien van planschade. De regeling is te vinden op deze internetpagina van de gemeente:	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		https://goisemeren.nl/klacht-bezwaar-en-beroep/planschade/	
--	--	---	--

	<i>Verkeer en veiligheid</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
10.6	Er zijn zorgen over de massaliteit van het plan en de gevolgen voor de verkeerssituatie. Gezien de dichte bebouwing zal er een flinke toename zijn van verkeersbewegingen. De gemeente wordt gevraagd om tot een heroverweging te komen van het aantal te bouwen woningen en verkeersbewegingen en om met oplossingen te komen om de overlast en schade te mitigeren.	Het stedenbouwkundige plan is op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen en is ook als zodanig vastgesteld door de gemeenteraad als basis voor het bestemmingsplan. Daarbij is uit het aanvullende verkeersonderzoek gebleken dat een verantwoorde verkeersveilige opzet mogelijk is.	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.
10.7	De routing van vrachtwagens ter bevoorrading van de Gamma zal worden gewijzigd waarbij ze om de bedrijfsunits heen gaan rijden. Dit betekent ze veel dichterbij de woning van reclamant rijden dan in de huidige situatie, met als gevolg meer overlast (geluid, fijnstof, trillingen). Gevraagd wordt om met oplossingen te komen om de overlast en schade te mitigeren.	Het onderhavige initiatief heeft tot gevolg dat de rijroute van het vrachtverkeer van en naar de Gamma moet worden aangepast. Er is ervoor gekozen om de vrachtwagens rond te laten rijden, om achteruitrijden te voorkomen. We kunnen niet ontkennen dat de vrachtwagens dichterbij de woning van de reclamant komen te rijden. Het betreft echter een stuk met 2 bochten, waardoor de rijsnelheid stapvoets zal zijn. Daarmee blijft er sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	<i>Natuur</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
10.8	Het aangrenzende natuur- en rustgebied van het Goois Natuurreservaat is afgesloten door een hek. Gevraagd wordt om het onderhoud van het hek in het bestemmingsplan voor de lange termijn vast te leggen ten behoeve van de bescherming van dit rustgebied. Ook wordt gevraagd de belichting van het terrein zoveel mogelijk af te stemmen, om de aanwezige fauna in de omliggende gebieden te ontzien.	Het onderhoud en (sleutel)beheer van het bestaande hekwerk is een verantwoordelijkheid van de gemeente Gooise Meren en het Goois Natuurreservaat. Deze instanties dragen als eigenaar en beheerder zorg voor afsluiting van het hek en toegangspoort. Over de genoemde uitvoeringsaspecten worden in een later stadium nadere afspraken gemaakt. Het hek maakt geen onderdeel uit van het plangebied, waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft. Wel zal de toelichting op dit punt worden aangevuld, zodat duidelijk is wat de intenties zijn ten aanzien het hek.	De toelichting van het bestemmingsplan wordt op dit punt aangevuld.
10.9	Het ontwerpbestemmingsplan gaat voorbij aan een karakteristieke bomengroep met drie grote eiken, een grove den, sparren en berken bij de huidige stallen. Deze moeten nu plaats maken voor het appartementencomplex. Verzocht wordt om deze karakteristieke bomengroep, die visueel en ook qua biodiversiteit zal bijdragen aan een groene en duurzame wijk, op te nemen in het bestemmingsplan.	Uitgangspunt van het plan Walden is dat zoveel als mogelijk bestaande bomen behouden blijven. Dit geldt ook voor aanwezige natuurwaarden. Dit geldt echter niet voor deze specifieke bomengroep. Op deze locatie is een appartementengebouw voorzien. De bomen die hier verloren gaan worden elders in het plangebied gecompenseerd. Nieuwe bomen worden geplant in reguliere kwekerijmaten van 16-18 en 18-20 (omtrek van de stam, gemeten op 1,2 meter boven de wortels, in centimeters).	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	<i>Participatie</i>	<i>Reactie gemeente</i>	<i>Wijze van verwerken</i>
10.10	Naar de mening van reclamant heeft bij de planvoorbereiding geen serieuze participatie plaatsgevonden. Het idee om de woningen Franse Kampweg 24, 26 en 28 te integreren zijn niet meegenomen in het plan. De gemeente wordt gevraagd om met reclamant alsnog in gesprek te gaan over de integratie van de woningen (van Franse Kampweg 24, 26 en 28) in de wijk Walden.	Wij vinden het vervelend dat u het gevoel heeft dat bij de planvoorbereiding geen serieuze participatie heeft plaatsgevonden. Er zijn immers diverse avonden georganiseerd waarbij serieus naar de opmerkingen werd geluisterd en waar mogelijk werd er daarop geacteerd. Uitsluitend de bestaande woning Franse Kampweg 24 is meegenomen in het bestemmingsplan, omdat er grondtransacties nodig waren in verband met de ontsluiting van het plan Walden, waarbij de beoogde functie niet in overeenstemming was met het huidige bestemmingsplan. Het is in dit stadium van de besluitvorming niet mogelijk de betreffende percelen Franse Kampweg 26 en 28 op te nemen in het bestemmingsplan omdat niet is onderbouwd dat het plan voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit vereist (deskundigen-)onderzoek en overleg met de betrokken overheden. Wij adviseren om een afzonderlijk verzoek om aanpassing van het omgevingsplan bij de gemeente in te dienen en om dit verzoek te voorzien van een onderbouwing. Wij kunnen op dit moment geen uitspraak doen of uw plan haalbaar en uitvoerbaar is	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

11	Bewoners
-----------	-----------------

	Algemeen/wens vergroting plangebied	Reactie gemeente	Wijze van verwerken
--	--	-------------------------	----------------------------

11.1	Reclamant had graag gezien dat het hele achtergelegen buurtje nabij Franse Kampweg 26 in het ontwerpbestemmingsplan waren opgenomen.	Het betreft een bestaande situatie waarvan de planologische situatie niet wijzigt, dus was het niet nodig om deze mee te nemen in het voorliggende bestemmingsplan.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
11.2	Reclamant wil graag met de gemeente overleggen over de bestemming van het perceel aan de overzijde van straat, waar reclamant een vrijstaande woning met een bijgebouw wil realiseren. Reclamant wil de plaatsbepaling van de gewenste bouwvlek graag nader afstemmen, waarna één en ander alsnog bij de vaststelling wordt meegenomen in het bestemmingsplan. Indien dit niet mogelijk is binnen de beschikbare tijd tot de vaststelling van het bestemmingsplan, dan is een afzonderlijke procedure op zo kort mogelijke termijn gewenst.	Het is in dit stadium van de besluitvorming niet mogelijk de betreffende strook grond aan de overzijde van de straat, op te nemen in het bestemmingsplan omdat niet is onderbouwd dat het plan voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit vereist (deskundigen-)onderzoek en overleg met de betrokken overheden. Wij adviseren om een afzonderlijk verzoek om aanpassing van het omgevingsplan bij de gemeente in te dienen en dit verzoek te voorzien van een onderbouwing. Wij kunnen op dit moment geen uitspraak doen of uw plan haalbaar en uitvoerbaar is.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12	Bewoners		

	Verkeer en veiligheid	Reactie gemeente	Wijze van verwerken
--	------------------------------	-------------------------	----------------------------

12.1	Reclamanten kunnen begrijpen dat er op het Hocrasterrein iets zal worden gecreëerd zoals de gepresenteerde plannen voor sociale woningen, commerciële (koop-) woningen, opslag- werkloodsen en appartementen. Er is echter geen begrip voor de schoolbestemming op 1,5 kilometer afstand van het Vitus College. Reclamanten zijn bezorgd over de potentiële verkeershinder en overlast die zal ontstaan door de realisatie van de school. Dit kan resulteren in congestie op de wegen, wat niet alleen nadelig is voor de directe omgeving, maar ook voor de verkeersveiligheid in het algemeen.	Het betreft hier een school met ongeveer 1.200 leerlingen. Niet ontkend wordt dat de komst van deze school effecten heeft op de verkeers- en woonomgeving. De inpassing van de school is op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen, met oog ook voor de belangen vanuit de omgeving. Tevens zijn met een aanvullend verkeersonderzoek de effecten op de verkeerssituatie inzichtelijk gemaakt en worden waar nodig maatregelen getroffen die nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid.	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.
12.2	De aanwezigheid van twee scholen op korte afstand van elkaar kan leiden tot overlast voor de scholieren en kan een negatieve invloed hebben op het welzijn en de veiligheid van de betrokken scholieren en omwonenden. .	De nieuwe VO-school op het voormalige Hocrasterrein en het bestaande Vitus-college bevinden zich op ongeveer 2 km van elkaar. Er wordt niet ingezien waarom dit kan leiden tot overlast. Eventuele problemen met/door jongeren worden niet geregeld in een bestemmingsplan. Tegen eventuele overlast door jongeren kunnen in het kader van de openbare orde maatregelen worden genomen om de overlast te beperken. Ook vanuit de middelbare school zal hierop worden toegezien.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12.3	Reclamanten zijn van mening dat er geen goede alternatieven zijn besproken op bijvoorbeeld het terrein van de Zanderijweg of een andere mogelijke locaties die eerder wel ter sprake zijn gekomen. De fixatie en focus ligt op de bouw van een school in 'Zuidwest- Walden'.	In 2022 is een quickscan uitgevoerd waarin de mogelijke locaties voor een VO-school met een omvang van 1.200 leerlingen zijn onderzocht (zie bijlage 13). In 2023 zijn twee locaties nogmaals door de gemeente onderzocht (zie bijlage 14). De conclusies van beide onderzoeken was dat er naast de voormalige Hocras-locatie geen geschikte locaties beschikbaar waren.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
12.4	Reclamanten doen een beroep op het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM), waarin in artikel 8 is opgenomen dat het recht op respect voor het privéleven, de woning en het gezinsleven beschermt Verder kan ook de Europese Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG) relevant zijn. Deze richtlijn heeft als doel om de natuurlijke habitats en wilde flora en fauna in stand te houden en waar nodig te herstellen. Het voorgestelde bestemmingsplan dient te worden getoetst aan de doelstellingen en vereisten van deze richtlijn om ervoor te zorgen dat er geen schade wordt toegebracht aan het natuurgebied.	Bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan is uitvoerig onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van dit plan voor de natuur. Hierbij is ook onderzocht en getoetst aan de doelstellingen en vereisten van de Europese Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG richtlijn om ervoor te zorgen dat er geen schade wordt toegebracht aan het natuurgebied. Geconcludeerd is dat: • De planlocatie maakt geen deel uit van een Natura 2000 gebied. • De beoogde sloop van alle bebouwing ten behoeve van nieuwbouw aan de Franse Kampweg e.o. te Bussum is uitvoerbaar zoals bepaald in de Wro (art. 3.1.6 Bro). • De beoogde ruimtelijke ingreep leidt niet tot overtreding van verbodsbepalingen omtrent gebiedsbescherming en houtopstanden in het kader van de Wet natuurbescherming.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		• Daarnaast is de relevantie van artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Mens onvoldoende onderbouwd.	
12.5	De Wegenverkeerswet en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV 1990) stellen eisen aan de inrichting van de openbare weg en verkeersmaatregelen in de nabijheid van scholen. Deze wetgeving heeft tot doel de verkeersveiligheid te waarborgen en de risico's op ongevallen rondom scholen te minimaliseren. Het is essentieel dat er een gedegen verkeersonderzoek wordt uitgevoerd en er passende maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid rondom de voorgestelde school te waarborgen.	De gemeente onderkent het belang van de verkeersveiligheid rond de nieuwe school. Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is besloten aanvullende verkeersonderzoek uit te voeren. Uit dit onderzoek voortvloeiende maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid op de Franse Kampweg (N236) en de Nieuwe 's-Gravelandseweg zijn opgenomen. Voor een overzicht van de voorgestelde maatregelen verwijs ik u naar bijlage 16.	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.
12.6	Het algemene en belangrijkste bezwaar is dat de gemeente Gooise Meren voornemens is een tweede schoolterrein te situeren op een locatie die dicht in de buurt is bij het Vitus College met 1300 leerlingen. In de huidige situatie is er al enorme verkeershinder op de t-splitsing Nieuwe 's-Gravelandseweg en Bredelaan.	Naar aanleiding van de zienswijze is aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is ook een prognose gemaakt van het aantal fietsbewegingen op de Nieuwe 's-Gravelandseweg in de toekomstige situatie met een school voor 1.200 leerling in het plangebied De Walden. In de ochtend zijn dit rond de 370 fietsbewegingen, waarbij de piek tussen 8.10 en 8.25 uur ligt. Op dit moment kan dit extra wachttijd betekenen. In de middag is dit meer verdeeld over de periode tussen 13.00 en 16.30 uur.	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.

		Deze intensiteiten kunnen enige hinder geven, maar passen in een regulier binnenstedelijk wegbeeld.	
12.7	Deze omgeving is van oorsprong een natuurgebied. De natuurwaarde is beeldbepalend voor de omwonenden, dat juist de uitstraling heeft van groen, rust en ruimte. Reclamanten geloven stellig dat dit verstoord zal worden met de verdubbeling van het aantal leerlingen.	De natuurwaarden van de omgeving en dus ook de rust en ruimte en het groene beeld blijven, ook na realisatie van het plan (inclusief de school) behouden. Uit ecologisch onderzoek is gebleken dat het plan geen onevenredige gevolgen heeft op de omgeving of niet uitvoerbaar is.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
12.8	De plannen voor verandering van de verkeersroute zal meer hinder geven voor de omwonenden, waarbij het woongebied van reclamant zal fungeren als trechter door de verdubbeling van het aantal leerlingen. Er zijn eenvoudig te realiseren alternatieven zijn die wel stroken met de verkeersveiligheid tijdens de informatieavond, zoals een andere route.	Een onderdeel van het verkeersonderzoek was een prognose van het toekomstig fietsverkeer. Deze prognose laat zien dat het fietsverkeer dat de nieuw te bouwen school genereert uit diverse richtingen komt. Dit komt mede door de regionale functie van de Montessorischool. Vanuit dat oogpunt is het niet mogelijk om al het fietsverkeer bijvoorbeeld langs de Hilversumse Meentweg te leiden.	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.
12.9	Het plan is ook gericht op herinrichting van de verkeerssituatie van de Nieuwe 's-Gravelandseweg. Dit zal tot een toename van verkeer en verkeersonveiligheid leiden. Het is niet duidelijk of er nog parkeergelegenheid is op de genoemde route en hoe de op- en afritten van de bewoners eruit zullen komen te zien.	Het inrichtingsvoorstel voor de Nieuwe 's-Gravelandseweg gaat uit van het bestaande profiel, waarbij beoogd wordt om binnen het bestaande profiel een smalle rijloper en twee fietsstroken toe te passen. Er vinden dus geen verbredingen plaats van de rijbaan. Een herinrichting heeft dan ook geen gevolgen voor de bestaande inritten op bestaande verhardingen in de bermen van de weg. Het inrichtingsvoorstel is overigens geen onderdeel van dit bestemmingsplan.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12.10	Reclamanten merken op dat de Nieuwe 's-Gravelandseweg en de N236 veranderen in een 50 kilometer per uur weg. De fietspaden zullen zodanig aanpast moeten worden zodat voetpaden smaller worden. De vele uitritten van de woningen in het dichtbebouwde deel waar de beoogde fietspaden zó dicht langs de perceelgrenzen komen te liggen dat het gevaar voor fietsers alleen maar zal toenemen.	Een bestemmingsplan spreekt zich niet uit over de maximumsnelheid op wegen. Daarvoor dient, buiten de context van een bestemmingsplan, een verkeersbesluit genomen te worden. Verder kan gemeld worden dat de snelheid op de Franse Kampweg, tussen de rotondes die aansluiten met de Hilversumse Meentweg en de Nieuwe 's-Gravelandseweg, wordt verlaagd naar 50 km/uur. De provincie is akkoord met deze snelheidsverlaging. Verder wordt de maximumsnelheid op de Nieuwe 's-Gravelandseweg teruggebracht tot 30 km/uur, met aanpassingen binnen het bestaande profiel.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
12.11	In de huidige situatie houden reclamanten al rekening met scholieren die een gemiddelde snelheid hebben die boven de 30km per uur ligt, vanwege de elektrisch aangedreven rijwielen. In de praktijk zullen de plannen van 30 kilometer per uur voor auto's werken maar niet voor de scholieren.	Het inrichtingsvoorstel voor de Nieuwe 's-Gravelandseweg gaat uit van een maximumsnelheid van 30 km/uur. We streven er naar om de weg binnen het bestaande profiel herin te richten, passend bij deze snelheid. Ook landelijk is er aandacht voor de snelheden van elektrische fietsen van jonge scholieren die snelheden halen ruim boven de 30 km/uur. Wij gaan ervan uit dat dit leidt tot (wettelijke) maatregelen om dit probleem te beheersen.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
12.12	Er is er geen acht geslagen op de grote weerstand die bij inwoners van de Nieuwe 's-Gravelandseweg is. Dit blijkt uit een voorbeeld van enkele bewoners die zich hebben ingezet en input hebben gegeven voor een eerder gerealiseerd project op het voormalig defensie terrein. Dit baart zorgen.	Wij vinden het vervelend dit te moeten horen. Wij trachten om zo goed mogelijk met de zorgen om te gaan binnen de maatschappelijke afwegingen die we als gemeente maken.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

13	Bewoners		

	Verkeer en veiligheid	Reactie gemeente	Wijze van verwerken
13.1	De nieuwe school zal leiden tot heel veel extra fietsbewegingen langs het huis van reclamant. Het bedrijventerrein en de woningen zullen daarnaast veel extra verkeer opleveren, met nadelige gevolgen voor omwonenden. Reclamant is er van overtuigd dat het hele project een negatieve invloed zal hebben op de woningwaarde.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze is een aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd. Om de overlast van de toename van het fietsverkeer ter hoogte van uw perceel zo veel als mogelijk te beperken, is er een alternatief inrichtingsvoorstel uitgewerkt. Dit voorstel hebben we met u besproken op 12 september 2024. Het aandeel van gemotoriseerd verkeer blijft ongeveer gelijk.	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.
13.2	Voor het fietsverkeer lijkt het een veel betere oplossing dat de fietsroute langs de Hilversumse Meentweg geleid zal worden. Daar ligt al een dubbel fietspad aan beide kanten van de infrastructuur en dat is een veilige route. Op die manier kan het voetpad ten noorden van de Franse Kampweg een voetpad blijven.	Een onderdeel van het verkeersonderzoek was een prognose van het toekomstig fietsverkeer. Deze prognose laat zien dat het fietsverkeer dat de nieuw te bouwen school genereert uit diverse richtingen komt. Dit komt mede door de regionale functie van de Montessorischool. Vanuit dat oogpunt is het niet mogelijk om al het fietsverkeer langs de Hilversumse Meentweg te leiden.	Het verkeersonderzoek is verwerkt en toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan als bijlage 16.

4. Wijzigingen bestemmingsplan

4.1 Aanpassingen toelichting

Aanpassingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen

1. Het rapport 'Inrichting oeverzone Hocras-terrein te Bussum (Ecogroen, d.d. 8 oktober 2021) is verwerkt en als bijlage 2a toegevoegd).
2. Inrichting openbare ruimte: passage toegevoegd over omliggende natuurgebieden. V.w.b. het 'Goois Natuurreservaat Landgoed Nieuw Cruysbergen' is aangegeven dat dit terrein niet toegankelijk is en blijft.
3. De paragraaf 'Ontsluiting en parkeren' is aangepast naar aanleiding van het 'Verkeersonderzoek ontwikkeling Walden' (GraaffTraffic, 17 oktober 2024). Dat onderzoek is als bijlage 16 toegevoegd. Dit rapport vervangt de eerdere Bijlage 16 Memo verkeersveiligheid Hocras locatie 02-06-2023.
4. De subparagraaf Verkeersveiligheid is aangevuld n.a.v. het 'Verkeersonderzoek ontwikkeling Walden'.

Ambtshalve aanpassingen

5. In de paragraaf 'Ladder voor duurzame verstedelijking', bij 'Omgevingsverordening NH2020' en bij Regionaal beleid: is de regionale afstemming toegevoegd.
6. Het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï is geactualiseerd.
7. Naar aanleiding van het aangepaste akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï is ook het Hogere waardenbesluit aangepast.
8. Onderzoeken externe veiligheid zijn geactualiseerd t.a.v. het LPG tankstation en de verantwoording van het groepsrisico.
9. De Aeriusberekeningen zijn opnieuw uitgevoerd met de nieuwe versie van de Aerius Calculator en uitgebreid met een Passende Beoordeling .
10. De aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling is vervangen door een aanmeldingsnotitie gecombineerde plan- en project-mer-beoordeling.
11. Het onderzoek naar geluidbelasting van activiteiten en installaties is geactualiseerd.
12. De paragrafen over 'Verkeer' en 'Parkeren' zijn geactualiseerd op basis van de nieuwe CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024'.
13. De paragraaf 'Zienswijzen' is ingevuld.
14. Paragraaf 5.4 Wijze van bestemmen is aangevuld met de regeling voor zeer kwetsbare gebouwen.
15. Algemeen: diverse tekstuele aanpassingen in de toelichting.

4.2 Aanpassingen regels

Ambtshalve aanpassingen

1. Artikel 5.4. Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden is verwijderd.
2. Aan artikel 3.2.3 is toegevoegd dat lichtmasten (maximaal 9 m) zijn toegelaten.
3. Aan artikel 5.2.3 is toegevoegd dat lichtmasten (maximaal 6 m) zijn toegelaten.
4. Aan artikel 8.1 onder b is 'voet- en fietspaden' toegevoegd.
5. In artikel 8.3.2 Openheid tussengevoegd: 'op de betreffende gronden'.
6. Artikel 5.3 is aangevuld met een bepaling waarmee zeer kwetsbare gebouwen worden uitgesloten. Tevens is een begripsbepaling voor 'zeer kwetsbaar gebouw' opgenomen

4.3 Aanpassingen verbeelding



Figuur 1 Verbeelding ontwerpbestemmingsplan met aanpassingen

1. Het bouwvlak is met 3 meter ingekort aan de zuidoostzijde. Aanpassing naar aanleiding van aangepast onderzoek 'Geluidbelasting activiteiten en installaties' (d.d. 27 juni 2024, bijlage 6 bij de toelichting).
2. De maximum bouwhoogte is aangepast van 12 m naar 11,5 m (aanpassing naar aanleiding van zienswijzen).
3. De maximum bouwhoogte is aangepast van 14 m naar 13 m (aanpassing naar aanleiding van zienswijzen).
4. De grens tussen de bestemmingen 'Maatschappelijk' en 'Verkeer' is aangepast. Aanpassing naar aanleiding van verkeersonderzoek van GraaffTraffic: om 5 meter brede middenberm (en opstelstrook) mogelijk te maken op de Franse Kampweg (N236).
5. De legenda is aangepast (IMRO-code, datum, status).
6. Inkorten bestemmings- en bouwvlak 'Gemengd' en aanpassing grens bestemming 'Wonen' van Franse Kampweg 26 om op termijn haaks parkeren te kunnen maken (ambtshalve aanpassing).
7. Aanpassing ontsluitingsweg. Aanpassing naar aanleiding van verkeersonderzoek van GraaffTraffic.
8. Hoogtescheidingslijn 1,5 m in noordelijke richting opgeschoven (ambtshalve aanpassing).

4.4 Aanpassing bijlagen bij toelichting

De volgende bijlagen zijn geactualiseerd dan wel nieuw toegevoegd:

- Bijlage 2a. Inrichting oeverzone Hocras-terrein te Bussum 08-10-2021
- Bijlage 5a. Geluidbelasting wegverkeer Walden Bussum 03-10-2024

- Bijlage 5b. Besluit Hogere waarden 28-11-2024
- Bijlage 6. Geluidbelasting activiteiten en installaties 27-06-2024
- Bijlage 7c. Hoogte groepsrisico LGP-Tankstation 10-10-2024
- Bijlage 7d. Verantwoording Hoogte Groepsrisico 14-11-2024
- Bijlage 9. Berekening stikstofdepositie en Passende beoordeling 05-03-2025
- Bijlage 9a. AERIUS Bijlage Aanlegfase 18-10-2024
- Bijlage 9b. AERIUS Bijlage Gebruiksfase 18-10-24
- Bijlage 16. Verkeersonderzoek ontwikkeling Walden 17-10-2024
- Bijlage 15. Aanmeldingsnotitie gecombineerde plan- en project-mer-beoordeling 05-03-2025
- Bijlage 18. Reactienota zienswijzen
- Bijlage 16. Memo verkeersveiligheid Hocras locatie 02-06-2023 is komen te vervallen en vervangen door 'Verkeersonderzoek ontwikkeling Walden'

Bijlage 1 Bezonningsstudie

Bijlage 2 Lijst indieners zienswijzen

1. Stichting Walden Buurtgroep
2. Vereniging Natuurmonumenten
3. Fietzersbond afdeling Gooise meren
4. Gemeente Hilversum
5. Vereniging Natuurbehoud Landgoed Nieuw Cruysbergen
6. Bewoners
7. Bewoners
8. Bewoners
9. Bewoners
10. Bewoners
11. Bewoners
12. Bewoners
13. Bewoners