

Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen
Bestemmingsplan BORgronden, Naarden

Gemeente Gooise Meren

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Reikwijdte bestemmingsplan	3
1.3	Leeswijzer	3
2	Terugblik 1998 tot november 2022	4
3	Veelvoorkomende onderwerpen	6
3.1	Opsomming van de veel voorkomende onderwerpen	6
4	Reactie per indiener	26
5	Wijzigingen in bestemmingsplan	148

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het ontwerpbestemmingsplan BORgronden heeft van 10 november tot en met 21 december 2022 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende de periode van 6 weken is eenieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. In deze periode van 6 weken zijn in totaal 95 zienswijzen ontvangen. Een aanzienlijk aantal zienswijzen is (gedeeltelijk) gelijklopend. In deze 'Nota zienswijzen' zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. Daarnaast is per reactie aangegeven of en in welke mate de reactie aanleiding geeft tot een wijziging van het bestemmingsplan. Op grond van nieuwe gegevens en inzichten die los staan van zienswijzen en overlegreacties kan het wenselijk zijn om het bestemmingsplan ambtshalve op onderdelen te wijzigingen.

1.2 Reikwijdte bestemmingsplan

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

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

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

In de zienswijzen zijn onderwerpen aangehaald die verder gaan dan dit kader en daardoor of niet kunnen worden geregeld in het bestemmingsplan dan wel betrekking hebben op een ander plangebied. Als dat zo is, is dat bij de desbetreffende zienswijze aangegeven. Per zienswijze geeft de raad een reactie.

1.3 Leeswijzer

Op het bestemmingsplan zijn zienswijzen ingediend. Iedere zienswijze is voorzien van een nummer. Een aanzienlijk aantal zienswijzen is (gedeeltelijk) gelijklopend. Er is voor gekozen om in hoofdstuk 3 de thema's aan bod te laten komen die in een groot aantal zienswijzen terugkomen. Onder de verschillende thema's worden algemene, terugkerende en gelijklopende zienswijzen vragen beantwoord. In hoofdstuk 4 zijn de afzonderlijke zienswijzen samengevat¹ en beantwoord. Omdat de reacties zijn samengevat kan het zijn dat de formulering van de zinnen iets anders is dan in de oorspronkelijke reactie. Daar waar de strekking van een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan van een reclamant gelijk is aan de inhoud van een zienswijze van een of meerdere andere reclamanten op dit ontwerpbestemmingsplan, wordt voor de beantwoording in deze Nota verwezen naar de beantwoording van de eerste zienswijze waarin de gemeentelijke beantwoording is uiteengezet.

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

Na elke beantwoording wordt aangegeven of de reactie leidt tot een aanpassing die wordt verwerkt in het bestemmingsplan. In sommige gevallen wordt het bestemmingsplan ambtshalve² aangepast. Alle wijzigingen die worden doorgevoerd in het ontwerpbestemmingsplan zijn separaat opgenomen in de Staat van wijzigingen dat onderdeel uitmaakt van het raadsbesluit. In hoofdstuk 5 zetten we de aanpassingen in het bestemmingsplan naar aanleiding van de inspraakreacties op een rij.

2 Terugblik 1998 tot november 2022

Het project kent een lange voorgeschiedenis. De eerste officiële stappen zijn gezet in 1998. De BORgronden zijn toen als ontwikkellocatie opgenomen in het streekplan Gooi en Vechtstreek (Provincie Noord-Holland) en maakten deel uit van het gebied binnen de zogenoemde “rode contour”, waarmee het stedelijk gebied werd aangeduid.

Op 21 februari 2003 heeft de raad van voormalige gemeente Naarden de BORgronden opgenomen in haar structuurvisie. Het voornemen voor bebouwing van de BORgronden was anders dan de opzet van nu. Men had het plan opgevat om de sportvelden te verplaatsen naar de BORgronden en op de locatie van de vrijkomende sportvelden woningen te ontwikkelen. Daartoe werd de Wvg (Wet voorkeursrecht gemeenten) op het gebied gevestigd om deze omwisseling mogelijk te maken.

In 2011 moest deze Wvg worden herbevestigd. De raad van destijds, gemeente Naarden, ging daar echter niet mee akkoord. Vanaf dat moment is de locatie BORgronden een ontwikkellocatie voor woningbouw geworden. De sportvelden zijn gebleven waar ze waren en tot tweemaal toe heeft op die locatie een optimalisatieslag plaatsgevonden. Belangrijk is om op te merken dat de sportvelden ca. 7 ha groot zijn en de BORgronden 14,4 ha.

Op 15 november 2013 heeft de raad van de gemeente Naarden de structuurvisie Naarden- Bussum vastgesteld. Hierin zijn de BORgronden als woningbouw locatie vastgelegd.

Op 4 maart 2015 heeft de raad van voormalige gemeente Naarden het Project Initiatief Document (PID) voor het project vastgesteld. Hierin zijn de kaders voor het project vastgelegd. Met de VOF Naarden BORgronden werd een intentieovereenkomst afgesloten waarin een ontwikkeling conform deze kaders onderling werd overeengekomen. De kaders luiden:

- Realisatie van woningbouw;
- Maximale inzet op het Middeldure segment.
- Een bebouwingsdichtheid van circa 25 tot 30 woningen per hectare;
- Een in de omgeving passend plan, dat stedenbouwkundig goed aansluit op de aanpalende wijk, het Componistenkwartier;
- Alle voor woningbouw van toepassing zijnde wet- en regelgeving;

² Een ambtshalve wijziging is een wijziging van het bestemmingsplan zonder dat daar een zinsnede in het grondslag ligt.

- Bovenwijkse verevening voor de benodigde voorzieningen;
- Toepassing van de Naardense wijze van projectmatig werken inclusief inzet van een participatieproces.

Op 1 januari 2016 is de gemeente Naarden samen met de gemeente Bussum en Muiden/Muiderberg gefuseerd en werden tezamen de gemeente Gooise Meren. Beleid moest worden geharmoniseerd, zo ook de woonvisie. Deze werd op 12 juli 2017 vastgesteld. Ondanks dat plannen waarvoor reeds besluiten waren genomen niet zouden worden aangepast, zijn de kaders van de PID voor de BORgronden uiteindelijk toch aangepast.

Op 28 juni 2017 stelde de raad van de gemeente Gooise Meren de nieuwe kaders vast.

De nieuwe kaders werden:

- Realisatie van een mix woningbouw in zowel het goedkope, middeldure als dure segment met een minimum van 40 woningen in het goedkope segment;
- De woningen en wijk zullen duurzaam worden ontwikkeld;
- Een bebouwingsdichtheid van circa 25 tot 30 wo/ha, 35 bij goedkope segment;
- Een in de omgeving passend plan, dat stedenbouwkundig goed aansluit op de aanpalende wijk, het Componistenkwartier;
- Alle voor woningbouw van toepassing zijnde wet- en regelgeving;
- Toepassing van projectmatig werken inclusief inzet van een participatieproces uitgevoerd door de particuliere eigenaren.

Ook de intentieovereenkomst met de VOF Naarden BORgronden werd als zodanig aangepast.

Het participatie proces werd door de VOF Naarden BORgronden daarna officieel gestart op 7 december 2017. De gemeente is bij alle sessies aanwezig geweest en heeft meegewerkt aan de voorbereidingen van alle gehouden sessies. Dit heeft uiteindelijk geleid tot de vaststelling van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) door de raad van de gemeente Gooise Meren op 20 juni 2020. Daarin zijn de uitgangspunten en randvoorwaarden vastgelegd die het kader vormen voor de volgende planfase.

De provincie Noord- Holland heeft in 2018 de provinciale landschapsverordening vastgesteld.

De BORgronden waren daardoor niet langer onderdeel van het binnenstedelijk gebied, maar onderdeel van het bijzonder provinciaal landschap.

Om woningbouw op de BORgronden mogelijk te maken moest de regio instemmen met de ontwikkeling van de BORgronden en moesten de BORgronden worden opgenomen in het regionale Woonakkoord. Ook moest de provincie instemmen met een akkoord op de plannen door de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO).

Op 11 mei 2021 is het regionale woonakkoord ondertekend. Hier is het plan BORgronden in opgenomen.

Op 29 juni 2021 heeft de ARO provincie Noord-Holland een positief advies uitgebracht over het plan.

Op 1 november 2022 nam het college het besluit om het ontwerp bestemmingsplan ter inzage te gaan leggen.

3 Veelvoorkomende onderwerpen

3.1 Opsomming van de veel voorkomende onderwerpen

In de 95 ontvangen zienswijzen worden uiteenlopende onderwerpen aangesneden. De onderwerpen die het meest worden genoemd, zijn gecategoriseerd in elf hoofdonderwerpen:

1. Verkeer
2. Parkeren
3. Voorzieningen
4. Woningbouwprogramma en dichtheid
5. Inbreuk op privacy en woongenot
6. Participatietraject
7. Geluid
8. Luchtkwaliteit
9. Stikstof
10. Cultuurhistorie
11. Huizerstraatweg


Hieronder wordt per thema een korte samenvatting gegeven van de veelvoorkomende ingekomen zienswijzen op deze onderwerpen. Daaronder wordt de reactie van de gemeente weergegeven en ten slotte aangegeven of dat de zienswijze heeft geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

	Onderwerp	Wijziging bestemmings plan
3.1.1	<i>Verkeer</i>	
	In zijn algemeenheid valt het op dat een groot aantal reclamanten maakt zich zorgen over de verkeerssituatie als gevolg van de ontwikkeling BORgronden. In de zienswijzen geven de reclamanten aan zich voornamelijk zorgen te maken over de toename van de verkeersdrukke op het huidige wegennet, ook met het oog op de verkeersveiligheid en de overlast/onveilige situaties die ontstaan bij de beoogde verkeersontsluitingen, zowel voor autoverkeer als voor het langzame verkeer: fietsers, brommers en scooters. Voor de locaties van de verkeersontsluitingen worden alternatieven aangedragen.	

	Ook wordt het gebruik van de richtlijnen van het CROW (kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid) in twijfel getrokken en wordt verwezen naar het KiM(Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) en voorgesteld de input daarvan te gebruiken. Hierna zijn de aangedragen punten samengevat ten en van een reactie voorzien.	
3.1.1.1	Verkeersintensiteit.	
	In de zienswijzen wordt meermaals de zorg geuit of de bestaande wegenstructuur de toename van de verkeersintensiteiten wel kan opvangen. Hierbij wordt vaak verwezen naar de huidige drukte op de wegen. Reclamanten geven aan dat de toename van de verkeersintensiteit niet door het huidige verkeersnetwerk op kan worden gevangen en leidt tot verkeersonveiligheid.	
Reactie GM	<p>Voor het vaststellen en beoordelen van de verkeerseffecten van het plan is onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek bestaat uit drie onderdelen.</p> <p>Naar aanleiding van ingediende zienswijzen zijn er nieuwe verkeerstellingen uitgevoerd en zijn – in samenhang daarmee - alle rapporten aangepast, voor zover dat noodzakelijk is.</p> <p>Ten eerste zijn er in (maart/april)2018 verkeerstellingen uitgevoerd . Deze zijn in 2023 gevalideerd. De uitkomsten van die verkeerstellingen zijn gebruikt als input voor een verkeersmodel. Met het verkeersmodel is berekend hoeveel verkeer er door het netwerk rijdt in het planjaar 2030. Tot slot is met simulaties bekeken of het netwerk het verkeer in het planjaar 2030 in voldoende mate kan verwerken.</p> <p>In het verkeersmodel (2022) voor het planjaar 2030 zijn alle bekende ruimtelijke ontwikkelingen die verkeer genereren – inclusief de BORgronden - opgenomen. Ook is rekening gehouden met het voornemen om Naarden – Vesting autoluw te maken. Dit is het “worst case scenario” omdat dit zou betekenen dat er meer verkeer zou worden gegenereerd. Uitgangspunt in de berekeningen is dat 50% van het verkeer van en naar de BORgronden via de Huizerstraatweg rijdt en de andere 50% via de Brediusweg.</p> <p>De keuze voor de 50/50% verdeling van de verkeersafwikkeling is niet louter gebaseerd opeen verkeerskundige keuze. De keuze is mede tot stand gekomen door het zoeken naar een optimum in het kader van beperking van de stikstofdepositie bij ingebruikname van de woningen. De verdeling pakt qua stikstof gunstig uit bij een 50/50 verdeling. De 50/50 verdeling is voor wat betreft de verkeersafwikkeling uitvoerbaar en acceptabel.</p> <p>Het verkeersonderzoek uit 2018, RPT221718-23-04 d.d 29 september 2022, bijlage 21 bij het ontwerp bestemmingsplan, toont aan dat het verkeer in het planjaar 2030 in voldoende mate af kan worden gewikkeld. Er is geen sprake van onacceptabele verliestijden.</p>	<p>Er zijn nieuwe verkeerstellingen uitgevoerd. Hierdoor is het rapport Verkeer en Parkeren aangepast. Referentie nieuw onderzoek RPT231718-27-01 d.d.8 november 2023</p> <p>Deze vervangt ref RPT221718-23-04 d.d 29 september 2022. Het nieuwe rapport wordt aangehaald in de beantwoording van de zienswijzen en als bijlage 21 aan het bestemmingsplan plan gevoegd.</p>

	<p>In 2022 is het verkeersonderzoek geactualiseerd door het toepassen van een geactualiseerd verkeersmodel. De verkeerstellingen uit 2018 zijn in 2022 niet geactualiseerd. Ook het verkeersonderzoek uit 2022 toont aan dat het verkeer in het planjaar in voldoende mate kan worden afgewikkeld. Voorwaarden zijn daarbij wel dat het met verkeerslichten geregelde kruispunt bij de toe- en afrit A1 extra afwikkelingscapaciteit krijgt en dat de verkeersregeling wordt geactualiseerd. Dat laatste geldt ook voor het kruispunt Brediusweg – Amersfoortsestraatweg. De genoemde maatregelen zijn inmiddels doorgevoerd. Er wordt nog onderzocht of met een herindeling van de rijstroken op de Amersfoortsestraatweg een nog verdere optimalisatie mogelijk is. Dit vormt onderdeel van het op te stellen inrichtingsplan voor de BORgronden en omgeving.</p> <p>In april 2023 zijn opnieuw verkeerstellingen uitgevoerd naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen ter actualisatie van de verkeerstellingen uit 2018. De uitkomsten van de verkeerstellingen uit 2023 zijn vergeleken met de uitkomsten van de verkeerstellingen uit 2018. De verschillen zijn zo klein dat het opnieuw uitvoeren van een modelstudie en simulaties niet nodig is. De uitkomsten van het geactualiseerde verkeersonderzoek uit 2022 zijn nog altijd actueel. Zie rapport RPT231718 d.d 8 november 2023, bijlage 21.</p> <p>De huidige wegen zijn in de huidige situatie zo vormgegeven dat ze de extra verkeersbewegingen kunnen verwerken.</p> <p>In het genoemde verkeersonderzoek is, uitgaande van de huidige capaciteit van de wegen en kruispunten rondom het plan, onderzocht of dat deze de extra verkeersbewegingen als gevolg van het project permanent kunnen verwerken. Dit is het geval. Het verbreden van bestaande straten en kruispunten is niet aan de orde.</p> <p>De verkeersrapporten zijn conform de overeengekomen werkwijze opgesteld in opdracht van de ontwikkelende partij. De gemeente toetst deze. Na ambtelijk en bestuurlijk akkoord door de gemeente vormen zij de motivering voor de gemaakte keuzes in onderdeel van de het bestemmingsplan.</p> <p>Vanuit het aspect verkeersveiligheid geven de ontwerpen van de bestaande kruispunten, wegvakken en de rotonde Zandbergen geen aanleiding om wijzigingen in de ontwerpen door te voeren. Een uitzondering hierop is het wegvak tussen het kruispunt Amersfoortsestraatweg – Beethovenlaan en de rotonde Zandbergen inclusief het genoemde kruispunt zelf. Voor dit wegvak en kruispunt loopt separaat een project met als doel om de verkeersveiligheid op het genoemde wegvak en kruispunt te verbeteren. Het advies van Goudappel hierover wordt momenteel uitgewerkt in een bestek om daarop gebaseerd een krediet voor de uitvoering van de raad aan te vragen. Verwachte uitvoering is tweede helft 2024, na vervanging van de riolering.</p> <p>Bij het ontwerpen van de straten en kruispunten binnen het plan wordt, evenals bij het ontwerpen van de drie aansluitingen op de bestaande wegen, de ontwerprichtlijnen van het CROW (Duurzaam Veilig) toegepast. De ontwerprichtlijnen worden al vele jaren landelijk toegepast waardoor de herkenbaarheid van de ontwerpen voor de weggebruikers is gewaarborgd. Dit is een belangrijke voorwaarde voor het kunnen borgen van de verkeersveiligheid. Om die reden wordt geen gebruik gemaakt van KiM.</p>	
--	---	--

3.1.1.2	Verkeersontsluitingen	
	<p>Meerdere reclamanten hebben aangegeven zich zorgen te maken over de te realiseren ontsluitingen. Reclamanten maken zich zorgen dat de nieuwe ontsluitingen aan de Huizerstraatweg en de Oud Blaricumerweg de verkeersintensiteit niet aan kunnen en dat de nieuwe ontsluitingen voor onveilige situaties zorgen. Een aantal reclamanten vraagt zich af waarom er maar aan twee zijden ontsluitingen zijn voor het autoverkeer.</p> <p>Ook wordt de vraag gesteld waarom er in tegenspraak tot het SPvE aan de zijde van de Huizerstraatweg nu in twee ontsluitingen in plaats van één ontsluiting wordt voorzien..</p>	
Reactie GM	<p>Uit het verkeersonderzoek BuroDB d.d. 8 november 2023 met kenmerk PRT231718-27-02mb, bijlage 21, blijkt dat een ontsluiting van gemotoriseerd verkeer via het aangrenzende bestaande Componistenkwartier niet noodzakelijk is. Het verkeersonderzoek toont aan dat de ontsluitingen aan beide zijden, noord en zuidzijde voldoende capaciteit bieden om het in- en uitgaande verkeer van en naar de BORgronden te kunnen verwerken.</p> <p>Met het oog op de leefbaarheid in het Componistenkwartier verdient een aansluiting op de Huizerstraatweg en de Brediusweg de voorkeur en is een verbinding tussen de BORgronden en het Componistenkwartier niet nodig en ongewenst. Zonder deze verbinding rijdt er immers geen gemotoriseerd verkeer door het Componistenkwartier van en naar de BORgronden.</p> <p>Ook wordt voorkomen dat – wanneer door het Componistenkwartier zou worden ontsloten- extra verkeer vanaf de Beethovenlaan linksaf de Amersfoortsestraatweg op wil rijden. Dit kruispunt wordt in de huidige situatie door veel weggebruikers nu al als druk en onoverzichtelijk ervaren. Dat bleek eveneens tijdens het participatietraject Mobiliteit- en parkeervisie 2040. Zoals eerder aangegeven loopt separaat een project om op deze locatie de verkeersveiligheid te verbeteren</p> <p>In het reeds aangehaalde verkeersonderzoek is tevens ingegaan op de veiligheid van de ontsluitingen.</p> <p>Voor wat betreft de verkeersveiligheid is het aan de zijde van de Huizerstraatweg vooral van belang dat de weggebruikers elkaar tijdig kunnen zien. Dit vraagt i.v.m. de aanwezige bomen en het kunstwerk over de A1 bijzondere aandacht. De uitwerking van de ontwerpen van deze aansluitingen moet nog plaatsvinden. Dit vormt geen onderdeel van het bestemmingsplan.</p> <p>Het is juist dat in het SPvE wordt gesproken over één aansluiting aan de zijde van de Huizerstraatweg. Vanuit eisen met betrekking tot de brandveiligheid is het belangrijk dat er twee ontsluitingen vanwege de 'knip' in het plan noodzakelijk zijn i.v.m. een mogelijke calamiteit. Daarom zijn er twee ontsluitingen in het bestemmingsplan opgenomen.</p> <p>Aan de zijde van de Oud Blaricumerweg zijn derhalve ook twee ontsluitingen voor de hulpdiensten noodzakelijk. De tweede ontsluiting aan de zijde van de Oud Blairicumerweg werd gevonden door de brug voor het langzame verkeer tussen de</p>	<p>Aan het bestemmingsplan is een extra bijlage, 28, toegevoegd Bomen notitie Copijn, kenmerk B13648 d.d. 8 januari 2024</p>

	<p>BORgronden en het Componistenkwartier zo vorm te geven dat hulpdiensten daarvan – in geval van calamiteiten – gebruik kunnen maken.</p> <p>Voor de aansluiting van de Oud Blaricumerweg op de Brediusweg is een eerste ontwerp beschikbaar, zie onderstaande afbeelding. De verdere uitwerking van dit ontwerp maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan.</p> <p><i>Concept ontwerp kruispunt Brediusweg-Oud Blaricumerweg met linksafstrook, zie verkeersonderzoek BuroDB d.d.8 november2023 met kenmerk PRT231718-27-02,</i></p>  <p><i>bijlage 21</i></p> <p>In enkele zienswijzen worden vraagtekens geplaatst bij de inpasbaarheid van de aansluitingen. De technische inpassing valt echter buiten het bestemmingsplan. De ontsluitingen worden uitgewerkt in de inrichtingsplannen. Op basis van vingeroefeningen hebben we verkend of dat de ontsluitingen passen. Deze wijzen uit dat dit het geval is.</p> <p>Om de aansluitingen aan de zijde van de Huizerstraatweg te kunnen realiseren zullen er een of meerdere bomen gekapt moeten worden, vanuit zicht en veiligheidsoverwegingen. Hoeveel dit er in de praktijk zullen zijn wordt pas inzichtelijk wanneer de inrichtingsplannen worden opgesteld. Deze bomen maken onderdeel uit van het historisch karakter van de Huizerstraatweg, de bomenlaanstructuur. De bomen uit deze structuur zijn onderzocht op vitaliteit. Dit is nader uitgewerkt in de nieuw toegevoegde bijlage. Uit het rapport blijkt dat de aansluiting uitvoerbaar is.</p>	
3.1.1.3	Alternatieve ontsluitingen	
	In de zienswijzen worden twee alternatieven voorgesteld voor de ontsluiting van de BORgronden: Via de Hinlopenlaan en via de toerit Givaudan.	
Reactie GM	Deze alternatieven zijn bestudeerd. De ontsluiting via de Hinlopenlaan zou in de zeer directe nabijheid, parallel moeten komen aan de afrit van de A1 en er zou een aanzienlijk hoogteverschil moeten worden overwonnen. Met het oog op de verkeersveiligheid en de problemen van inpasbaarheid is dit geen gewenst/bruikbaar alternatief.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	<p>Het gebruik van de toerit van Givaudan naar de verzorgingsplaats langs de A1 is met Rijkswaterstaat(RWS) besproken. RWS heeft aangegeven dat het gebruik van de toerit van Givaudan voor het overige verkeer ongewenst is. Men wil geen extra verkeer op de verzorgingsplaats. Los daarvan ligt een deel van die weg op eigendom van Givaudan en zou een dergelijke ontsluiting een aantrekkende werking tot gevolg hebben voor verkeer uit Huizen. Wat niet wenselijk is.</p> <p>Rijkswaterstaat werkt daarom niet mee aan het openstellen van de toerit voor verkeer vanaf de BOR-gronden.</p> <p>Mogelijkerwijs kan deze ontsluiting wel op tijdelijke basis voor het bouwverkeer worden gebruikt.</p> <p>In het BLVC plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheids- en communicatie plan) zal daar dan t.z.t. op in worden gegaan.</p>	
3.1.1.4	Ontsluiting(en) langzaam verkeer via het Componistenkwartier	
	<p>Meerdere Reclamanten geven aan dat het onwenselijk is om een ontsluiting van de wijk door het Componistenkwartier te realiseren, ook als het gaat om een verbinding voor enkel voetgangers en fietsers. Reclamanten vragen zich af hoe de positie van de ontsluitingen is bepaald en waarom er drie ontsluitingen nodig zijn. Tevens maken reclamanten zich zorgen over de verkeersveiligheid ter plaatse van de ontsluitingen, met name door de toename van langzaam verkeer door het Componistenkwartier.</p>	
Reactie GM	<p>De Mobiliteits- en Parkeervisie Gooise Meren 2040 stelt lopen en fietsen voorop. Door de realisatie van drie ontsluitingen voor het langzame verkeer via het Componistenkwartier naast de drie ontsluitingen voor het gemotoriseerde verkeer, van en naar de Huizerstraatweg en de Oud Blaricumweg, die ook door fietsers kunnen worden gebruikt geven we invulling aan deze visie.</p> <p>Mede door de drie verbindingen met het Componistenkwartier worden bestemmingen waaronder voorzieningen, zoals de scholen en winkels aan de Amersfoortsestraatweg, met de fiets en lopend veel korter en daarmee beter bereikbaar. Dit zal ook lopen en fietsen stimuleren.</p> <p>Verwacht mag worden dat de bewoners van woningen direct naast de verbindingen voor het langzame verkeer hinder van de drie verbindingen gaan ondervinden, ongeacht waar de langzaam verkeer ontsluitingen worden gerealiseerd. De hinder zal voornamelijk worden veroorzaakt door bromfietsen en scooters. In het kader van de goede ruimtelijke ordening gelet op het type vervoersmiddel vinden wij deze hinder acceptabel.</p> <p>Als er voor het langzame verkeer geen verbindingen komen met het Componistenkwartier, dan moet het langzame verkeer omrijden bij het in- en uitrijden van de BORgronden via de Brediusweg en Huizerstraatweg. Dit bevordert niet het langzame verkeer en dat is in strijd met de genoemde gemeentelijke ambities op het gebied van duurzaamheid en mobiliteit</p> <p>De drie verbindingen voor langzaam verkeer zijn evenredig verdeeld over het plangebied om zo de afstanden tussen de woningen van de BORgronden en de drie verbindingen zo kort mogelijk te houden. Omwille van realiseerbaarheid is ook rekening gehouden met de eigendomssituatie, de verbindingen kunnen immers niet door privégebied lopen.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan


	<p>De exacte ligging en vormgeving van de verbindingen moet nog nader worden uitgewerkt. Hierbij zal i.v.m. de verkeersveiligheid, maar ook vanuit privacy zoveel mogelijk rekening worden gehouden met zichtlijnen, maar ook met kwetsbare verkeersdeelnemers. Ook wordt rekening gehouden met het behoud van zoveel mogelijk bestaand (openbaar) groen in het Componistenkwartier.</p> <p>In samenspraak met de direct omwonenden worden de ontwerpen van de drie verbindingen nader uitgewerkt. De verbinding aan de zijde van de Oud Blaricumerweg wordt breder omdat deze verbinding tevens als tweede ontsluiting moet kunnen worden gebruikt voor de hulpdiensten bij calamiteiten. De verdere uitwerking van de ontwerpen maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat op de drie beoogde locaties een verbinding over het water wordt gerealiseerd voor het langzame verkeer tussen de BORgronden en het Componistenkwartier.</p> <p>Bij de uitwerking van het ontwerp bestemmingsplan bleek dat een eerder beoogde ontsluiting ter hoogte van de Schubertlaan aan de zijde van de sportvelden en langs de achtertuinen niet te realiseren is vanwege de ligging van de sloot, de bomenrij en het rugbyveld. Dat maakte een verschuiving van de ontsluiting noodzakelijk. Deze is nu gepositioneerd tussen de woningen aan de Schubertlaan 22 en 24. De grond tussen de woningen is eigendom van de gemeente, die de grond op dit moment in gebruik heeft gegeven aan de eigenaren van Schubertlaan 22 en 24. Mede met het oog op de ontwikkeling van gronden heeft de gemeente in september 2014 respectievelijk maart 2015 met eigenaren een gebruiksovereenkomst gesloten, waarin een opzegtermijn van drie maanden is overeengekomen.</p>	
3.1.1.5	De "knip"	
	Een vraag die ook vaker is gesteld heeft betrekking op de zogenoemde "knip" die wordt gerealiseerd in de wegen in het midden van de BORgronden.	
Reactie GM	<p>Er is gekozen voor een 'knip' om sluipverkeer te voorkomen. Hierdoor rijdt uitsluitend bestemmingsverkeer in de BORgronden en is er geen doorgaand verkeer mogelijk.</p> <p>Er is gekozen – zoals eerder toegelicht - voor een 50/50 verkeersverdeling voor de BORgronden. Vijftig procent van het verkeer rijdt in noordelijke richting (Huizerstraatweg), de andere vijftig procent rijdt in zuidelijke richting (Oud Blaricumerweg). De keuze voor de 50/50 verdeling van de verkeersafwikkeling is niet louter een verkeerskundige keuze. De keuze is mede tot stand gekomen door het zoeken naar een optimum in het kader van stikstofdepositie. De 50/50 verdeling is voor wat betreft de verkeersafwikkeling uitvoerbaar en acceptabel.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
3.1.1.6	Waarom wordt gebruik gemaakt van de cijfers van CROW en niet van KIM in de verkeersonderzoeken	
Reactie GM	Het CROW is een Nederlandse stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid. Zij adviseren gemeenten in hun projecten en leveren maatwerk toegespitst op de desbetreffende lokale situaties. Hun kencijfers worden tot en met de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State als maatgevend gezien. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid werkt voor de rijksoverheid met name voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Cijfers die zij publiceren zijn minder geschikt voor specifieke lokale situaties.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

3.1.2	Parkeren	
	<p>Meerdere Reclamanten hebben aangegeven zich zorgen te maken over het aantal parkeerplaatsen binnen het plangebied. Ook omdat er drie bruggen voor langzaam verkeer die de BORgronden met het Componistenkwartier verbinden, waardoor bewoners van de BORgronden zouden kunnen parkeren in het Componistenkwartier. In het Componistenkwartier is volgens de reclamanten in de huidige situatie ook al sprake van een tekort aan parkeerplaatsen.</p>	
Reactie GM	<p>Bewoners kunnen via zes verbindingen (waarvan drie langzaam verkeerverbindingen) de BORgronden met de fiets bereiken en verlaten. Hierdoor kunnen bewoners de bestemmingen (waaronder de voorzieningen) in Naarden en Bussum gemakkelijk bereiken. Dit heeft een gunstig effect op het gebruik van de auto.</p> <p>Het ligt niet voor de hand dat de bewoners van de BORgronden in het Componistenkwartier gaan parkeren omdat er voldoende parkeerplaatsen in de BORgronden worden gerealiseerd. Ook zijn er geen rechtstreekse verbindingen voor het autoverkeer tussen de twee wijken.</p> <p>Een plan moet voldoen aan een goede ruimtelijke ordening. Onderdeel daarvan is het voorzien in het plangebied van voldoende parkeerplaatsen voor het plan. Bij het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen is gebruik gemaakt van de nota 'Richtlijnen voor parkeernormen' van de gemeente Gooise Meren.</p> <p>Ten tijde van het opstellen van het ontwerp bestemmingsplan was de richtlijn d.d. 19 februari 2019 vigerend.</p> <p>Uit de parkeerberekening, bijlage 3 rapport verkeer en parkeren RPT221718-23-04 d.d 29 september 2022 welke als bijlage 21 was gevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan, die op basis van de Richtlijnen voor de parkeernormen is gemaakt blijkt dat de totale behoefte aan parkeerplaatsen voor de BORgronden gelijk is aan 773 parkeerplaatsen. Dit rapport is geactualiseerd naar aanleiding van de zienswijzen (RPT231718-27-03 d.d. 8 november 2023, bijlage 21).</p> <p>Het indicatieve stedenbouwkundig plan voorziet in totaal in 780 parkeerplaatsen. Hiermee wordt voldaan aan de parkeereis.</p> <p>Een groot gedeelte van de parkeerplaatsen bevindt zich op eigen terrein van de beoogde woningen. Voor de bewoners die niet op eigen terrein kunnen parkeren en voor de bezoekers worden parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd.</p> <p>Aangezien er voldoende parkeerplaatsen binnen de BORgronden worden gerealiseerd is het niet aannemelijk dat er geparkeerd zal worden in het Componistenkwartier. Men is namelijk geneigd zijn om dicht bij hun woning te parkeren.</p> <p>In het paraplubestemmingsplan is een dynamische verwijzing opgenomen naar de parkeerrichtlijnen van de gemeente Gooise Meren. Dit houdt in dat als de richtlijnen in de toekomst worden aangepast, deze van toepassing zijn. Hierdoor is er op het gebied van parkeren immer sprake van een goede ruimtelijke ordening met betrekking tot parkeren.</p>	<p>Nieuwe parkeerberekening opgenomen in het nieuwe verkeersonderzoek RPT231718-27-03 d.d. 8 november 2023, bijlage 21. In de toelichting in paragraaf 4.10.2 zijn de nieuwste parkeerkencijfers verwerkt</p>

	<p>Op 31 juli 2023 zijn de Uitgangspunten en werkwijze Parkeren gemeente Goosie Meren 2023 (UWP) als opvolger van de Richtlijnen voor de parkeernormen vigerend geworden. Op basis van de UWP is een nieuwe parkeerberekening gemaakt. In deze parkeerberekening zijn de zogenaamde aanwezigheidspercentages toegepast. Dit leidt tot een reductie van de vraag naar parkeerplaatsen tot 663 parkeerplaatsen.</p> <p>Zie bijlage 5 van het rapport Verkeer en Parkeren met kenmerk RPT231718-27-03 d.d. 8 november 2023, bijlage 21</p> <p>Zoals hierboven opgemerkt voorziet het indicatieve stedenbouwkundig plan in 780 parkeerplaatsen waardoor een overschot ontstaat van 117 parkeerplaatsen op basis van de berekening conform de UWP.</p> <p>Op basis van de regels van het bestemmingsplan is het mogelijk om onder de bestemming "verbijfsgebied" zowel parkeervoorzieningen als groen te realiseren. Hierdoor bestaat er flexibiliteit in het plan om een keuze te maken zowel nu als in de toekomst tussen het realiseren van parkeerplaatsen en het realiseren van groenvoorzieningen.</p>	
3.1.3	Voorzieningen	
	Meerdere Reclamanten hebben hun zorgen geuit over het voorzieningenniveau in Naarden. Reclamanten maken zich zorgen dat er niet genoeg voorzieningen in de omgeving aanwezig zijn. Met de komst van de nieuwe bewoners zal de druk op het voorzieningenniveau in de omgeving toenemen. Reclamanten maken zich zorgen dat de huidige voorzieningen de toekomstige vraag niet aankunnen.	
3.1.3.1	Sportvoorzieningen	
Reactie GM	<p>De gemeente Gooise Meren voert periodiek een capaciteitsonderzoek uit naar vraag en aanbod van sportvoorzieningen voor zowel binnen- als buitensport. Dit wordt beschreven in de Beweeg en Sportvisie, vastgesteld op 8 juni 2017. Vanwege Corona is de actualisatietermijn opgerekt. Het laatste onderzoek is van 2023. Dit onderzoek wordt gebaseerd op de huidige situatie, bevolkingsgroei, alle bekende uitbreidingsplannen, waaronder ook de BORgronden, en kijkt 15 jaar vooruit. Het laatste onderzoek gaf aan dat er al met al in Gooise Meren geen urgente kwesties over binnensportaccommodaties zijn. Hockeyverenigingen kampen in Gooise Meren met ruimtetekorten, dit geldt vooral voor de Gooise Hockeyclub en Hockey Club Naarden (op zaterdagen). Maar bij de Huizer Hockeyclub (op grondgebied van de kern Naarden) en SC Muiden is capaciteitsoverschot. Oplossing zit dus in het stimuleren van verenigingen om van elkaars voorzieningen gebruik te maken en het eventueel inplannen van meer wedstrijden op een zondag waar dat kan. Overigens zien we dat de populariteit van hockey langzaam afneemt. Uitgangspunt in de Beweeg- en Sportvisie is het bieden van gelegenheid tot sporten binnen de gemeentegrenzen. Niet in elke kern zal elke sport kunnen worden uitgeoefend. Het gaat dus om het gehele aanbod binnen de gemeente. Het totale sportaanbod in Gooise Meren volstaat in de breedte. Er is wat te kiezen.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
3.1.3.2	Commerciële voorzieningen	
Reactie GM	De gemeente monitort niet zelfstandig jaarlijks de aanwezigheid van voldoende commerciële voorzieningen. Commerciële partijen zien vooral zelf mogelijkheden op basis van marktonderzoeken. De gemeente toetst vervolgens de initiatieven vanuit de markt aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), aan de Regionale detailhandelsvisie. In december 2019 is	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	<p>de Regionale detailhandelsvisie vastgesteld. In de visie is het detailhandelsaanbod in gemeente Gooise Meren, maar ook in regiogemeenten gescand. Op basis daarvan is de marktruimte 2025 opgesteld.</p> <p>In april 2023 is het huidige commerciële voorzieningenniveau in kaart gebracht dat nu in Gooise Meren aanwezig is. Daarbovenop is onderzocht of gezien het toenemend aantal inwoners en de trend er noodzaak bestaat tot eventuele uitbreiding in het voorzieningen areaal en welke structuurvorm voor de gemeente hier het beste passend bij is. In deze visie is een hoofdstructuur voor commerciële voorzieningen vastgelegd. De hoofdstructuur willen we sterk houden door geen extra detailhandel vierkante meters toe te voegen buiten deze structuur. Tevens werkt de gemeente niet mee aan transformatie verzoeken in de hoofdstructuur. De Amersfoortsestraatweg Naarden maakt onderdeel uit van de hoofdstructuur. Voor de kern Naarden is het zaak het dagelijks aanbod verder kwalitatief te optimaliseren. Toevoegen van kwantitatieve marktruimte voor buiten de hoofdstructuur is beperkt en niet wenselijk</p>	
3.1.3.3	Schoolvoorzieningen	
Reactie GM	<p>De gemeente Gooise Meren heeft in 2018 het Integraal Huisvesting Plan (IHP) vastgesteld, dat iedere 4 jaar geactualiseerd wordt. Dit proces loopt momenteel. De komst van woningen en daarmee de toename aan kinderen wordt meegenomen bij de prognoses. De meest recente leerlingen prognose heeft de peildatum 1 oktober 2022 (bron Leerlingen prognose basisonderwijs 2023, september 2023), waarin alle nieuwbouwplannen en dus ook de BORgronden (wederom) zijn meegenomen. De prognoses laten in de komende jaren een stijging zien van het aantal leerlingen, gemeente breed. De prognose voor de BORgronden laat een piek, na voltooiing, een piek van 186 leerlingen zien die weer afzwakt naar ca 130 leerlingen. Deze kinderen zullen zich verdelen over diverse basisscholen rondom de BORgronden waarbij de grootste toename wordt verwacht bij de Godelindeschool, ca 60 % van het totaal aantal.</p> <p>Op basis van de prognoses is er zicht op wanneer zich een probleem gaat voordoen. Het is de taak van de gemeente ervoor te zorgen dat er voldoende capaciteit is op de basisscholen in elke kern. De gemeente zal hiervoor dan maatregelen treffen. In het IHP worden oplossingen voorgesteld om het ruimtetekort op termijn op te vangen.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
3.1.3.4.	Kinderopvang	
Reactie GM	<p>Als gemeente houden we rekening met de aanwezigheid van een aantal primaire voorzieningen, dit geldt ook voor de kinderopvang. Daarbij is het wel zo dat de kinderopvang behoort tot de commerciële sector die zichzelf moet redden. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor toezicht en handhaving. We hebben een prognose laten opstellen of er in de bredere omgeving genoeg voorzieningen beschikbaar zijn. Op basis van die ontwikkelingsprognose schatten we in dat er in de omgeving genoeg mogelijkheden zijn voor kinderopvang, dat is het geval. In het bestemmingsplan Naarderheem is een mogelijkheid voor het realiseren van maatschappelijke functie, zijnde kinderopvang mogelijk gemaakt zodat een uitbreiding in de toekomst in de nabije omgeving tot de mogelijkheden behoort.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
3.1.3.5.	Medische voorzieningen	
Reactie GM	<p>Gemeenten hebben de regie over de lokale infrastructuur en de algemene verantwoordelijkheid voor de volksgezondheid. Zij hebben een maatschappelijke plicht tot het borgen van de zorg en ondersteuning voor hun burgers. De minister van VWS verwacht dat gemeenten de koppeling tussen eerstelijnszorg en maatschappelijke ondersteuning en gezondheidsbeleid een structurele plaats geven in hun beleid. Dat is in Gooisemeren het geval.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	Voor de BORgronden is er geen noodzaak om ruimte op te nemen voor medische zorgvoorzieningen, daarvan is de directe omgeving – bijvoorbeeld Naarderheem - voldoende beschikbaar. Voor zelfstandige medische beroepen kan – zo is vastgelegd in het bestemmingsplan – een praktijkruimte in of aan huis worden gerealiseerd.																													
3.1.4	Woningbouwprogramma en dichtheid																													
	Meerdere reclamanten hebben zorgen over de bebouwingsdichtheid van BORgronden. De reclamanten geven aan dat de dichtheid van BORgronden te hoog is, zeker vergeleken met de dichtheid van het naastgelegen Componistenkwartier. Reclamanten geven ook aan dat er bij de BORgronden sprake zal zijn van een stedelijk karakter dat niet passend is bij de rest van Naarden. De overgang tussen het Componistenkwartier en BORgronden is te groot.																													
Reactie GM	<p>In 2015 verleende de gemeenteraad van voormalige gemeente Naarden haar medewerking om binnen bepaalde kaders woningbouw te realiseren op de BORgronden. Dit besluit is in juni 2017 door de gemeenteraad van Gooise Meren bekrachtigd. Daarbij is tevens ingestemd met het Project Initiatief Document BORgronden. Hierin zijn de kaders geformuleerd voor de ontwikkeling van dit gebied. De eigenaren van de gronden hebben vervolgens een ontwerpplan ingediend dat past binnen deze kaders.</p> <p>Voor het opstellen van een Stedenbouwkundig Ontwerp, beeldkwaliteitsplan en een bestemmingsplan, is een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE), opgesteld voor de BORgronden. Het SPvE is op 10 juni 2020 door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin zijn de uitgangspunten en randvoorwaarden vastgelegd die het kader vormen voor de volgende planfase. In onderstaand schema staat de ontwikkeling vermeld.</p> <table><tr><td></td><td>Betaalbaar</td><td>Middelduur</td><td>Duur</td></tr><tr><td>4 maart 2015 PID vastgesteld door raad Naarden</td><td></td><td>Maximaal inzetten op</td><td></td></tr><tr><td>28 juni 2017 PID vastgesteld door raad Gooise Meren</td><td>Minimaal 40</td><td>Goede mix</td><td>Goede mix</td></tr><tr><td>20 juni 2020 SPvE vastgesteld door raad Gooise Meren</td><td>80</td><td>100, waarvan:</td><td></td></tr><tr><td>•</td><td></td><td>40 middeldure huur <950</td><td></td></tr><tr><td>•</td><td></td><td>30 middeldure huur 950-1250</td><td></td></tr><tr><td>•</td><td></td><td>30 koop tot 350.000</td><td>260</td></tr></table> <p>Bron hoofdstuk 3 SPvE</p> <p>Het aantal van maximaal 440 woningen zoals opgenomen in het SPvE, past binnen de kaders. De bebouwingsdichtheid binnen het plangebied varieert. Aan de kant van het Componistenkwartier is de bebouwingsdichtheid relatief laag, waarmee het stedenbouwkundig plan goed aansluit op de rand van de bestaande wijk. De bestaande wijk kent namelijk een hogere dichtheid aan de Amersfoortsestraatweg van gemiddeld ca 32 woningen per ha tot aan de rand bij de BORgronden van</p>		Betaalbaar	Middelduur	Duur	4 maart 2015 PID vastgesteld door raad Naarden		Maximaal inzetten op		28 juni 2017 PID vastgesteld door raad Gooise Meren	Minimaal 40	Goede mix	Goede mix	20 juni 2020 SPvE vastgesteld door raad Gooise Meren	80	100, waarvan:		•		40 middeldure huur <950		•		30 middeldure huur 950-1250		•		30 koop tot 350.000	260	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
	Betaalbaar	Middelduur	Duur																											
4 maart 2015 PID vastgesteld door raad Naarden		Maximaal inzetten op																												
28 juni 2017 PID vastgesteld door raad Gooise Meren	Minimaal 40	Goede mix	Goede mix																											
20 juni 2020 SPvE vastgesteld door raad Gooise Meren	80	100, waarvan:																												
•		40 middeldure huur <950																												
•		30 middeldure huur 950-1250																												
•		30 koop tot 350.000	260																											

	<p>gemiddeld ca 12 woningen per ha. Langs de rijksweg A1 is in het project BORgronden een hogere dichtheid beoogd, door aaneengesloten bebouwing alsmede de noodzakelijke bouwhoogte, om zo het wegverkeerslawaai (voor de beoogde woningen) af te schermen en een geluidluwe wijk te kunnen realiseren. Bijkomend voordeel is dat dit ook het geluidsniveau in het Componistenkwartier reduceert. Het tussengebied krijgt een gemiddelde woningdichtheid met incidenteel een geconcentreerde hogere dichtheid. De strook die grenst aan het Componistenkwartier kent een lagere dichtheid. De mate van verdichting is geborgd in het bestemmingsplan door het vastleggen van het maximum aantal woningen per woonveld, de toegestane woningtypen en de maximale bouwhoogten.</p> <p>Het woonprogramma kent een gevarieerd woningaanbod. Het dure segment bevindt zich hoofdzakelijk langs de watergang die grenst aan het Componistenkwartier en het veldsportcomplex, maar ook in de wand. Het sociale- en middensegment is in de indicatieve uitwerking grotendeels in het noordoosten van het plangebied voorzien, maar een variatie in woningsegment is ook mogelijk. De exacte invulling wordt nader uitgewerkt. Door in het bestemmingsplan maximale aantallen per woonveld op te nemen wordt bewaakt dat van de spreiding van de dichtheden over de het plangebied kan worden afgeweken.</p>	
3.1.5.	Inbreuk op privacy en woongenot	
	<p>Enkele reclamanten geven aan dat de BORgronden leidt tot een verminderend woongenot en verminderde privacy. In de zienswijze wordt de drukte genoemd die zal ontstaan met de nieuwe bewoners en de invloed die dit heeft op het Componistenkwartier, bijvoorbeeld als gevolg van de langzaam verkeersverbindingen. Reclamanten maken zich zorgen dat er overlast zal ontstaan door hangjongeren en dat met de nieuwe woningen zicht zal zijn op de tuinen en daarmee sprake zal zijn van een inbreuk op de privacy.</p>	
Reactie GM	 <p>Wij begrijpen dat de reclamanten waarde hechten aan de huidige situatie waarin de planlocatie onbebouwd is. We ontkennen niet dat het plan leidt tot een verminderde privacy. Met de situering van de woningen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande woningen in het Componistenkwartier. Verder wordt de tussenliggende watergang verbreed en achtertuinen op achtertuinen aangesloten, de minimale afstand van gevel tot gevel bedraagt circa 40 meter aan de zuidzijde en circa 37 meter aan de noordzijde.</p> <p>We zijn van mening dat het woongenot, het uitzicht en de privacy niet onevenredig worden aangetast en er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Zoals reeds vermeld in paragraaf 3.1.1.4 zal met direct omwonenden overlegd gaan worden hoe de langzaam verkeersontsluitingen zullen worden ontworpen en later aangelegd zodat er zo min mogelijk sprake zal zijn van inkijk en inbreuk op de privacy.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
3.1.6	Participatietraject	

	Meerdere reclamanten hebben in hun zienswijze aangegeven niet tevreden te zijn met het verloop van het participatietraject. Reclamanten geven aan dat er geen echt participatieproces is geweest	
Reactie GM	<p>In de intentie overeenkomsten, gesloten met de VOF Naarden BORgronden, zie hoofdstuk 2 Terugblik 1998 tot november 2022, is vastgelegd dat door de eigenaren een participatieproces moet worden uitgevoerd in de procedure tot aan de vaststelling van het SPvE. Dit is door hen opgevolgd en in dat kader hebben de volgende bijeenkomsten plaatsgevonden. Vanwege het verloop van het proces zijn sommige bijeenkomsten onder regie van de gemeente uitgevoerd. Welke dat zijn dat is aangegeven in onderstaande lijst.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 14.11.17 Klankbordgroep (regie ontwikkelende partijen) • 06.12.17 Informatieavond in de Witte Kerk te Naarden (regie ontwikkelende partijen) • 19.12.17 Klankbordgroep (regie ontwikkelende partijen) • 11.01.18 Participatieavond verkeer en stedenbouw (regie ontwikkelende partijen) • 15.01.18 Klankbordgroep (regie ontwikkelende partijen) • 08.02.18 Participatieavond waarbij de Wethouder bevestigd kon worden (regie ontwikkelende partijen) • 15.02.18 Klankbordgroep (regie ontwikkelende partijen) • 14.03.18 Overleg tussen Mooi Naarden en de Gemeente Gooise Meren • 04 2018 Overleg tussen Mooi Naarden en VOF Naarden BORgronden • 31.05.18 Klankbordgroep (regie ontwikkelende partijen) • 14.06.18 Informatieavond verkeer rondom de BORgronden georganiseerd door de gemeente in het stadhuis te Bussum • 27.06.18 Werkgroep verkeer onder leiding van de gemeente • 02.07.18 Werkgroep verkeer onder leiding van de gemeente • 12.07.18 Werkgroep verkeer onder leiding van de gemeente • 10.10.18 Participatieavond verkeer en stedenbouw (regie ontwikkelende partijen) • 18.10.18 Klankbordgroep (regie ontwikkelende partijen) • 30.10.18 Participatieavond verkeer en stedenbouw (regie ontwikkelende partijen) • 08.11.18 Klankbordgroep (regie ontwikkelende partijen) • 19.11.18 Participatieavond verkeer en stedenbouw (regie ontwikkelende partijen) • 22.11.18 Raadsinformatieavond in het gemeentehuis te Bussum • 28.11.18 Raadsavond in het gemeentehuis te Bussum <p>Leefbaarheids Effect Rapportage (LER) onder regie gemeente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 22.05.19 eerste bijeenkomst • 26.06.19 tweede bijeenkomst 	Toegevoegd: Bijlage vragen en opmerking uit participatietraject BORgronden, bijlage 26 en Inspraaknota SPvE BORgronden, bijlage 27.

	<ul style="list-style-type: none"> 03.07.10 derde bijeenkomst <p>Na deze reeks van bijeenkomsten is de regie in het participatieproces volledig overgegaan naar de gemeente. Voor de vaststelling van het SPvE door de raad heeft de gemeente een inloopavond en spreekuren gehouden:</p> <ul style="list-style-type: none"> 21.11.19 Informatiemarkt 02.12.19 spreekuur 02.02.19 spreekuur <p>De raad heeft iedereen de gelegenheid gegeven om voor de vaststelling van het SPvE in te kunnen spreken. Die mogelijkheden zijn geweest op 6 en 13 mei 2020. Waarna de meningsvormende raad en de besluitvormende raad heeft plaatsgevonden.</p> <p>Het bieden van inspraak voorafgaande aan de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan maakt geen onderdeel uit van de in de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening geregelde bestemmingsplanprocedure, zie Uitspraak 202106135/1/R1, 202106138/1/R1 en 202106201/1/R1.</p> <p>In het kader van de procedure Wro heeft de volgende inspraak plaatsgevonden: Inspraak conform artikel 3.1.1. BRO, de nota van deze inspraak is in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen dat op ter inzage is gelegd. Gedurende de ter inzage periode zijn wederom een informatiemarkt en een spreekuur georganiseerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> 22.11.22 Informatiemarkt 12.12.22 Spreekuur <p>Er is een overzicht gemaakt van alle onmerkingen en vragen die gesteld zijn tijdens de totstandkoming van het SPvE, zo ook een reactie nota van de reacties die op het concept SPvE zijnbinnen gekomen. Beide documenten zijn toegevoegd aan het bestemmingsplan.</p>	
3.1.7	Geluid	
	De gemeente heeft meerdere zienswijzen ontvangen waarin omwonenden zich uiten over de effecten van geluid. Reclamanten vragen zich af of een geluidswal voldoende zal zijn om geluid vanaf de A1 te blokkeren. Ook worden er vragen gesteld over afketsing van geluid nabij de Huizerstraatweg. Daarnaast maken reclamanten zich zorgen over de impact op het geluidsniveau in het Componistenkwartier specifiek door de weerskaatsing van geluid.	
3.1.7.1	Biedt aaneengesloten rij geluidswerende woningen voldoende bescherming om geluid A1 te blokkeren	
Reactie GM	Het plan voorziet in een aaneengesloten rij geluidwerende woningen langs de rijksweg A1. Deze woningen dienen ter afscherming van het geluid van de A1 voor de achterliggende woningen. De geluidbelaste zijde van deze geluidwerende woningen wordt als 'dove gevel' uitgevoerd. Naast de in het plan opgenomen geluidwerende woningen en geluidsschermen tussen de bouwblokken van deze woningen, zijn geen andere geluidsbeperkende maatregelen voorzien en daarvoor is ook geen noodzaak. Het toepassen van bron- en/of overdrachtsmaatregelen stuit op bezwaren van stedenbouwkundige en/of verkeerskundige aard. Andere voorzieningen voor verdere beperking van de geluidsbelasting van de rijksweg A1 zijn (op	Onderzoek naar wegverkeerslawaaï van BuroDB d.d. 29 september 2020 met kenmerk RPT221718-23-14 aangepast n.a.v. de

	<p>voorhand) niet doelmatig. Met Rijkswaterstaat is overleg geweest over het plaatsen van geluidschermen dicht langs de snelweg. Zij hebben aangegeven daar geen plannen voor te hebben. Deze optie valt dan dus ook af.</p> <p>De geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer op de Huizerstraatweg leidt, bij het maximaal aantal woningen in de BORgronden bij ca. 14 nieuw te realiseren woningen aan de Huizerstraatweg tot normoverschrijding.</p> <p>Voor het plan is op 20 oktober 2022 een ontwerpbesluit hogere grenswaarden ter inzage gelegd. Het ontwerpbesluit is als bijlage 11 bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd. De aanvraag om te bouwen wordt te zijner tijd getoetst aan het besluit hogere waarde. Op deze manier is verzekerd dat wordt voorzien in voldoende geluidswering van de gevels. Uit het geactualiseerde onderzoek naar wegverkeerslawaai van BuroDB d.d. 8 november 2023 met kenmerk RPT231718-27-12, bijlage 10, blijkt dat de realisatie van het plan BORgronden en daarmee de geluidwerende woningen langs de rijksweg A1 een sterk positief effect heeft op de geluidssituatie van de woningen in de directe omgeving van de A1, met name voor de woningen in de Componistenkwartier. In de huidige situatie ligt de geluidsbelasting aan de oostrand van het Componistenkwartier op een niveau van 10 tot 13 dB boven de geldende geluidsnorm (48 dB). Met de realisatie van de wijk BORgronden Naarden en de geluidwerende woningen langs de rijksweg, wordt de geluidsbelasting met 0,24 tot 10,28 dB gereduceerd. Een dergelijke geluidsafname betekent op sommige punten een aanzienlijke verbetering van het woon- en leefklimaat in de bestaande wijk. In ieder geval is er geen sprake van een verslechtering. Hierna is de geluidbelasting in beeld gebracht met en zonder realisatie</p>	<p>nieuwe verkeerstellingen, bijlage 10 bij het ontwerp bestemmingsplan. Nieuw rapport met kenmerk RPT231718-27-12 d.d 8 november 2023 toegevoegd aan het bestemmingsplan, bijlage 10.</p>
--	---	--

van de Borgronden. .



Toetspunt	Toetshoogte [m]	Geluidsbelasting [dB]		
		zonder	met	versch
1_A	1,5	55,70	55,31	-0,39
1_B	4,5	56,83	56,47	-0,36
1_C	7,5	56,80	56,46	-0,34
1_D	25	57,42	57,18	-0,24
2_A	1,5	53,41	51,57	-1,84
2_B	4,5	55,68	54,15	-1,53
2_C	7,5	55,98	55,12	-0,86
2_D	25	57,33	56,72	-0,61
3_A	1,5	63,05	52,77	-10,28
3_B	4,5	64,27	55,36	-8,91
3_C	7,5	62,73	53,63	-9,10
3_D	25	64,54	60,14	-4,40
4_A	1,5	50,68	47,10	-3,58
4_B	4,5	55,77	50,70	-5,07
4_C	7,5	57,09	50,84	-6,25
4_D	25	57,56	52,26	-5,30
5_A	1,5	50,64	45,85	-4,79
5_B	4,5	53,84	48,90	-4,94
5_C	7,5	54,83	50,61	-4,22
5_D	25	54,35	50,39	-3,96
6_A	1,5	44,77	44,14	-0,63
6_B	4,5	49,59	48,55	-1,04
6_C	7,5	49,49	47,56	-1,93
6_D	25	51,28	48,18	-3,10
7_A	1,5	42,26	41,16	-1,10
7_B	4,5	47,83	45,35	-2,48
7_C	7,5	49,58	46,93	-2,65
7_D	25	48,80	46,46	-2,34

Figuur 4.16: Geluidseffecten van plan BORgronden op het geluid van de rijksweg A1 in de omgeving

3.1.7.2	Geluidswaarneembaarheid op het Valkeveensgebied	
Reactie GM	<p>De reflectie van geluid kan op verschillende manieren worden voorkomen door het doorvoeren van maatregelen aan de woningen. Dat kan door bijvoorbeeld het toepassen van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - schuine gevels, bijvoorbeeld door daken van meer dan 10 graden hellend, dus een schuin dakvlak - het toepassen van geluidsabsorberende bouwmaterialen - door een bouwwijze die het geluid diffuus maakt, waardoor het verstrooit naar alle kanten. 	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	<p>Daarbij merken we op dat de baan van het reflecterende geluid is overigens veel langer is dan de baan van het rechtstreekse geluid, waardoor de geluidssterkte van het reflecterende geluid al aanzienlijk is afgezwakt.</p> <p>Het nemen van maatregelen is niet noodzakelijk. Uit coulance worden bij de verdere uitwerking van de plannen de maatregelen verder uitgewerkt.</p>	
3.1.7.3	Weerkaatsing tegen hoofdbouw aan de rand van het Componistenkwartier	
Reactie GM	<p>Het akoestisch onderzoek wegverkeer voor plan BORgronden richt zich op de te verwachten geluidsbelasting van de nieuwe woningen en op de geluidseffecten die kunnen optreden door de realisatie van het plan.</p> <p>Voor het gehele Componistenkwartier geldt dat de komst van plan BORgronden, samen met de daarin opgenomen geluidsafschermende woningen langs de rijksweg A1, leidt tot een verlaging van de geluidsbelasting van de A1. Ook het geluid van de A1 dat wordt ervaren door weerkaatsing tegen gebouwen zal daarmee naar verwachting afnemen. Het nemen van maatregelen is niet noodzakelijk.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
3.1.8	Luchtkwaliteit	
	Er zijn enkele zienswijzen ontvangen die betrekking hebben op het aspect luchtkwaliteit.	
Reactie GM	<p>Met behulp van de AERIUS Lucht Rekentool is de luchtkwaliteit ter plaatse van BORgronden berekend BuroDB, RPT221718-27-22, d.d. 8 november 2023, bijlage 9. Het RIVM heeft de AERIUS Lucht Rekentool ontwikkeld. Het is het wettelijk toegestaan instrument om de luchtkwaliteit vast te stellen, welke ook door de Raad van State wordt aanvaard.</p> <p>Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit draagt de Minister er zorg voor dat modelleringstechnieken worden toegepast om de luchtkwaliteit te bepalen, alle informatie daarover wordt gedocumenteerd en aan het publiek ter inzage of ter beschikking wordt gesteld (artikel 2 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007).</p> <p>Uit de resultaten blijkt dat de representatieve concentratie langs de wegen overal en in drie verschillende situaties, situatie 2020 zonder het plan, situatie 2020 met het plan en situatie 2030 met het plan, ruim beneden de grenswaarden en normen voor gevoelige bestemmingen ligt. Door de realisatie van het plan nemen de concentraties langs de wegen beperkt toe. Het effect is het grootst voor de concentratie van stikstofdioxide (NO₂). De toename is dus beperkt en in alle gevallen lager dan de NIBM (Niet In Betekenende Mate) grens. Om die reden is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.</p>	Nieuw rapport met kenmerk RPT231718-27-22 d.d. 8 november 2023, bijlage 9. Hierin is het rekenjaar 2020 vervangen door 2021
3.1.9	Stikstof	
	De gemeente heeft enkele zienswijzen ontvangen met betrekking tot het aspect stikstof. Reclamanten vragen zich af in hoeverre rekening is gehouden met stikstofuitstoot op de Natura 2000-gebieden in de omgeving van de BORgronden.	
Reactie GM	De BORgronden zijn gelegen op korte afstand van het noordelijk gelegen Natura-2000 gebied 'Eemmeer & Gooimeer Zuidoever'. Dit is echter geen stikstofgevoelig gebied. Het meest nabijgelegen stikstofgevoelig gebied betreft het 'Naardermeer', gelegen op een afstand van ca. 2 km ten zuidwesten van het plangebied en Oostelijke Vechtplaatsen,	Stikstofrapport gebruiksfase, kenmerk 21060/07

	gelegen op een afstand van 4,55 kilometer. Voor de beoogde ontwikkeling is ook daar geen sprake zijn van toename in stikstofdepositie zoals blijkt uit de stikstofberekeningen. Dit geldt zowel voor de realisatie als gebruikfase.	d.d. 17 januari 2024, bijlage 29 en stikstof rapporten realisatiefases, fase 1, 2, 3 en 4 d.d. januari 2024, bijlage 30, 31, 32 en 33 toegevoegd aan het bestemmingsplan
3.1.10	Cultuurhistorie	
	Meerdere reclamanten hebben aangegeven dat de beoogde realisatie van de BORgronden ten koste zou gaan van de cultuurhistorische waarden die in het plangebied en in de omgeving van het plangebied aanwezig zijn. Hierbij wordt gesproken over de cultuurhistorische waarde van de Huizerstraatweg en de ligging van BORgronden nabij de vestiging Naarden.	
Reactie GM	<p>In het bestemmingsplan is onderzocht in hoeverre er sprake is van cultuurhistorische waarden in en rondom het plangebied. Het plangebied ligt binnen de voor Unesco voorgedragen Nieuwe Hollandse Waterlinie, in de toekomst met de Stelling van Amsterdam samen onder de noemer 'Werelderfgoed Hollandse Waterlinie'. Binnen het plangebied zijn geen rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten aanwezig. De bestaande bebouwing, die bestaat uit de woningen aan de Huizerstraatweg 107a en 107b en het tuincentrum, heeft geen monumentale waarde en wordt gesloopt. Huizerstraatweg 107 is inmiddels gesloopt. Ook de bebouwing in de directe omgeving (buiten het plangebied) heeft geen monumentale waarde. De gronden in het plangebied behoren tot de schootsvelden of andere cultuurhistorische waarden die een relatie hebben met de Nieuwe Hollandse Waterlinie of Naarden Vesting.</p> <p>Cultuurhistorisch waardevolle elementen die aanwezig zijn in het plangebied is een aantal zanderijvaarten. Deze zanderijvaarten zijn in de 17e en 18e eeuw gebruikt voor het afvoeren van zand. De sloten die nu nog aanwezig zijn in het gebied zijn een restant van een van oorsprong groter stelsel. Het doel van deze afgravingen was tweeledig, men wilde om militaire redenen een vrij schootsveld vanaf de vesting Naarden en het vrijkomende zand kon worden gebruikt voor de uitbreiding van Amsterdam. Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan is het behoud van de nog aanwezige zanderijvaarten mede bepalend geweest voor de planstructuur. Daarnaast is rekening gehouden met deze zanderijvaarten in verband met de cultuurhistorische waarde en de mogelijkheden van aanpassing van de structuur en verbreding.</p> <p>Derhalve is geen advies van de RCE nodig.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
3.1.11	Huizerstraatweg	
	Er zijn zorgen geuit over trillingen, het wegzakken van huizen, de eventuele kap van bomen en de toename van geluid bij de bestaande woningen op de Huizerstraatweg.	

3.1.11.1	Trillingen en verzakkingen	
Reactie GM	<p>Trillingen</p> <p>Binnen de gemeente is onderzocht of er klachten ten aanzien van trillingen op de Huizerstraatweg bekend zijn. Dat blijkt niet het geval te zijn (oktober 2023). De zienswijzen hierover zijn dan ook nieuw. Bij de tellingen in april 2023 is ook onderzocht hoeveel vrachtverkeer er over de Huizerstraatweg rijdt. Dat blijkt minder dan 1% van al het verkeer te zijn. Het gaat om circa veertig 40 vrachtwagens per etmaal in beide richtingen samen. Door de realisatie van de BORgronden komen hier ca 8 vrachtwagenbewegingen per werkdag bij.</p> <p>Vrachtverkeer bestemd voor Givaudan heeft haar eigen op- en afrit op de A1 waardoor minder er veel minder vrachtwagens over de Huizerstraatweg rijden.</p> <p>Verzakkingen</p> <p>Ook klachten over verzakkingen zijn niet bekend binnen de gemeente.</p> <p>Zowel de gemelde trillingen als verzakkingen leiden niet tot actie vanuit de gemeente.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
3.1.11.2	Eventuele kap van bomen	
	Er zijn uitsluitend ingrepen aan de Huizerstraatweg voorzien, waarbij enkele bomen verwijderd moeten worden ten behoeve van de realisatie van de aansluitingen van het plan op de Huizerstraatweg. Dit wordt met name ingegeven doordat een verkeersveilige aansluiting gerealiseerd moet worden, met voldoende zichtlijnen. De kwaliteit van deze bomen – die eventueel zouden moeten wijken – zijn door Copijn onderzocht, zie Bomen notitie, kenmerk B13648 d.d. 8 januari 2024 welke is toegevoegd aan het bestemmingsplan.	Aan het bestemmingsplan is een extra bijlage Bomen notitie toegevoegd met, kenmerk B13648 d.d. 8 januari 2024, bijlage 28.
3.1.11.3	Toename van geluid bij de bestaande woningen op de Huizerstraatweg	
Reactie GM	Naar aanleiding van ingediende zienswijzen zijn er nieuwe verkeerstellingen uitgevoerd en zijn – in samenhang daarmee - alle rapporten aangepast, voor zover dat noodzakelijk is. Dat geldt ook voor het rapport Planeffect op bestaande woningen langs Huizerstraatweg van Alcedo. Bij gebruik van de nieuwe gegevens, blijkt dat er nog slechts bij 2 woningen sprake is van een significante verhoging. Door de maximum snelheid op het wegdeel tussen twee ontsluitingen op de Huizerstraatweg van 50km/u te verlagen naar 30km/u kan deze geluidstoename teniet gedaan en verbetert zelfs de huidige situatie. Andere maatregelen zijn niet noodzakelijk.	Rapport Planeffect op bestaande woningen langs Huizerstraatweg aangepast naar aanleiding van de nieuwe verkeerstellingen en toegevoegd aan het

		bestemmingsplan, kenmerk 21- o86o7.No5 d.d. 16 november 2023. Memo Huizerstraatweg toegevoegd, bijlage 12.
--	--	---

4 Reactie per indiener

In dit hoofdstuk delen we de individuele reacties per indiener en geven we hier een reactie op. Hierbij verwijzen we ook naar de gegeven antwoorden op de meest gegeven reacties in hoofdstuk 2. De ingediende reacties zijn zakelijk samengevat.

	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Wijzigingen bestemmingsplan
1	<i>Reclamant nummer 1</i>		
1.1	De komst van (minimaal) 2 woningen in het directe zicht van AvdH47 met als gevolg wederzijdse inkijk op de achtertuin(en) (privacy). Daarnaast zorgt de komst van een voetgangers-/fietsbrug naast ons perceel waardoor er ook vanaf de openbare weg zicht is op onze achtertuin.	Zie hoofdstuk 3.1.5 Inbreuk op privacy en woongenot. Met omwonenden zal de exacte positie van de voetgangers/fietsbrug nader worden uitgewerkt.	Zie hoofdstuk 3.1.5 Inbreuk op privacy en woongenot.
1.2	De komst van een fiets-/voetpad langs het perceel heeft toenemende verkeersdruk rondom perceel AvdH47 als gevolg (meer geluid, toenemende overlast op uitgaansavonden).	Deze extra druk wordt acceptabel geacht in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.
2	<i>Reclamant nummer 2</i>		
2.1	De komst van de 450 woningen betekent een extra school, supermarkt en winkels. Dit betekent ook extra behoefte aan dokters en bus- en treinverbindingen. Er moet een duidelijk plan zijn met gereserveerde ruimte voor dit soort voorzieningen.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen. Het realiseren van extra bus en treinverbindingen is geen verantwoordelijkheid van de gemeente en vat buiten de scope van het bestemmingsplan. De provincie is verantwoordelijk voor busverbindingen. De gemeente heeft periodiek overleg met de provincie en houdt hen op de hoogte van de nieuwe ontwikkelingen zodat de provincie er bij de concessies rekening mee kan houden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
2.2	De gemeente moet zorgen dat de A1 ondergronds gaat, zodat de bewoners beschermd worden tegen CO ₂ , geluid en fijnstof of toekomstige bewoners hebben recht op compensatie van de gemeente omdat die voor een veilige omgeving verantwoordelijk is.	In het bestemmingsplan is gekeken naar de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied. Hieruit blijkt dat er wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor gevoelige bestemmingen. In het kader van geluid is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, Akoestisch onderzoek wegverkeer, kenmerk RPT221718-22-12 d.d.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

		8 november 2023, bijlage 10, naar het geluid van omliggende wegen, waaronder de A1. Op basis van het akoestisch onderzoek wegverkeer kan worden gesteld dat het plan met de genoemde voorzieningen en na het verlenen van hogere grenswaarden voor het geluid van de rijksweg A1 en de Huizerstraatweg uitvoerbaar is. De keuze om ondergronds te gaan is niet aan de gemeente, maar aan RWS en ligt buiten de scope van het bestemmingsplan.	
2.3	Ook ontsluiting is een probleem. Betrokken projectontwikkelaar en gemeenteambtenaren zijn betrokken. Om de schijn van belangenverstrengeling te voor komen moet de Universiteit van Delft onderzoek doen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 met betrekking tot de verkeer/ontsluitingen. Voor de totstandkoming van het plan is de gebruikelijke werkwijze gehanteerd om belangenverstrengeling te voorkomen. Het plan door de ontwikkelaar is gemaakt en door de gemeente getoetst aan beleid en wet- en regelgeving.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 met betrekking tot de verkeer/ontsluitingen
3	<i>Reclamant nummer 3</i>		
3.1	De plannen zullen zowel tijdens de bouw als daarna tot zeer hoge verkeersbelasting leiden. De bomen op de Huizerstraatweg zijn nu reeds in slechte gezondheid als gevolg van het verkeer. Vooral zwaar bouwverkeer zal de beworteling van de bomenrij aantasten.	Zie hoofdstuk 3.1.11.2 met betrekking tot Huizerstraatweg/Bomen. Enkele bomen aan de Huizerstraatweg zijn inderdaad van slechte kwaliteit. Dit wordt veroorzaakt door de smalle strook waarin zij geplant zijn, niet als gevolg van verkeer. Er wordt een geschikte rijroute voor het bouwverkeer gezocht Het bouwproces zal worden vastgelegd in een BLVC plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheids- Veiligheids en Communicatieplan)	Zie hoofdstuk 3.1.11.2 met betrekking tot Huizerstraatweg/Bomen
3.2	De Huizerstraatweg is een oude weg die op zachte grond ligt en die weg kan geen zwaardere belasting meer aan. Nu schudden onze huizen reeds wanneer er zwaar verkeer door de Huizerstraatweg loopt. Logisch want onze huizen staan op terpen van zand en die liggen op veengrond. Hiermee melden wij dus ook onze zorg over schade die aan onze huizen zal gaan ontstaan door de verkeersbewegingen.	Zie hoofdstuk 3.1.11.1 inzake Huizerstraatweg/ Trillingen, verzakkingen. De ontwikkelaar zal voor aanvang van de bouw zullen zogenaamde nulmetingen uitvoeren. Deze worden vastgelegd in een bouw-exploit. Mocht er schade ontstaan dan bestaat hierdoor duidelijkheid over de nul situatie. De bouwers zullen voor schade zijn verzekerd via een zogenaamde CAR verzekering.	Zie hoofdstuk 3.1.11.1 inzake Huizerstraatweg/ Trillingen, verzakkingen
3.3	Het beschermde vestingaanzicht zal verslechteren. Wij, als bewoners hebben de weg zien verslechteren en zien deze mooie weg (bomen ziek) alsmede het beschermde vestingaanzicht (waar de weg deel van uitmaakt) teloor gaan. Die teloorgang willen we tegenhouden. Kunt u aangeven of en hoe dit is onderzocht en hoe deze gevolgen gaan worden voorkomen?	De Huizerstraatweg is geen onderdeel van het plangebied. Het historisch karakter van de Huizerstraatweg, met aan weerszijden bomen, klinkerbestrating, groene bermen, een vrij liggend fietspad en ventweg, blijven zoveel als mogelijk onaangetast. Er zijn geen ingrepen aan het profiel van de Huizerstraatweg voorzien. Voor wat betreft de kwaliteit van de bomen, verwijzen wij u naar de reactie onder 3.1.11.2.	Zie reactie onder 3.1.11.2 en hoofdstuk 3.1.3.1Voorzieningen/s port .

3.4	De toename van het aantal bewoners zal tot nog drukker gebruik van de sportvelden leiden en eventueel grotere diversiteit (padel?). De sportvelden doen nu reeds inbreuk op ons woongenot (geluid en aantal uren) en ons woongenot zal daarmee nog verder afnemen. Kunt u aangeven op welke manier daar reeds, binnen de plannen, rekening mee is gehouden c.q. onderzoek naar is gedaan? Welke garanties kan de gemeente daaromtrent met de sportverenigingen afstemmen c.q. eisen aan hen opleggen?	In onderhavig bestemmingsplan zijn de sportvelden niet opgenomen. Er is er sprake van een neveneffect. Met de komst van de nieuwe wijk zullen het aantal sporters op de velden naar verwachting toenemen. Uit de thematische beantwoording op dit onderdeel blijkt dat er binnen het plangebied zelf geen berekenbare behoefte is aan nieuwe sportaccommodaties (hoofdstuk 3.1.3.1Voorzieningen/sport). Voor de nieuwe woningen worden geen belemmeringen verwacht met betrekking tot de aspecten geluid en licht afkomstig van de sportvelden op de beoogde woningen zijn (zie bijlage 16 'Akoestisch onderzoek sportvelden' rapport RPT21171822-32) en bijlage 17 'lichthinderonderzoek'. Voor de effecten van de sportvelden op bestaande woningen geldt dat dit een bestaande situatie betreft. Bij wijzigingen in de activiteiten geldt dat de aan de milieuwet- en regelgeving (o.a. Het Besluit activiteiten leefomgeving) voldaan moet worden. De normen die van toepassing zijn op de sportvelden veranderen niet met de toe- of afname van het aantal sporters. Zo dient de verlichting in ieder geval te zijn uitgeschakeld tussen 23.00 en 07.00 uur en als er geen sport plaatsvindt. Het stellen van extra eisen is in het kader van dit bestemmingsplan niet mogelijk en niet nodig in het kader van een goede ruimtelijke ordening.	
4	<i>Reclamant nummer4</i>		
4.1	De verkeersintensiteiten en -belasting is te beperkt in beeld gebracht en wordt niet opgelost.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/Verkeersintensiteit.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/Verkeersintensiteit
4.2	Er is geen onderzoek gedaan naar en rekening gehouden met de verkeers- en milieueffecten van dit extra verkeer op de omgeving (o.a. Naarden Vesting) en daarmee de verslechtering van de leefomgeving.	Er is wel onderzocht wat de invloed van de ontwikkeling is op de omgeving, zowel verkeer als milieueffecten. Zie hoofdstuk 3.1.1.verkeer, 3.1.7 geluid, 3.1.8 luchtkwaliteit.	Zie hoofdstuk 3.1.1.verkeer, 3.1.7 geluid, 3.1.8 luchtkwaliteit.
4.3	Het ontwerp bestemmingsplan gaat voorbij aan Mobiliteitsvisie	Zie hoofdstuk 3.1.1. Verkeer. De Mobiliteits- en Parkeervisie Gooise Meren 2040 stelt het lopen en het (recreatief) fietsen voorop. Het autoluw maken van de nieuwe wijk en het aanleggen van langzaamverkeersverbindingen komen hieruit voort. Er is dus wel degelijk rekening gehouden met de mobiliteitsvisie.	In de toelichting bij het onderdeel Verkeer is de mobiliteits- en parkeervisie met haar uitgangspunten toegevoegd.

4.4	Het plan, het onderzoek en de oplossingen schieten te kort ten aanzien van de verkeersafwikkeling vanaf het kruispunt Huizerstraatweg/ Kapitein Meijerweg/ Amersfoortsestraatweg en de toename van verkeer richting Naarden Vesting in het bijzonder met de te verwachte effecten.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteiten. Uit het rapport Verkeer en Parkeren van BuroDB d.d. 8 november 2023 met kenmerk RPT231718-27-03, wordt in hoofdstuk 3 Verkeersgeneratie en effecten in gegaan op het aanpalend verkeersnetwerk en zijn ook de effecten bij realisatie van het plan op het kruispunt Huizerstraatweg/ Kapitein Meijerweg/ Amersfoortsestraatweg opgenomen. De conclusie is dat de wegen en kruispunten rondom het plan het extra verkeer van de wijk blijvend goed verwerken.	
5	<i>Reclamant nummer 5</i>		
5.1	Als één van de vele bewoners van het bebouwde gebied rond de Bollelaan ondervinden wij bij bepaalde weersomstandigheden te veel last van het snelweglawaaï. Verzoek om de bestaande geluidswal door te trekken tot aan het viaduct met de Huizerstraatweg.	De beoogde ontwikkeling betreft de BORgronden. Geluidhinder die thans door u ervaren wordt aan de overzijde van de A1, gezien vanaf de BORgronden, valt buiten de scope van het bestemmingsplan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
5.2	<p>Het kruispunt, zuidelijk van de BORgronden, de aansluiting op de Oud Blaricumerweg, zal overbelast raken in de spitsuren. Daarnaast wordt het zeer gevaarlijk door het kruisen van een druk fietspad en de ligging op een schuine helling van het viaducttalud. Deze aansluiting zal aangepast moeten worden , bijvoorbeeld door middel van een rotonde.</p> <p>Het is wenselijk dat de wegen voldoende breed worden, zodat fietsers en wandelaars zich veilig op de doorgaande wegen kunnen bewegen. Daarnaast is gewenst om verkeersdrempels te plaatsen om snelheid te dempen.</p> <p>Over de gehele lengte van het BORgrondengebied is er voor auto's alleen een ontsluiting noordelijk en zuidelijk. Dit is onhandig voor de ontsluiting van personenauto's , ambulance, brandweer, etc. Om autoverkeer en</p>	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/Verkeersintensiteit.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/Verkeersintensiteit.

	onnodige auto bewegingen te vermijden zal het gebied in het midden een auto-ontsluiting moeten krijgen.		
5.3	Door de aanleg van de snelweg indertijd zijn er een aantal waterdoorgangen afgesloten. Wellicht is het mogelijk om betere waterdoorstroomverbindingen met de andere zijde van de snelweg aan te leggen. Dit kan door middel van duikers geschieden.	Twee van de watergangen worden ten behoeve van waterberging en -circulatie tot 8 à 10 m brede watergangen verbreed. Deze watergangen vormen de hoofdstructuur voor de afwatering van het gebied. De zanderijvaart die het plangebied in het midden doorkruist vormt een belangrijke hoofdwatgang in de afvoer van de polder aan de andere zijde van de rijksweg. Een reeds bestaande duiker onder de A1 verzorgt de verbinding en deze wordt dan ook behouden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan.
6	<i>Reclamant nummer 6</i>		
6.1	Wij maken ons ernstig zorgen over de toename van verkeer en de hoge snelheid van het verkeer in de buurt. Men rijdt veel te hard en wij zien een grote toename aan vrachtverkeer over de Beethovenlaan. Dit vrachtverkeer is vaak niet eens bestemmingsverkeer, maar gebruikt de Beethovenlaan omdat het 'makkelijker' naar de A1 is dan andere wegen en omdat het 'makkelijker' is om te parkeren vlakbij de hockeyclub en van daaruit verder te gaan naar de markt of bijvoorbeeld om bouwcontainers te verzamelen.	De beoogde ontwikkeling ziet op de BORgronden. Er worden met de BORgronden enkel woningen gerealiseerd. Een noemenswaardige toename aan vrachtverkeer als gevolg van de BORgronden wordt dan ook niet verwacht. Er wordt momenteel, (najaar 2023) een ontwerp uitgewerkt voor het verbeteren van de parkeerplaats " Abri". Hierbij worden onder andere parkeerplaatsen voor touringcars en vrachtwagens voor de markt in de Vesting gerealiseerd.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
6.2	Zodra de BORgronden er komen zal het verkeer extreem gaan toenemen in en rondom de buurt. U zegt dat er geen sluipverbinding wordt gemaakt met het Componistenverkeer. Hoe denkt u dat dit straks zal gaan als er nu al sluipverkeer is, vooral van vrachtwagens? Hoe voorkomt u dat dit niet meer wordt (terwijl het nu al te veel is) Wij maken ons erge zorgen. Wij zien namelijk nergens dat hier goed rekening mee wordt gehouden.	Er zal geen autoverbinding worden gerealiseerd tussen BORgronden en het Componistenkwartier. Dit voorkomt dat er sluipverkeer plaatsvindt van autoverkeer via het Componistenkwartier van en naar de BORgronden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
7	<i>Reclamant nummer 7</i>		
7.1	Zorgen over toenemende verkeer en met name vrachtverkeer. Het vrachtverkeer dient derhalve te worden omgeleid (hetgeen overigens prima kan via de Bollenlaan en de Flevolaan die breder zijn dan 5 meter). Wanneer gaat dit gebeuren?	De ontwikkeling van BORgronden betreft het realiseren van een woonwijk. Door een fysieke knip door het plangebied zal er enkel sprake zijn van bestemmingsverkeer. Een doorgaande verkeersfunctie is uitgesloten. Het huidige vrachtverkeer op de bestaande wegen is meegenomen in het verkeersonderzoek. Bij de	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan, zie ook ook hoofdstuk 3.1.1.1 Verkeersintensiteit.

		beoordeling van de verkeersafwikkeling is dan ook rekening met het huidige vrachtverkeer. Zie ook hoofdstuk 3.1.1.1 Verkeersintensiteit.	
7.2	Kan worden gegarandeerd dat de oude bomen aan de Huizerstraatweg blijven staan?	Zie beantwoording zienswijze 3.3.	Zie beantwoording zienswijze 3.3.
7.3	Het toenemende vrachtverkeer veroorzaakt, als gevolg van trillingen, aantoonbaar scheuren in de huizen aan de Huizerstraatweg. Hoe wordt hiermee omgegaan?	Zie beantwoording zienswijze 3.2.	Zie beantwoording zienswijze 3.2.
8	<i>Reclamant nummer 8</i>		
8.1	De geplande woningdichtheid van het Bor plan is hoog, en gezien de woningmix en de afwezigheid van scholen en winkels zal het verkeer aanzienlijk zijn. Hierbij steken de daarvoor geplande voorzieningen onzes inziens mager af.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteit. Zie hoofdstuk 3.1.4 het voorzieningen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteit. Zie hoofdstuk 3.1.4 het voorzieningen.
8.2	Het verkeer op ons deel van de Brediusweg, zowel gemotoriseerd als per fiets, wordt ook nu al ervaren als dat van een drukke verbindingsweg tussen dorpskernen buiten de bebouwde kom, met de overlast van dien. Daar komt bij dat er vanwege de verkeerslichten op het kruispunt Brediusweg /Amersfoortsestraatweg vaak zozeer sprake is van hollen (richting NO) of stilstaan (richting ZW), dat de wijkbewoners op drukke tijden nauwelijks kunnen invoegen.	Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer/verkeersintensiteit.	Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer/verkeersintensiteit
8.3	Onze vrees is dat het Bor verkeer de situatie ter plaatse nog aanzienlijk zal verslechteren. Borbewoners, deels forenzen die de kortste weg naar de A1 zoeken, zullen een voorkeur hebben voor de zuidelijke ontsluiting. Zonder aanvullende maatregelen zal de bereikbaarheid en het woongenot in dat deel van de gemeente zwaar inboeten. In een uitbreidingsplan van de omvang van dat van de BORgronden behoort een ruimere blik op de infrastructurele gevolgen voor de omgeving. De gepresenteerde Quick Scan voorziet daar onvoldoende in.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteit.	Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer/verkeersintensiteit
9	<i>Reclamant nummer 9</i>		

9.1	De wegen waarop de wijk ontsloten zal worden hebben nu reeds te maken met een overbelasting, waardoor er dagelijks verkeersopstoppingen zijn. Hoe heeft u in het plan de stikstofdepositie en CO ₂ -belasting doorgerekend die ontstaat door verkeersopstoppingen in de wijk als de doorstroming op de ontsluitingswegen stagneert?	De stikstofonderzoeken volgen de uitgangspunten voor verkeersaantrekkende werking van het CROW en en het stedenbouwkundig plan. Er is gekeken naar de verkeersintensiteiten per wegvak voor de gemiddelde weekdag en werkdag. De doorrekening van het verkeer en de verkeersstromen zijn bepaald conform de "Instructie gegevensinvoer voor de vigerende AERIUS Calculator. Zie verder de beantwoording in hoofdstuk 3.1.9 Stikstof.	Zie hoofdstuk 3.1.9 Stikstof.
9.2	De wijk kent een 50/50 verkeersontsluiting. Hoe verklaart u de tellingsverschillen tussen de ontsluiting aan noord- en zuidkant van de wijk?	In de berekening is uitgegaan van een 50/50 verdeling van de totale verkeergeneratie. Bij de Huizerstraatweg rijdt een deel richting het oosten en een deel richting het westen. Totaal vormt dit 50% van de totale verkeersgeneratie. In beide gevallen is sprake van 50% voor een gemiddelde werkdag en weekdag.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
9.3	In de verkeersonderzoeken wordt uitgegaan van 7 verkeersbewegingen per woning per dag. In de berekeningen over de verdeling van het verkeer liggen de aantallen als je deze optelt veel lager. Hoe verklaart u dit en welke gevolgen hebben deze verschillen op de wachttijden bij de kruispunten en milieugevolgen van dien?	In figuur 3.3 in het verkeersonderzoek van BuroDB d.d. 8 november 2023 met kenmerk RPT231718-12-02, bijlage 21, is voor de planinterne wegen een inschatting gemaakt van de te verwachten hoeveelheid verkeer. Vanuit het centrum van het plangebied, waar de intensiteiten laag zijn, loopt de hoeveelheid verkeer per wegvak op naar elk van de twee ontsluitingen (noord en zuid). Ter plaatse van de beide aansluitingen is de etmaalintensiteit van circa 1.600 motorvoertuigen per etmaal (op een gemiddelde werkdag) gelijk aan de helft van de totale verkeersgeneratie van het plangebied, namelijk circa 3.200 motorvoertuigen. Dit staat gelijk aan (3.200/7 =) ongeveer 450 woningen met een gemiddelde verkeersgeneratie van 7 ritten per woning per etmaal.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan.
9.4	De wijk is autoluw ontworpen. Hoe is er in de berekeningen rekening gehouden met CO ₂ -uitstoot en stikstofdepositie door bewoners van de nieuwe wijk die omrijden via andere wijken om te kunnen parkeren bij de langzaamverkeerontsluitingen?	De stikstofonderzoeken volgen de uitgangspunten het CROW en het stedenbouwkundig plan. Er is gekeken naar de verkeersintensiteiten per wegvak voor de gemiddelde weekdag en werkdag in de nieuwe situatie. De doorrekening van het verkeer en de verkeersstromen zijn bepaald conform de "Instructie gegevensinvoer voor vigerende AERIUS Hiermee is de toename in CO ₂ -uitstaat meegenomen in het plan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
9.5	Wat zijn uw overwegingen om de kengetallen zoals aangegeven in het onderzoek van KiM 'De maatschappelijke effecten van het wijdverbreide	Zie hoofdstuk 3.1.1.6 Verkeer/ CROW versus KiM.	Zie hoofdstuk 3.1.1.6 Verkeer/ CROW versus KiM.

	autobezit in Nederland' februari 2022 niet op te nemen in uw recente plannen?		
9.6	In de geplande 420 woningen zullen ca 1500 à 1700 nieuwe bewoners komen. Dit betekent een zeer significante toename van het aantal bewoners in het gebied hetgeen impact heeft op verkeer, voorzieningen en de algemene beleving en leefbaarheid van het gebied. Hoe verantwoordt u dat er bij de ontwikkeling van de nieuwe wijk enkel naar het plangebied zelf is gekeken en niet naar de directe omgeving?	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteit en 3.1.3 voor voorzieningen. De gemiddelde huishouden grootte in Gooise Meren is 2,22, bron alle cijfers Gooise Meren (aantal inwoners 2022 58.846, aantal huishoudens 26.471). 440 woningen betekent derhalve 975 nieuwe inwoners, waartoe dus ook kinderen behoren.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteit en 3.1.3 voor voorzieningen
10	Reclamant nummer 10		
10.1	Kunt u verklaren dat de noodbruggen in een latere fase niet worden gebruikt voor ontsluiting van de wijk voor gemotoriseerd verkeer? En dit uitdrukkelijk opnemen in het bestemmingsplan?	De noodbruggen zijn in het bestemmingsplan enkel bestemd voor langzaam verkeer, met uitzondering van calamiteitenverkeer. Deze bestemming moet gewijzigd worden indien de bruggen anders dan voor langzaam verkeer gebruikt gaan worden. Hiervoor zou dan een nieuw besluit nodig zijn, waar rechtsbescherming voor geldt.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
10.2	Hoe voorziet u parkeeroverlast te voorkomen in de omliggende straten van de nieuw te bouwen wijk? En kunt u een uitvoeringsplan in het bestemmingsplan opnemen dat deze maatregelen gehandhaafd gaan worden?	Zie hoofdstuk 3.1.2. Parkeren.	Zie hoofdstuk 3.1.2. Parkeren
10.3	Privacy wordt verder aangetast doordat de huizen in de nieuwe wijk hoger liggen dan de andere woningen.	Zie hoofdstuk 3.1.5 Inbreuk op privacy en woongenot. De ophoging van de locatie BORgronden zal circa 1 tot 1,5 meter bedragen. Wanneer dat wordt afgezet tegen de hoogteligging van aangrenzende bebouwing en wegen, betekent dit dat de locatie BORgronden na ophoging op gelijke hoogte ligt met de omgeving en dus niet hoger ligt.	Zie hoofdstuk 3.1.5 Inbreuk op privacy en woongenot
11	Reclamant nummer 11		
11.1	Luchtkwaliteit en geluidsoverlast zijn alleen binnen de maximum grenzen door de regels op te rekken of ontheffing aan te vragen. Hoe staat deze handelwijze in relatie tot het streven van het college om een gezonde leefomgeving voor de inwoners na te streven?	Zie hoofdstuk 3.1.8 luchtkwaliteit en hoofdstuk 3.1.7 geluid. Uitsluitend voor geluid is een ontheffing hogere waarde noodzakelijk. Dit is wettelijk toegestaan en waarborgt een gezonde leefomgeving voor bewoners. De wettelijk toegestane grenzen voor luchtkwaliteit worden niet overschreden.	Zie hoofdstuk 3.1.8 luchtkwaliteit en hoofdstuk 3.1.7 geluid

11.2	Er wordt gesteld dat veel wordt verwacht van technische verbeteringen in de autoindustrie. Bent u op de hoogte dat de banden van elektrische auto's meer fijnstof veroorzaken en meer geluid maken? En hoe heeft u dit verwerkt in de plannen?	Zie hoofdstuk 3.1.8 luchtkwaliteiten hoofdstuk 3.1.7 geluid. Het akoestisch onderzoek wegverkeer, kenmerk RPT231718-27-12 dd.8 november 2023, bijlage 10, en het onderzoek luchtkwaliteit, kenmerk RPT231718-27-22 d.d. 8 november 2023, bijlage 9, voldoen aan de wettelijke eisen en de richtlijnen die gelden. Er is geen reden om te twijfelen aan de gebruikte rekenmodellen in relatie tot aannames die de reclamant doet. Aan de aanvragen omgevingsvergunning is de eis opgelegd in de regels bestemmingsplan om een akoestisch onderzoek aan te leveren om aan te tonen dat aan de wettelijke normen wordt voldaan. Deze dynamische toetsing waarborgt de toetsing aan de meest recente rekenmodellen. Hierin vinden technische verbeteringen een plek.	Zie hoofdstuk 3.1.8 luchtkwaliteit en hoofdstuk 3.1.7 geluid
11.3	Graag een steekhoudend argument waarom de 110 woningen die verrijzen bij de Naarderheem en het verkeersluw maken van de Vesting niet zijn meegenomen in de verkeersbewegingen.	Bij het berekenen van het aantal verkeersbewegingen is gekeken naar de verkeersgeneratie die wordt veroorzaakt met BORgronden, ontwikkelingen in de omgeving en een autonome groei, dus ook de ontwikkeling bij Naarderheem en het autoluw maken van de vesting zijn in de cijfers verwerkt.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
11.4	Hoe wordt voorkomen dat de parkeerbehoefte die niet in de BORgronden wijk kan worden opgelost zich gaat verplaatsen naar de omgeving, waaronder de Godelindeweg en Amersfoortsestraatweg. In veel gemeenten is dit bekend als het waterbedeffect.	Zie hoofdstuk 3.1.2 Parkeren.	Zie hoofdstuk 3.1.2 Parkeren.
11.5	De naar schatting 3.000 extra verkeersbewegingen zullen voornamelijk via de Amersfoortsestraatweg een vervolg vinden naar de andere wijken. Wat is uw onderbouwing om deze weg niet op te nemen in het plangebied? Hoe hoog zal de extra belasting van geluid en luchtverontreiniging zijn voor de bewoners langs deze weg?	De Amersfoortsestraatweg wordt niet aangepast. Zie hoofdstuk 3.1.8 luchtkwaliteit en hoofdstuk 3.1.7 geluid.	Zie hoofdstuk 3.1.8 luchtkwaliteit en hoofdstuk 3.1.7 geluid.
11.6	Berekeningen in het ontwerp bestemmingsplan zijn gebaseerd op verkeerstellingen gedaan in 2018. Hier is wordt geen rekening gehouden met de toename van verkeer door de voorgenomen uitbreiding van het Naardenheem (personeel en bezoekers waarschijnlijk enkelen honderden verkeersbewegingen per dag) en de daar achterliggende woonwijk fase 1 en	Er hebben nieuwe verkeerstellingen plaatsgevonden. Deze zijn verwerkt in rapport Verkeer en Parkeren RPT231718-27-03 d.d. 8 november 2023, bijlage 2 van bijlage 21. Zie ook beantwoording zienswijze 11.3.	De nieuwe verkeerstellingen zijn opgenomen in het aangepaste rapport Verkeer en Parkeren, RPT231718-27-03 d.d. 8

	fase 2, in totaal 110 woningen (770 verkeersbewegingen per dag). Wat is hiervoor uw redenering?		november 2023, bijlage 2 van bijlage 21.
11.7	De rotonde Zandbergen en aansluitend de verkeerssituatie rond de Koningshoek wordt door adviesbureau Goudappel Coffeng aangeduid als een van de 10 gevaarlijkste verkeerskruispunten van Gooise Meren. In de periode januari 2014 tot december 2021 is er sprake van in totaal 15 ongevallen. Dit is gemiddeld 1,8 ongevallen per jaar. Aantal dodelijke slachtoffers: 1. Aantal gewonden: 1. 2x fiets betrokken (1x gewond); overige UMS door personenauto's onderling (7x) of met los voorwerp /vast object (2x). Wat is uw overweging deze verkeerssituatie niet op te nemen bij de beschrijving van de verkeersproblematiek die ontstaat door het verkeer uit de nieuwe wijk?	Ten aanzien van de verkeersveiligheid is gekeken naar de gevolgen van het te verwachten extra verkeer op de Huizerstraatweg, de Oud Blaricumerweg en de Brediusweg. Er is gekeken naar deze wegen, omdat deze direct aansluiten op het plangebied. Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteit. Er is een separaat onderzoek rondom de verkeersveiligheid Koningshoek opgezet. Het advies van Goudappel wordt momenteel uitgewerkt in een bestek om daarop gebaseerd een krediet voor de uitvoering van de raad aan te vragen. Verwachte uitvoering is tweede helft 2024, na vervanging riolering.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
11.8	Opgemerkt dat het huidige advies van Goudappel Coffeng, om een relatief verkeersveilig kruispunt met de huidige verkeersdruk te realiseren rond het gebouw de Koningshoek dit alleen mogelijk is door verkeer over private grond te leiden. U heeft vast een antwoord op hoe dit beter wordt bij een toename van het verkeer op die locatie met duizenden auto's per dag.	Zie de beantwoording van zienswijze 11.7	Zie de beantwoording van zienswijze 11.7

11.9	<p>Uw plannen zijn gebaseerd op verkeerstellingen uit 2018. Eind augustus 2019 is het verkeersvolume op het wegennet 0,7% hoger dan eind 2018 en het congestieniveau 1,8% hoger. Op basis van deze ontwikkeling raamt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) de totale toename van het wegverkeer op het wegennet in 2019 al op 1,4% en die van de voertuigverliesuren op 3,2%. Doordat het reistijdverlies sneller stijgt dan het verkeersvolume op het wegennet, zal het relatieve reistijdverlies (in uur/km) in 2019 naar verwachting toenemen met 1,8% ten opzichte van 2018. Voor de totale periode 2019-2024 verwacht men een groei van 8% van het wegverkeersvolume op het wegennet en van 5% voor het totale wegverkeer op Nederlands grondgebied. Hoe heeft u deze ontwikkeling verrekend in uw berekeningen rondom CO₂-uitstoot en stikstofdepositie? En is daarbij de recent uit te voeren fijnstofmeting in kader van Hollandse Luchten meegenomen?</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeerintensiteit , 3.1.1.6 Verkeer/ CROW versus KiM en 3.1.9. Stikstof.</p> <p>De fijnstofmetingen vanuit Hollandse Luchten zijn hierbij niet meegenomen.</p> <p>Hollandse Luchten is een project van de provincie Noord-Holland. Het is een project over burgerwetenschap en het meten van de leefomgeving met sensortechnologie. Het doel van Hollandse Luchten is om met behulp van burgerwetenschap een context te creëren waarin bewoners, overheden, experts en bedrijfsleven samen kennis opbouwen, dialoog voeren en handelingsperspectieven verbeteren voor een gezonde fysieke leefomgeving.</p> <p>De metingen die gedaan worden tijdens dit project geven de bewoners een goede indicatie hoe het met de luchtkwaliteit gesteld is maar deze metingen kunnen niet gebruikt worden voor juridische doeleinden. Wettelijke toetsing gebeurt namelijk op basis van berekeningen.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeerintensiteit , 3.1.1.6 Verkeer/ CROW versus KiM en 3.1.9. Stikstof.</p>
11.10	<p>Welke overwegingen hebben u er toe gebracht de verkeerstoename door uitbreiding Naarderheem inclusief woningbouw fase 1 en fase 2 niet mee te nemen in de berekeningen van de verkeersbelasting van de kruispunten langs de Amersfoortsestraatweg die extra belast worden door het verkeer uit de nieuwe wijk? U spreekt in de plannen wel over meegenomen andere ontwikkelingen maar deze zijn niet gekwantificeerd in uw cijfers.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1. Verkeer en de beantwoording van zienswijze 11.3.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1. Verkeer en de beantwoording van zienswijze 11.3.</p>
11.11	<p>In uw berekeningen missen wij een inschatting van de extra verkeeroverlast die veroorzaakt wordt door de aanzuigkracht die door de bestaande Albert Heijn en andere winkels op de locatie Koningshoek wordt uitgeoefend op de nieuwe bewoners van de BORgronden</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1.1 Verkeer/verkeersintensiteit en 3.1.3.2 Voorzieningen/economische voorzieningen.</p> <p>Albert Heijn is in de cijfers verwerkt ook voor de toekomst</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1.1 Verkeer/verkeersintensiteit en 3.1.3.2 Voorzieningen/economische voorzieningen</p>

	en Naarderheem. Door de afwezigheid van vergelijkbare winkelfaciliteiten binnen een straal van enkele kilometers zullen de verkeersbewegingen vanuit die locaties naar Koningshoek de huidige overbelasting (die mede in het rapport van Goudappel Coffeng is geconstateerd) daar alleen maar verergeren. Kunt u deze ontwikkeling nader onderzoeken en kwantificeren?		
12	Reclamant nummer 12		
12.1	Hoe gaat de ontwikkelaar vorm en inhoud geven aan gasloos bouwen, en in welke alternatieve vormen van energielevering wordt voorzien?	Nieuwbouw mag vanaf 1 juli 2018 geen aansluiting op het aardgasnet meer hebben. Dit betekent dat alle woningen in BORgronden gasloos uitgevoerd zullen worden. Een nadere uitwerking van vormen van energielevering volgt in een later stadium en is niet relevant in het kader van het bestemmingsplan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
12.2	In hoeverre geeft de ontwikkelaar invulling aan de term circulair bouwen?	Dit valt buiten de scope van het bestemmingsplan	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
12.3	Word het project BREEAM-NL gecertificeerd, en zo ja welke ambities zijn er gedefinieerd?	Dit valt buiten de scope van het bestemmingsplan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
12.4	Hoe wordt in de realisatiefase rekening gehouden met de natuur en omgeving (minimalisering van uitstoot van bouwverkeer)?	Er wordt bijv. ad blue toegevoegd aan de brandstof om de uitstoot te verminderen. Ook worden, waar dat kan, elektrische voertuigen en machines gebruikt. Daarbovenop is het streven om de rijroute voor het bouwverkeer bij voorkeur via de kortste weg, over locatie Givaudan naar de snelweg A1 te laten lopen. Dit wordt later verder uitgewerkt en opgenomen in het BLVC-Plan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
12.5	Hoe wordt de infrastructuur gerealiseerd voor elektrische voertuigen	Er zal ondergrondse elektra infrastructuur worden aangelegd, zodanig dat elektrische laadpalen geplaatst kunnen worden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
12.6	Welke ambities zijn geformuleerd met betrekking tot afvalverwerking in de nieuwe wijk?	In het bestemmingsplan wordt niet ingegaan op ambities voor wat betreft de afvalverwerking. Bij de uitwerking worden de richtlijnen en het beleid van de GAD Gooi en Vechtstreek gevolgd.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
12.7	Hoe wordt invulling gegeven aan de nieuwe BENG-norm?	De woningen zullen voldoen aan het Bouwbesluit 2012. In 2021 werd dit besluit aangescherpt en dient ook te worden voldaan aan de BENG-norm. De uitwerking van de ontwerpen is nu geen onderwerp in het bestemmingsplan, maar volgt later bij het uitwerken van de bouwplannen. De gemeente zal die vervolgens toetsen – ook aan de	Zie memo reactie op ingediende moties SPvE, bijlage 34.

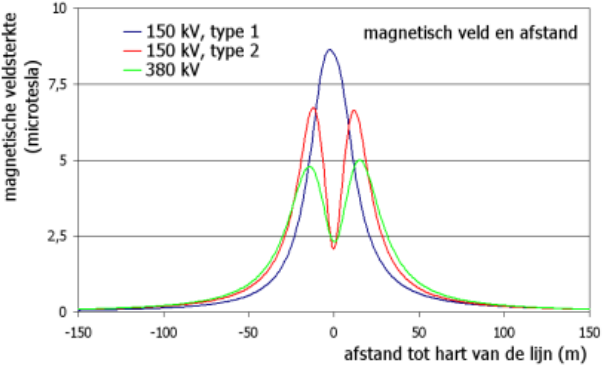
		BENG norm – ten tijde van de aanvraag van de omgevingsvergunning. Er wordt een optie, als vrije keuze aangeboden aan de nieuwe bewoners die verder gaat dan BENG.	
12.8	Op welke wijze worden hernieuwbare of gerecyclede materialen toegepast in de realisatie van de bebouwing en infrastructuur?	Dit zal in de bouwfase worden bepaald, valt buiten de scope van het bestemmingsplan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
12.9	Op welke wijze worden energiebesparende maatregelen getroffen bij het bouwen (isolatie, waterbesparende kranen, duurzame dakisolatie, etc.)?	De woningen zullen voldoen aan de BENG normen (Bijna Energie Neutraal).	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
12.10	Hoe wordt de milieu-impact van de vele vervoersbewegingen tijdens de bouwfase geneutraliseerd? Denk hierbij o.a. aan de vele zware transporten van grond om terrein op te hogen en bouwrijp te maken.	We voldoen aan de wettelijke normen, er worden geen extra maatregelen genomen.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
12.11	Hoe wordt een gezond binnenklimaat gerealiseerd in de geluidswalwoningen met dichte gevels?	Alle woningen, ook de woningen aan de zijde van de A1, zullen voldoen aan de eisen die vanuit het Bouwbesluit 2012 worden gesteld aan het binnenklimaat.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
13	Reclamant nummer 13		
13.1	Kan de gemeente uitleggen hoe het ontwikkelen van deze wijk met deze 'Berlijnse muur van Naarden' zich verhoudt tot de cultuurhistorische visie en stedenbouwkundige planning van Naarden Vesting en haar directe omgeving?	Voor het aspect cultuurhistorie wordt verwezen naar hoofdstuk 3.1.10.	Zie hoofdstuk 3.1.10.
13.2	Welke stedenbouwkundige en architectonische experts heeft de gemeente betrokken bij het beoordelen van de BORgronden plannen?	Het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan is beoordeeld en akkoord bevonden door het ambtelijke projectteam en de commissie ruimtelijke kwaliteit en erfgoed van de gemeente (CRK&E). Daarnaast is het plan ook beoordeeld en akkoord bevonden door de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) een onafhankelijke adviescommissie van de provincie.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
13.3	Wat is de beoordeling van deze experts van de architectonische en stedenbouwkundige waarde van deze stenen kolos, de "Berlijnse Muur van Naarden"?	Zie reactie onder 13.2.	Zie reactie onder 13.2.

13.4	Kan de gemeente uitleggen waarom een beoogde bebouwingsdichtheid van grofweg 31,4 adressen per hectare passend is in deze omgeving?	Zie hoofdstuk 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid.	Zie hoofdstuk 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid.
14	Reclamant nummer 14		
14.1	Reclamant heeft opmerkingen met betrekking tot de luchtkwaliteit. Reclamant vraagt waarom er niet rekening wordt gehouden met de richtlijn van de WHO en de Nederlandse norm omtrent fijnstof. Daarnaast heeft reclamant meerdere vragen over de gebruikte tool, de werking hiervan en de invoer die hier gebruikt is.	Zie hoofdstuk 3.1.8 luchtkwaliteit.	Zie hoofdstuk 3.1.8 luchtkwaliteit.
15	Reclamant nummer 15		
15.1	Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd op basis van Standaardrekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012). De berekeningen zijn uitgevoerd met het programma GeoMilieu V2022.2.2. Deze berekeningen zijn statisch. Waarom is er geen gebruik gemaakt van dynamische computersimulatie gezien het complexe en driedimensionale probleem van geluidsdispersie?	Er is gebruik gemaakt van SRMII uit het RMG2012, omdat dit het wettelijk voorgeschreven en de meest geavanceerde methode is die bij ruimtelijke planvorming wordt toegepast.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
15.2	Kunt u certificatie van het programma GeoMilieu V2022.2.2 overleggen? Is V2022.2.2 de meest recente versie van die programma?	Voor certificatie van de software wordt verwezen naar de leverancier (DGMR). Ten tijde van het onderzoek was versie V2022.2.2 de meest actuele versie. Inmiddels is versie V2022.41 uitgebracht. De daarin opgenomen rekenmethodiek is evenwel nog precies hetzelfde. Een eventuele update van het geluidsmodel leidt niet tot andere resultaten.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
15.3	"Voor de nieuwe woningen van plan BORgronden met een normoverschrijding zal ontheffing van een hogere grenswaarde worden aangevraagd. Deze ontheffingswaarde is maximaal 57 dB. Ontheffing is mogelijk omdat elk van de woningen aan de achterzijde beschikt over een geluidsluwe zijde. In verband met de benodigde ontheffing zal bij de woningen ook specifiek aandacht worden besteed aan de geluidwering van de gevels." Wat betekent dit voor bestaande woningen Huizerstraatweg? Wat voor waarde hebben normen voor u als u simpelweg ontheffingen verleent? Die normen	De Wet geluidhinder biedt mogelijkheden om in gebieden met een geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde nieuwe woningen te realiseren. Dat is ook nodig gezien de bouwopgave die het land momenteel heeft. Via het systeem van een hogere waarden besluit kan gegarandeerd worden dat wordt voldaan aan het maximale binnenniveau. Bij de bouwvergunning-aanvraag dient dat aangetoond te worden met behulp van een geluidberekening waarbij het effect van de gevelwering op het geluidsniveau van de verblijfsruimten in beeld wordt gebracht. De Wet geluidhinder heeft regelgeving voor zowel nieuwe als bestaande woningen. Aan de geluidssituatie van de nieuwe	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	zijn er toch voor een specifiek doel, namelijk gezondheidsredenen en een fijne, veilige woonomgeving voor inwoners?	woningen wordt in het kader van bestemmingsplan specifiek aandacht besteed op de wettelijk voorgeschreven wijze.	
15.4	"Uit de resultaten voor de rijksweg A1 volgt dat de geluidsbelasting op de oostzijde van de geluidwerende woningen, zoals verwacht, hoger is dan de maximale ontheffingswaarde. De maximale geluidsbelasting op het niveau van de begane grond is 69 dB. De maximale geluidsbelasting op de hoogste bouwlagen van de geluidwerende woningen is 72 dB. Deze gevels worden dan ook 'doof' uitgevoerd, waarmee geen te openen delen in de gevels worden toegepast." U stelt dat "dove gevels" alles oplossen. Wat is het harde bewijs - dus niet een redenering of een uitleg van het principe van dove gevels - dat de "dove gevels" het verschil tussen 69 dB / 72dB compenseren?	De gevels van de woningen langs de rijksweg A1 schermen het verkeersgeluid af voor de woningen ten westen van deze geluidswerende woningen en deze woningen zelf. Voor zowel de nieuwe woningen van het plan als de bestaande woningen in het Componistenkwartier neemt hierdoor de geluidsbelasting af (ten opzichte van een situatie zonder geluidswerende woningen). De uitgevoerde geluidsberekeningen tonen dit (duidelijk) aan. De geluidswerende woningen, die dus dienen als geluidsscherm, kunnen enkel worden gerealiseerd als de oostgevel van deze woningen 'doof' (zonder te openen delen) wordt uitgevoerd. Ter nakoming van de daadwerkelijke realisatie van de dove gevels en de instandhouding daarvan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels van het bestemmingsplan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
15.5	Als de deuren op de begane grond naar de parkeerplaatsen open gaan (wat deuren doen) wordt – zelfs na correctie – de norm overschreden. U beschrijft hier tussen de regels door een situatie die gewoonweg niet toelaatbaar is. Hoe gaat dit daadwerkelijk opgelost worden en wat zijn de zekerheden die u hiervoor kunt bieden?	De realisatie van deuren aan de oostzijde van de geluidswerende woningen op het niveau van de begane grond wordt mogelijk gemaakt met gebouw gebonden oplossingen, waarmee ervoor wordt gezorgd dat de geluidsbelasting ter plaatse van verblijfsruimten voldoet aan de wettelijke norm. Zie hiervoor hoofdstuk 4.6 van rapport RPT231718-27-12 Akoestisch rapport wegverkeer d.d. 8 november, bijlage 10, "het toepassen van een voorportaal (buiten de thermische schil van de woning en met buitenluchtcondities) of het plaatsen van een afschermdende voorziening waarmee ter plaatse van de voordeur kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde dan wel het bij het plan behorende besluit hogere waarden". Ook dit vormt onderdeel van de voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels van het bestemmingsplan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
15.6	Kunt u aangeven of de volgende regeling correct is toegepast: "Het effect van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen, bedoeld in artikel 110f,	Wij hebben deze zienswijze opgevat als de cumulatie van geluid van verschillende geluidsbronnen. In het akoestisch onderzoek is geen sprake van cumulatie van geluid van verschillende	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	eerste lid, van de Wet geluidhinder en artikel 11.33, zevende lid, onderdeel c, van de Wet milieubeheer, wordt bepaald overeenkomstig de in hoofdstuk 2 van bijlage I bij deze regeling beschreven rekenmethode."	geluidsbronnen. Enkel is sprake van het geluid van wegverkeer. Geluid van railverkeer, vliegverkeer, vaarwegen en/of industrie is niet aan de orde. Daarmee is cumulatie van geluid van verschillende geluidsbronnen ook niet aan de orde. De cumulatie van geluid van wegverkeer op verschillende wegen is wel aan de orde. Dit is ten behoeve van de beoordeling van een akoestisch acceptabel woon- en leefklimaat, de aanwezigheid van een geluidsluwe zijde en eventueel voor (later) het vaststellen van de benodigde geluidwering van gevels. In paragraaf 4.5 van het rapport RPT231718-27-12 Akoestisch rapport wegverkeer d.d. 8 november 2023, bijlage 10, wordt hierop ingegaan.	
15.7	Kunt u specifiek aangeven waarom de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en de artikelen 111b tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wet geluidhinder (borging binnenwaarden) niet van toepassing zijn voor artikel 110g Wgh?	Er wordt verwezen naar enkele wetsartikelen zonder concrete vraag over geluid in relatie tot het plan. Bij het vaststellen van de minimaal benodigde geluidwering van gevels van nieuwe woningen (ten tijde van de (aanvraag) omgevingsvergunning) moet worden uitgegaan van de berekende geluidsbelasting zonder toepassing van correctie(s). Het gaat dan dus om de totale geluidsbelasting van het wegverkeer. Voor borging van de maximaal toelaatbare binnenwaarde, zoals gesteld in het Bouwbesluit 2012, wordt daarmee uitgegaan van de werkelijke waarde (en niet van een toetswaarde waarop wel correcties van toepassing zijn).	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
15.8	Kunt u beargumenteren op welke grondslag u hier alle regels overtreedt? Als normen en afspraken zo simpel aan de kant gezet kunnen worden, wat is het systeem of protocol dat vervolgens de burgers en besluitvorming van complete willekeur of opportunisme hiertegen beschermt?	Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd voor een proefverkaveling van het plan. In een incidenteel geval, in dit geval bij een beoogd appartementengebouw, is in die proefverkaveling geconstateerd dat niet geheel en/of zonder gevolgen aan de wettelijke vereisten kan worden voldaan. Gesteld is dat in die gevallen met gebouw gebonden maatregelen ervoor moet worden gezorgd dat wel aan de regels wordt voldaan. (Bouw)technisch gezien is dit mogelijk. Een andere optie is bijvoorbeeld en veranderen van de verkaveling/het gebouw ten voordele van de geluidssituatie. Bij de uitwerking van de plannen en/of ten tijde van de (aanvraag) omgevingsvergunning voor bouwwerken wordt dit, middels akoestisch onderzoek, nader bepaald en vastgesteld.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

15.9	<p>"Aanbevolen wordt om voor het plan (algemene) ontheffing tot de waarde van 53 dB aan te vragen/te verlenen. Ontheffing is mogelijk omdat wordt voldaan aan de voorwaarde dat elke woning (op het niveau van bouwlaag 1 en 2) beschikt over een geluidsluwe zijde."</p> <p>Kunt u uitleggen wat er met bouwlaag 3 in deze gebeurt? Op welk artikel van regelgeving of wet baseert u dat er een ontheffing mogelijk is?</p>	<p>Op het niveau van bouwlaag 3 van de grondgebonden woningen van het plan is bij circa 15 woningen geen sprake van een aanwezige geluidsluwe zijde. Voor de aanmerking van een acceptabel akoestisch woon- en leefklimaat is dit geen probleem. Het verblijven in de woningen vindt voornamelijk plaats op de begane grond en op de eerste verdieping. Op de zolderverdieping is veelal sprake van een onbenoemde of opbergruimte. De woningen worden voorzien van voldoende geluidwerende gevels, ook op zolder. Daarmee wordt een akoestisch acceptabel wonen leefklimaat in de woningen geborgd, zie Akoestisch rapport wegverkeer d.d. 8 november 2023, RPT231718-27-12, bijlage 10.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
15.10	<p>Hoe kunt u afdwingen dat mensen niet op een hogere woonlaag gaan wonen op de BORgronden waar de geluidsnorm overschreden wordt (vermeld in bijlage 9)? Bent u voornemens dergelijk verbod op te nemen in (ver)koopcontracten? Zijn er andere maatregelen die u gaat treffen om overbelasting door geluid te voorkomen?</p>	<p>De woningen dienen te voldoen aan de geldende geluidseisen. Dat geldt niet alleen ten tijde van het verlenen, van de omgevingsvergunningen, maar ook in de gebruiksfase. Niet alleen in de BORgronden, maar overal in de gemeente.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
16	Reclamant nummer 16		
16.1	<p>Het stedenbouwkundig ontwerp gaat in de presentatie uit van verplaatsing van de 50 KV kabel. Wanneer is bekend of deze kabel wel of niet verplaatst wordt? Waar gaat de kabel lopen indien hij wel verplaatst wordt? Keurt u het bestemmingsplan alsnog goed als het nog niet bekend is of kabel verplaatst gaat worden?</p>	<p>De kabel zal met de beoogde ontwikkeling (voorlopig) niet verplaatst worden.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
16.2	<p>Als de leiding blijft liggen is afstand tot perceelsgrens is minimaal 3 meter voldoende? Wat is de wetenschappelijke grondslag voor die 3 meter? Kunt u de aangepaste plattegrond / ontwerp delen indien als deze kabel niet verplaatst kan worden?</p>	<p>Voor ondergrondse hoogspanningslijnen is er geen wet- en regelgeving of beleid vanuit het Rijk. Ook is er geen verplichting om deze op te nemen in het bestemmingsplan. Desalniettemin wordt in het bestemmingsplan een ruimte van 3 meter gereserveerd. Dat is niet uit veiligheidsoverwegingen maar bedoeld ter bescherming van de leiding en om onderhoud te kunnen plegen indien nodig. De gronden zijn met een dubbelbestemming aangeduid in de verbeelding van het bestemmingsplan. E.e.a. op verzoek van de eigenaar van de betreffende leiding, Liander.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

16.3	Hoeveel microtesla aan magnetische straling geeft deze 50kV kabel in de nabije omgeving (van 0 tot 50 meter aan weerszijden van de kabel)? Kunt u deze meetrapporten openbaar maken?	Zie het antwoord bij 16.2. Er zijn dan ook geen meetrapporten beschikbaar.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
16.4	<p>Bent u bekend met onderstaande grafiek?</p>  <p>Gebaseerd hierop, waarom denkt u met een afstand van 3 meter de negatieve effecten kunt wegnemen?</p>	De grafiek die wordt getoond is van toepassing op bovengrondse 150 kV en 380 kV hoogspanningsleidingen. De leiding in het plangebied betreft een 50 kV ondergrondse hoogspanningsleiding.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
16.5	Komen al deze metingen onder de 0,2 microtesla uit?	Zie het antwoord bij 16.2	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
16.6	Vindt u dat er nu voldoende bekend is om de invloed van elektromagnetische straling van ondergrondse hoogspanningskabels op de volksgezondheid als veilig te bestempelen? Zo ja, kunt u de bronnen delen waarop u deze beslissing baseert?	Zie het antwoord bij 16.2	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
16.7	Welke argumentatie gebruikt u om af te wijken van het bovenstaande advies van de Gezondheidsraad om niet te bouwen bij hoogspanningskabels en wat zijn de bronnen die dat standpunt ondersteunen?	Zie het antwoord bij 16.2	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
16.8	Kunt u de wetenschappelijke onderbouwing geven waarop u het verhoogde risico op kinderleukemie door straling van ondergrondse hoogspanningskabels negeert?	Zie het antwoord bij 16.2	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
17	Reclamant nummer 17		

17.1	<p>Kan de milieueffectrapportage openbaar gemaakt worden? Indien er geen milieueffect rapportage is opgesteld, wat is de bestuurlijke overweging hierachter?</p>	<p>Op grond van de geldende wet- en regelgeving dient het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de planvorming betrokken te worden. Afhankelijk van het soort ontwikkeling of activiteit geldt er een verplichting tot het maken van een milieueffectrapport of kan het college volstaan met een m.e.r.-beoordelingsplicht. In een m.e.r.-beoordeling kijkt het bevoegd gezag of een project mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen heeft. Als dat zo is, moet een m.e.r.-procedure worden doorlopen. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. Hierin staat wanneer een m.e.r. of een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. De activiteit die het project mogelijk maakt en het besluit over de activiteit zijn daarbij bepalend. In de C- en D-lijst in de Bijlage bij het Besluit m.e.r. staat of sprake is van m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht. Per categorie van activiteiten is een drempelwaarde voor de omvang van de activiteit gegeven. Boven de C-drempel geldt een m.e.r.-plicht, tussen de C- en D-drempel geldt een plan-m.e.r.-plicht en onder de C-drempel geldt een vormvrije m.e.r.-beoordeling.</p> <p>Het voorliggende bestemmingsplan betreft een plan bestaande uit maximaal 440 woningen met een grondbeslag van ca 14,4 ha. Deze activiteit valt onder D11.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met in begrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. De drempelwaarde van kolom 2, die gelijk is aan een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aangesloten gebied van 2000 of meer woningen en een bedrijfsploeroppervlakte van 200.000 m² of meer wordt niet overschreden. Dit betekent dat er volstaan kan worden met een vormvrije m.e.r. beoordeling.</p> <p>Door SRO is daarom een aanmeldnotitie opgesteld. Hierin is het resultaat van het onderzoek naar nadelige milieueffecten uiteengezet. Hieruit blijkt dat de potentiële effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de plaats van het plan, dusdanig beperkt van aard en omvang zijn, dat dit geen belangrijk nadelige</p>	<p>Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan</p>
------	--	---	--

		<p>milieugevolgen tot gevolg heeft. Gelet hierop is geen m.e.r.-procedure nodig.</p> <p>Het college heeft al zodanig besloten op 1 november 2022.</p> <p>De aanmeldnotitie in het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd, bijlage 4.</p>	
17.2	Bent u voornemens het bestemmingsplan voor 440 woningen op 530 meter van Natura2000 gebied aan te nemen zonder stikstofonderzoek en -vrijstelling?	Zie hoofdstuk 3.1.9 Stikstof.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
17.3	Hoeveel stikstof komt er precies vrij bij de bouw van een gemiddelde woning? Kunt u de gedetailleerde berekening en met name de onderliggende aannames delen?	De uitstoot bij de bouw van een woning is afhankelijk van de bouwwijze en het woningtype. Er kan hier geen gedetailleerde berekening van gemaakt worden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
17.4	Kunt u een overzicht geven van de berekening?	Zie hoofdstuk 3.1.9 Stikstof.	Zie hoofdstuk 3.1.9 Stikstof.
17.5	Is er al een natuurvergunning toegekend? Zo ja, kunt u die openbaar maken? Zo niet, wanneer verwacht u die toegekend te krijgen? Bent u voornemens zonder natuurvergunning het bestemmingsplan aan te nemen?	Aanvraag Wnb vergunning is ingediend op 4 augustus 2022. Zie hoofdstuk 3.1.9 Stikstof.	Zie hoofdstuk 3.1.9 Stikstof.
18	Reclamant nummer 18		
18.1	Wordt het cultuurhistorisch karakter van de Huizerstraatweg in de plannen van de gemeente in overeenstemming met de beschermde status van deze weg in acht genomen?	Zie beantwoording zienswijze 3.3.	Zie beantwoording zienswijze 3.3.
18.2	Hoe kunt u garanderen dat de Huizerstraatweg beschermd zal blijven en zijn cultuurhistorisch karakter zal behouden?	Zie beantwoording zienswijze 3.3.	Zie beantwoording zienswijze 3.3.
18.3	Heeft u toestemming van Rijksdienst Cultureel Erfgoed om aanpassingen te maken aan de Huizerstraatweg?	Zie beantwoording zienswijze 3.3.	Zie beantwoording zienswijze 3.3.
19	Reclamant nummer 19		
19.1	Ik verzoek u een ontwerpbestemmingsplan aan te nemen met een derde uitgang om zodoende het verkeer beter en eerlijker te verdelen ten gunste van alle nieuwe en bestaande bewoners.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.

19.2	Kunt u bevestigen dat u zich zult houden aan de Omgevingsvisie?	Ja.	Verwijzing naar omgevingsvisie is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan
19.3	Heeft u toestemming van Rijksdienst Cultureel Erfgoed om aanpassingen te maken aan de Huizerstraatweg?	Zie beantwoording zienswijze 3.3.	Zie beantwoording zienswijze 3.3.
19.4	Kunt u garanderen dat er – behoudens de in-/uitgang – geen aanpassingen gedaan zullen worden aan de Huizerstraatweg?	Zie beantwoording zienswijze 3.3.	Zie beantwoording zienswijze 3.3.
19.5	Kunt u bevestigen dat het cultuurhistorisch karakter van de Huizerstraatweg in de plannen van de gemeente in overeenstemming met de beschermde status van deze weg ten volle beschermd blijft?	Zie beantwoording zienswijze 3.3.	Zie beantwoording zienswijze 3.3.
19.6	Hoe kunt u garanderen dat de Huizerstraatweg beschermd zal blijven en zijn bovenbeschreven cultuurhistorisch karakter zal behouden? Dat wil zeggen. niet kappen van de bomen, geen veranderingen aan wegdek, niet verbreden, etc.	Zie beantwoording zienswijze 3.3	Zie beantwoording zienswijze 3.3.
19.7	Is in het simulatie model “Vissim H2030” van Goudappel het extra verkeer van andere bouwplannen (o.a. Van der Roest en de kantoren bij het viaduct van de A1) meegenomen? Zo ja, wat zijn de gebruikte aantallen verkeersbewegingen en aannames hiervoor?	In het prognosemodel van de gemeente Gooise Meren zijn alle bekende ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen en is rekening gehouden met de autonome groei van het wegverkeer. In 2018 zijn de destijds bekende plannen meegenomen. Bij de update van het plan in 2022 zijn de toen bekende plannen meegenomen.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
19.8	Kunt u een uitvoeringsplan in het bestemmingsplan opnemen dat de maatregel van “de knip” gehandhaafd blijft worden?	In de regels van het bestemmingsplan is vastgelegd dat er geen doorgaande verkeersroute voor motorrijtuigen mag zijn tussen de bouwvelden a, b en c enerzijds en d, e en f anderzijds. Op deze regel kan gehandhaafd worden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
20	Reclamant nummer 20		
20.1	Hoe kan de gemeente zich baseren op een geurcontour die niet is vastgesteld?	Op 24 mei 2023 heeft de provincie een vergunning (eerste fase, milieu) verleend. Hierin is een geurcontour opgenomen. Zowel in de revisie-milieuvergunning uit 2005, als in de revisievergunning d.d. 24 mei 2023 zijn voorschriften opgenomen waarin grenswaarden gesteld zijn voor bepaalde stoffen. De emissies van Givaudan mogen deze grenswaarden van deze stoffen niet overschrijden.	In hoofdstuk 5 van de toelichting is dit aangepast

		De BORgronden liggen ruim buiten de geurcontour van de in 2023 verleende revisievergunning. .	
20.2	Waarop baseert de gemeente het ontwerp bestemmingsplan BORgronden op, terwijl de geurcontour van Givaudan niet is vastgesteld en de gemeente zelf een zienswijze heeft ingediend tegen het vaststellen van deze geurcontour?	Zie reactie onder 20.1.	Zie reactie onder 20.1
20.3	Hoe gaat u ervoor zorgen dat de bewoners van het plangebied worden beschermd tegen geuroverlast?	De provincie is wat geur betreft het bevoegd gezag (de gemeente is niet bevoegd) en neemt hierbij het voortouw. Givaudan zelf heeft op 11 november 2021 een informatieavond georganiseerd voor omwonenden. Tijdens deze informatieavond hebben zij aangegeven wat de stand van zaken is inzake de aanvraag voor de milieuv vergunning. Tevens hebben zij aangegeven welke maatregelen zij beogen te ondernemen ter reducering van de geurhinder. Zij geven aan te werken aan een app waarmee geuroverlast gemeld wordt aan Givaudan, die adequate informatie geeft om de oorzaak van de overlast snel op te sporen. Givaudan denkt aan een netwerk van "neuzen" in de omgeving van de locatie. Een vergelijkbare app is al operationeel bij Givaudan in Barneveld. Wij zullen bij Givaudan benadrukken dat van belang is dat bewoners zich met klacht bij de provincie blijven melden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
20.4	Wat is het beleid van de gemeente aan het voldoen aan de eigen regels van het niet bouwen binnen de geurcontour van Givaudan?	Zie reactie onder 20.3.	Zie reactie onder 20.3.
21	Reclamant nummer 21		
21.1	Wat is de reden dat er wordt gekozen om autoverkeer niet te ontsluiten via het Componistenkwartier?	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.
21.2	Het model waarop de verkeersonderzoek is gedaan is onvolledig, omdat het andere ontwikkelingen niet in ogenschouw neemt. Hoe denkt u inzage te krijgen in de gezamenlijke effecten voor het verkeer en hoe wilt u dit meenemen in uw besluitvorming over het plangebied BORgronden?	In het prognosemodel van de gemeente Gooise Meren zijn alle bekende ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen en is rekening gehouden met de autonome groei van het wegverkeer.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
21.3	Reclamant heeft meerdere vragen over de verkeersveiligheid. Deze gaan met name over	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.

	verkeersveiligheid ter plaatse van de ontsluiting aan de noordzijde met de Huizerstraatweg. Reclamant heeft vragen met betrekking tot de verkeersveiligheid voor fietsers, toename van verkeer, de ontsluiting bij de viaduct en het bouwverkeer.		
21.4	Hoe verzekert u zich ervan dat het verschil tussen de prognose en de werkelijkheid zich bij het plan BORgronden niet voordoet, zeker gegeven het feit dat andere ontwikkelingen niet zijn meegenomen in de verkeersanalyse voor het verkeerseffect van de BORgronden?	In het prognosemodel van de gemeente Gooise Meren zijn alle bekende ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen en is rekening gehouden met de autonome groei van het wegverkeer. Er wordt periodiek geteld in de gemeente Gooise Meren. Hierdoor krijgen/houden we zicht op werkelijkheid.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
21.5	Welk overleg heeft de gemeente Gooise Meren gevoerd met het ministerie van V&W en andere relevante partijen en wat is de visie van de gemeente op het feit dat zij door de bouw van de BORgronden verbreding van de A1-het Gooi onmogelijk maakt aan de zijde van Naarden?	In het kader van het wettelijk vooroverleg is het plan voorgelegd aan Rijkswaterstaat en andere relevante partijen.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
21.6	Welke afwegingen heeft de gemeente gemaakt om tot het besluit te komen dat de geluidswalwoningen een goede keuze zijn?	Zie hoofdstuk 3.1.7 geluid. RWS heeft aangegeven geen geluidscherm te gaan plaatsen, dus moet een andere vorm van geluidswering worden uitgevoerd. Hierbij is de keuze gevallen op een combinatie van geluidsbescherming en wonen. Bij de BORgronden is uitgegaan van geluidwerende woningen langs de rijksweg A1 over de hele lengte van het plangebied. Deze woningen fungeren met een dove gevel (geen te openen delen) als afschermende voorziening voor deze woningen zelf en voor het achterliggende gebied. Zowel op de nieuwe woningen binnen de ontwikkellocatie als de bestaande woningen buiten het plangebied neemt de geluidbelasting door wegverkeer op de rijksweg A1 af. Het woon- en leefklimaat in de bestaande wijken verbetert daarmee.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
21.7	Op welke wijze voorziet de gemeente afspraken met de toekomstige bewoners te gaan vastleggen over het feit dat hun woning niet voldoet aan de wettelijke geluidsnormen?	Uitgaande van de op bouwlaag 3 van de woningen berekende geluidbelasting van de rijksweg A1 is voor alle woningen in het plan sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt niet overschreden. Voor het plan is (algemene) ontheffing tot de waarde van 53 dB aangevraagd en verleend. Ontheffing is mogelijk, omdat wordt voldaan aan de voorwaarde dat elke woning (op het niveau van bouwlaag 1 en 2) beschikt over een	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

		geluidsluwe zijde. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke geluidsnormen	
21.8	Er wordt onderzoek gedaan, het onderzoek toont aan dat het niet kan, maar het plan wordt wel doorgezet. Met welk argument schuift u de wettelijke regels aan de kant?	Op basis van het uitgevoerde akoestisch onderzoek wegverkeer kan gesteld worden dat het plan met de genoemde geluidsbeperkende voorzieningen en het verlenen hogere grenswaarden voor het geluid van de rijksweg A1 en de Huizerstraatweg wel uitvoerbaar is.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
21.9	Wat zijn uw argumenten om het acceptabel te achten dat het de geluidsbelasting acceptabel acht.	Zie het antwoord bij 21.8.	Zie het antwoord bij 21.8.
21.10	Wat zijn de overwegingen van de gemeente om meer dure woningen te bouwen dan in het eigen beleid is vastgesteld en veel meer dure woningen dan waaraan behoefte is in deze regio?	Zie hoofdstuk 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid.	Zie hoofdstuk 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid.
21.11	Waarop baseert de gemeente dat het plangebied, als matig stedelijk gebied, passend is bij de bestaande bebouwing, wat wordt gekwalificeerd als buitengebied/villawijk?	De woningdichtheid wordt geleidelijk opgebouwd tot aan de A1. In hoofdstuk 3.1.4 wordt nader ingegaan op de woningdichtheid. De BORgronden is nu nog agrarisch gebied en wordt een wijk. Het grenst aan een villawijk, maar is het niet.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
21.12	Hoe denkt u het probleem van de bodemverontreiniging te gaan oplossen?	Op enkele locaties zijn saneringen noodzakelijk. Deze saneringen zullen ten tijde van de werkzaamheden uitgevoerd worden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
22	Reclamant nummer 22		
22.1	Het aanleggen van een (langzaam) verkeersontsluiting via de Schubertlaan, waar ook elektrische fietsen en brommers/scooters gebruik van zullen maken zullen de veiligheid, de onbezorgdheid van ouders en ouderen en het speel- en woonplezier in aan de Schubertlaan zeer nadelig beïnvloeden.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluitingen langzaam verkeer.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluitingen langzaam verkeer.
22.2	Reclamant maakt zich zorgen over de groenvoorzieningen die met BORgronden gerealiseerd zullen worden/zullen verdwijnen. In de Schubertlaan staan helaas reeds erg weinig bomen ten opzichte van andere straten in het Componistenkwartier of het Rembrandtkwartier. Met een ontsluiting in de Schubertlaan naar de BORgronden zouden de paar mooie grote bomen (tussen de woningen 22 en 24) verdwijnen.	Met omwonenden zal de exacte positie van de voetgangers/fietsbrug nader worden uitgewerkt.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

22.3	Reclamant vraagt zich af in hoeverre de voorzieningen in de wijk de toename in bevolking op kan vangen.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.	
23	Reclamant nummer 23		
23.1	Reclamant geeft aan dat een ontsluiting voor fietsers en voetgangers met de Schubertlaan niet nodig is. Reclamant geeft aan dat een nieuwe ontsluiting ongewenst is in verband met de verkeersveiligheid bij de Schubertlaan.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluitingen langzaam verkeer.
23.2	Reclamant geeft aan dat het huidige voorontwerp leidt tot parkeeroverlast in de Schubertlaan.	Zie hoofdstuk 3.1.2 parkeren.	Zie hoofdstuk 3.1.2 parkeren.
23.3	Reclamant geeft aan dat een ontsluiting aan de randen van het sportveld niet gewenst. Dit in verband met het behoud van groen en flora en fauna.	Er zal geen ontsluiting aan de rand van het sportveld komen.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
24	Reclamant nummer 24		
24.1	Hoe gaat het plan daadwerkelijk invulling geven aan 'groen' (dieren, planten, bebossing, met bijbehorende effecten op klimaat, natuur en kwaliteit van leven)? Dit in context van de zeer nabijgelegen snelweg en fabriek.	In het stedenbouwkundig plan is aandacht geschonken aan natuurontwikkeling en ecologie. Hierin is onder andere aandacht voor biodiversiteit, beschermde planten en dieren en natuurvriendelijke oevers.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
24.2	Het plan voorziet in een ontsluiting van de nieuwe woonwijk via meerdere fiets-/loopverbindingen. Dit voornemen heeft een enorme impact op de huidige woonsituatie, op minimaal twee verschillende aspecten. 1. De nu veilige (en wellicht nog unieke) situatie waarin kinderen en ouderen zorgeloos op straat kunnen spelen en bewegen en 2. Het lijkt ons zeer realistisch is dat bewoners/bezoekers van de nieuwe wijk parkeergelegenheid zullen zoeken in onze straat, bijvoorbeeld omdat in de plannen in zichtbaar weinig parkeergelegenheid is voorzien en de wijk zeer beperkt ontsloten wordt voor autoverkeer	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer en 3.1.2 parkeren.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer en 3.1.2 parkeren.
24.3	Reclamant geeft aan zorgen te hebben over de omvang van de ontwikkeling en de gevolgen dit heeft voor de verkeerssituatie in de omgeving. De reclamant geeft aan dat er onrealistische schets is gemaakt van de gevolgen voor verkeer en dat de beoogde oplossing voor het ontsluiten van de nieuwe wijk naïef is.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 Verkeer/Verkeersintensiteit.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 Verkeer/Verkeersintensiteit.

24.4	Reclamant geeft aan dat de bestaande voorzieningen in de huidige situatie al aan hun maximale belasting zitten. De nu beschikbare informatie geeft geen inzicht van de gevolgen van de ontwikkeling op de voorzieningen.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.
24.5	We kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat het hele traject tot nu toe met name door de projectontwikkelaar wordt gecoördineerd of zelfs geleid. Hoe gaat de gemeente borgen dat in de vervolgstappen een schijn van partijdigheid (zijnde oververtegenwoordiging van een economisch belang om zoveel mogelijk woningen te verkopen op een beperkt stuk grondgebied) te voorkomen en een breed gedragen afweging te maken voor een zo goed mogelijke uitkomst voor zoveel mogelijk belanghebbenden?	Nadat de ontwikkelende partijen hun plannen kenbaar gemaakt hadden aan de gemeente heeft de gemeente door middel van het vaststellen van de PID's in respectievelijk 2015 en 17 aan de ontwikkelende partijen kaders voor het project meegegeven. Met ontwikkelende partijen zijn deze kaders in een intentieovereenkomst vastgelegd. Zie Hoofdstuk 2. De gemeente heeft een sturende en toetsende rol uitgevoerd en de plannen getoetst aan de meegegeven kaders, beleid en wet -en regelgeving. Het bestemmingsplan is gebaseerd op het stedenbouwkundig plan dat is opgesteld gebaseerd op door de raad vastgestelde SPvE.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
24.6	Er wordt gemeld dat een randvoorwaarde voor een geaccordeerd plan is dat de overlast voor bestaande bewoners maximaal beperkt moet worden. Wilt u hier expliciet en specifiek invulling aangeven, bijvoorbeeld en onder andere door inzichtelijk te maken hoelang een eventueel realisatietraject duurt in doorlooptijd en wat de uren per (werk)dag zijn waarin sprake zal zijn van bouwactiviteiten?	De aspecten waar de reclamant aandacht voor vraagt zullen beoordeeld worden in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. De ontwikkelende partijen moeten een BLVC-plan op gaan stellen. Bereikbaarheid, Veiligheid, Leefbaarheids- en Communicatieplan. Dit plan gaat over de in de zienswijze genoemde aspecten. Dit plan wordt door de gemeente getoetst en uiteindelijk geaccordeerd. Op de uitvoering volgens dit plan wordt door de gemeente toegezien.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
25	Reclamant nummer 25		
25.1	Reclamant maakt zich zorgen over de beoogde ontsluiting van het plangebied en de verdere gevolgen dit heeft voor de Amersfoortsestraatweg, de Oud Blaricumerweg en de Brediusweg.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 Verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 Verkeer/ontsluitingen.
25.2	Verder maak reclamant zich ernstig zorgen over de gevolgen voor een gebrek aan voorzieningen in de omgeving.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.
26	Reclamant nummer 26		
26.1	Reclamant geeft aan, gebaseerd op eigen metingen, dat de luchtkwaliteit ter plaatse van de beoogde bebouwing vele maten hoger is dan wat is gemodelleerd is in het onderzoek dat is uitgevoerd door BuroDB. Reclamant vraagt zich af, gegeven concrete metingen, waarom	In de Wet milieubeheer en de onderliggende AMvB's is nauwkeurig aangegeven op welke plaatsen de luchtkwaliteit getoetst moet worden en waaraan moet worden voldaan. Zo draagt de Minister, op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit, er zorg voor dat modelleringstechnieken worden	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	<p>statische berekeningen boven harde metingen van de daadwerkelijke situatie worden gesteld.</p>	<p>toegepast om de luchtkwaliteit te bepalen, alle informatie daarover wordt gedocumenteerd en aan het publiek ter inzage of ter beschikking wordt gesteld (artikel 2 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007).</p> <p>Voor het aspect luchtkwaliteit zijn de achtergrondconcentraties van belang. De berekeningen die zijn uitgevoerd voldoen hieraan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nu buiten staan en zaken waarnemen is een waarneming zonder geluidswal, dus dat geeft een ander en daarmee vertekend beeld. • Uitgebreide onderzoeken zijn gemaakt op basis van een stedenbouwkundig ontwerp. Deze zijn beoordeeld door deskundigen, waaronder de milieudienst OFGV. • Er wordt voldaan aan vigerende wet- en regelgeving. <p>Jurisprudentie geeft aan de uitkomsten van een luchtkwaliteitsonderzoek niet getwijfeld hoeft te worden, daar waar dat bij eigen metingen vaak wel het geval is omdat deze vaak geen jaargemiddelde concentraties en vierentwintig uur concentraties bevatten. Zie Uitspraak 202106135/1/R1, 202106138/1/R1 en 202106201/1/R1.</p> <p>De gegevens van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) voeden de rekenmodellen, zoals de NSL-Rekentool. Daarnaast luidt de conclusie uit een rapport vergelijking tussen NO₂ metingen en rekenresultaten van RIVM dat de verschillen tussen metingen en berekeningen klein zijn.</p> <p>Eigen metingen zijn niet geschikt voor het beoordelen en toetsen van de luchtkwaliteit aan de omgevingswaarden. Maar de resultaten ervan geven wel een goed beeld van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. Meten van de luchtkwaliteit Informatiepunt Leefomgeving (iplo.nl)</p>	
26.2	<p>Kunt u concreet beargumenteren waarom papieren berekeningen van een - door de projectontwikkelaar betaald – eenmansbureau een hogere validatiewaarde hebben dan ter plekke gedane professionele metingen?</p>	<p>Zie reactie bij 26.1.</p>	<p>Zie reactie bij 26.1.</p>

26.3	Wat is de reden dat er nooit metingen hebben plaatsgevonden door een neutraal onafhankelijk bureau?	Zie reactie bij 26.1.	Zie reactie bij 26.1.
26.4	Wat doet u met de hier bijgevoegde metingen en conclusies daaruit ten aanzien van het aanpassen of goedkeuren van het bestemmingsplan? Als u deze metingen naast u neerlegt, wat is daar dan de steekhoudende motivatie voor?	Zie reactie bij 26.1.	Zie reactie bij 26.1.
27	Reclamant nummer 27		
27.1	Reclamant geeft aan, gebaseerd op eigen metingen, dat het geluid ter plaatse van de beoogde bebouwing vele maten hoger is dan wat is gemodelleerd in het onderzoek dat is uitgevoerd door BuroDB. Reclamant vraagt zich af, gegeven concrete metingen, waarom statische berekeningen boven harde metingen van de daadwerkelijke situatie worden gesteld.	<p>De wet- en regelgeving omtrent het geluid in Nederland is vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh) en de onderliggende AMvB's. Bij de beoordeling van de geluidssituatie wordt hieraan voldaan. Het onderzoek is uitgevoerd conform de Standaardrekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder.</p> <p>De in Nederland meest gangbare manier om te bepalen wat de geluidbelasting als gevolg van een bron is, is door deze met een model te berekenen.</p> <p>Een modelberekening is de enige manier om de toekomstige geluidbelasting als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen (bouwplannen, aanleg van nieuwe wegen) te schatten, aangezien metingen dan niet mogelijk zijn. Vaststelling van de geluidbelasting RIVM</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
27.2	Wat is uw validatie dat papieren berekeningen van een eenmansbureau (ook nog eens door de belanghebbende projectontwikkelaar betaald) een hogere validatiewaarde hebben dan ter plekke gedane professionele metingen?	Zie reactie bij 27.1. Uitgebreide onderzoeken zijn gemaakt op basis van een stedenbouwkundig ontwerp hebben. Deze zijn beoordeeld door deskundigen.	Zie reactie bij 27.1.
27.3	Waarom is nagalm in verband met geluidreflecties niet meegenomen in de analyse? Stelt u impliciet dat - door het nalaten hiervan - dit ondergeschikt of niet van belang is?	Zie hoofdstuk 3.1.7 geluid	Zie hoofdstuk 3.1.7 geluid
27.4	Waarom zijn laag frequent geluid en trillingen meegenomen in de analyse? Acht u het geluidsonderzoek compleet zonder deze aspecten?	Zie reactie bij 27.1.	Zie reactie bij 27.1.

27.5	Is het te verwijderen groen (en toevoeging van steen en harde gevels) meegenomen in de berekening? Zo nee, hoe moet volgens u daar rekening mee gehouden worden?	De beoogde nieuwbouw en het type ondergrond zijn zaken die meegenomen zijn in het akoestisch onderzoek.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
27.6	Wat is de reden dat er geen metingen hebben plaatsgevonden in Peak-Hold modus? Vindt de gemeente een theoretische berekening voldoende voor het nemen van besluiten aangaande de volksgezondheid?	Zie reactie bij 27.1.	Zie reactie bij 27.1.
27.7	Wat doet u met de bij deze zienswijze gevoegde metingen en conclusies daaruit ten aanzien van het aanpassen of goedkeuren van het bestemmingsplan? Als u deze metingen naast u neerlegt, wat is daar dan de motivatie voor?	Zie reactie bij 27.1.	Zie reactie bij 27.1.
28	Reclamant nummer 28		
28.1	Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat het appartementencomplex met een hoogte van 15 m aan de A1 uit het zicht van de bewoners van de Schubertlaan blijft in alle seizoenen van het jaar?	De afstand van de woningen aan de Schubertlaan tot aan het appartementen gebouw bedraagt meer dan 180 meter. Tussen het appartementengebouw en de Schubertlaan komen meerdere woningen te staan. Het zicht op de appartementen zal beperkt zijn.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
28.2	Hoe onderbouwt de gemeente dat een doorgang voor voetgangers en fietsers rond de Schubertlaan nodig is?	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 Verkeer/ontsluitingen langzaam verkeer.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 Verkeer/ontsluitingen langzaam verkeer.
28.3	Hoe zorgt de gemeente dat de hinder van licht en geluid van het gebruik van de sportvelden voor huidige en nieuwe omwonenden wordt geminimaliseerd?	Er is geen sprake van een overschrijding van de richtwaarde voor licht of geluid op de nieuwe woningen. Dat blijkt uit de bij het bestemmingsplan behorende onderzoeken. De bestaande woningen vallen buiten de reikwijdte van onderhavig bestemmingsplan. De milieunormen voor licht en geluid zijn vastgelegd in het Activiteitenbesluit. De led-armaturen moeten t.z.t. worden voorzien van inijkbegrenzers, waardoor de lichthinder voor de nieuwe bewoners tot een minimum beperkt wordt. Dat heeft uiteraard ook een positief effect voor de bestaande woningen. Er zijn geen verdere maatregelen nodig.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
28.4	Hoe garandeert de gemeente dat de grote bomen in het Componistenkwartier blijven staan?	De ontwikkeling van BORgronden is niet van invloed op de bomen in het Componistenkwartier behoudens voor de aanleg van een voetgangers/fietsbrug. Met omwonenden zal de exacte positie van de voetgangers/fietsbrug nader worden uitgewerkt, hierbij kan ook	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

		de positie van eventuele vervangende bomen in aansluiting op de al bestaande boomstructuur beoordeeld worden.	
28.5	Waarom zijn Schubertlaan 24-34 niet meegenomen in het akoestisch onderzoek en onderzoek naar lichtinvloed van de sportvelden?	Het akoestisch en lichthinderonderzoek zijn gedaan naar alle beoogde nieuwe woningen. Er is bepaald wat de invloed is op deze woningen. De bestaande woningen maken geen onderdeel uit van de ontwikkeling en vallen buiten de scope van het bestemmingsplan .	Geen aanpassingen aann het bestemmingsplan
28.6	Waarom is toename van gebruik van de sportvelden niet meegenomen in het akoestisch onderzoek?	De sportvelden maken geen onderdeel uit van de ontwikkeling. Wel is er gekeken naar de invloed van de sportvelden op de nieuwe woningen. Zie ook hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
28.7	Waarom is recreatief gebruik van de sportvelden buiten trainingen en wedstrijden om niet meegenomen in het akoestisch onderzoek en de overwegingen?	Er is gekeken naar de piekbelasting van geluid van de sportvelden. Buiten trainingen en wedstrijden zal er minder/geen geluid van de sportvelden afkomen.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
28.8	Waarom is hinder van geluid en licht van de overige sportvelden niet meegenomen bij het bepalen van de hinder en daarmee maatregelen voor bewoners?	Er is gekeken naar de rugbyclub, omdat deze direct tegen het plangebied is aangelegd. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat er ter plaatse van de nieuwe woningen kan worden voldaan aan stap 3 van de VNG. Voor de sportvelden die op grotere afstand liggen geldt dat er voldaan wordt aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. Die sportvelden zullen dan ook geen belemmering vormen voor een goed woon- en leefklimaat.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
28.9	Hoe gaat de gemeente invloed van licht en geluid van de sportvelden beperken?	Zie antwoord 28.3	Zie antwoord 28.3
29	Reclamant nummer 29		
29.1	Kunt u garanderen dat de Huizerstraatweg in zijn huidige vorm niet wordt aangetast of aangepast n.a.v. toenemende verkeer van en naar de BORgronden?	Zie reactie op zienswijze 3.3	Zie reactie op zienswijze 3.3
29.2	Bent u derhalve bereid de adviezen van Alcedo (asfalt, diffractoren langs de weg en geluidsschermen) niet te volgen?	Zie hoofdstuk 3.1.11.3 Huizerstraatweg/ geluidbelasting bestaande woningen	Zie hoofdstuk 3.1.11.3 Huizerstraatweg/ geluidbelasting bestaande woningen
29.3	Gegeven dat diffractoren ook een aanslag betekenen op het schootsveld, heeft u daarvoor dan toestemming van door de provincie gevraagd en verkregen?	Zie hoofdstuk 3.1.11.3 Huizerstraatweg/ geluidbelasting bestaande woningen Zie beantwoording zienswijze 3.3	Zie hoofdstuk 3.1.11.3 Huizerstraatweg/ geluidbelasting bestaande woningen

			Zie beantwoording zienswijze 3.3
29.4	Heeft u toestemming van Rijksdienst Cultureel Erfgoed om aanpassingen aan te brengen aan de Huizerstraatweg?	Zie hoofdstuk 3.1.11.3 Huizerstraatweg/ geluidbelasting bestaande woningen Zie beantwoording zienswijze 3.3	Zie hoofdstuk 3.1.11.3 Huizerstraatweg/ geluidbelasting bestaande woningen Zie beantwoording zienswijze 3.3
30	Reclamant nummer 30		
30.1	Reclamant maakt zich ernstig zorgen over de belasting en de verkeersveiligheid van de Huizerstraatweg.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/Verkeersintensiteit.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/Verkeersintensiteit.
30.2	Reclamant geeft daarnaast aan dat de Huizerstraatweg de enige authentieke straatweg in Naarden is en geeft aan dat Huizerstraatweg zijn karakter verliest. Dit heeft vervolgens invloed op de waarde van de huizen die de aan liggen.	Zie beantwoording zienswijze 3.3.	Zie beantwoording zienswijze 3.3
30.3	Reclamant geeft aan dat de toekomstige bewoners van de nieuwbouwplannen in de omgeving de Huizerstraatweg ook zullen gebruiken.	Bij het berekenen van de verkeerssituatie in de omgeving van het plangebied is het prognosemodel van de gemeente Gooise Meren gehanteerd. In het prognosemodel van de gemeente Gooise Meren zijn alle bekende ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen en is rekening gehouden met de autonome groei van het wegverkeer.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
31	Reclamant nummer 31		
31.1	Kunt u de e-mailcorrespondentie met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) delen waaruit dat dit bedrijf niet meer onder het Brzo valt?	Dat is niet nodig omdat de BRZO-status is komen te vervallen bij besluit d.d. 13 september 2019. Gedeputeerde Staten heeft daarbij de voorschriften van de milieuvergunning op verzoek van Givaudan gewijzigd. Het besluit heeft betrekking op de aan de Huizerstraatweg 28 te Naarden gelegen inrichting van Givaudan Nederland B.V. (verder: Givaudan) en strekt ertoe de voorschriften van de omgevingsvergunning van 19 oktober 2005 (kenmerk: 2005-10639), zoals gewijzigd bij de beschikking van 23 februari 2007 (kenmerk: 2007-6201), op grond van artikel 2.31, tweede lid, onder b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (verder: Wabo) te wijzigen. De vergunning voorziet in een zodanige beperking van de opslag van gevaarlijke stoffen dat de totale hoeveelheden binnen de	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

		inrichting niet meer leidt tot een overschrijding van de lage drempelwaarde van het Besluit Risico's Zware Ongevallen (verder: BRZO) als bedoeld in Richtlijn 2012/18/EU, bijlage). De BRZO-plicht te vervallen.	
31.2	Wat is het bewijs dat Givaudan niet onder het Bevi valt?	Dit kan onder andere afgeleid worden uit de risicokaart externe veiligheid.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
31.3	Opvallend is dat in het externe rapport (bijlage 19) het thema "geurcirkel" Givaudan volledig ontbreekt. Kunt u een steekhoudende uitleg geven waarom dat is? Kunt u - voor zover het in een andere bijlage wel adequaat behandeld is – aangeven in welke bijlage?	Het aspect geur wordt behandeld in paragraaf 4.6 'bedrijven en milieuzonering' van de toelichting het bestemmingsplan en de bijlagen waarnaar in deze paragraaf verwezen wordt. Zie beantwoording zienswijze 20.1.	Zie beantwoording zienswijze 20.1.
31.4	Dient RWS en de overheid/ministerie hier geen oordeel over vellen of een dergelijke analyse, externe veiligheid A1/ Woningbouw BORgronden in Naarden, rapport 214532 d.d.26 april 2021, zoals door een commercieel bureau gedaan opstellen? Heeft u toestemming van hen?	Ter voldoening van het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het ontwerp bestemmingsplan toegezonden aan diverse instanties. In de nota van beantwoording vooroverleg zijn de ingekomen reacties samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. Het rapport is door de Omgevingsdienst Flevoland Gooi- en Vechtstreek (OFGV) beoordeeld en akkoord bevonden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
31.6	Kunt u uitleggen hoe het in deze berekening kan zijn dat er in de toekomst minder slachtoffers vallen in een situatie waarbij 440 woningen pal naast en parallel aan de A1 worden gebouwd (vergeleken met het huidige onbewoonde gebied)? Wat zegt dit over de gebruikte berekeningsmethode?	Uit de berekeningen voor het groepsrisico volgt dat de hoogte van het groepsrisico zowel in de huidige als de toekomstige situatie lager is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. In de toekomstige situatie is hoger dan in de huidige situatie, maar deze blijft ruim onder de oriëntatie waarde en voldoet daarmee aan de norm.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
31.7	Wanneer wordt het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet? Bent u voornemens het ontwerpbestemmingsplan finaal te beoordelen voordat dit advies is uitgebracht?	De veiligheidsregio heeft reeds een positief advies uitgebracht welke verwerkt is in het bestemmingsplan..	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
31.8	Gezien dit plan slechts voorziet in twee, nauwe ontsluitingen voor 440 woningen en een 30 km/uur wegenplan, hoe kunt u verzekeren dat:	Conform de eis van de veiligheidsdiensten heeft het plangebied zowel aan de noord als aan de zuidzijde twee ontsluitingen voor autoverkeer.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	<ul style="list-style-type: none"> De bestrijding van een ramp door hulpverleners snel en adequaat kan plaats vinden? Rampbestrijding ter plekke. Alle bewoners zich tijdig in veiligheid kunnen brengen indien een ramp zich voordoet? Evacuatie. 		
31.9	De projectontwikkelaar opereert op het scherpst van de snede daar waar het op veiligheid aan komt. Bent u van mening dat hier een grotere afstand nodig is daar BORgronden lager liggen dan de A1 en brandende vloeistoffen naar beneden zullen stromen? Hoe kunt u garanderen dat de minimale 30 meter afstand overal wordt gehandhaafd? Tot waaraan wordt deze afstand gemeten: Bij begin perceel? De muur van de woning? Tot noord-/oostzijde van de weg?	Het plasbrandaandachtsgebied vanwege de rijksweg A1 is het gebied tot 30 meter van de weg, gerekend van de buitenste kantlijn van de rijstrook. De gronden worden de woningen zijn beoogd bevinden zich <u>niet</u> binnen het plasbrandaandachtsgebied.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
31.10	Met dit bouwplan wordt een toekomstige verbreding van de A1 onmogelijk gemaakt. Is er formeel toestemming van het ministerie / overheid / RWS dat er zo dicht naast de snelweg gebouwd mag worden? Kunt u een kopie van deze toestemming delen?	Ter voldoening van het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het bestemmingsplan toegezonden aan diverse instanties, waaronder Rijkswaterstaat. In de nota van beantwoording vooroverleg zijn de ingekomen reacties samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
32	Reclamant nummer 32		
	<p>De reclamant maakt zich zorgen dat de nieuwe ontsluiting niet past, zonder het ontnemen van het woongenot van de huidige bewoners.</p> <p>Volgens reclamant ontbreekt het in de plannen hoe de weg richting de ontsluiting in de nieuwe situatie er exact uit komt te zien. Er lijkt ruimte gecreëerd te moeten worden voor een tweebaansweg met (twee) fietspaden en (twee) wandelpaden. Reclamant begrijpt niet hoe dit kan gaan passen in de huidige situatie zonder het verwijderen van veel groen (bomen) en enorme inbreuk te doen op het bosrijke, landelijke, groene karakter van de Oud Blaricumweg.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.</p> <p>Bij de inrichting van de nieuwe aansluitingen is het aspect verkeersveiligheid van belang. De richtlijnen die uit het CROW voortvloeien zijn hierbij leidend. Een belangrijk punt voor de verkeersveiligheid is de benodigde zichthoek.</p> <p>Ten aanzien van de Huizerstraatweg zie hoofdstuk 3.1. 11.2.</p> <p>Ten aanzien van de Oud Blaricumweg en Brediusweg geldt dat de verkeersdruk in de plansituatie de kritische grens van het aantal motorvoertuigen per etmaal niet overschrijdt. Verwacht wordt derhalve dat de verkeersveiligheid niet in het geding zal komen. Dit betekent voorts dat er ook geen aanleiding bestaat om het groen ter plaatse verder aan te tasten ten aanzien van de verkeersveiligheid.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.</p> <p>Ten aanzien van de Huizerstraatweg zie hoofdstuk 3.1. 11.2.</p>

33	Reclamant nummer 33		
33.1	Reclamant geeft aan zorgen te hebben over de grote toename in verkeer en de invloed dit zal hebben op het woongenot.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/Verkeersintensiteit. We kunnen niet ontkennen dat de plannen gepaard zullen gaan met een afname van het woongenot voor de huidige bewoners. Deze afname is echter ons inziens niet zodanig dat dit leidt tot aanpassing van het plan. Gezien het enorme tekort aan woningen is deze aantasting van het woongenot te accepteren.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/Verkeersintensiteit.
33.2	Reclamant vraag zich af hoe is besloten om een 50/50 verdeling van de wijk te realiseren.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2. Verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2. Verkeer/ontsluitingen.
33.3	Reclamant geeft aan zorgen te hebben over de toekomstige ontsluiting van het plangebied zonder dat dit ten koste gaat van het groene karakter en de veiligheid.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2. Verkeer/ontsluitingen.
34	Reclamant nummer 34		
34.1	Een doorgang voor voetgangers en fietsers in of rond de Schubertlaan in het voorontwerpbestemmingsplan BORgronden is niet nodig en ook niet acceptabel gezien de impact die deze zal hebben op het wonen aan de Schubertlaan.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.
34.2	De nieuwe ontsluiting zal zorgen voor gevaarlijke situaties. Als bewoners van Schubertlaan 24 en 26 hun erf verlaten zullen zij over het pad heen rijden met heel beperkt of geen zicht door bestaande heggen of schuttingen. Ditzelfde geldt voor de Beethovenlaan. De Beethovenlaan is een laan die nu al zeer druk is en frequent zorgt voor onveilige verkeerssituaties en opstoppen. Een ontsluiting aan de Schubertlaan zal de Beethovenlaan nog meer belasten en tot onveilige situaties leiden.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer. Zie ook de beantwoording van zienswijze 35.4.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer. Zie ook de beantwoording van zienswijze 35.4.
34.3	Een belangrijke zorg gerelateerd aan de verkeersveiligheid: de veiligheid van spelende kinderen in de Schubertlaan. Het aanleggen van een langzaam verkeersontsluiting via de Schubertlaan, waar ook elektrische fietsen, brommers en scooters gebruik van zullen maken, zullen de veiligheid, de onbezorgdheid van	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.

	ouders en het speel- en woonplezier aan de Schubertlaan zeer nadelig veranderen.		
34.4	Het huidige voorontwerp leidt tot parkeeroverlast in de Schubertlaan. De BORgronden worden autoluw en kennen een beperkt aantal openbare parkeerplekken. De snelweg, scholen en de winkels aan de Amersfoortsestraatweg zijn via de Schubertlaan beter en sneller te bereiken dan via de BORgronden, vooral tijdens spitsuren. Wij verwachten daarom dat bewoners gebruik zullen maken van de parkeerhavens in en rond de Schubertlaan om hun auto te parkeren en vervolgens via de voetgangersbrug naar hun huis op de BORgronden te lopen.	Zie hoofdstuk 3.1.2 parkeren.	Zie hoofdstuk 3.1.2 parkeren.
34.5	In het Componistenkwartier en met name in de Schubertlaan staan al weinig grote bomen en er is relatief weinig groen in de straat. Om tegemoet te komen aan het principe dat het groene leefbare karakter van de BORgronden ook in het Componistenkwartier toegepast wordt, moeten alle bestaande bomen blijven mede omdat de hoge bomen gebruikt worden voor de vleermuizen. Men beweert dat deze daar een nest hebben	Zie beantwoording zienswijze 28.4. De bomen zullen door vleermuizen uitsluitend gebruikt worden voor foerageren. Ze hebben geen nesten in bomen. Zie bijlage 13 quickscan Wet natuurbescherming BORgronden te Naarden, kenmerk BE/2015/234/r d.d. 30 juni 2021 en Aanvullend onderzoek naar vleermuizen, uilen, ringslag, rugstreeppad en marterachtigen aan de BORgronden te Naarden, , kenmerk BE2020/881 d.d. 17 september 2021 bij het bestemmingsplan, welke als respectievelijk bijlage 13 en 14 aan het ontwerp bestemmingsplan waren toegevoegd. .	Zie beantwoording zienswijze 28.4.
34.6	Met de komst van 440 nieuwe woningen op de BORgronden, neemt de vraag naar sport toe. De laatste jaren zien we dat al in een uitbreiding van de trainingen en wedstrijden van voetbal, hockey en rugby en dat zal alleen maar toenemen. Deze toename van sport vergroot de hinder door licht en geluid voor de huidige en nieuwe bewoners aanzienlijk.	Met betrekking tot het voorzieningen/sport wordt doorverwezen naar hoofdstuk 3.1.3.1. Lichthinder en geluidshinder voor de nieuwe bewoners is onderzocht. Zie beantwoording zienswijze 28.3.	Zie hoofdstuk 3.1.3.1. En zie beantwoording zienswijze 28.3
35	Reclamant nummer 35		
35.1	Omdat de brug direct aan onze tuin grenst raken we veel privacy kwijt. En omdat de overspanning over de sloot groot is worden onze mogelijkheden om inkijk in onze achtertuin te voorkomen zeer beperkt.	Met omwonenden zal de exacte positie van de voetgangers/fietsbrug nader worden uitgewerkt.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

35.2	Aan de kant van de BORgronden - direct na de brug - zijn 9 parkeerplekken ingetekend, waardoor wij als bestaande bewoners geparkeerde auto's en busjes in ons blikveld krijgen in plaats van groen.	De parkeervoorzieningen zoals die in het stedenbouwkundig plan zijn ingetekend betreffen een mogelijke invulling van het plan. Bij de nadere uitwerking van het plan zal beschouwd worden of er daadwerkelijk parkeervoorzieningen op deze plek gerealiseerd worden en of het gewenst is dat er groen rondom de parkeervoorzieningen wordt aangelegd.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
35.3	Wij verwachten dat bewoners gebruik zullen maken van de parkeerhavens in en rond de Schubertlaan om hun auto te parkeren en vervolgens via de voetgangersbrug naar hun huis op de BORgronden te lopen. Dit gaat in onze optiek voor veel overlast zorgen omdat deze parkeerplekken reeds maximaal gebruikt worden door de bewoners en de bezoekers van de Schubertlaan. Daarnaast gaat een brug ter hoogte van de Schubertlaan ten koste van 2 tot 3 bestaande parkeerplekken die dagelijks gebruikt worden op het openbare terrein tussen de Schubertlaan 22 en 24/26.	De gronden tussen Schubertlaan 22 en 24/26 worden niet als openbare parkeervoorziening beschouwd. Zie voor Parkeren Borgronden hoofdstuk 3.1.2. Parkeren.	Zie hoofdstuk 3.1.2. Parkeren.
35.4	Een ontsluiting voor langzaam verkeer via de Schubertlaan, waar ook elektrische fietsen, brommers en scooters gebruik van zullen maken, gaat mijns inziens ten koste van de verkeersveiligheid, de onbezorgdheid van ouders en het speelplezier van kinderen op straat. Daarnaast, als automobilisten de parkeerhavens verlaten dan hebben zij gebrek aan zicht en kruisen zij altijd het fietspad. Als de bestaande bewoners van Schubertlaan 24 en 26 met hun auto achteruit hun erf afrijden wordt hun zicht ontnomen door bestaande heggen en schuttingen waardoor ze ca. 2 meter "blind" achteruit rijden. Dit creëert gevaarlijke verkeerssituaties.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4. Verkeer/ontsluiting langzaam verkeer. Een voet- en fietspad tussen Schubertlaan 22 en 24/26 vraagt om meer oplettendheid van automobilisten die de inrit verlaten. Dit leidt echter niet tot een situatie met een verkeersveiligheid die onaanvaardbaar is. Verderop in de Schubertlaan is sprake van dezelfde situatie. Bij in- en uitrijden vraagt dat extra aandacht van verkeersdeelnemers. Dit is geen ongebruikelijke situatie in woonwijken. De schuttingen waarover gesproken wordt in de zienswijze zijn overigens niet overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan. Zij mogen conform het bestemmingsplan 1 meter hoog zijn. Zie artikel 16 lid 2 bestemmingsplan Stedelijk Gebied.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4. Verkeer/ontsluiting langzaam verkeer
35.5	Een ontsluiting voor langzaam verkeer op deze plek gaat ook ten koste van bestaand groen. Waar de ontsluiting is ingetekend (tussen de Schubertlaan 22 en 24) staan nu 2 hoge bomen. Als deze bomen gekapt worden om de ontsluiting te realiseren dan gaat dat ten koste van het geringe groen dat we in de buurt hebben. Het kappen vergroot ook de inkijk van burens op de Schubertlaan 24	Zie hoofdstuk 3.1.5 inbreuk op privacy en woongenot. Met de ontwikkeling van BORgronden worden zoveel als mogelijk bomen behouden blijven. Het is echter niet uit te sluiten dat er bomen zullen verdwijnen met de realisatie van de nieuwe ontsluitingen. Met omwonenden zullen de exacte positie van de voetgangers/fietsbrug nader worden uitgewerkt.	Zie hoofdstuk 3.1.5 inbreuk op privacy en woongenot

	en 26 en vormt daarmee voor ons en hen een verlies aan privacy.	Beide bomen waarover gesproken wordt zijn overigens geen waardevolle bomen conform de waardevolle bomenkaart, maar we beseffen dat ze zeker waarde hebben voor omwonenden.	
35.6	Reclamant komt met voorstellen om elders de ontsluiting te realiseren. Eén van de voorstellen is een ontsluiting achter het rugbyveld. Reclamant stelt voor om de rugbyvelden te verkleinen, zodat deze ontsluiting gerealiseerd kan worden.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 Verkeer/ontsluiting langzaam verkeer. Optimaliseren van het gebruik aan ruimte is al tweemaal gedaan op sportpark Naarden. De rugbyvelden liggen helemaal klem, daar kan niks aan gedraaid of verplaatst worden, minstens deze afmetingen moeten namelijk blijven.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 Verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.
35.7	Door het plaatsen van een permanente groene haag langs de sportvelden hebben de bestaande bewoners van de Schubertlaan minder last van inkijk van sporters en toeschouwers en een reductie van lichthinder van de lichtmasten.	Eventuele lichthinder en inkijk vanwege de sportvelden bij bestaande woningen valt buiten de invloedssfeer van het bestemmingsplan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
36	Reclamant nummer 36		
36.1	Reclamant geeft aan niet tevreden te zijn met de informatievoorziening en de wijze waarop de participatie is verlopen. Reclamant wenst graag concrete, heldere en duidelijke informatie te ontvangen over de ontwikkeling, onder andere over de ontsluiting en het groen.	Zie hoofdstuk 3.1.6 participatietraject.	Zie hoofdstuk 3.1.6 participatietraject.
36.2	Reclamant maakt zich zorgen over de gevaarlijke situatie die ontstaat over de oversteek van het fietspad Bollelaan-Oud Blaricumerweg-Brediusweg vanuit Huizen met de Oud Blaricumerweg en uitvalsweg van de wijk, Deze vindt men erg gevaarlijk.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.
37	Reclamant nummer 37		
37.1	Reclamant geeft aan dat met de toename aan verkeer de verkeersveiligheid in de omgeving steeds meer in gevaar komt. Ter plaatse van het winkelgebied Amersfoortsestraatweg is nu al sprake van een onveilige situatie.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen en beantwoording zienswijze 11.7.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen en beantwoording zienswijze 11.7.
37.2	Reclamant geeft aan dat er bij de berekening van de verkeersgeneratie is uitgegaan van een gemiddeld kengetal. Echter zouden bewoners in Naarden 17% meer auto's hebben dan het Nederlands gemiddelde. Derhalve zal het maximale kengetal aangehouden moeten worden.	In het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van kencijfers. Deze kencijfers houden rekening met het type woning, de stedelijkheidsgraad en het type gebied. Deze diverse parameters worden voldoende geacht voor het maken van een representatieve inschatting van de verkeersgeneratie en volgt de Richtlijnen van de gemeente Gooise Meren.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

37.3	Verkeersmodellen kunnen ook de duurzaamheid en milieueffecten aangeven. In het onderzoek wordt hier niets over vermeld.	Het verkeersonderzoek richt zich op de verkeerseffecten als gevolg van het plan. In de onderzoeken over luchtkwaliteit en geluid is aandacht voor de milieueffecten en eventuele positieve gevolgen als gevolg van het plan, de cijfers uit het verkeersonderzoeken worden hierbij gehanteerd.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
37.4	In paragraaf 3.2 (Verkeer in de plansituatie) van Bijlage 21 (onderzoek verkeer en parkeren) wordt in tabel 3.3 aangegeven wat de verwachte verkeersgeneratie op de verkeersaansluitingen van het plangebied zal zijn. Hierin is een waarde 'Onbekend' voor het wegvak 'Oud Blaricumweg, tussen aansluiting en Brediusweg' opgenomen.	In tabel 3.3 van het rapport staat bij het overzicht van intensiteiten uit het verkeersmodel bij de Oud Blaricumweg 'Onbekend' vermeld. De tabel geeft een vergelijking van de modelcijfers met de in theorie handmatig berekende verkeerscijfers. Dat de betreffende intensiteit vanuit het model niet bekend is (of uit de modelplot niet af te lezen is), is voor het verkeersonderzoek geen probleem. Daarbij is de theoretisch berekende verkeersintensiteit toegepast.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
37.5	Reclamant geeft aan dat het aantal berekende parkeerplaatsen te laag is. Het voorgesteld aantal parkeerplaatsen in het plangebied is veel te laag voor het werkelijk te verwachten aantal personenauto's. Er zullen in totaal grofweg $773,4 \times 117\% \times 105\% = 950,1$ parkeerplaatsen in het plangebied moeten worden gerealiseerd om te voorkomen dat autobezitters van de nieuwe wijk hun auto in omliggende wijken gaan parkeren.	Zie hoofdstuk 3.1.2 Parkeren.	Zie hoofdstuk 3.1.2 Parkeren.
37,6	In het verkeersonderzoek is een kaart weergegeven waarin de parkeerplaatsen aangegeven zijn. Reclamant vraagt zich of dit betekent dat een aantal parkeerplaatsen niet op het terrein van de BORgronden wordt gerealiseerd, maar dat hiervoor bestaande parkeerplaatsen in de naastgelegen woonwijk worden gebruikt? Dat is niet conform de bewering in dezelfde bijlage dat de benodigde aantallen parkeerplaatsen 'in het plangebied' worden gerealiseerd.	Zie hoofdstuk 3.1.2. Parkeren.	Zie hoofdstuk 3.1.2 Parkeren.
37.7	Reclamant heeft bezwaar dat er verder in het stedenbouwkundig ontwerp niet wordt ingegaan op de extra druk die de nieuwe woonwijk legt op de sportverenigingen en hun capaciteit, noch op de winkelvoorzieningen. De sportverenigingen zitten bijna	Zie hoofdstuk 3.1.3.1 resp 2 voorzieningen/sport resp. economische voorzieningen.	Zie hoofdstuk 3.1.3.1 resp 2 voorzieningen/sport resp. economische voorzieningen.

	allemaal aan hun maximum capaciteit qua leden. De winkelvoorzieningen in de buurt van het plangebied zitten aan hun maximum qua bereikbaarheid /parkeergelegenheid (en drukte). Extra woningen betekent ook dat voor de nieuwe bewoners moet worden voorzien in mogelijkheden tot sport- en ontspanning, en winkels, zonder dat dit ten koste gaat van de bestaande bewoners uit de aanliggende wijken.		
38	Reclamant nummer 38		
38.1	<p>Zonder voldoende zicht is het onmogelijk om over een fietspad/trottoir te rijden om de garage te bereiken of weg te rijden zonder direct gevaar voor passanten, zeker als daar ook e-bikes en scooters met 30 km/u kunnen passeren. Omdat er veel jonge kinderen in de straat wonen en nu geen doorgaand verkeer door de straat komt, spelen veel kinderen op straat. Dit is deel van het woonplezier dat weggenomen dreigt te worden met dit plan.</p> <p>In het plan zijn verschillende doorgangen aangegeven voor langzaam verkeer. Bij de twee overige doorgangen, Dr. Anthon. van der Horstlaan en Beethovenlaan, is geen of veel minder directe overlast voor de huidige bewoners wat betreft toegang tot eigen woning. Ik meen dan ook, samen met mijn burens van nummer 22 en 24, onevenredig belast te worden en schade te lijden door deze optie.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.</p> <p>Zie ook de reactie op zienswijze 35.4.</p> <p>De bewoners van Schubertlaan nummer 22 en 24 zijn met de gemeente een gebruikersovereenkomst overeengekomen, Deze kan worden opgezegd indien de gemeente de grond nodig heeft Voor het aanleggen van een ontsluiting zal dat het geval zijn. Het is dus immer duidelijk geweest dat de overeenkomst beëindigd zou kunnen worden.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.</p> <p>Zie reactie op zienswijze 35.4.</p>
38.2	<p>De verkeersstroom die op gang komt is qua omvang niet in kaart gebracht. Het is denkbaar dat deze zo omvangrijk zal zijn bij doorgaan van dit plan dat een ernstige inbreuk op de privacy van de direct aangrenzende woningen, met name voor nummers 22, 24 en 26 zal plaatsvinden. Hoe denkt u dit zo goed mogelijk te ondervangen?</p> <p>Het mag u duidelijk zijn dat het maken van een doorgang op deze plaats in mijn optiek zeer ongewenst is vanwege</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.</p> <p>Met omwonenden zal de exacte positie van de voetgangers/fietsbrug nader worden uitgewerkt.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.</p>

	alle te verwachten overlast en gevaar die dit met zich meebrengt.		
39	Reclamant nummer 39		
39.1	Omdat de brug direct aan onze tuin grenst raken we veel privacy kwijt. En omdat in de nieuwe plannen de sloot achter ons verbreed wordt, krijgt de brug een grotere overspanning en worden onze mogelijkheden om inkijk te voorkomen zeer beperkt.	Zie hoofdstuk 3.1.5 inbreuk op privacy en woongenot. Met omwonenden zal de exacte positie van de voetgangers/fietsbrug nader worden uitgewerkt.	Zie hoofdstuk 3.1.5 inbreuk op privacy en woongenot.
39.2	Aan de kant van de BORgronden -direct na de brug- zijn bovendien 9 parkeerplekken ingetekend waardoor wij als bestaande bewoners geparkeerde auto's en busjes in ons blikveld krijgen in plaats van groen. Dit terwijl in het stedenbouwkundig ontwerp in hoofdstuk 4.4.2 notabene vermeld wordt dat parkeerhoven uit het blikveld van de straten gehouden worden en voorzieningen getroffen worden om de auto's uit het zicht te houden	Zie de beantwoording van zienswijze 35.2.	Zie de beantwoording van zienswijze 35.2.
39.3	Het BORgronden project wordt autoluw en kent een beperkt aantal openbare parkeerplekken. De snelweg, scholen en de winkels aan de Amersfoortsestraatweg zijn via de Schubertlaan beter en sneller te bereiken dan via de BORgronden, vooral tijdens spitsuren. Wij verwachten daarom dat bewoners gebruik zullen maken van de parkeerhavens in en rond de Schubertlaan om hun auto te parkeren en vervolgens via de voetgangersbrug naar hun huis op de BORgronden te lopen. Dit gaat in onze optiek voor veel overlast zorgen omdat deze parkeerplekken reeds maximaal gebruikt worden door de bewoners en de bezoekers van de Schubertlaan.	Zie hoofdstuk 3.1.2 ten aanzien van Parkeren.	Zie hoofdstuk 3.1.2 ten aanzien van Parkeren.
39.4	De Schubertlaan is een buurt met veel gezinnen met jonge kinderen die veel met elkaar op straat spelen. Het feit dat de Schubertlaan nu alleen bestemmingsverkeer kent is voor veel gezinnen een reden geweest om in de Schubertlaan te gaan wonen. De spelletjes die ze spelen variëren van skelteren, met krijt op straat tekenen tot voetballen, tennissen en verstoppertje spelen. Bij veel	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 Verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 Verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.

	van deze spelletjes (zoals verstoppertje of skelteren) steken ze plotseling onaangekondigd de straat over. Het aanleggen van een langzaam verkeersontsluiting via de Schubertlaan, waar ook elektrische fietsen, brommers en scooters gebruik van zullen maken, gaat ten koste van de veiligheid en het speelplezier van onze kinderen op straat.		
39.5	Een ontsluiting voor langzaam verkeer op deze plek gaat ook ten koste van het behoud van groen en vleermuizen. In het Componistenkwartier en met name in de Schubertlaan staan al weinig grote bomen en er is relatief weinig groen in de straat. De bomen langs de straat slaan als decennia niet aan en sommige plantsoenen zijn in de afgelopen jaren vervangen door stoep. Waar de ontsluiting is ingetekend (tussen de Schubertlaan 22 en 24) staan nu twee hoge bomen. Als deze bomen gekapt worden om de ontsluiting te realiseren dan gaat dat ten koste van het groen dat we in de buurt hebben en het behoud van vleermuizen. Het kappen vergroot ook de inkijk van burens op de Schubertlaan 22 en 26 en vormt daarmee voor ons en hen een verlies aan privacy.	Zie beantwoording zienswijzen 34.5 en 35.5. Met omwonenden zal de exacte positie van de voetgangers/fietsbrug nader worden uitgewerkt.	Zie beantwoording zienswijzen 34.5 en 35.5.
39.6	Een brug ter hoogte van de Schubertlaan zou ten koste gaan van 2 tot 3 bestaande parkeerplekken die dagelijks gebruikt worden op het openbare terrein tussen de Schubertlaan 22 en 24/26b. Naast een vermindering van privacy en een verslechterd uitzicht is onvoldoende rekening gehouden met de verkeersveiligheid. De beoogde ontsluiting voor langzaam verkeer loopt achter parkeervakken op de BORgronden langs en grenst direct aan de garages en oprijlanen van onze overburen.	Zie beantwoording zienswijze 35.3.	Zie beantwoording zienswijze 35.3.
39.7	De verbinding naar het Componistenkwartier is altijd ingetekend als wandelroute in het verlengde van de Beethovenlaan, achter de sportvelden langs. Wij zijn ervan uitgegaan dat de keuze om in het SPvE de ontsluiting te tekenen langs de sportvelden nabij de	Zie beantwoording zienswijze 35.6. Zie hoofdstuk 3.1.1.4. Verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.	Zie beantwoording zienswijze 35.6.

	<p>Beethovenlaan gedaan was op basis was van de inspraak en de vele suggesties die hieromtrent gemaakt zijn door de klankbordgroep tijdens het burgerparticipatieproces. Het verbaast ons dat hiervan afgeweken wordt in het stedenbouwkundig ontwerp, waarin de Schubertlaan toch weer als ontsluiting gebruikt wordt.</p> <p>Reclamant geeft aan dat het beter is om de ontsluiting voor langzaam verkeer te maken ter hoogte van de speeltuin bij de Dr. Anthon van der Horstlaan en aan de zuidkant van de Beethovenlaan. De hinder die de nieuwe wijk ondervindt van het schrappen van een ontsluiting ter hoogte van de Schubertlaan is minimaal aangezien de Dr. Anthon van der Horstlaan op slechts 175 meter afstand daarvan ligt.</p> <p>In tegenstelling tot de Schubertlaan levert een brug bij de Dr. Anthon van der Horstlaan voor omwonenden een minimale inbreuk op de privacy door de reeds bestaande afscheiding door middel van een sloot aan de ene kant en een speeltuin en plantsoen aan de andere kant.</p>	Met omwonenden zal de exacte positie van de voetgangers/fietsbrug nader worden uitgewerkt.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4. Verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.
39.8	Is de stroomkabel een belemmering	De stroomkabel is geen belemmering voor het plan BORgronden, daarmee wordt rekening gehouden in het plan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
39.9	Herschikking van de rugbyvelden en het toevoegen van een geluidsscherm. Een argument dat opgebracht werd tijdens de informatieavond was dat er te weinig plaats is om achter de sportvelden langs een ontsluiting te realiseren. Dit gaat na iets gedetailleerder onderzoek niet op aangezien er bij de rugbyvelden genoeg mogelijkheden zijn tot verplaatsen of herinrichting van de velden, waardoor er ruimte ontstaat om de ontsluiting te realiseren. De bestaande situatie biedt al meer dan 3 meter op het smalste punt om een langzaam verkeersontsluiting te realiseren. En naast de meer ingrijpende wijzigingen om de sloot te dempen en de	Optimaliseren van het gebruik aan ruimte is al tweemaal gedaan op sportpark Naarden. De rugbyvelden liggen helemaal klem, daar kan niks aan gedraaid of verplaatst worden, minstens deze afmetingen moeten namelijk blijven.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	rugbyvelden te kantelen is het ook mogelijk - en goedkoper - om ruimte te maken door het veld op de bestaande plek opnieuw in te delen.		
40	Reclamant nummer 40		
40.1	<p>Waarom is de exacte locatie van de langzaam verkeersaansluiting in het ontwerp bestemmingsplan BORgronden zo gekozen? Het lijkt erop dat een bepaalde "geometrische logica van bovenaf" sterke invloed had. Deze geometrische logica is geen vereiste. Er zijn meerdere "lussen" in het plan zonder ontsluiting naar aanpalende wijk.</p> <p>Reclamant vraagt zich af hoe de bebouwingdichtheid is bepaald. De verschillen in de bebouwingdichtheid van BORgronden met het Componistenkwartier en met name bij de 'Bocht Beethovenlaan' is erg groot.</p> <p>Reclamant ziet graag een aanpassing van de bebouwingdichtheid aangrenzend deel "bocht Beethovenlaan" in lijn met de aanpalende bijzonder welstandsgebied dichtheid en in lijn met de overgangsfactor zoals de gemeente deze ook heeft toegepast bij de "Storklocatie" in het gelijke bijzondere welstandsgebied "Gooise Villa's".</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1.4. verkeer/ontsluiting langzaam verkeer, hoofdstuk 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid In het SPvE is de bebouwingdichtheid in de bocht n.a.v. de inbreng van de indiener van de zienwijze aangepast aan de rest van de rand grenzend aan het Componisten kwartier.</p> <p>De bestaande woningen zijn in een andere tijd gerealiseerd. De grootte van percelen, grondprijzen etc. spelen ook een rol. Deze zijn zeer afwijkend van de tijd waarin de bestaande woningen zijn gerealiseerd. Ruimte is schaars en de provincie wil graag op binnenstedelijke locaties bouwen en verdichten. Door de realisatie van de BORgronden is er van verdichting van het Componistenkwartier geen sprake. Die blijft immers ongewijzigd. De BORgronden kennen een eigen welstandsregime, het BKP. Het sluit aan welstand Gooise villa's maar is het niet. De CRK&E is hiermee akkoord.</p> <p>De Storklocatie ligt in het welstandsgebied Gooise Villa's. Maar kent ook haar eigen Beeldkwaliteitsplan.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
40.2	Reclamant ziet graag dat de locatie van de ontsluiting fiets- en voetgangersbrug bij "bocht Beethovenlaan" in de richting van het noordwesten aangepast wordt, zodat directe en diepgaande inkijk vanuit woonkamers voorkomen wordt en juist in deze bocht de mogelijkheid blijft bestaan om met extra groen aan de overkant van de straat de ergste gevolgen van de grote verandering in uitzicht vermeden kan worden.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 de verkeer/ontsluiting langzaam verkeer. Met omwonenden zal de exacte positie van de voetgangers/fietsbrug nader worden uitgewerkt.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 de verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.
41	Reclamant nummer 41		
41.1	Een doorgang voor voetgangers en fietsers ter hoogte van de Schubertlaan, zoals in het ontwerpbestemmingsplan, of achter de huizen aan de	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 de verkeer/ontsluiting langzaam verkeer. De doorgang aan de zijde van de sportvelden is komen te vervallen en nu gepland tussen de woningen Schubertlaan 22 en 24.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 de verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.

	Schubertlaan 24 t/m 34 langs de sportvelden, als vermeld in het stedenbouwkundig plan van eisen, is niet acceptabel gezien de impact die deze zal hebben op het woongenot, de biodiversiteit en de (verkeers)veiligheid aan en/of achter de Schubertlaan.		
41.2	<p>Het huidige ontwerp leidt tot parkeeroverlast in de Schubertlaan. De BORgronden wordt autoluw en kent een beperkt aantal openbare parkeerplekken. Wij verwachten daarom dat bewoners gebruik zullen maken van de parkeerhavens in en rond de Schubertlaan/ Beethovenlaan om hun auto te parkeren en vervolgens via de voetgangersbrug naar hun huis op de BORgronden te lopen. Dit leidt tot overlast omdat deze parkeerplekken reeds maximaal gebruikt worden door de bewoners en de bezoekers van de Schubertlaan.</p> <p>In tegenstelling tot de Schubertlaan of pad langs de sportvelden levert een brug bij de Dr. Anthon van der Horstlaan voor omwonenden een minimale invloed op de veiligheid en tevens de privacy van bewoners. Er is hier geen sprake van beperkt zicht voor weggrijdende auto's en daarom een veel veiligere verkeerssituatie. Een ontsluiting via de Dr. Anthon van der Horstlaan stimuleert bovendien het langzame verkeer om richting scholen en winkels een route te kiezen die loopt via de Lisztlaan of elders en zich veel meer zal verspreiden over het Componistenkwartier.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer en 3.1.2 Parkeren.</p> <p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 35.3.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer en 3.1.2 Parkeren.</p> <p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 35.3</p>
41.3	Een ontsluiting langs de rand van de sportvelden ontnemt de fauna van een ongestoorde biotoop en foerageerplek als gevolg van een te verwachten aanzienlijke stroom van verkeersbewegingen als gevolg van het zijn van afsnijroute. Het is daarom belangrijk om de bomen en struiken langs de sportvelden te behouden (naast het oogpunt van terugdringen van luchtvervuiling).	De ontsluiting voor langzaam verkeer nabij de sportvelden loopt tussen de Schubertlaan 22 24 en niet via de sportvelden. Het groen langs de sportvelden zal behouden blijven.	
42	Reclamant nummer 42		

42.1	Er is een aantal mogelijkheden gegeven om de geluidsoverlast aan de Huizerstraatweg voor de aanwonenden 'acceptabel' te houden. Welke van die mogelijkheden zullen worden uitgevoerd, wanneer en waarom?	Zie hoofdstuk 3.1.11.3 Geluidbelasting Huizerstraatweg.	Zie hoofdstuk 3.1.11.3 Geluidbelasting Huizerstraatweg
42.2	Hoe bent u voornemens de geluidswerende maatregelen nemen voor de huidige bewoners van de Huizerstraatweg waarover u in het plan spreekt, met inachtneming van het beloofde behoud van de karakteristiek van de weg en de beperkingen in het kader van beschermd stadsgezicht?	Zie hoofdstuk 3.1.11.3 Geluidbelasting Huizerstraatweg.	Zie hoofdstuk 3.1.11.3 Geluidbelasting Huizerstraatweg
42.3	Bent u bereid om bij bewoners die extra verkeersdrukten en lawaai gaan ondervinden, financieel bij te dragen aan geluidswerende aanpassingen aan hun huizen? Denk aan extra geïsoleerde ramen en kozijnen? NB Veel huizen aan de Huizerstraatweg hebben ijzeren kozijnen die geluid goed versterken.	Zie hoofdstuk 3.1.11.3 Geluidbelasting Huizerstraatweg.	Zie hoofdstuk 3.1.11.3 Geluidbelasting Huizerstraatweg
42.4	Hoe staan mogelijke aanpassingen in verhouding tot het behouden de kwaliteit van de leefomgeving van het historische karakter van de Huizerstraatweg?	Zie hoofdstuk 3.1.11.3 Geluidbelasting Huizerstraatweg Voor vragen met betrekking tot het woongenot wordt doorverwezen naar de thematische beantwoording in hoofdstuk 3.1.5.	Zie hoofdstuk 3.1.11.3 Geluidbelasting Huizerstraatweg en hoofdstuk 3.1.5.
42.5	De Huizerstraatweg is in feite te smal voor de hoeveelheid (steeds breder wordende) auto's. Hoe zit u de toekomst van deze beeldbepalende toegangsweg naar de historische trekpleister Naarden-Vesting als het mede door de komst van woningen op de BORgronden, een drukke, filegevoelige weg wordt?	Zie hoofdstuk 3.1.1.1. Verkeer/Verkeersintensiteit. De mening dat de Huizerstraatweg te smal is voor het toekomstige verkeer wordt niet gedeeld. Uit het verkeersonderzoek volgt dat de Huizerstraatweg in staat is om het extra verkeer vanwege de BORgronden in voldoende mate te verwerken	Zie hoofdstuk 3.1.1.1. Verkeer/Verkeersintensiteit
42.6	Hoe verhoudt de uitspraak dat er in de omliggende gemeenten geen bouwlocaties zijn die verkeerssituatie rond de BORgronden beïnvloeden, tot het feit dat er zowel in Naarden als in Huizen meerdere nieuwe bouwprojecten zijn? Waarom zijn de daardoor gegenereerde verkeersbewegingen niet meegenomen in de berekeningen?	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 Verkeer/Verkeersintensiteit.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1. Verkeer/Verkeersintensiteit
42.7	De Huizerstraatweg is, hoewel dit een belangrijke ontsluiting is voor de nieuwe wijk, niet opgenomen in de berekeningen voor stikstof en CO ₂ . kunt u garanderen de	Uit de toelichting van het bestemmingsplan en het onderzoek luchtkwaliteit volgt dat het plan 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de verslechtering luchtkwaliteit. De	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	geldende normen hiervoor voor de bewoners van de bestaande bebouwing niet worden overschreden door toename van verkeer.	achtergrondconcentraties langs de wegen in de omgeving nemen beperkt toe als gevolg van het plan, maar voldoen ruimschoots aan de grenswaarden.	
42.8	Op pagina 34 van het ontwerp bestemmingsplan akoestisch onderzoek wegverkeer voorziet u een verkeerstoename van ca. 4000 bewegingen op de Huizerstraatweg. Op pagina 19 van het ontwerp bestemmingplan verkeer en parkeren gaat u voor de berekening van verkeersdruk uit van ca. 1600 auto's per dag. Heeft u een reden om verschillende uitgangspunten hiervoor te kiezen?	Als gesteld onder 42.1 zijn de onderzoeken waarnaar wordt verwezen opnieuw uitgevoerd. Er is geen sprake van een verkeerstoename van circa 4.000 bewegingen op de Huizerstraatweg. Het verkeer op het westelijke deel van de Huizerstraatweg neemt naar verwachting toe met ca 1.400 motorvoertuigen, van circa 4.101 naar 5.501 motorvoertuigen. op een gemiddelde weekdag. De vermelde 1.600 auto's per dag is gebaseerd op een gemiddelde werkdag.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
42.9	Kunt u verklaren dat 1 van de twee uitgangen aan de Huizerstraatweg eerder als té gevaarlijk werd beoordeeld, en dat deze tweede uitgang (dicht bij het viaduct) nu weer is ingetekend zonder dat de situatie is veranderd? Welk onderzoek steunt dit?	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 Verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 Verkeer/ontsluitingen.
42.10	Twee ontsluitingen zijn nodig om het gebied te kunnen ontsluiten in geval van een calamiteit. Welke berekeningen zijn gedaan die aantonen dat het gebied kan worden geëvacueerd via de zuidelijke ontsluiting, in het geval zich een calamiteit voordoet bij de noordelijke ontsluiting en deze niet bruikbaar is?	In het verkeersonderzoek is niet berekend in welk tijdsbestek het gebied in geval een calamiteit via de zuidelijke ontsluiting geëvacueerd kan worden. De veiligheidsregio heeft een advies uitgebracht en de situatie als aanvaardbaar aangemerkt, met twee ontsluitingen zowel aan de noord als aan de zuidzijde.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
42.11	In de weg in het plangebied komt een "knip" om sluipverkeer te voorkomen. Waarom is sluipverkeer door het plangebied onwenselijk?	De "knip" komt onder andere voort uit opmerkingen gemaakt tijdens in participatieavonden m.b.t. het SPvE. De fysieke "knip" voorkomt het ontstaan van een doorgaande verkeersroute. Er zal hierdoor enkel sprake zijn van bestemmingsverkeer binnen de BORgronden. Een doorgaande verkeersroute (langs de A1) past niet bij het autoluwe karakter van de BORgronden en kan ongewenste neveneffecten met zich mee brengen, zoals nog meer verkeer over de ontsluitingen.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
43	Reclamant nummer 43		
43.1	Het rapport van ABF Research, is niet / niet specifiek gericht op de daadwerkelijke woningbehoefte, nu en in de (nabije) toekomst, in de gemeente Gooise Meren. Sterker, het is gericht op de MRA (Metropool Regio Amsterdam). Bovendien geeft het onvoldoende aan,	Bij toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijk moet inzichtelijk gemaakt worden of een nieuwe stedelijke ontwikkeling in een behoefte voorziet. Daarbij moet gekeken worden naar het regionaal verzorgingsgebied. Vanwege de aard en de omvang van het beoogde plan is op het schaalniveau van de regio bekeken wat	Nieuw ABF rapport, kenmerk r2021-0021MS 21101-DIV d.d. 23 oktober 2023 is toegevoegd aan het

	<p>waaraan (type woningen, grote van de woningen, koop/huurprijs van de woningen, specifieke doelgroepen) er nu en in de (nabije) toekomst daadwerkelijk behoefte aan is in Gooise Meren. Het rapport is veel te algemeen en dus niet specifiek voor Gooise Meren.</p> <p>Reclamant vraagt om een gedegen onderbouwing van het aantal benodigde woningen nu en in de (toekomst) voor specifiek Gooise Meren en een gedegen onderbouwing van het aantal benodigde en typen woningen in specifiek Gooise Meren.</p>	<p>de behoefte naar de woningen is. Daarnaast is in de toelichting van het bestemmingsplan aandacht voor het gemeentelijk beleid op het gebied van wonen.</p> <p>Na de totstandkoming van het rapport van ABF is het woonakkoord gesloten en als zodanig nog niet verwerkt in het rapport.</p> <p>Het ABF rapport is mede daardoor geactualiseerd Het plan maakt inmiddels deel uit van het Woonakkoord regio Gooi en Vechtstreek (https://www.regiogv.nl/wp-content/uploads/2023/07/5olijst-2023-1-mei-23.pdf).</p> <p>Hierin staat dat ook de komende jaren de druk op de woningmarkt hoog blijft. Nieuwbouw voorziet direct in woningbehoefte in schaarse segmenten en zorgt voor verhuisketens (doorstroming) (H3 Samenvatting, punt 1 a, Woonvisie Gooise Meren 2017-2025)</p> <p>Zie ook de reactie op zienswijze 51.31.</p>	<p>bestemmingsplan, bijlage 2.</p> <p>Zie ook de reactie op zienswijze 51.31.</p>
43.2	Verder vraag reclamant in hoeverre invulling wordt gegeven aan de recent gepresenteerde plannen om meer woningen te bouwen voor ouderen.	<p>Hoewel het niet bekend is naar welke gepresenteerde plannen de reclamant verwijst, biedt het bestemmingsplan mogelijkheden voor het bouwen van woningen die geschikt zijn voor ouderen.</p> <p>Een bestemmingsplan gaat niet over de invulling naar bewonerstype, zoals senioren woningen, jongeren woningen etc.. Dit wordt in de verdere planvorming opgepakt en hier is zeker ruimte voor.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
43.3	Een lijst van al het vastgoed in Gooise Meren wat nu leeg staat dan wel in de (nabije) toekomst leeg komt te staan zodat deze tot woningen kunnen worden getransformeerd.	Het verzoek van de reclamant heeft geen directe relatie met het bestemmingsplan. Uit de toelichting van het bestemmingsplan volgt dat in een behoefte wordt voorzien.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
44	Reclamant nummer 44		
44.1	De gemeentelijke voorzieningen zijn niet berekend op een toename van 440 nieuwe woningen. Wij denken bijvoorbeeld aan scholen, sportgelegenheden en winkels. Er zijn overal wachttijden en de supermarkt op de Amersfoortsestraatweg is overdruk.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.

44.2	De parkeerruimtes zijn in de jaren 70 niet aangelegd met de gedachte van een uitbreiding van een totaal nieuw aanliggende woonwijk. Bij een ontsluiting op de Schubertlaan zal er gebruik gemaakt worden van de parkeerplaatsen in de Schubertlaan. Die zijn nu al vaak compleet bezet. Nieuwe bewoners van de BORgronden gaan hun auto's daar parkeren om lopend naar hun nieuwe wijk te gaan (short cut).	Zie hoofdstuk 3.1.2 parkeren.	Zie hoofdstuk 3.1.2 parkeren.
44.3	De verkeersdrukke gaat fors toenemen. Het gedrag van fietsers, bromfietsen en scooters is een direct gevaar voor ouderen met en zonder rollator/scootmobiel, spelende kinderen en wandelaars. Het is een absurde gedachte om in deze rustige straat een extra verkeersstroom toe te laten. Deze wijk is niet ingericht op een toename van extra verkeer maar indertijd ontworpen voor bestaande huizen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer`/ontsluiting langzaam verkeer. Zie beantwoording zienswijze 35.4.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer`/ontsluiting langzaam verkeer. Zie beantwoording zienswijze 35.4.
44.4	In het verlengde van de geplande fietsersdoorgang liggen bungalows met opritten. Voor de bewoners van deze huizen maar ook voor de voorbij rijdende fietsers zal het lastig worden als auto's uit hun oprit moeten draaien. Juist daar zijn veel 75-plussers woonachtig. Voor beide partijen een extra gevaar.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.
45	Reclamant nummer 45		
45.1	Reclamant vraag zich af of bouwen van een nieuwe wijk voor 1.000 nieuwe bewoners mogelijk is (bijvoorbeeld juridisch wettelijk) zonder dat er (basis)voorzieningen worden gerealiseerd. Indien er wel een plan is voor dergelijke voorzieningen dan vernemen zij dat gaarne.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.
45.2	Reclamant maakt zich ook grote zorgen over de toename van het verkeer op de Huizerstraatweg en de Oud-Blaricumweg waardoor de belangrijke historische aspecten van de twee wegen teloor zullen gaan.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteit .	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteit .
46	Reclamant nummer 46		
46.1	Erkent de gemeente dat uitbreiding van het aantal inwoners met 900-940 (7% t.o.v. 2022) invloed heeft op de belasting van de bestaande winkels (met name de	Zie hoofdstuk 3.1.3.2 het voorzieningen/economische voorzieningen. Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteit.	Zie hoofdstuk 3.1.3.2 het

	Amersfoortsestraatweg, maar ook de omringende wegen, uitritten en kruispunten)? Kunt u uw reactie toelichten?		voorzieningen/economische voorzieningen. Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteit.
46.2	Kan de gemeente expliciet maken wat de wijziging in de verkeerssituatie betekent voor het bezoek aan de winkels en het bezoek aan de winkels?	De verkeersveiligheidssituatie bij de Albert Heijn is separaat opgepakt. Zie ook de beantwoording van zienswijze 11.7.	De verkeersveiligheidssituatie bij de Albert Heijn is separaat opgepakt. Zie ook de beantwoording van zienswijze 11.7.
46.3	Kan de gemeente expliciet maken wat de wijziging in de verkeerssituatie betekent voor de parkeersituatie ter plaatse van de winkels en de omringende omgeving?	Het aantal parkeerplaatsen bij de winkels wordt en is berekend conform de daarvoor geldende richtlijnen. Aantal m ² winkeloppervlak keer een norm. Dat aantal parkeerplaatsen is ook gerealiseerd bij de winkels. Parkeergedrag valt buiten de reikwijdte van een bestemmingplan. De winkels vallen buiten het plangebied BORgronden. Het plan BORgronden voldoet aan haar eigen parkeerbehoefte, zie hoofdstuk 3.1.2 Parkeren. Er zijn directe langzaam verkeer ontsluitingen mogelijk gemaakt om te stimuleren dat men niet met de auto naar de winkels gaat.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
46.4	Hoe denkt de gemeente in de onmiddellijke omgeving van de winkels de infrastructuur in te richten zodanig dat de doorstroom van het verkeer wordt gewaarborgd en bij voorkeur wordt verbeterd?	Zie de reactie op de zienswijzen 46.2 en 3.	Zie de reactie op de zienswijzen 46.2 en 3. Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen
46.5	Het is bekend dat Albert Heijn (AH) met modellen werkt waarin onder meer op basis van demografische gegevens, kwaliteit van huishoudens etc. effecten worden berekend op het bezoek in/van hun - toekomstige- filialen. Heeft de gemeente contact met AH of aan hen gelieerde instellingen die de effecten (in de breedste zin van het woord) van de nieuwe woonwijk in kaart brengen. Zo ja, wilt u die dan in zijn geheel delen, Zo nee, waarom niet en bent u bereid aan AH (of enig ander onderzoeksinstituut) te verzoeken de	Albert Heijn of een andere marktpartij is vrij om de mogelijke effecten als gevolg van de nieuwe woningen op de BORgronden op de betreffende vestiging inzichtelijk te maken. De gemeente en regio kijken vanuit een hoger abstractieniveau naar detailhandel in de gemeente. Het detailhandelsbeleid voor de regio is vertaald in de regionale detailhandelsvisie. Zie verder hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen. De AH heeft desgevraagd aangegeven geen voornemens te hebben om uit te breiden en dat ook met 500 woningen extra niet zal doen.	

	effecten van de BORgronden op dit specifieke filiaal van AH en/of enig ander toekomstig winkelfiliaal inzichtelijk te maken.		
46.6	Welke concrete plannen heeft de gemeente om de druk op deze locatie en de winkels acceptabel te houden. Graag het begrip "acceptabel" concretiseren. Bijvoorbeeld verkeersbewegingen als gevolg van bezoek aan de winkels mag niet meer dan x% stijgen t.o.v. 2022 als gevolg van de voorgenomen woningbouw BORgronden). Is het streven van de gemeente om een verbetering door te voeren ten opzichte van de situatie in 2022 of streeft de gemeente uiteindelijk een gelijkblijvende verkeerssituatie na ten opzichte van 2022?	De verkeersintensiteiten rondom de winkels zijn verwerkt in het verkeersmodel.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
46.7	Kunt u aangeven wat de visie is van de gemeente ten aanzien van het aanbod van winkels die een dergelijke toename van het aantal bewoners vraagt? Kunt u dit concretiseren in locatie, aantal, diversiteit, tijdslijnen en overige relevantie onderwerpen?	Zie hoofdstuk 3.1.3.2 voorzieningen/economische voorzieningen.	Zie hoofdstuk 3.1.3.2 voorzieningen/economische voorzieningen
46.8	Gedurende een bepaalde periode zal tijdens de bouw de bereikbaarheid van de winkels (erg) verslechteren en mogelijk zullen deze (tijdelijk) geheel onbereikbaar zijn. Kunt u toelichten in welke periode dat zal spelen, in welke mate en op welke wijze de bereikbaarheid wordt belemmerd en op welke wijze de gemeente zorgt voor alternatieve bereikbaarheid?	De wegen rondom de winkels blijven onveranderd en de winkels op de normale wijze bereikbaar. Daar heeft de bouw van de BORgronden geen invloed op. In het BLVC zal de impact van de bouw van de BORgronden op de omgeving uiteen worden gezet. Zie de beantwoording van zienswijze 3.1 en 24.6.	Zie de beantwoording van zienswijze 3.1 en 24.6.
46.9	Kan de gemeente garanderen dat de winkels op geen enkel moment geheel onbereikbaar zullen zijn? Indien niet, hoe lang zullen de winkels dan onbereikbaar zijn?	Zie het antwoord bij 46.8.	Zie het antwoord bij 46.8.
47	Reclamant nummer 47		
47.1	Reclamant wil graag tot in detail weten hoe t.z.t. deze zuidingang en -uitgang er uit gaat zien, hoe de aansluitingen gaan lopen, hoeveel bomen (met welke stamomvang) hiervoor moeten worden gekapt, wat dit betekent voor de realisatie wetende dat er percelen zijn die van aangrenzende bewoners toe behoren, wat er aan bomen herplant wordt (soort, hoogte, dikte) en hoe al	Een nadere uitwerking zal later plaatsvinden. Dit is in het kader van het bestemmingsplan nog niet in detail uitgewerkt. En hoort ook niet in een bestemmingsplan thuis.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	deze verschillende verkeerstromen die op al deze straten samen komen op een uiterst veilige manier naast elkaar kunnen bestaan.		
47.2	Als wordt uitgegaan van de recente cijfers en prognoses van het CBS m.b.t. autobezit, en dit vergelijkt met de oude uitgangspunten waarop het bestemmingsplan is gebaseerd, hoe voorziet u dan in compensatie van de additionele uitstoot van CO ₂ en de stikstofdepositie veroorzaakt door het extra verkeer?	In het kader van het bestemmingsplan moet worden aangetoond dat het plan geen significante effecten op Natura 2000-gebieden heeft. Bij de berekening zal gebruik gemaakt worden van de relevante kencijfers van het CROW. Zie het stikstofrapport gebruiksfase kenmerk 21060/07 d.d. 17 januari 2024, bijlage 29 en stikstof rapporten realisatiefasen, fase 1, 2, 3 en 4 d.d. januari 2024, bijlage 30, 31, 32 en 33.	Zie hoofdstuk 3.1.9 stikstof
47.3	In het voorstel wordt uitgegaan van parkeerbehoefte van 841 parkeerplaatsen. In Gooise Meren kennen wij een gemiddelde van 2.22 bewoners per woning. In recente cijfers van het CBS, van Meerkerk et al. (2021) gaat men uit van 540 auto's per 1.000 inwoners. Hoe onderbouwd u een toekomstbestendig parkeerbeleid voor de komende 5 tot 10 jaar?	Zie hoofdstuk 3.1.2. Parkeren.	Zie hoofdstuk 3.1.2. Parkeren
47.4	<p>Voorafgaand aan het maken van een rotonde bij de Keverdijk en het stoplicht bij de Overscheenseweg zijn verkeersberekeningen gedaan over wat de beide ingrepen zouden betekenen voor de doorstroming van het verkeer. Deze berekeningen lieten zien dat de doorstroming voldoende goed zou zijn en op basis van die berekeningen is besloten om de rotonde en het stoplicht te realiseren. We zien in de praktijk dat de doorstroming ernstig wordt verhinderd zodat in de ochtend en avondspits de wachttijden onacceptabel lang zijn.</p> <p>Wat heeft de gemeente geleerd van het verschil tussen berekeningen en werkelijkheid? Hoe garandeert de gemeente dat de berekeningen nu wel in overeenstemming zijn met de werkelijkheid? Hoe is het model gevalideerd? Heeft er backtesting plaatsgevonden? En hoe zijn deze gegevens gebruikt bij</p>	<p>Door bureau Goudappel is onderzoek uitgevoerd met behulp van het vigerende verkeersmodel van de gemeente Gooise Meren. Dit verkeersmodel wordt periodiek herijkt.</p> <p>Ook worden periodieke verkeerstellingen uitgevoerd om hiermee berekeningen en werkelijkheid te kunnen toetsen. In 2023 is het verkeersonderzoek geactualiseerd naar aanleiding van de nieuwe verkeerstellingen.</p> <p>Naast verkeerstellingen en prognose op basis van het verkeersmodel heeft ook een rijtijden onderzoek plaatsgevonden om daadwerkelijk de gereden tijd van punt a naar b in kaart te brengen op een aantal tijdstipmomenten gedurende de dag.</p> <p>Voor het wegontwerp (vormgeving en inrichting) van de wegen binnen het plangebied wordt binnen de gemeente Gooise Meren aangesloten op de richtlijnen van het CROW. De voor erftoegangswegen geldende inrichtingseisen worden ontleend aan de Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom (ASVV) 2021.</p>	<p>Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan. Zie rapport Verkeer en parkeren', RPT231718 d.d 8 november 2023, bijlage 21.</p> <p>Zie hoofdstuk 3.1.1.4 Verkeer/verkeersontsluitingen</p>

	de ontsluiting van de wijk aan de zijde van de Oud Blaricumeweg?	<p>Er is aan de zijde van de Oud Blaricumeweg onderzocht of een linksaf opstelstrook passend is indien deze in praktijk nodig zou blijken ter zijn. Zie hiervoor hoofdstuk 3.1.1.4 Verkeer/verkeersontsluitingen.</p> <p>Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot een andere opvatting over de toepassing van het verkeersmodel en onderzoeken zoals hierboven vermeld</p>	
47.5	50% van de wijk zal straks ontsloten worden door één weg aan de zijde van de Oud Blaricumeweg. Terwijl er aan de Huizerstraatweg gekozen is voor twee ontsluitingswegen om de doorstroming te bevorderen. Waarom is één ontsluiting aan de Oud Blaricumeweg zijde dan voldoende? En hoe wordt de additionele uitstoot van CO ₂ en stikstof door verkeersopstoppen meegenomen in de berekeningen?	Verkeerstechnisch is één ontsluiting aan de zijde van de Huizerstraatweg voldoende. Echter door de veiligheidsdiensten zijn twee ontsluitingen een eis i.v.m. eventuele calamiteiten. Dit is ook het geval aan de zijde van de Oud Blaricumeweg. De tweede ontsluiting ook weer volgens de eis van de veiligheidsdiensten is door gebrek aan ruimte de langzaam verkeersontsluiting aan die zijde van het plan gebied. Gezamenlijk zijn de ontsluitingen en de verkeersstructuur voldoende om het verkeer te kunnen verwerken. Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteit Zie ook de beantwoording van zienwijze 9.1.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteit Zie ook de beantwoording van zienwijze 9.1.
48	Reclamant nummer 48 deel 1		
48.1	Reclamant geeft aan dat er van enige participatie van bewoners weinig sprake is geweest omdat het participatietraject geleid werd door de ontwikkelaar (met een zeer eenzijdig belang). Reclamant is van mening dat de gemeente hierin veel meer de regie naar zich toe had moeten trekken. Het belang van de bewoners is daardoor in deze fase ondergeschikt gebleven.	Zie hoofdstuk 3.1.6 participatietraject. Zie ook de beantwoording van zienswijze 24.5.	Zie hoofdstuk 3.1.6 participatietraject. Zie ook de beantwoording van zienswijze 24.5.
48.2	Als bewoner van de Oud Blaricumeweg, een van de ontsluitingspunten van de beoogde wijk BORgronden, heeft reclamant vooral zorgen en vragen over de ontsluiting van de nieuwe wijk. Niet zo zeer over het bouwen van de wijk zelf. De zorg van de reclamant is dat de ontsluiting niet past, zonder het ontnemen van het woongenot van de huidige bewoners. En zonder het verwijderen van het landelijke, groene karakter van m.n. de Oud Blaricumeweg.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/verkeersontsluitingen en hoofdstuk 3.1.5 met betrekking tot inbreuk op privacy en woongenot. Bij de inpassing zal zoveel als mogelijk rekening worden gehouden met het bestaande groene karakter. Enige aantasting daarvan zoals ook van het woongenot van de reclamant kan niet voorkomen worden. Wij zijn van mening dat deze acceptabel gezien het enorme woningtekort.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/verkeersontsluitingen en hoofdstuk 3.1.5 met betrekking tot inbreuk op privacy en woongenot.

48.3	Reclamant geeft aan dat de plannen van de ontsluiting steeds gewijzigd zijn. Wat vervolgens in de plannen tot op heden nog steeds niet duidelijk is, is hoe de weg richting de ontsluiting in de nieuwe situatie er exact uit komt te zien. Volgens eerdere plannen, lijkt er ruimte gecreëerd te moeten worden voor een tweebaansweg met (twee) fietspaden en (twee) wandelpaden. Reclamant ziet niet hoe dit kan gaan passen in de huidige situatie zonder het verwijderen van veel groen (bomen) en enorme inbreuk te doen op het bosrijke, landelijke, groene karakter van de Oud Blaricumerweg. Gezien het feit dat de woningen aan de Oud Blaricumerweg langs de geluidswal langs de A1 gesitueerd zijn, is de huidige bebossing /groenvoorziening voorwaardelijk voor een prettige leefomgeving langs een snelweg.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen
48.4	Reclamant geeft verder aan niet goed te begrijpen waarom er zoveel woningen gebouwd worden op deze locatie. Het is nu al erg druk bij de scholen, winkels, kinderopvang, etc.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen en 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen en 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid.
48	Reclamant nummer 48, deel 2		
48.1	Reclamant ziet niet hoe dit kan gaan passen in de huidige situatie zonder het verwijderen van veel groen (bomen) en enorme inbreuk te doen op het bosrijke, landelijke, groene karakter van de Oud Blaricumerweg. Gezien het feit dat de woningen aan de Oud Blaricumerweg langs de geluidswal langs de A1 gesitueerd zijn, is de huidige bebossing/groenvoorziening voorwaardelijk voor een prettige leefomgeving langs een snelweg. Ontsluiting via de Beethovenlaan ligt veel meer voor de hand omdat dan geen bomen gekapt hoeven te worden.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen. Zie ook beantwoording zienswijze 48.2.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen. Zie ook beantwoording zienswijze 48.2.
48.2	Een geluidsscherm biedt geen bescherming tegen geluid als je buiten zit	Zie hoofdstuk 3.1.7 geluid	Zie hoofdstuk 3.1.7 geluid
48.3	Reclamant geeft verder aan niet goed te begrijpen waarom er zoveel woningen gebouwd worden op deze	Zie beantwoording zienswijze 48.4 deel 1	Zie beantwoording zienswijze 48.4 deel 1

	locatie. Het is nu al erg druk bij de scholen, winkels, kinderopvang, etc.		
49	Reclamant nummer 49		
49.1	<p>De VVG meent dat de Huizerstraatweg, gezien de beperkte breedte, mede gezien de beschermde status van de weg, niet geschikt om gebruikt te worden als hoofdontsluitingsweg voor de nieuw te ontwikkelen BORgronden.</p> <p>Reclamanten constateren dat het plan voor autoverkeer wordt ontsloten via de Oud Blaricumerweg en via de Huizerstraatweg. Op zich zou dat voldoende moeten zijn voor de ontsluiting van een buurt van 440 woningen. Reclamanten geven aan dat geen van beide ontsluitingen ideaal is. De Oud Blaricumerweg is op zich qua maatvoering wel geschikt, maar de toegang tot de buurt is voor een buurtontsluiting wel een erg ongelukkig slingerweggetje. Ons probleem zit echter in de ontsluiting via de Huizerstraatweg.</p> <p>De Huizerstraatweg is samen met het aanpalende overgebleven deel van het schootsveld rondom de Vesting Naarden aangewezen als beschermd stadsgezicht, inclusief de bestaande bomenrijen ter weerszijden van de weg. Deze bomen zijn door uw raad bovendien aangewezen als beschermde bijzondere bomen. Een goede ruimtelijke ordening vereist dat een nieuw aan te leggen buurt of wijk bereikbaar is via een volwaardige ontsluiting. Dat is hier niet het geval.</p>	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.
50	Reclamant nummer 50		
	Het heeft Givaudan verbaasd dat het gestelde in het rapport van Olfasense d.d. 11 oktober 2017 ten grondslag heeft gelegen voor de ambtshalve wijziging die heeft plaatsgevonden van de geurvoorschriften Givaudan. Het rapport geeft geen adequaat beeld van de geurbelasting van het huidige en voorgenomen bedrijfsvoering bij Givaudan. Op basis van het onderzoek kan niet gesteld	Zie reactie op zienswijze 20.1	Zie reactie op zienswijze 20.1

	<p>worden dat er ter plaatse van de woningen sprake zal zijn een goed woon- en leefklimaat en dat er geen sprake is van een belemmering van de bedrijfsuitvoering van Givaudan.</p> <p>In het kader van een nieuwe aanvraag voor de revisie van de vigerende omgevingsmilieuvergunning van Givaudan is het geurrapport geactualiseerd (december 2020). Dit nieuwe onderzoek geeft wel een adequaat beeld van de geurbelasting en had volgens Givaudan als uitgangspunt moeten worden genomen.</p> <p>Op grond daarvan kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.</p>		
	<p>In de toelichting bij 'bedrijven en milieuzonering' is uitgegaan van een milieucategorie van 4.1 voor Givaudan. Reclamant geeft aan dat hier van een te lage milieucategorie is uitgegaan. Er zijn namelijk op het terrein van Givaudan ook bedrijven van categorie 5 toegestaan. Derhalve is niet de milieucategorie 4.1, maar 5 van toepassing. Hiervoor geldt een richtafstand van 300 meter waar ten onrechte geen rekening mee is gehouden.</p>	<p>De paragraaf 'bedrijven en milieuzonering' in de toelichting is aangepast worden naar aanleiding van de zienswijze. Op 24 mei 2023 heeft de provincie een vergunning (eerste fase, milieu) verleend aan Givaudan. Hierin is een geurcontour opgenomen. Zowel in de revisie-milieuvergunning uit 2005, als in de revisievergunning d.d. 24 mei 2023 zijn voorschriften opgenomen waarin grenswaarden gesteld zijn voor bepaalde stoffen. De emissies van Givaudan mogen deze grenswaarden van deze stoffen niet overschrijden. De BORgronden liggen ruim buiten de geurcontour.</p>	<p>De paragraaf 'bedrijven en milieuzonering' in de toelichting is aangepast.</p>
51	Reclamant nummer 51		
51.1	<p>Bij een grote woningopgave als de BOR is redelijkerwijs wel behoefte aan primaire voorzieningen. De bestaande voorzieningen schieten nu al tekort; kinderopvang, tandartsen, huisartsen, sportverenigingen etc. Hoe garandeert u voldoende capaciteit op het vlak van voorzieningen?</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.3 de voorzieningen.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.3 de voorzieningen.</p>
51.2	<p>De strook langs de A1 zijn voormalige tuingronden en geen stedelijk gebied en kunnen ook niet als zodanig worden aangemerkt. Waarom meent u dat deze strook "reeds ervaren" wordt als onderdeel van de bebouwde</p>	<p>Zie hoofdstuk 2. Het project is regionaal afgestemd en passend bevonden. Het is opgenomen in het regionale woonakkoord, mei 2021. Ook is het plan provinciaal beoordeeld door de ARO (adviescommissie</p>	<p>Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan</p>

	kom van Naarden? En kunt u met data aantonen door wie dat zo wordt ervaren?	Ruimtelijke Ontwikkeling). Ook zij hebben een positiefadvies afgegeven, juni 2021	
51.3	In het bestaande stedelijke gebied van de gemeente Gooise Meren meent u dat er geen locaties meer te vinden zijn voor grootschalige woonbouwontwikkelingen. En omdat hier wel behoefte aan is, bestempelt u de BORgronden tot stedelijk gebied en dus passend in de ladder van duurzame verstedelijking. Hoe verklaart u dat ver voor de prangende woningbehoefte van de afgelopen jaren al in een aangepast PID (d.d. 28-06-2017) is vastgesteld tot het bouwen van maximaal 440 woningen?	In paragraaf 3.1.3 van de toelichting is vermeld dat de locatie volgens de definitie uit het Bro buiten het bestaand stedelijk gebied ligt. Op dit punt is de zienswijze onjuist. Hierdoor moest zowel afstemming regionaal en provinciaal plaatsvinden. Zie de beantwoording van zienswijze 51.2. Er is zeer lang sprake van een prangende woonbehoefte in de gemeente Gooise Meren en regionaal. Dit blijkt lokaal uit de regionale en lokale woonvisies van voor en na de fusie. Ook kent onze regio een Huisvestingverordening Gooi en Vechtstreek 2024. Uitsluitend bij aantoonbare schaarste mogen gemeente of regio's een dergelijke verordening toepassen omdat deze indruist tegen het recht van vrije vestiging. De huisvestingsverordening bestaat reeds sinds eind negentiger jaren en wordt iedere 4 jaar herijkt. De PID uit 2015 ging ook reeds uit van maximaal 432 woningen (14,4 ha keer de maximale dichtheid van 30)	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
51.4	Gooise Meren komt niet voor in het programma van de Metropool Regio Amsterdam (MRA) en is alleen met het project De Krijgsman terug te vinden in de Analyse Plancapaciteit Woningbouw Noord-Holland van het Economisch Instituut Bouw (EIB). Onder het mom van het landelijke woningtekort wordt de BOR opgevoerd als noodzakelijk. Waarom zien we deze wijk dan niet terug in bovengenoemde de woningbouwprogramma's?	Aan de Analyse plancapaciteit woningbouw Noord-Holland van het EIB kunnen geen rechten ontleend worden. De provincie Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam monitoren gezamenlijk de woningbouwcapaciteit en nemen dit op in de Monitor plancapaciteit (zie plancapaciteit.nl). De BORgronden zijn hierin met 440 woningen opgenomen. Bovendien past het plannen binnen de regionale woningbouwafspraken En zijn ze opgenomen in het woonakkoord.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
51.5	In de Woonvisie Gooise Meren 2017-2025 was het de bedoeling om 250 woningen te bouwen. Op welke wijze en wanneer is er openlijk en transparant met de burgers gecommuniceerd dat dit aantal zou veranderen in een verdubbeling. Daarnaast was het de bedoeling dat van de beoogde 250 woningen, 200 woningen in het segment 180-350 K en 50	Het wijzigen van het aantal woningen van BORgronden komt door een locatiewijziging, zie hoofdstuk 2. In de eerdere plannen van BORgronden werd er nog van uitgegaan dat de woningen gerealiseerd zouden worden ter plaatse van de sportvelden. Dit betrof een kleiner oppervlakte, ca. 7 ha. Het huidige plangebied is een stuk groter dan het voormalige plangebied, ca. 14,4 ha. Dit heeft er ook toe geleid dat er meer woningen gerealiseerd konden worden.	Zie reactie op zienswijze 43.2.

	<p>woningen meer dan 350 K zouden worden gebouwd. De nu voorgestelde verdeling ligt totaal anders; 440 woningen waarvan 80 sociaal, 100 middelduur koop en huur en 260 dure koop).</p> <p>De reclamant vraagt zich ook af waarom de doelgroepen starters en senioren niet specifiek zijn opgenomen in het plan.</p>	<p>Met de dichtheid opgenomen als kader in de PID kan het aantal woningen berekend worden.</p> <p>In de woonvisie Gooise Meren 2017-2025 staat een incorrect aantal woningen voor de BORgronden vermeld. De raad had immers zowel in de voormalige gemeente Naarden als na de fusie anders besloten ten aanzien van het aantal woningen.</p> <p>Bij de ontwikkeling van BORgronden wordt een gevarieerd aanbod gerealiseerd. Dit betreft ook woningen voor starters en senioren, deze worden echter niet expliciet genoemd. Zie reactie op zienswijze 43.2.</p>	
51.6	<p>Uit de Woonvisie Regio Gooi- en Vechtstreek 2016-2030 pagina 22-23, blijkt dat vanuit de belangrijkste instroom in Naarden en Bussum wordt gevormd door mensen uit Amsterdam. Als belangrijkste motief voor de ontwikkeling van de BORgronden heeft de gemeente Gooise Meren altijd aangevoerd te willen en moeten voorzien in de urgente behoefte van 'eigen inwoners' en dan met name zoals starters maar ook de politieagent, onderwijzend personeel en de verzorgers van Naarderheem. Hoe garandeert u dat Gooise Meren met de BORgronden niet vooral gaat bouwen voor de uitstroom uit Amsterdam, en daarbij ook nog vooral in het dure segment?</p>	<p>Dit betreft een huisvestingsvraagstuk die buiten de scope van ruimtelijke ordening valt. Gelet op de samenhang wordt deze hier toch beantwoord. De sociale huurwoningen kunnen op basis van de huisvestingsverordening bij oplevering met voorrang worden toegewezen aan de eigen inwoners. Dit geldt ook voor 50 % van de middeldure huurwoningen als de regiewet wordt aangenomen (naar verwachting medio 2024). Voor middeldure koop is een zelfbewoningsplicht overeengekomen van 5 jaar.</p> <p>Er wordt samen met de gemeente Hilversum nu een pilot uitgevoerd worden voor het huisvesten van de politieagent, onderwijzend personeel en de verzorgers. Met de bedoeling dit in het beleid in te bedden.</p> <p>Het is de verwachting dat in de nabije toekomst nieuw rijksbeleid wordt aangenomen dat er voor zorgt dat een deel van de woningen voor eigen inwoners wordt bedoeld. Hier moet en zal dan aan voldaan gaan worden.</p>	<p>Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan</p>
51.7	<p>In het Provinciaal Beleid Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 wordt expliciet gesproken over het belang van een gezonde, veilige en prettige leefomgeving. Gezondheid en veiligheid dient te worden behouden en waar mogelijk dient de fysieke leefomgeving te worden verbeterd. Kunt u garanderen dat de leefomgeving voor het gehele Componistenkwartier, inclusief de Huizerstraatweg en Oud Blaricumerweg, niet nadelig</p>	<p>In de toelichting van het bestemmingplan wordt ingegaan op het provinciaal beleid. Hieruit volgt dat het plan hiermee in overeenstemming is. Zie hoofdstuk 3. 1.5 inbreuk op privacy en woongenot.</p>	<p>Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan</p>

	wordt geschaad door de komst van deze nieuwe uitbreiding?		
51.8	Het belangrijkste richtpunt van de provincie met betrekking tot de realisatie van woningen is dat er zoveel mogelijk binnenstedelijk wordt geconcentreerd. Hierbij dient rekening te worden gehouden met behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. Hoe verklaart u dat de aanhoudende kritiek van de bewoners van het hele Componistenkwartier over de gevolgen van dit grootstedelijke plan voor de huidige fysieke leefomgeving stelselmatig worden genegeerd met als argument dat uitsluitend kan worden gereageerd op het begrensde plan van de BORgronden? Waar blijft de verantwoordelijkheid van het gemeentebestuur t.a.v. de bestaande gebieden en haar bewoners?	De toelichting van het bestemmingsplan toont aan dat het plan BORgronden langs de lat van nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal beleid is gelegd en is hieraan getoetst. Zo ook aan wet- en regelgeving en voldoet. Tijdens de participatie in het voortraject en de inspraak in het kader van het bestemmingsplan zijn vele reacties binnengekomen en ten dele verwerkt in het plan. De stem van belanghebbenden en dus ook het Componistenkwartier is hiermee gehoord. Naast het belang van de huidige bewoners van de gemeente telt ook de stem van de nieuwe bewoners. Het grote tekort aan woningen weegt mee in de totale belangenafweging. De balans daarin is de resultante van het plan BORgronden zoals het nu voorligt en verwerkt in het bestemmingsplan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
51.9	BuroDB heeft in een quickscan de luchtkwaliteit in beeld gebracht. Hieruit zou blijken dat de concentraties fijnstof in 2025 fors lager uitvallen dan in 2015. Kunt u verklaren en onderbouwen met data waarom de concentraties fijnstof in 2025 fors lager uitvallen dan in 2015?	BuroDb heeft een onderzoek gedaan geen QuickScan. De quickscan werd in een veel eerder stadium uitgevoerd. In het onderzoek uitgevoerd door BuroDB is de luchtkwaliteit onderzocht, kenmerk RPT231718-27-22, BuroDB d.d. 8 november 2023, bijlage 9, . Hier is onder andere gekeken naar de fijnstof ter plaatse van het plangebied in 2020 en 2030. De concentraties fijn stof van 2030 zijn gebaseerd op prognoses die rekening houden met de dalende emissie en achtergrondconcentratie. De concentraties zijn in 2030 daarom lager dan in 2020 . Zie ook hoofdstuk 3.1.8 Luchtkwaliteit.	Nieuw rapport met kenmerk RPT231718-27-22 d.d. 8 november 2023, bijlage 9 toegevoegd Met rekenjaren 2021 en 2030
51.10	De aaneengesloten wand langs de A1 zou een positieve bijdrage leveren t.a.v. de verspreiding en verdunning van de luchtverontreiniging. Maar deze verdwijnt toch niet? Wij willen inzage hebben waar de luchtvervuiling precies neerslaat, aan de hand van concrete data.	In het onderzoek luchtkwaliteit kenmerk RPT231718-27-22, BuroDB d.d. 8 november 2023, bijlage 9, wordt beschreven dat de in het plan opgenomen geluidwerende woningen nauwelijks een afschermende werking hebben voor de luchtkwaliteit. De hoge woningen zorgen wel voor een sterkere verspreiding en verdunning van de luchtverontreiniging, met name voor de emissie van de autosnelweg. Het gevolg is dat de concentraties dicht langs de A1 afnemen.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
51.11	Wij maken ons zorgen over de geluidsbelasting aan noordzijde in het plangebied, bij het viaduct. Gesproken	Zie hoofdstuk 3.1.7 Geluid	Zie hoofdstuk 3.1.7 Geluid

	<p>wordt over een benodigde toelaatbare hogere dB-waarde.</p> <p>Hoe staat het echter met de weerkaatsing van geluid (door de geplande appartementsgebouwen) op langere afstand voor de bestaande bebouwing aan de Huizerstraatweg? Vóór het vaststellen van het bestemmingsplan willen wij hier inzage in hebben. Om mogelijke geluidshinder te voorkomen kan gedacht worden aan een afdoende voorziening in de vorm van een geluidsscherm. Heeft u onderzocht wat de impact gaat zijn op geluidsniveau in het Componistenkwartier specifiek door de weerkaatsing van geluid?</p>		
51.12	<p>Kunt u uitleggen en onderbouwen waarom er niet gekozen is voor het realiseren van een werkelijk ecologische buurt waarin een vernieuwende visie op duurzame ontwikkeling wordt ontwikkeld en gerealiseerd?</p> <p>Waarom wordt in het stedenbouwkundig ontwerp “niet ingegaan op klimaat gerelateerde aspecten van bouwuitvoering en de materialen van bebouwing en inrichting” en in het beeldkwaliteitsplan komen deze maar “deels wel aan de orde” (pagina 19).</p> <p>Kunt u aangeven waarom wordt geaccepteerd dat dit maar zo summier op voorhand is uitgewerkt? Zeker daar dit een plan is waarvan de gemeente steeds maar aangeeft het heel cruciaal te vinden dat dit duurzaam is. En waarin ontwikkelaars letterlijk uitgenodigd werden op de presentatie aan de raad met iets nieuws en anders te komen?</p> <p>Wij vragen dan ook om meer inzicht in de manier waarop bouwuitvoering en materialen rekening wordt houden met duurzaamheid voordat met dit ontwerp bestemmingsplan wordt ingestemd.</p>	<p>Op voorhand is geen keuze voor een ecologische wijk gemaakt. Bij de nadere uitwerking van de woningen en de openbare ruimte kunnen maatregelen getroffen worden die bedragen aan klimaatbestendigheid, biodiversiteit en duurzaamheid. Het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan bevatten aanknopingspunten, maar zijn niet allesomvattend. Wel uitdagend en opening biedend naar de toekomst toe.</p> <p>Ook in de anterieure overeenkomst hebben we met elkaar afgesproken dat er op dit gebied extra inspanningen gedaan gaan worden.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
51.13	De planstructuur zou worden bepaald door “de langgerekte vorm van het gebied en de randvoorwaarden dat er alleen aan de noord- en	De ontsluitingsstructuur en aansluitingen op de Huizerstraatweg en de Oud Blaricummerweg zijn onder andere bepalend geweest voor het stedenbouwkundig plan dat ten grondslag heeft gelegen	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 en 2

	<p>zuidzijde een ontsluiting zou komen via de Huizerstraatweg en Oud-Blaricumweg om de Componistenbuurt niet met autoverkeer te belasten." De keuze voor twee ontsluitingspunten is volstrekt ontoereikend en onveilig voor een wijk van dergelijke omvang. Het is evident dat niet de ontsluiting van de wijk de drager van het stedenbouwkundig ontwerp is geweest, maar het maximaal aantal woningen dat gerealiseerd zou kunnen worden. Kunt u onderbouwen waarom in dit geval is afgeweken van het hanteren van de ontsluitingsmogelijkheden als de gebruikelijk uitgangspunt en drager van het stedenbouwkundig ontwerp?</p>	<p>aan het bestemmingsplan. De ontsluitingsstructuur is in staat om de verkeersgeneratie vanwege de beoogde woningen te verwerken, wat volgt uit het verkeersonderzoek. Zie verder hoofdstuk 3.1.1.1 en 2 verkeer/verkeersintensiteit en ontsluiting. Verder zijn de zandrijvaarten die in het gebied aanwezig zijn de andere belangrijke drager van het plan geweest. Deze historisch context is van een dusdanig belang dat ze als het ware de plandelen in het gebied al vooraf getekend heeft. Binnen deze lijntjes zijn de bestemmingen ingekleurd.</p>	<p>verkeer/verkeersintensiteit en ontsluiting.</p>
51.14	<p>Wij maken ons zorgen over de veiligheid van toekomstige bewoners en alle andere weggebruikers. Wij nemen aan dat u de situatie ter plaatse kent en met eigen ogen kunt zien dat voorgestelde aannames onmogelijk zijn. Hoe gaat u garanderen dat hier geen ongelukken gaan gebeuren? En wat gaat u doen als de aansluiting wel onveilig blijkt te zijn?</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer.</p>
51.15	<p>In par 4.1.1. wordt gesteld dat de parallelweg een aparte, extra ontsluiting op de Huizerstraatweg heeft gekregen "omdat deze een belangrijke hoeveelheid auto's uit het geluidsluwe deel van de buurt houdt, zowel wat betreft parkeerdruk als wat betreft autobewegingen". Kunt u uitleggen wat u precies bedoelt met deze zin? En hoe verhoudt zich deze stelling ten opzichte van het feit dat elders als reden voor deze ontsluiting wordt aangegeven dat dit door een eis en voorwaarde van de brandweer was? Graag duidelijkheid wat de primaire aanleiding voor deze extra ontsluiting is? Kunt u uitleggen waarom er sprake is van een verkeersluw deel in het plangebied? Impliceert dit dat er ook een niet verkeersluw deel is?</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer. Eén ontsluiting aan de Huizerstraatweg zou verkeerstechnisch volstaan. Echter de eis van de brandweer heeft gemaakt dat er twee noodzakelijk zijn. Als deze er zijn kan daar in de uitwerking van het plan rekening mee gehouden worden. Dat is gedaan. Hierdoor is het mogelijk geworden een verkeersluwe wijk te ontwerpen omdat veel verkeer via de parallelweg kan worden verwerkt. Bovendien zijn daar veel parkeerplaatsen voorzien, zodat aan de rand van de wijk niet in de wijk geparkeerd kan worden.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer.</p>
51.16	<p>Het mag duidelijk zijn dat van ruimtelijkheid géén sprake is in dit plan met een bebouwingsdichtheid is van gemiddeld 30 woningen per ha. Dit is een dichtheid die</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.4 woningbouw programma en dichtheid. Zie ook de beantwoording van zienswijze 40.1.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.4 woningbouw</p>

	<p>hoort bij een grootstedelijke ontwikkeling en zeker niet aansluit bij de gebruikelijke dichtheid in Gooise Meren. Het plangebied is tot de laatste meter volgebouwd met voornamelijk grondgebonden woningen en weinig openbaar gebied. Hoe verantwoordt u de gebruikte metafoor van de arcadische wijk met buitenplaatsen etc. die door de ontwikkelaar enkel als schaamlap wordt gebruikt? Hoe verantwoordt u de grootstedelijke dichtheid die op geen enkele wijze aansluit bij de gebruikelijke dichtheden in de gemeente Gooise Meren?</p>		<p>programma en dichtheid. Zie beantwoording van zienswijze 40.1.</p>
51.17	<p>Het Componistenkwartier is gebouwd op 35 ha. met 420 woningen en heeft een dichtheid van gemiddeld 12 woningen/ha. Terwijl de 14 ha. op de BOR wordt volgebouwd met 440 woningen, hetgeen resulteert in een dichtheid van 32 woningen/ha. Ook met dit enorme verschil in dichtheid kan nooit sprake zijn van 'aansluiting'. Laat staan van samenhang. Kunt u aangeven op welke wijze het plan voor de BORbuurt aansluit bij het Componistenkwartier waarmee voldaan wordt aan de eis in het SPvE?</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid.</p>
51.18	<p>De voorgestelde Nieuw Kommerrust, Orangerie en Koetshuis als beeldbepalende en iconische gebouwen refereren naar de 17e-eeuwse buitenplaats die hier gevestigd was. Het gebied mist elke historische context, het is en blijft een reststrook langs de A1. Het is dan ook wel erg ver graven in de geschiedenis om er dit historiserende randje aan te plakken. De cultuurhistorische waarden van de BORgronden zoals nu gekend, zijn kwekerijen/tuindersgrond en groen/recreatieruimte. We zijn dan ook zeer benieuwd naar de historie waaraan in het plan wordt gerefereerd.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.10 cultuurhistorie De naam van de nieuwe wijk en de straatnamen zullen ook gaan refereren naar de cultuurhistorische waarden waarbij ook de referentie naar de kwekerijen/tuindergronden wordt opgepakt.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.10 cultuurhistorie</p>
51.19	<p>Ter voorkoming van verstening van Nederland moet er bij nieuwbouw streng worden gekeken naar het aantal m2 groen per woning en naar het aantal ha. aaneengesloten groen per buurt.</p>	<p>De percentages waarnaar wordt verwezen komen uit het stedenbouwkundig ontwerp. Dit stedenbouwkundig ontwerp maakt geen deel uit van het bestemmingsplan en om die reden kan geen garantie worden gegeven op het aantal m2 groen en/of verharding. Getoetst wordt aan de bestemmingsplankaart.</p>	<p>Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan.</p>

	<p>Naar verhouding is er in voorgesteld plan erg veel (aaneengesloten) verharding met alle risico's van dien. Daarnaast is de hoeveelheid m2 en de verhouding verharding versus (openbaar) groen zoals in voorgesteld plan eerder gelijk aan stedelijke regio's dan aan een gemeente als Gooise Meren. Samen met de dichtheid resulteert dit in een grootstedelijk karakter van de buurt, die niet past en aansluit bij de (directe) omgeving. Kunt u op basis van onderstaande percentages uit uw tabel pagina 19 garanderen dat het percentage uitgifte maximaal 48,9% gaat zijn?</p> <p>Kunt u op basis van de onderstaande percentages garanderen dat het percentage (openbaar) groen (inclusief water) van nu 24,6% de minimale ondergrens gaat zijn? En garandeert u dat verharding maximaal 26,9% gaat zijn?</p>		
51.20	<p>De BORbuurt moet autoluw worden, een woonerf of 'auto-te gast'-principe. Straatprofielen worden daarom zodanig ontworpen dat ze smal en bochtig zijn, voorzien van verkeer belemmerende maatregelen.</p> <p>Dat is een significant verschil t.o.v. het gebrek aan aandacht voor het drukke bestaande wegennet dat deze geïsoleerde woonwijk mogelijk moet maken. Hier worden geen enkele regulerende maatregelen voorgesteld. Verschuilen achter het juridische feit dat het bestemmingsplan alleen betrekking heeft op het plangebied en dat daarom de aan- en afvoerwegen buiten beschouwing worden gelaten, is een farce. Temeer omdat deze wegen onderdeel uitmaken van het Componistenkwartier.</p> <p>Wij willen op voorhand garanties hebben dat er voldoende en veilige ontsluitingen zijn en zijn hier op grond van huidige verkeersontsluitingenplan niet van overtuigd (zie onze andere zienswijze m.b.t. verkeer/ontsluitingen). Tevens vragen we u waarom er</p>	Zie hoofdstuk 3.1.1 Verkeer.	Zie hoofdstuk 3.1.1 Verkeer.

	niet voor gekozen is om in het hart van dit plan een toegangsweg te maken?		
51.21	In het plan wordt beschreven dat het totale gebied opgehoogd zal moeten gaan worden. Dit is een enorme operatie. De Huizerstraatweg is ongeschikt voor zwaar bouwverkeer. Zowel voor de vrachtwagens met zand om het gebied op te hogen en bouwrijp te maken, als voor de vrachtwagens met bouwmaterialen. De klinkerweg is te smal, vrachtwagens kunnen elkaar niet passeren. Er is geen uitwijkmogelijkheid vanwege de bomen die onderdeel zijn van het beschermd stadsgezicht en die niet gekapt mogen worden. Kunt u aangeven hoe de aanvoer van deze enorme hoeveelheden grond en materialen gepland is en aangeven hoe overlast en verzakte wegen in het omliggende gebied voorkomen gaan worden?	Zie de beantwoording van de zienswijze 3.1 en 24.6.	Zie de beantwoording van de zienswijze 3.1 en 24.6.
51.22	Een nieuwe woonwijk die over de rug van het aanpalende Componistenkwartier autoluw wordt gemaakt is geen goede buurt en maakt op deze wijze geen onderdeel van de bestaande gemeenschap. Bovendien zal de autoluwe wijk, zonder voorzieningen en openbaar vervoer, de gedoodverfde buurt van de bezorgdiensten worden. Kunt u aantonen en hardmaken dat deze wijk verkeersluw zal zijn terwijl bewoners voor werkelijk alles de wijk uit moeten?	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen
51.23	Het aantal parkeerplaatsen dat via de parkeernorm wordt toegelaten komt niet overeen met het veel eerder voorgestelde plan van de ontwikkelaar dat er van minder auto's sprake zou zijn. Meer deelauto's, minder eigen bezit. Waar zien we dat terug? In het plan wordt continue benadrukt dat het een verkeersluwe wijk en een duurzame wijk moet worden. Dit staat haaks op het realiseren van zoveel parkeerplaatsen.	Zie hoofdstuk 3.1.2. Parkeren.	Zie hoofdstuk 3.1.2. Parkeren.

	Waarom is hier in het kader van het realiseren van een nadrukkelijk verkeersluwe wijk geen aangepaste parkeernorm toegepast?		
51.24	De zanderijvaarten zijn historiserend en structuurbepalend, maar grenzen hoofdzakelijk aan particuliere tuinen. Terwijl het water een belangrijke rol moet spelen in de kwaliteit van de openbare ruimte. Dat is met elkaar in tegenspraak. Want het water wordt in feite geprivatiseerd en wordt onttrokken aan de openbare ruimte. Kunt u uitleggen waarom het water naar uw mening niet onttrokken wordt aan de openbare ruimte?	Alleen de inundatiezones nabij watergangen zullen particulier terrein worden, deel van de tuinen. Dat betekent dat de watergangen zelf tot het openbaar gebied behoren.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan.
51.25	Particulieren worden verplicht een oeverstrook van 1 meter met natuurlijke begroeiing toe te laten in hun achtertuin. Hoe wordt deze oeverstrook geregeld en op den duur gecontroleerd, wie verzorgt het onderhoud en wie betaalt dat?	In de koopovereenkomsten zal vastgelegd worden dat de oeverstroken in stand gehouden moeten worden. De bewoners zijn verantwoordelijk voor het onderhoud.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan.
51.26	Het scala aan woontypes is indicatief, maar in het merendeel in het dure segment (80 sociaal, 100 middendure koop en huur, 260 duur). Men houdt een slag om de arm dat dit tijdens de bouwplanontwikkeling nog kan veranderen op grond van marktontwikkeling en gemeentelijk beleid. Marktontwikkelingen gaan echter snel, terwijl het bouwen van een dergelijke wijk toekomstbestendig moet zijn. Gemeentelijk beleid is toch gebaseerd op bevolkingsprognoses en visie? Nu al is de landelijke trend dat de vraag naar woningen bij starters en senioren ligt. Waarom zien we dat nu al niet terug in dit plan?	Zie hoofdstuk 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid. Zie ook de beantwoording van zienswijze 43.2	Zie hoofdstuk 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid. Zie de beantwoording van zienswijze 43.2
51.27	"Bomen zullen, indien mogelijk, zoveel mogelijk blijven staan". Dit is een zeer zachte toezegging die later makkelijk te omzeilen is. Bomen die kunnen blijven staan kunnen nu al in het plan worden ingetekend zodat hun voortbestaan verzekerd is. Zeker daar waar het om het beschermd stadsgezicht van de Huizerstraatweg gaat. Wij eisen op voorhand garanties in deze.	De waardevolle bomen die behouden blijven zijn al ingetekend in het stedenbouwkundig plan. Zie hoofdstuk 3.1.10 Cultuurhistorie. en 3.1.11.2 Huizerstraatweg/bomen.	Zie hoofdstuk 3.1.10 Cultuurhistorie. en 3.1.11.2 Huizerstraatweg/bomen

51.28	Er wordt gesteld dat tijdens de bouw en daarna het leef- en rustgebied van de in het gebied levende beschermde diersoorten zoals de ringslang en vleermuis voorzieningen worden gerealiseerd. Kunt u aangeven hoe dit geborgd en gecontroleerd gaat worden, zowel tijdens de bouw als de jaren nadat het project gerealiseerd is? Dit temeer omdat uit de beschrijving blijkt dat het hele plangebied moet worden opgehoogd.	Voor de genoemde beschermde soorten geldt dat te allen tijde aan de Wet natuurbescherming voldaan moet worden. Overtreding van de verbodsbepalingen is slechts mogelijk met een ontheffing, waaraan voorwaarden verbonden zullen worden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
51.29	Hoe verhouden de uitkomsten van de ladderonderbouwing zich ten opzichte van de uitkomsten van de MRA en het EIB?	Zie beantwoording zienswijze 51.4	Zie beantwoording zienswijze 51.4
51.30	<p>In het document Woningbehoefte Naarden 2021-2030 wordt aangegeven dat de plancapaciteitsgegevens alleen beschikbaar zijn tot 2029. En dat daarom ook de woningbehoefte tot en met 2029 wordt geprognostiseerd. Er wordt gesteld "dat dit niet zoveel uitmaakt" (zie Hfst 4).</p> <p>Daarnaast werd op de voorlichtingsavond op 22 november door projectleider mevrouw Derksen aangegeven dat verwacht wordt dat niet eerder dan in 2025 gestart wordt met het daadwerkelijke bouwen van het eerste deel van de wijk. Dit is nog maar 4 jaar van de uiterste prognosetermijn verwijderd. Kunt u aantonen waarom het "niet veel uitmaakt" dat nu niet verder dan 2029 wordt gekeken? En hoe verantwoordt u deze kortetermijnvisie voor een dergelijke grootschalige en lange termijn ontwikkeling die bij uitstek toekomstbestendig moet zijn?</p>	Bij het onderbouwen van de behoefte naar woningen is het gebruikelijk om een onderzoeksperiode van 5 tot 10 jaar te hanteren. Dat is bij de betreffende ladderonderbouwing gedaan. Het rapport van ABF is geupdated.	Nieuw ABF rapport, kenmerk r2021-0021MS 21101-DIV d.d. 23 oktober 2023 is toegevoegd aan het bestemmingsplan, bijlage 2.
51.31	Op basis van dit stuk wordt geconcludeerd dat aan alle woningen die zijn opgenomen behoefte is. Dit is een vreemde conclusie. Temeer omdat ook wordt aangegeven dat "bij gebrek aan volledige informatie over de segmenten en prijsklassen van de harde plancapaciteit de confrontatie tussen vraag en aanbod niet per segment kan worden uitgesplitst". Kunt u	Het woningbouwprogramma bestaat uit 80 sociale huurwoningen, 100 middeldure huur- en koopwoningen en 260 dure koopwoningen. De ladderonderbouwing sluit aan bij deze differentiatie aan woningtypen en hierin wordt geconcludeerd dat die in een behoefte voorziet. Een verdere differentiatie van woningbouwprogramma wordt later, bij de nadere uitwerking, gemaakt. Op dat moment zullen de exacte segmenten en prijsklassen, binnen de gestelde	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	angeven waarom het volgens u verantwoord is, dat een dergelijke grootschalige en impactvolle ontwikkeling op zo'n gebrekkige wijze onderbouwd wordt?	kaders, bekend zijn. Op dit moment is er geen reden om aan te nemen dat de thans bekende differentiatie aan woningtypen niet in een behoefte voorziet.	
51.32	De woningmarktregio wordt afgebakend tot Amsterdam. Maar dit is zeer een uitgestrekte regio van Zandvoort tot Eemnes, van Beemster tot Velzen. Kunt u laten zien hoe de woningbehoefte is uitgesplitst naar gemeentes binnen de woningmarktregio Amsterdam? Kunt u daarbinnen aangeven wat exact de woningbehoefte is binnen de gemeente Gooise Meren, zowel nu als op de lange termijn (verder dan 2029), en naar de verschillende woningtypen/klassen?	Het woningbouwprogramma heeft een omvang dat het hanteren van de regio als onderzoeksgebied voor de ladderonderbouwing het meest voor de hand ligt. De woningbouwbehoefte voor de gemeente Gooise Meren kan afgeleid worden uit de regionale en gemeentelijke woonvisie. Het ABF rapport wordt geupdated naar niveau regio	Nieuw ABF rapport, kenmerk r2021-0021MS 21101-DIV d.d. 23 oktober 2023 is toegevoegd aan het bestemmingsplan, bijlage 2.
51.33	Op basis van deze cijfers zien we dat weliswaar op de BORgronden woningen worden gebouwd waar in de regio behoefte aan is. Maar omdat in de regio Amsterdam aan alle typen woningen een tekort is, is dit logisch en niet de verdienste van dit plan. Het is wel opmerkelijk dat op de BORgronden de meeste woningen worden gebouwd in het dure segment waar juist het minste behoefte aan is. Terwijl in het segment midden maar vooral goedkoop, waar juist de grootste behoefte is, significant minder woningen worden gerealiseerd. Waarom is ervoor gekozen om voor het merendeel dure woningen te realiseren, terwijl hier het minste behoefte aan is? Waarom is ervoor gekozen om slechts een minderheid aan goedkope en middeldure woningen te realiseren – temeer daar deze wijk altijd door de gemeente Gooise meren gerealiseerd moest worden om juist starters, de politieagent en verzorgend personeel van Naarderheem te kunnen huisvesten? Hoe vindt u dat dit te verantwoorden is?	Zie hoofdstuk 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid en de beantwoording van zienswijze 51.6.	Zie hoofdstuk 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid en de beantwoording van zienswijze 51.6.
52	Reclamant nummer 52		
52.1	Hoe voorziet het plan in een ontsluiting op de Huizerstraatweg. Hier worden twee T-splitsingen	Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer.	Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer.

	gebouwd. Hoe garandeert de gemeente de veiligheid van de weggebruikers (snel- en langzaam verkeer) gegeven het feit dat bekend is dat T-splitsingen notoir onveilig zijn. Zeker gegeven het feit dat het verkeer vanaf de BORgronden grotendeels linksaf de Huizerstraatweg moet oprijden en moet trachten in te voegen in het intensieve verkeer afkomstig uit Huizen. (Dit geldt zeker voor de ochtendspits)		
52.2	Heeft de gemeente een risicoanalyse gemaakt van de toekomstige verkeerssituatie betreffende deze specifieke ontsluitingsmethode?	In het verkeers- en parkeer onderzoek van BuroDB d.d. 8 november 2023 met kenmerk RPT231718-27-03, is in paragraaf 3.3, bijlage 21, aandacht besteed aan de verkeersveiligheid. Zie verder hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer.
52.3	Op welke wijze verwacht de gemeente het “donkere gat”, veroorzaakt door de A1, weg te nemen, waardoor verkeer uit de richting Huizen -ook overdag- zeer slecht zichtbaar is	Zie rapport Verkeer en Parkeren van BuroDB d.d. 8 november met kenmerk RPT231718-27-03. Voor een rotonde blijkt onvoldoende ruimte te zijn en vanuit verkeerskundig oogpunt is er ook geen noodzaak om een rotonde aan te leggen.	Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer.
52.4	Waarom heeft de gemeente de alom veiliger geachte rotonde(s) geschrapt.	Zie de beantwoording van zienswijze 52.3.	Zie de beantwoording van zienswijze 52.3
52.5	Hoe denkt de gemeente het verkeer op de kruisingen met het langzaam verkeer (fietsers) veilig te kunnen afhandelen	Zie de beantwoording van zienswijze 52.3	Zie de beantwoording van zienswijze 52.3
52.6	Is de gemeente bereid naar de ontsluiting van de BORgronden via de Huizerstraatweg een onafhankelijk onderzoek te doen. Bijvoorbeeld door het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek (SWOV) of een soortgelijke overheidsinstantie	Er is voor de BORgronden een onderzoek verkeer en parkeren BuroDB d.d. 8 november 2023 met kenmerk RPT231718-27-03, uitgevoerd. Dit onderzoek is tevens beoordeeld door de verschillende vooroverlegpartners. Het laten uitvoeren van een extra onderzoek wordt niet nodig geacht.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
52.7	Naar ik begrijp is de avondspits als maatgevend genomen voor berekeningen en niet de ochtendspits, die meestal geconcentreerder/drukker verloopt. Wat is hiervoor de reden en in welke mate beïnvloedt dit de uitkomsten.	Er is een verkeerstelling uitgevoerd waaruit blijkt dat er in de avondspits sprake is van de hoogste verkeersintensiteit. Deze wordt als maatgevend beschouwd, zodat er wordt uitgegaan van de maximale situatie. In de nieuwe verkeertellingen van april 2023 is wederom geblekend dat de avondspits de hoogste verkeersintensiteit heeft.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

		Zie de verkeerstellingen in bijlage 2 in het verkeers- en parkeeronderzoek van BuroDB d.d. 8 november 2023 met kenmerk RPT231718-27-03, bijlage 21.	
52.8	Heeft de gemeente doorgerekend hoe het sluipverkeer via de vesting wordt beïnvloed. Zo ja, wat zijn hiervan de uitkomsten, zo nee, waarom niet.	In het verkeersonderzoek is gekeken naar de invloed van BORgronden op de directe omgeving. Vesting autoluw maken is meegenomen en hiermee dus ook het sluipverkeer door de vesting.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
52.9	Heeft de gemeente rekening gehouden met extra verkeersbewegingen als gevolg leveranciers. (supermarkten, pakketbezorgers etc.)? Zo ja, wat is het effect, zo nee waarom niet en is de gemeente bereid dit alsnog te doen in dat geval.	Voor het berekenen zijn de kengetallen gehanteerd van de CROW publicatie 381 'toekomstbestendig parkeren'.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
52.10	Bovenstaande vragen gelden, voor zover relevant, ook voor de ontsluiting via de Oud-Blaricumerweg.	Voor het berekenen zijn de kengetallen gehanteerd van de CROW publicatie 381 'toekomstbestendig parkeren'.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
53	Reclamant nummer 53		
53.1	Eén van de twee uitvalswegen op de Huizerstraatweg komt recht t.o. Huizerstraatweg nr.6 en nr.8. Daar zal ter plekke, mede door de toevloed van auto's via de andere uitvalsweg naast de snelweg extra drukte, bewegingsonrust, lawaai en uitstoot van uitlaatgassen door toegenomen verkeer ontstaan. Het is te verwachten dat de landelijke uitstraling van de Huizerstraatweg hierdoor verloren gaat. Ook zal er sprake zijn van minder privacy door de uitvalsweg. Hoe wordt deze aansluiting op de Huizerstraatweg ter plekke precies geregeld, en wat voor verkeersmaatregelen en geluidsmaatregelen (voor de huidige bewoners) worden er genomen bij deze aansluiting?	Voor vragen over de verkeersafwikkeling wordt doorverwezen naar hoofdstuk 3.1.1. Onderzoeken tonen aan deze ontsluiting in het kader van de goede ruimtelijke ordening kan. In de nadere uitwerking zal rekening gehouden worden met zo min mogelijk hinder voor de bewoners van de Huizerstraatweg 6 en 8 door bijvoorbeeld het aanplanten van een haag	Zie hoofdstuk 3.1.1.
53.2	Te verwachten waardevermindering van beide percelen als gevolg van bovengenoemde maatregelen.	We hebben kennis genomen van de reactie. De reclamanten hebben in het vervolg de mogelijkheid om een verzoek tot tegemoetkoming in planschade in te dienen.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
53.3	In de toekomst valt nog meer drukte te verwachten op de Huizerstraatweg door andere projecten, waaronder de geplande nieuwbouw van 30 woningen op het terrein van voormalig tuincentrum Van der Roest,	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteit.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteit.

	Huizerstraatweg 113B en plannen t.a.v. Huizerstraatweg 109 (kantoorpand)		
53.3	Is er in de plannen van de nieuwe wijk gekeken om een gedeelte te gebruiken voor voorzieningen zoals: huisarts/tandarts/kinderdagopvang/buurtsuper etc.?	Nee daar is geen rekening meegehouden. De nieuwe bewoners zijn aangewezen op de in de gemeente reeds aanwezige voorzieningen. Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen
53.4	Kan een van de ontsluitingswegen verplaatst worden en aangesloten worden aan de Beethovenlaan als deze doorgetrokken wordt?	Voor vragen over de ontsluiting van BORgronden wordt doorverwezen naar hoofdstuk 3.1.1. Verkeer.	Zie hoofdstuk 3.1.1. Verkeer.
54	Reclamant nummer 54		
54.1	Reclamant maakt zich zorgen over de ontsluiting van het plangebied. De hoeveelheid verkeer wat dagelijks over de Oud Blaricumerweg weg gaat rijden zal exploderen t.o.v. de huidige 3 woningen en 1 appartementencomplex. Deze explosie van verkeersbewegingen zal zeer nadelige gevolgen hebben voor het woongenot van de huidige bewoners. En ook zal dit impact hebben op het landelijke, groene karakter van m.n. de Oud Blaricumerweg.	Voor vragen over de ontsluiting van BORgronden wordt doorverwezen naar hoofdstuk 3.1.1. Zie ook de beantwoording van zienswijze 76.21.	Zie hoofdstuk 3.1.1 en beantwoording van zienswijze 76.21.
54.2	Reclamant heeft vragen over de ontsluiting van het plangebied en hoe deze tot stand is gekomen. Reclamant geeft aan behoefte te hebben aan een plausibel en goed onderbouwd verhaal omtrent de laatste wijzigingen in de verkeersontsluiting.	Voor vragen over de ontsluiting van BORgronden wordt doorverwezen naar hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen
54.3	Wat vervolgens in de plannen tot op heden ook nog steeds niet duidelijk is, is hoe de weg richting de ontsluiting in de nieuwe situatie er exact uit komt te zien op de Oud Blaricumerweg. Volgens eerdere plannen, lijkt er ruimte gecreëerd te moeten worden voor een tweebaansweg met (twee) fietspaden en (twee) wandelpaden. Reclamant begrijp niet hoe dit kan gaan passen in de huidige situatie zonder het verwijderen van veel groen (bomen) en enorme inbreuk te doen op het bosrijke, landelijke, groene karakter van de Oud Blaricumerweg. Daarnaast wordt de situatie daar steeds onveiliger met zo veel meer verkeer. Door de drukte en druk om de hoofdweg op te komen, worden mensen	Voor vragen over de ontsluiting van BORgronden wordt doorverwezen naar hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen

	ongeduldig en zullen onnodig risico's gaan nemen. Met de vele fietsers uit Huizen, ontstaat er een onoverzichtelijke en onveilige situatie.		
55	Reclamant nummer 55		
55.1	Reclamant maakt zich grote zorgen over voldoende onderwijsfaciliteiten zodat alle kinderen op loop/fietsafstand geplaatst kunnen worden	Zie hoofdstuk 3.1.3.3 voorzieningen/onderwijs	Zie hoofdstuk 3.1.3.3 voorzieningen/onderwijs
55.2	Reclamant heeft vervolgens nog enkele vragen over de demografische variabelen waarmee de gemeente rekent qua samenstelling van de huishoudens op de BORgronden, specifiek voor naschoolse opvang. Welke vraag naar naschoolse opvangmogelijkheden vloeit hieruit voort? Hoe groot acht de gemeenten de kans dat naschoolse opvang voor kinderen niet kan worden gehonoreerd? Graag kwantificeren in termen van wachttijden en aantallen kinderen. Welke acties onderneemt de gemeente om deze effecten te mitigeren?	Zie hoofdstuk 3.1.3.2 voorzieningen/onderwijs.	Zie hoofdstuk 3.1.3.3 voorzieningen/onderwijs
56	Reclamant nummer 56		
56.1	Met welke demografische variabelen rekent de gemeente qua samenstelling van de huishoudens op de BORgronden, specifiek voor kinderopvang.	Zie hoofdstuk 3.1.3.4 voorzieningen/kinderopvang.	Zie hoofdstuk 3.1.3.4 voorzieningen/kinderopvang.
56.2	Welke extra vraag naar kinderopvang-mogelijkheden vloeit hieruit voort	Zie hoofdstuk 3.1.3.4 voorzieningen/kinderopvang.	Zie hoofdstuk 3.1.3.4 voorzieningen/kinderopvang.
56.3	Hoe groot acht de gemeente de kans dat kinderopvang voor kinderen niet kan worden gehonoreerd. Graag kwantificeren in termen van wachttijden en aantallen kinderen.	Zie hoofdstuk 3.1.3.4 voorzieningen/kinderopvang.	Zie hoofdstuk 3.1.3.4 voorzieningen/kinderopvang.
56.4	Welke acties onderneemt de gemeente om deze effecten te mitigeren	Zie hoofdstuk 3.1.3.4 voorzieningen/kinderopvang	Zie hoofdstuk 3.1.3.4 voorzieningen/kinderopvang.
57	Reclamant nummer 57		
57.1	Reclamant geeft aan dat er op dit moment -vrijwel – overal sprake is van wachtlijsten bij de sportverenigingen die actief zijn op het sportpark Amersfoortsestraatweg.	Zie hoofdstuk 3.1.3.1 voorzieningen/sport.	Zie hoofdstuk 3.1.3.1 voorzieningen/sport

	Reclamant vraag zich of de gemeente op basis van de te verwachten samenstelling van de toekomstige huishoudens op de BORgronden inzicht heeft welke extra behoefte er wordt gecreëerd voor sportfaciliteiten in de breedste zin van het woord.		
57.3	Heeft de gemeente rekening gehouden met andere woningbouwplannen in Naarden?	Zie hoofdstuk 3.1.3.1 voorzieningen/sport.	Zie hoofdstuk 3.1.3.1 voorzieningen/sport
57.4	Heeft de gemeente inzichtelijk in welke mate de wachttijden voor het lidmaatschap van de afzonderlijke sportverenigingen toenemen? Zo ja, graag kwantificeren.	Dit vormt geen onderdeel van een bestemmingsplan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
57.5	Reclamant geeft aan dat er in de omgeving meerdere woningbouwprogramma's worden gerealiseerd. Er zijn talrijke andere - zij het kleinschaliger- projecten. Maar al met al gaat het aantal inwoners toenemen met zo'n tien procent. Een groeisput die deze kleine gemeente zich niet kan veroorloven. De voorzieningen zijn nu al niet toereikend en er bestaat geen mogelijkheid om de capaciteit uit te breiden.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.
58	Reclamant nummer 58		
58.1	De gemeente heeft bij herhaling aangeven te willen bouwen voor de brandweerman/vrouw/politieman/vrouw en de verpleger/sters. Hoe verwacht u dat het voorliggende plan invulling geeft aan de kwalitatieve doelstellingen (bouwen voor de brandweerman /vrouw/politieman/vrouw en de verpleger/sters)?	Zie beantwoording zienswijze 51.6.	Zie beantwoording zienswijze 51.6.
58.2	Welke aanzuigende werking heeft het plan BORgronden op toekomstige bewoners van buiten Naarden/Gooise Meren.	Zie beantwoording zienswijze 58.1	Zie beantwoording zienswijze 58.1
58.3	Vindt de gemeente dat het plan hiermee recht doet aan de eerder gecommuniceerde doelstellingen?	Zie hoofdstuk 2 en hoofdstuk 3.1.4.	Zie hoofdstuk 2 en hoofdstuk 3.1.4.
59	Reclamant nummer 59		
59.1	Wij maken ons met name ernstig zorgen over de verkeersontsluiting van het plangebied en stellen ons op het standpunt dat het bestemmingsplan op deze manier	Voor vragen over de verkeersontsluiting van BORgronden wordt doorverwezen naar hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.

	niet strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. In de huidige situatie is de verkeersveiligheid ter plaatse van onze woningen namelijk al erg slecht en dat wordt met de toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van dit plan alleen maar erger. Daar is ten onrechte onvoldoende onderzoek naar gedaan en gebaseerd op aannames die tevens ook in de praktijk anders kunnen uitwerken.	De situatie bij uw woningen is meegenomen in de verkeerstellingen, telpunt 11 in de verkeerstellingen, zie rapport verkeer en parkeren kenmerk RPT231718-17-02 d.d. 8 november 2023, bijlage 21.	
59.2	Op het moment hebben wij al veel verkeersoverlast van sluipverkeer. Verkeer dat uit en naar de richting Huizen komt c.q. gaat gebruikt de Oud-Blaricumerweg als sluiproute om het kruispunt met verkeerslichten op de kruising Brediusweg/ Amersfoortseweg te omzeilen. Reeds zijn er meerdere gevaarlijke situaties ontstaan voor bewoners, kinderen en huisdieren. Het is wachten op een ernstig ongeluk voor ons kind of een van de vele andere die in deze buurt wonen en al minder op straat durven te spelen.	Deze locatie is geen onderdeel van het plangebied BORgronden. Wel is ze meegenomen in de verkeerstellingen, april 2023. Uit de tellingen volgt dat er op doordeweekse dagen in de ochtend spits (7.00 tot-9.00 uur) ca 167 auto's gebruik maken van het wegdeel en in de avondspits (16.00-18.00 uur) ca 195. In het weekend zijn dat er respectievelijk ca 46 en 163. Uit het verkeersmodel 2030H blijkt dat dit op werkdagen na de realisatie van de BORgronden toeneemt tot ca. 200 autobewegingen in de spits per uur in beide richtingen samen. Dit is bijna een verdubbeling. Gelet op het type weg kan de extra hoeveelheid verkeer evenwel goed worden verwerkt. Buurtplatform Remcom heeft de reeds nu bestaande verkeersoverlast ook ter sprake gebracht bij gemeente. Met hen is afgesproken dat zij zelf mogen onderzoeken hoe zij dit op willen lossen. De gemeente gaat daarna onderzoeken of de oplossing die wordt voorgesteld wordt uitgevoerd.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
59.3	Het groen tussen de Oud Blaricumerweg en Paulus van Loolaan wordt gedurende het jaar door omwonenden en inwoners van de gemeente gebruikt om te recreëren. Met een toegenomen verkeersintensiteit zoals beschreven zal de veiligheid van de recreatie op dit bijzondere- en voor de buurt belangrijke groenvoorziening ernstig onder druk komen te staan.	Het groen tussen de Oud Blaricumerweg, de Paulus van Loolaan en de Amersfoortsestraatweg maakt geen deel van het bestemmingsplan. Deze groenvoorziening zal bovendien niet wijzigen. Zie ook beantwoording zienswijze 59.2.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
59.4	In de huidige samenleving is er minder behoefte aan autoverkeer. Het autobezit neemt, met name voor de nieuwe generaties af. In het onderzoek van het CBS voor afstand tot het station en autoverkeer (CBS, 2020), blijkt ook dat het aantal auto's per huishouden voor bewoners	Zie hoofdstuk 3.1.2 Parkeren	Zie hoofdstuk 3.1.2 Parkeren

	nabij een treinstation relatief afneemt. Het huidige ontwerpbestemmingsplan gaat uit van een hoge parkeerratio, waarbij er gemiddeld meer dan 1.0 auto per huishouden wordt gerekend. Uit het onderzoek van de het CBS, 2020, blijkt dat het aantal auto's per huishouden in Naarden is vastgesteld op 1.0 exact. Gezien de verkeersproblematiek, vragen wij ons dan ook af of de parkeerratio's van het bestemmingsplan niet (veel) te hoog uitvallen.		
59.5	Het vele verkeer zorgt tevens voor trillende ramen, geuren en geluidsoverlast. Dit in ogenschouw nemend zien wij het feit dat nog een wijk aansluiting vindt aan de Amersfoortseweg een zeer gevaarlijke situatie. De aansluiting op de Amersfoortsestraatweg is in de huidige situatie al bijzonder te noemen gezien de (zeer) beperkte functie die het heeft	Het bestemmingsplan maakt uitsluitend woningen mogelijk en leidt dan ook nauwelijks tot vrachtverkeer, waarmee extra trillinghinder als gevolg van vrachtverkeer redelijkerwijs uitgesloten worden. Tijdens de bouw zal het vrachtverkeer zoveel mogelijk omgeleid worden. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal de bouwkundige staat van de gebouwen in een nader te bepalen cirkel rondom het plangebied in de omgeving opgenomen, zodat later inzichtelijk gemaakt kan worden of de bouwwerkzaamheden tot schade hebben geleid en bepaald kan worden of de ontwikkelende partijen hiervoor verantwoordelijk zijn. Zie ook beantwoording van zienswijzen 3.1 en 24.6.	Zie beantwoording van zienswijzen 3.1 en 24.6. Zie ook beantwoording van zienswijzen 3.1 en 24.6.
60	Reclamant nummer 60		
60.1	Reclamant geeft aan al 38 jaar in dit huis te wonen en door de jaren heen is de overlast van verkeer van en naar Huizen enorm toegenomen. Behalve de geluidsoverlast hiervan, is ook luchtvervuiling een factor. Het kost steeds meer moeite om vanuit de tuin de weg op te rijden en met nog meer verkeersaanbod van de BORgronden zal dit straks haast onmogelijk worden. Reclamant maakt bezwaar tegen iedere toename van verkeer en geluidsoverlast, die dit project met zich meebrengt.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 en 3.1.7 respectievelijk verkeer/verkeersintensiteit en geluid.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 en 3.1.7 respectievelijk verkeer/verkeersintensiteit en geluid.
61	Reclamant nummer 61		
61.1	De verkeerstelling is gehouden van 16 maart tot 9 april 2018. Wij vragen ons af in hoeverre deze telling representatief is, de telling is namelijk gedaan rondom een Paasweekend waarin er waarschijnlijk veel mensen	De verkeerstelling heeft plaatsgevonden gedurende drie weken in een periode waarin er geen vakantie was en alle activiteiten volop in actie. Omdat het plots heel koud werd en daardoor sporten buiten niet doorging hebben we destijds de periode met 1 week	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	op vakantie waren en niet aan het werk waren. Waarom bent u van mening dat deze periode wel representatief is?	verlengd om een goed representatief beeld te verkrijgen. De periode is destijds afgestemd met belanghebbenden. In 2023 is een nieuwe telling uitgevoerd in de periode 14 tot en met 28 april. De telling op Koningsdag is niet meegeteld in de resultaten.	
61.2	Daarnaast is tijdens de coronacrisis het autobezit en -gebruik sterk toegenomen wegens besmettingsgevaar in het OV en de uitgekilde OV-dienstverlening (zie onderzoeksrapport Langetermijneffecten Coronacrisis op Mobiliteit van MuConsult opgesteld voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat). Zijn deze veranderingen meegenomen in de onderzoeken en zo nee kunnen de onderzoeken opnieuw worden uitgevoerd waarbij deze veranderingen worden meegenomen?	Twee jaar aan corona maatregelen heeft ontegenzeggelijk effect gehad op de verkeersintensiteiten in Nederland. Het huidige 'beleid' (of gewoonte) om meer thuis te werken heeft dat uiteraard ook. Uit de analyse van de verkeerstellingen van de provincie Noord-Holland blijkt dat op 255 verschillende wegvakken de verkeersintensiteit tussen 2018 en 2022 gemiddeld is afgenomen met circa 4 procent. Om een lokaal beeld te krijgen zijn nieuwe tellingen uitgevoerd van 14 tot en met 28 april 2023.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
61.3	Het onderzoek gaat uit van een gemiddeld autogebruik. Wij denken dat dit in de werkelijkheid echter hoger zal uitpakken, omdat er nauwelijks openbaar vervoer in het Componistenkwartier is en de auto daarom veel aantrekkelijker is om je te verplaatsen richting Amsterdam.	Bij het berekenen van de verkeersgeneratie is uitgegaan van een gemiddelde van ca. 7 autoritten per woning per dag. Dat is gemiddeld hoger dan wanneer zou worden uitgegaan van de kengetallen die zijn opgenomen in de CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig Parkeren'. Hierbij is uitgegaan van de 'rest bebouwde kom' in 'matig stedelijk' gebied. De cijfers worden derhalve als representatief beschouwd voor de BORgronden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
61.4	Het plan gaat uit van het gebruik van deelauto's. Echter, zoals onderzoek uit 2021 van het Kennisplatform voor Mobiliteit CROW laat zien, is de deelauto een flop gebleken en wordt deze nauwelijks gebruikt. Overigens is het opvallend dat ditzelfde Kennisplatform mee heeft gewerkt aan het onderzoek rondom de BORgronden. Kunnen de bevindingen uit dit onderzoek alsnog worden meegenomen in de gedane onderzoeken?	Zie de beantwoording onder 61.3 Er is een motie aangenomen waarin een onderzoek naar ontmoediging autogebruik wordt verlangd, dit is nader uitgewerkt in memo ingediende moties SPvE. In het verkeersonderzoek wordt niet ingegaan en op en is derhalve ook geen rekening gehouden met eventuele gebruik van deelauto's. Wanneer die worden toegepast, zou dat het aantal verkeersbewegingen moeten beperken NB we zien steeds meer succes in autodelen. Zo is recent op de Krijgsman locatie in Muiden het concept Vloto met veel succes uitgerold. De deelauto is daar geen flop, maar wordt steeds populairder.	Toegevoegd memo ingediende moties SPvE, bijlage 34.

61.5	In het verkeersonderzoek wordt voorspeld dat door de bouw van 440 woningen het verkeer over de Bollelaan af zal nemen. Dit zou komen doordat automobilisten vanuit Amsterdam richting Huizen afrit 7 van de A1 gaan mijden en in plaats daarvan afrit 8 gaan nemen. Echter: bij afrit 8 wordt de nieuwe wijk van Crailo gepland; wat tot extra druk zal leiden rondom afrit 8 en wat het verkeer weer zal terugduwen richting afrit 7. In hoeverre is in het onderzoek rekening gehouden met de nieuwe wijk rondom Crailo?	Bij het berekenen van de verkeerssituatie in de omgeving van het plangebied is het prognosemodel van de gemeente Gooise Meren gehanteerd. In het prognosemodel van de gemeente Gooise Meren zijn alle bekende ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen en is rekening gehouden met de autonome groei van het wegverkeer. Bijlage 1 Notitie verkeersmodelstudie plan BORgronden Naarden in het rapport Verkeer en Parkeren van BuroDB d.d. 8 november 2023 met kenmerk RPT231718-27-03, bijlage 21, betreft een regionale studie.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
61.6	Ondanks de papieren werkelijkheid dat de geurcirkel van Givaudan niet voorbij de A1 reikt, hebben wij deze zomer weer vele dagen kunnen 'genieten' van de aardbeiboterbabbelaargeur die de fabriek uitstoot. De nieuw te bouwen woningen staan nog dicht bij het vuur en zullen dus nog vaker en intenser overlast hiervan ervaren. Welke mitigerende maatregelen worden genomen om dat te voorkomen?	De provincie Noord-Holland is het bevoegd gezag ten aanzien van de inrichting van Givaudan, waardoor door de gemeente Gooise Meren geen mitigerende maatregelen aan Givaudan kunnen worden opgelegd. Op grond van de door de provincie verleend vergunning en onderliggend onderzoek blijkt dat de nieuwe woningen zijn gelegen buiten de geurcontour van Givaudan. Op grond van artikel 5, lid 1 van de Beleidsregel beoordeling geurhinder inrichtingen Noord-Holland kan worden gesteld dat daarmee sprake is van een aanvaardbaar geurhinderniveau . Een aanvaardbaar geurniveau kan echter betekenen dat er een aantal uren per jaar wel sprake is van incidentele waarneming van geur. De revisievergunning van Givaudan is inmiddels onherroepelijk maar wel nog aanhangig in beroep bij de rechtbank Noord-Holland.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
61.7	De geplande sociale huurwoningen zullen als geluidswal van de nieuwe wijk fungeren. Dit zal betekenen dat de toekomstige bewoners van deze huizen nooit hun huizen kunnen luchten zonder extreme geluids- en fijnstofoverlast. Zoals wij lezen in het NRC van 30 november 2022 worden onder druk van de bouwopgaaf wetten zoals de wet geluidshinder genegeerd. Kunt u aangeven of de toetsing aan onder andere deze wet in dit geval wel plaats heeft gevonden? En vindt u het moreel verantwoord om woningen te bouwen met	Er is een akoestisch onderzoek wegverkeer uitgevoerd. Bij dit onderzoek is voldaan aan de normen gesteld in de Wet geluidshinder. De wal bestaat niet uitsluitend uit sociale huurwoningen. Woningen in alle prijsklassen zullen hier gesitueerd worden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	voordeuren en voortuinen aan een van de drukste snelwegen van Nederland		
62	Reclamant nummer 62		
62.1	Het aantal te bouwen woningen is te groot voor het beschikbare perceel en de omliggende voorzieningen.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen en 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen en 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid.
62.2	Het huidige ontwerpbestemmingsplan omvat slechts twee in- en uitgangen voor 440 woningen en bevat misleidende gemiddelden voor verkeersbewegingen, incorrecte beweringen en ongevalideerde aannames.	Het huidige plan bevat drie ontsluitingen voor het autoverkeer en drie ontsluitingen door het Componistenkwartier voor langzaam verkeer. Bij het berekenen van de verkeersgeneratie is de CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig Parkeren' gehanteerd.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan.
62.3	Het huidige ontwerpbestemmingsplan tast direct en in de toekomst het woongenot en de gezondheid van bestaande bewoners aan de Huizerstraatweg aan.	Zie hoofdstuk 3.1.5 inbreuk op privacy en woongenot.	Zie hoofdstuk 3.1.5 inbreuk op privacy en woongenot.
62.4	Het huidige ontwerpbestemmingsplan brengt onbeheersbaar risico met zich mee voor het cultuurhistorisch karakter van de Huizerstraatweg. Heeft u toestemming van Rijksdienst Cultureel Erfgoed om aanpassingen te maken aan de Huizerstraatweg?	Zie hoofdstuk 3.1.10 cultuurhistorie en 3.1.11.2 en 3 Huizerstraatweg.	Zie hoofdstuk 3.1.10 cultuurhistorie en 3.1.11.2 en 3 Huizerstraatweg.
63	Reclamant nummer 63		
63.1	De globale kruispuntmetingen zijn uitgevoerd in de zomervakantie van 2019. De zomervakantieperiode van regio Noord in 2019 was van 13 juli t/m 25 augustus 2019. Op 23 juli 2019 zijn er metingen gedaan op o.a. kruising Bredius/Amersfoortestraatweg. Deze metingen kunnen niet representatief genoemd worden als het halve Gooi (incl Huizen) met vakantie is of vakantie heeft. Er is dan geen sprake van een reguliere spits in ochtend of avond. Om op basis van deze metingen een groeifactor (autonoom en met plan) los te laten en dan zeggen dat het acceptabel is, is misleidend. Daarnaast is de ochtendspits gemeten van 07.00 tot 08.00 uur. Terwijl de spits het drukste is tussen 08.00 en 09.00 uur.	In tegenstelling tot wat vermeld wordt in de zienswijze zijn er metingen uitgevoerd in de periode 16 maart t/m 9 april 2018. Er is een nieuwe telling uitgevoerd van 13 april tot en met 28 april 2023	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

63.2	De knip in het plan is ondertussen veranderd is waardoor er geen sprake is van een verdeling Noord 60 / Zuid 40. Echter alle verkeers- en kruispuntberekeningen aan de Zuidzijde zijn gebaseerd op het te verwachten verkeer bij een verdeling van 60/40 (bron: Quickscan BORgronden Verkeer, juni 2020 opgesteld aan de hand van verkeersmetingen en kruispuntmetingen in resp. maart en juli 2018).	In het verkeersonderzoek dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd wordt uitgegaan van een 50/50 verdeling. De quickscan waar de reclamant naar verwijst is achterhaald en maakt geen onderdeel meer uit van het bestemmingsplan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
63.3	BORgronden Naarden Ontwerpbestemmingsplan Verkeer en Parkeren, sept 2022, 'Bij het onderzoek is uitgangspunt dat het aantal auto's per huishouden in Naarden ongeveer gelijk is aan het Nederlandse gemiddelde'. Even googelen geeft aan dat het Nederlands gemiddelde rond de 1,0 ligt. Als u een rondje rijdt door het Componistenkwartier, Oud Blaricumerweg en Brediusweg dan zult u zien dat dat gemiddelde wordt overschreden; zeg maar verdubbeld. Dus ook hier wordt een misleidende factor gebruikt.	Zie hoofdstuk 3.1.2 Parkeren	Zie hoofdstuk 3.1.2 Parkeren
63.5	De drukste kruising van de gemeente Gooise Meren, kruising Amersfoortsestraatweg/Brediusweg, die het meeste geluid produceert en hoogstwaarschijnlijk ook de slechtste luchtkwaliteit heeft. Deze kruising gaat aanzienlijk meer verkeer moeten verwerken door de aanleg van 'het plan'. Hier zie ik in al uw onderzoeken niets van terug, de negatieve gevolgen voor de omwonenden zijn dan ook niet onderzocht. Dit is kwalijk te noemen.	<p>De gevolgen voor het woon- en leefklimaat zijn in verschillende rapporten onderzocht.</p> <p>In het onderzoek van BURO DB, kenmerk RTP231718-17-02 d.d. 8 november 2023, is de verkeersveiligheid onderzocht (vanaf p. 23), bijlage 21,. Uit het rapport volgt dat de Brediusweg kan worden getypeerd als een gebiedsonsluitingsweg. De Brediusweg kent een maximumsnelheid van 50 km/h en heeft aan weerszijden van de weg een vrij liggend fietspad. Dit is een voorwaarde voor een acceptabele verkeersveiligheid. In de plansituatie overstijgt de verkeersintensiteit op de weg de grens van circa 12.000 tot 15.000 motorvoertuigen per etmaal niet. Daarmee worden ook op deze weg geen problemen verwacht ten aanzien van de verkeersafwikkeling.</p> <p>De aansluiting van de Oud Blaricumerweg op de Brediusweg is uitgevoerd als een inritconstructie met hoogteverschil en opstelruimte tussen het aanwezige fietspad en de rijbaan. De</p>	Nieuwe bjlagen 9, 10 en 21 toegevoegd aan het bestemmingsplan.

		<p>aanrijdsnelheid van het verkeer vanaf de Oud Blaricumerweg en afslaand verkeer richting Oud Blaricumerweg is daardoor laag. Ter plaatse van het kruispunt is het zicht van en op het verkeer in alle richtingen goed. Het kruispunt voldoet aan de duurzaam veilige inrichtingseisen. De verkeersveiligheid is voldoende geborgd en het treffen van aanvullende maatregelen is niet nodig. (Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/ontsluitingen.)</p> <p>Ten aanzien van het aspect geluid wordt verwezen naar het bijgevoegde akoestische onderzoek ten aanzien van wegverkeer d.d. 8 november 2023, kenmerk RPT231718-27-12, bijlage 10. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat de maximale geluidbelasting van de Brediusweg-Oud Blaricumerweg op de gevels van de nieuwbouw van het plan 38 dB is. Dit betekent dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden. Het woon- en leefklimaat ter plaatse blijft daarmee aanvaardbaar.</p> <p>Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit wordt verwezen naar het bijgevoegde onderzoek naar luchtkwaliteit d.d. 8 november 2023, kenmerk RPT231718-27-22, bijlage 9. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat de representatieve concentratie langs de wegen mét het plan ruim beneden de grenswaarden en normen van luchtkwaliteit ligt. Door de realisatie van het plan nemen de concentraties langs de wegen slechts beperkt toe. De toename is echter dusdanig beperkt dat deze onder de NIBM-grens blijft. Het woon- en leefklimaat ter plaatse blijft daarmee aanvaardbaar.</p>	
63.6	De ontwikkeling leidt tot een grote toename in de verkeergeneratie. Dit wordt één grote puinhoop met filevorming voor de huizen aan de Blaricumerweg 30, 32 t/m 36. De auto's gaan moeite krijgen om naar de Brediusweg te komen, kiezen wellicht voor de Oud Blaricumerweg en proberen via de kruising Rembrandtweg naar de A1 te komen. Voor fietsers komend vanaf de brug A1 ontstaat ook een gevaarlijke situatie.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteit	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteit

63.7	Aan het begin van de Brediusweg (bij kruising Amersfoortsestraatweg) is er al een opstelstrook. Dit heeft tot gevolg dat het fietspad direct aan de weg grenst, bewoners hun huisvuil daar niet kunnen plaatsen. Een opstelstrook verder op de weg heeft verregaande negatieve gevolgen	Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer.	Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer.
64	Reclamant nummer 64		
64.1	Reclamant maakt zich ernstig zorgen over de verkeersontsluiting van het plangebied en stellen zich op het standpunt dat het bestemmingsplan op deze manier niet strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan kan op deze manier niet worden vastgesteld. In de huidige situatie is de verkeersveiligheid ter plaatse van onze woningen namelijk al erg slecht en dat wordt met de toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van dit plan alleen maar erger. Daar is ten onrechte voldoende onderzoek naar gedaan en gebaseerd op aannames die tevens ook in de praktijk anders kunnen uitwerken.	Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer en beantwoording zienswijzen 59.1 en 2.	Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer en beantwoording zienswijzen 59.1 en 2.
64.2	Op het moment hebben wij al veel verkeersoverlast van sluipverkeer. Verkeer dat uit en naar de richting Huizen komt c.q. gaat gebruikt de Oud-Blaricummerweg als sluiproute om het kruispunt met verkeerslichten op de kruising Brediusweg/ Amersfoortseweg te omzeilen. Onze straat maakt deel uit van een 30 km zone, maar het lijkt erop dat de snelheid voor dit sluipverkeer ernstig oploopt boven de aangegeven 30 km/u, voor zowel personenauto's als ook zwaar verkeer in de vorm van vrachtwagens. Reeds zijn er meerdere gevaarlijke situaties ontstaan voor bewoners, kinderen en huisdieren. Het is wachten op een ernstig ongeluk voor ons kind of een van de vele andere die in deze buurt wonen en al minder op straat durven te spelen.	Zie beantwoording zienswijze 59.2.	Zie beantwoording zienswijze 59.2.
65	Reclamant nummer 65		

65.1	Een doorgang voor voetgangers en fietsers in de Schubertlaan, zoals in het voorontwerpbestemmingsplan BORgronden, of achter de huizen aan de Schubertlaan 34 t/m 24 langs de sportvelden, als vermeld in het stedenbouwkundig plan van eisen, is niet nodig en ook niet acceptabel gezien de impact die deze zal hebben op het woongenot en de (verkeers)veiligheid aan en/of achter de Schubertlaan. Niet acceptabel omdat de woonsituatie op de Schubertlaan drastisch zal veranderen en deze een negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid, het woongenoten parkeergelegenheid.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer, hoofdstuk 3.1.2 parkeren en hoofdstuk 3.1.5 inbreuk op privacy en woongenot.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer, hoofdstuk 3.1.2 parkeren en hoofdstuk 3.1.5 inbreuk op privacy en woongenot.
65.2	Het huidige voorontwerp leidt tot parkeeroverlast in de Schubertlaan. De BORgronden wordt autoluw en kent een beperkt aantal openbare parkeerplekken. De snelweg, scholen en de winkels aan de Amersfoortsestraatweg zijn via de Schubertlaan beter en sneller te bereiken dan via de BORgronden, vooral tijdens spitsuren. Wij verwachten daarom dat bewoners gebruik zullen maken van de parkeerhavens in en rond de Schubertlaan/Beethovenlaan om hun auto te parkeren en vervolgens via de voetgangersbrug naar hun huis op de BORgronden te lopen. Dit leidt tot overlast omdat deze parkeerplekken reeds maximaal gebruikt worden door de bewoners en de bezoekers van de Schubertlaan. Ook om deze reden is een doorgang van de Schubertlaan naar de BORgronden niet acceptabel.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer en hoofdstuk 3.1.2 parkeren.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer en hoofdstuk 3.1.2 parkeren.
65.3	Een ontsluiting langs de rand van de sportvelden ontleemt de fauna van een ongestoorde biotoop en foerageerplek als gevolg van een te verwachten aanzienlijke stroom van verkeersbewegingen als gevolg van het zijn van afsnijroute. Het is daarom belangrijk om de bomen en struiken langs de sportvelden te behouden (naast het oogpunt van terugdringen van luchtvervuiling). Het plaatsen van een	Een ontsluiting langs de zuidzijde van de sportvelden is geen onderdeel van het plan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	'groene' wal of andere afscheiding zou daarbij een obstakel voorde onbelemmerde doorgang van fauna zijn en is ook niet nodig.		
65.4	Sinds 2008 wonen wij met veel plezier aan de Schubertlaan. Tot op heden ondervinden wij geen hinder van de lichtmasten en/of de 'sportgeluiden'. Hoewel er (met name in de coronatijd) wel hangjongeren zich op de velden begeven, is de overlast daarvan evenwel tot op heden beperkt. Op grond van het vorenstaande zijn wij nadrukkelijk tegen een doorgang langs de sportvelden achter de woningen aan de Schubertlaan 34 t/m 24 en/of door de Schubertlaan.	Een ontsluiting langs de zuidzijde van de sportvelden is geen onderdeel van het plan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
66	Reclamant nummer 66		
66.1	Het ontwerp bestemmingsplan voorziet in een maximaal aantal woningen in de beschikbare ruimte. Het plan voorziet niet in voorzieningen ter ondersteuning van de bewoners. Het voorliggende ontwerp bestemmingsplan staat los van de omgeving, is niet geïntegreerd, heeft geen maatschappelijke voorzieningen en niet geëquipeerd om de bewoners van de wijk te ondersteunen	Zie hoofdstuk 3.1.4 voorzieningen.	Zie hoofdstuk 3.1.4 voorzieningen.
66.2	Met de groei van het aantal inwoners, wordt de druk groter op sportlocaties, voorzieningen voor kinderen en ouderen, school, logistiek en dagelijkse boodschappen.	Zie hoofdstuk 3.1.4 voorzieningen.	Zie hoofdstuk 3.1.4 voorzieningen.
66.3	De afvoer van het verkeer moet gebeuren geheel volgens de bestaande infrastructuur. 'Dat kan', zegt de gemeente. Bij de bewoners is grote zorg. Vanwege de hoge intensiteit op de Amersfoortsestraatweg. Met veel bewegingen ook van en naar de sportvelden en de mogelijke filevormingen bij de rotonde en stoplichten op de Brediusweg. De vraag aan B&W en de gemeenteraad is: integreer in het plan de oplossingen voor de verkeersstromen en ter voorkoming van sluipverkeer zoals beschreven. Door het ontbreken van voorzieningen in de wijk zal dit leiden tot aanzienlijke ongewenste extra verkeersstromen en parkeer problematiek.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeerintensiteit. Zie beantwoording 64.1 Verkeersveiligheid bij Koningsdriehoek wordt met een separaat project opgepakt. Zie beantwoording zienswijze 11.7	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeerintensiteit. Zie beantwoording 64.1 en beantwoording zienswijze 11.7

66.4	Er zijn in het verleden vragen gesteld over aspecten die de kwaliteit van de leefomgeving mee bepalen. Bijvoorbeeld: Wat is de milieukwaliteit voor de inwoners die wonen naast de snelweg? (Stof, stank, chemische residuen, geluid)? Wat is het gedrag van de geluidsverplaatsing door de woon wal langs de A1. Waar gaat dat geluid landen? Wat zijn de effecten van Givaudan, met mogelijke toekomstige aanpassingen van de bedrijfsactiviteiten, op kwaliteit van bijvoorbeeld de lucht voor de bewoners? Hoe staat het met de N en NOx concentraties gedurende de bouw? Dit zijn vragen die voor bewoners en leefomgeving van belang zijn.	De vragen die de reclamant stelt kunnen, voor zover deze een relatie met het bestemmingsplan hebben, beantwoord worden door hoofdstuk 4 van de toelichting van het bestemmingsplan te raadplegen en de onderzoeken die zijn bijgevoegd.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
67	Reclamant nummer 67		
67.1	In het Stedenbouwkundige Programma van Eisen SPvE 2020 is aangegeven dat het plangebied zich bevindt binnen bestaand stedelijk gebied. Reclamant geeft aan dat het plangebied geen onderdeel uitmaakt van het bestaand stedelijk gebied.	Het SPvE is reeds door de raad vastgesteld. Voor de goede orde zij vermeld dat in paragraaf 3.1.3 van de toelichting is vermeld dat de locatie volgens de definitie uit het Bro buiten het bestaand stedelijk gebied valt. Dit vormt echter niet direct een belemmering voor het realiseren van de ontwikkeling. Om de ontwikkeling mogelijk te maken is derhalve de Aro-procedure doorlopen (artikel 6.3 & 6.59 lid 5 van de Omgevingsverordening NH 2020). In de paragrafen 3.2.1, 3.2.2 & 3.2.3 van de toelichting van het bestemmingsplan is dit nader uitgewerkt. Zie ook hoofdstuk 2 terugblik 1998 tot en met november 2022.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

67.2	<p>Het ontwerpbestemmingsplan BORgronden 2022 past niet bij de bescherming en versterking van het karakter van de Vesting Naarden en de daarvan deel uitmakende schootsvelden.</p>	<p>Het plangebied is gelegen op een afstand van ca. 550 meter van de vesting en behoort niet tot de schootsvelden, zie afbeelding hieronder. Zie verder hoofdstuk 3.1.10 cultuurhistorie.</p> 	<p>Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan</p>
67.3	<p>Het ontwerpbestemmingsplan BORgronden 2022 is in strijd met de geurcontour.</p>	<p>De beoogde woningen zijn buiten de 'geurcontour' van Givaudan voorzien Dit is nader uitgewerkt in paragraaf 4.6 van de plantoelichting. Zie ook de beantwoording van zienswijze 20.1.</p>	<p>Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan</p>
67.4	<p>Reclamant geeft aan dat het besluit Wet geluidhinder niet begrijpelijk is. De Omgevingsdienst spreekt hier als partijdige vervuller van de wensen van burgemeester en wethouders. De omgevingsdienst laat zich leiden door een bestemmingsplantechniek en een stedenbouwkundig ontwerp, dat indicatief is uitgewerkt, maar wat niet geldend is, en waarvan de inhoud in strijd is met een evenwichtige toedeling van functies / goede ruimtelijke ordening.</p> <p>De omgevingsdienst moet een eigen oordeel vellen en moet zich laten leiden door artikel 37 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie, zie kader, maar daarvan is niets gebleken in het Ontwerpbesluit.</p>	<p>Indiener van de zienswijze komt, net als de Omgevingsdienst, op voor het woon- en leefklimaat van toekomstige bewoners. De regels voor het verlenen van hogere waarden zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder en het Beleid hogere waarden Wet geluidhinder van de fusiegemeente Bussum. De omgevingsdienst heeft enkel een toetsende en adviserende rol. Het ontwerp besluit hogere waarden heeft de omgevingsdienst opgesteld namens het college van B&W. Uit het akoestisch onderzoek en het ontwerp besluit volgt dat er voldaan wordt aan de Wet geluidhinder en het Beleid hogere waarden Wet geluidhinder en dat er derhalve sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.</p>	<p>Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan</p>

	<p>7. De dienst dient de bestaande evenwichtige toedeling van functies waaronder de gezondheid van de locatie als uitgangspunt te nemen en beoordelen of een nieuw plan die gezondheid doet afnemen.</p> <p>Het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie, artikel 37) staat niet toe dat in de Unie de kwaliteit van de omgeving (waaronder het milieu) afneemt. De artikelen van de Grondwet 21 en 22 zijn daarbij van belang. Zie kader. Het ontwerpbesluit is geen maatregel die de gezondheid bevordert, maar die de gezondheid niet bevordert maar doet afnemen.</p> <p>Reclamant geeft aan dat de Ontwerpbeschikking prematuur en inhoudelijk niet dragend is gemotiveerd.</p>		
67.5	<p>Reclamant geeft aan dat er een M.E.R opgesteld moet worden. Vanwege de eenzijdige benadering van B&W en de projectontwikkelaars die samen één vooropgezet plan voor ogen hebben om wat er ook van de tégenomstandigheden zij, de bebouwing van 440 woningen komt er, en vanwege de door hen genomen beslissingen wen daden in dezen, die de leefkwaliteit en gezondheid van deze omgeving schaden, met belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn de Reclamanten van deze reactie tegen een vormvrije m.e.r-beoordeling. De reclamant gaat in op de effecten van BORgronden op de aspecten water, bodem, geluid, luchtkwaliteit, ecologie, gebiedsbescherming, AERIUS-berekeningen, milieuzonering, externe veiligheid en archeologie. Reclamant geeft aan dat voornoemde aspecten niet voldoende zijn onderzocht.</p>	<p>Het project overschrijdt de drempelwaarde van 2.000 woningen niet, waardoor hier geen m.e.r.-plicht geldt. Er is wel sprake van een activiteit die opgenomen is in de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Om die reden is een vormvrije m.e.r.-beoordeling benodigd. Het bevoegd gezag, het college, heeft in dit kader besloten dat belangrijke milieugevolgen op voorhand uitgesloten kunnen worden en dat er geen milieueffectrapportage opgesteld hoeft te worden.</p>	<p>Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan</p>
68	Reclamant nummer 68		
68.1	<p>In het ontwerp bestemmingsplan is er sprake van 425 nieuw te bouwen woningen op de BORgronden met de optie om dit aantal gedurende het uitvoeringsproces naar boven dan wel naar beneden bij te stellen.</p>	<p>Zie hoofdstuk 2 en 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid.</p>	<p>Zie hoofdstuk 2 en 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid.</p>

	Aanvankelijk was er sprake van ruim 200 woningen maar gedurende de verdere ontwikkeling van uw plannen om op BORgronden om nieuwe huizen te gaan bouwen, is het aantal langzamerhand opgevoerd naar momenteel 425 nieuwbouw woningen. Ik vraag mij ten eerste af waar dit ook nog eens fluctuerende aantal op is gebaseerd, c.q. wat de onderbouwing hiervan in detail is.		
68.2	Het rapport van ABF Research betreft de ladderonderbouwing is niet specifiek gericht op de daadwerkelijke woningbehoefte, nu en in de (nabije) toekomst, in de gemeente Gooise Meren. Sterker, het is gericht op de MRA (Metropool Regio Amsterdam). Bovendien geeft het onvoldoende aan, waaraan (type woningen, grote van de woningen, koop/huurprijs van de woningen, specifieke doelgroepen) er nu en in de (nabije) toekomst daadwerkelijk behoefte aan is in Gooise Meren. Het rapport is veel te algemeen en dus niet specifiek voor Gooise Meren.	Zie beantwoording zienswijze 43.1	Nieuw ABF rapport, kenmerk r2021-0021MS 21101-DIV d.d. 23 oktober 2023 is toegevoegd aan het bestemmingsplan, bijlage 2.
68.3	Reclamant heeft meerdere vragen met betrekking tot de woningbehoefte in de gemeente Gooise Meren en verzoekt meer informatie over een onderbouwing over het benodigde en type woningen in de Gooise Meren.	Dit valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
69	Reclamant nummer 69		
69.1	De wat oudere bewoners wonende in de schakelbungalows van Schubertlaan Naarden nrs. 1 t/m 37 parkeren hun auto altijd in hun carport. Dit om de beperkte openbare parkeerplaatsen in de buurt te ontlasten. Zo ook omdat enkele ouderen het lopen van de parkeerplaats naar huis niet aankunnen. De nu spelende kinderen letten goed op en geven de ouderen steeds voorrang. Dat gaat goed. Het aanleggen van een fietspad zal aanmerkelijk meer fietsverkeer opleveren en wordt het in- en uitrijden met de auto voor deze groep ouderen moeilijk en gevaarlijk.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 Verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 Verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.
70	Reclamant nummer 70		

70.1	Voor mij is van cruciaal belang op welke wijze de ontsluiting van deze BORgronden zal plaats vinden. Daaromtrent bestaat geen compleet en zorgvuldig inzicht. Maar nu moet daar nog een ontsluitingsweg tussen worden aangebracht voor de inwoners van ruim 400 nog te bouwen woningen die, gezien de kosten van nieuwbouw waarschijnlijk alleen doortweeverdieners kunnen worden bekostigd.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.
70.2	De gemeente heeft het verwerven van draagvlak uitbesteed aan een derde partij. Deze derde partij blijkt ook nog eens een belanghebbende te zijn bij de totstandkoming van de BORgronden. Een afweging van verschillende belangen kan bezwaarlijk aan een daarbij nauw betrokkene worden overgelaten. Een zorgvuldig opererende lokale overheid zal dit altijd naar zich toe willen trekken ter bescherming van de belangen van haar inwoners. Helaas is hiervan geen sprake. De door de gemeente georganiseerde momenten van inspraak zijn facilitair aan de opdracht van de gemeente om aan de bouwer draagvlak voor zijn bouwactiviteiten te genereren. Niet om fundamentele inspraak bij de totstandkoming van deze wijk aan haar inwoners te verschaffen. Kortom, het woord participatie lijkt hier niet op zijn plaats.	Zie hoofdstuk 3.1.6 participatietraject. Zie reactie op zienswijze 24.5.	Zie hoofdstuk 3.1.6 participatietraject. Zie reactie op zienswijze 24.5.
70.3	Naar ik heb begrepen heeft er geen meting plaatsgevonden van de hoeveelheid voortgebrachte fijnstof van het nu al bestaande verkeer waar een niet onaanzienlijk volume aan wordt toegevoegd door de nieuw te bouwen wijk. Een niet door de gemeente geautoriseerde meting door een professional geeft blijk van een onaanvaardbare overschrijding van deze norm.	Zie beantwoording op zienswijze 26.1.	Zie beantwoording op zienswijze 26.1.
70.4	Ook ontbreekt enig inzicht in het CO-2-volume dat met de bouw gepaard gaat en, meer structureel, met de toename van het aantal verkeersdeelnemers op ca 50 meter van ons raam.	In het kader van de omgevingsvergunning zal - vóór dat de bouw van de woningen plaatsvindt - een stikstofberekening (NO ₂) worden uitgevoerd voor de bouw- en gebruiksfase . Het berekenen van de het CO ₂ volume maakt daarvan geen onderdeel uit.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

		De uitstoot van CO ₂ is niet direct schadelijk en om die reden geen wettelijk te toetsen milieuaspect bij bouwprojecten.	
71	Reclamant nummer 71		
71.1	<p>Reclamant was verbaasd dat er een fietsbrug is voorzien die de Schubertlaan ingaat. Die route is per fiets onhandig, gevaarlijk en onlogisch. Waarom er is afgeweken van een rechte lijn-fietspad over de rand van het rugbyveld en achter de bebouwing langs i.p.v. erdoorheen.</p> <p>Reclamant stelt voor om die fietsaansluiting te verleggen naar ACHTER de huizen aan de Schubertlaan, in een rechte lijn naar het Beethovenlaan-deel langs de sportvelden.</p> <p>Ook verbaasd hem de fietsaansluiting over de Dr. A van der Horstlaan vanwege de bocht in de Lisztlaan. Reclamant vraagt onderzoek naar een meer rechte verbinding tussen de Lisztlaan en Amersfoortsestraatweg</p>	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluiting langzaam verkeer.
71.2	De Huizerstraatweg is met zijn bomen in de breedte beperkt, is daarmee ook onoverzichtelijk en kent al veel verkeer. Hoe het autoverkeer uit de nieuwe wijk zich daar, links afslaand, veilig moet invoegen richting Vesting wordt een probleem inde spitsuren. Vervolgens loopt het vast bij de afslag naar links op de Amersfoortsestraatweg en niet veel later loopt het vast bij Albert Heijn en/of de rotonde Godelindeweg. Waardoor het verkeer uit het Componistenkwartier vanaf de Wagnerlaan/Oude Amersfoortsestraatweg dat ook linksaf moet er helemaal niet meer tussenkomt!	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 en 2 verkeer/verkeersintensiteit en ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 en 2 verkeer/verkeersintensiteit en ontsluitingen.
71.3	De andere helft van de auto's wordt geleid naar de Oud-Blaricummerweg. Wie naar de A1 moet, en dat zijn er velen, komt hierin een spagaat die niet te beschrijven is. Over een afstand van (geschat) 25 meter moet hij/zij eerst linksaf en dan over een grote verkeersdrempel	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 en 2 verkeer/intensiteit en ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 en 2 verkeer/verkeersintensiteit en ontsluitingen.

	<p>rechtsaf. Waarbij het verkeer van en naar de richting Huizen druk is te noemen, je komt er ook nu al maar heel moeilijk tussen weet ondergetekende.</p> <p>Wie niet naar de A1 hoeft te gaan, slaat rechtsaf over de Oud-Blaricumerweg. Als dat kan tenminste ,want hij zit waarschijnlijk vast tussen de auto's die stagneren op de toegang tot de Huizerstraatweg</p>		
71.4	<p>Of de voorzieningen in de wijk voldoende zijn om een uitbreiding van deze omvang op te vangen is de vraag. Ik denk hierbij aan kinderopvang, scholen, sportverenigingen en winkelaanbod. Op veel van deze voorzieningen is ook nu sprake van serieuze knelpunten. Meest zichtbaar is dat op de zaterdag, wanneer het verkeer naar/van de hockeyvelden zich mengt in de wachtrij voor de parkeermogelijkheden bij Albert Heijn.</p>	Zie hoofdstuk 3.1.3 het voorzieningenniveau.	Zie hoofdstuk 3.1.3 het voorzieningenniveau.
71.5	<p>Ik heb niet de tijd en de mogelijkheden om me als inspreker en belanghebbende te gaan verdiepen in de milieuaspecten. Maar het bouwen van zoveel woningen op luttele meters van een van de drukste snelwegen van Nederland — de A1 —klinkt niet verstandig. Het is in ieder geval niet goed voor de volksgezondheid (met name fijnstof en geluidsoverlast). Er is geen afscheiding voorzien met deze A1, of beter gezegd zoals ik begreep: de woningen vormen de afscheiding! Dat klinkt met een afstand van 10 meter of daaromtrent eerder als een noodgreep dan fundamenteel en op lange termijn verstandig.</p>	Zie hoofdstuk 3.1.7 geluid en 3.1.8 Luchtkwaliteit.	Zie hoofdstuk 3.1.7 geluid en 3.1.8 Luchtkwaliteit.
71.6	<p>Wellicht onoplettendheid van mijn kanten daarom als laatste punt: ik herinner mij weinig in het plan dat zou voorzien in ruime koop- appartementen voor ouderen. In deze hoek van Naarden/Bussum staan veel grote huizen, waarin op hogere leeftijd vaak maar 2 personen wonen. Er is in deze groep enorme behoefte aan (ruime) koopappartementen in kleinschalige gebouwen in de</p>	Zie beantwoording zienswijze 43.2	Zie beantwoording zienswijze 43.2

	buurt. Ik vraag om voldoende aandacht voor de wat luxere ouderenhuisvesting.		
72	Reclamant nummer 72		
72.1	Het lijkt mij uitermate gevaarlijk dat fietsers, bromfietsen en scooters een doorgang krijgen aan het eind van ons smalle straatje. Het straatje is heel smal en heeft aan beide kanten ook nog uitritten. Nu is er alleen bestemmingsverkeer en daar is het ook voor ontworpen. Alle slaapkamers van de bungalows zijn aan de straatkant. Wanneer er laat in de avond jongelui door heen rijden op fietsen, bromfietsen en scooters, dan wordt de nachtrust van de bewoners verstoord.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/langzaam verkeersaansluitingen en hoofdstuk 3.1.5 inbreuk op privacy en woongenot.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/langzaam verkeersaansluitingen en hoofdstuk 3.1.5 inbreuk op privacy en woongenot.
73	Reclamant nummer 73		
73.1	Wij maken ons ernstig zorgen over de verkeersontsluiting van het plangebied en stellen ons op het standpunt dat het bestemmingsplan op deze manier niet strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan kan op deze manier niet worden vastgesteld. In de huidige situatie is de verkeersveiligheid ter plaatse van onze woningen namelijk al erg slecht en dat wordt met de toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van dit plan alleen maar erger. Daar is ten onrechte geen onderzoek naar gedaan.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluiting. Zie ook de reactie op zienswijze 59.2.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluiting. Zie reactie op zienswijze 59.2.
73.2	Door/namens de gemeente is erkend dat onze straat onveilig is, maar desondanks weigert de gemeente tot op heden haar verantwoordelijkheid te nemen omwille van budgettaire redenen. De gemeente laat op deze wijze een door haar erkende onveilige situatie in stand. Kennelijk gaat budget boven veiligheid. Dat is voor ons onacceptabel. Onze verbazing was daarom groot toen wij ontdekten dat er kennelijk wel budget is voor een project als BORgronden én dat de Oud Blaricumerweg doodleuk als "ontsluitingsweg" wordt aangewezen. Over	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluiting. Zie reactie op zienswijze 59.2. Het plangebied BORgronden is geen gemeentelijk eigendom daarom is het een project is voor rekening en risico van de ontwikkelende partijen. De gemeente heeft de kaders gesteld en heeft een faciliterende en toetsende rol.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluiting. Zie reactie op zienswijze 59.2.

	de huidige bestaande onveilige situatie wordt in de diverse rapporten met geen woord gerept.		
74	Reclamant nummer 74		
74.1	Ondanks dat de brandweer in het voortraject een reactie heeft gegeven staat in de reactie nota dat in het kader van het vooroverleg artikel 3.1.1 Bro de documenten aan de brandweer zijn voorgelegd maar dat er geen reactie is ontvangen.	We hebben eerder inderdaad geen reactie ontvangen. Er zijn diverse voorbesprekingen geweest. De opmerkingen uit de voorbesprekingen met de brandweer zijn verwerkt in het plan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
74.2	In bijlage 1 'stedenbouwkundig plan' staat bij paragraaf 3.1.4 'openbare ruimte' dat er rekening wordt gehouden met klimaatadaptatie. Het advies is om bij de bepaling van de bepaling van de locaties van openbare nutsbehuizingen rekeningen te houden met piekbuien of overmatige regenval waardoor er geen domino-effecten kunnen plaatsvinden. Dit kan bijvoorbeeld om een voorziening 10 cm hoger te realiseren dan de directe omgeving.	We zullen deze aanbeveling meenemen bij het ontwerp voor de openbare ruimte.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
74.3	In bijlage 1 'stedenbouwkundig plan' staat op blz. 25 een plaatje van het plangebied met o.a. een brug voor fietsers en voetgangers (en evt. hulpdiensten). De brandweer adviseert om deze zo in te richten dat de hulpdiensten gebruik kunnen maken van de brug.	We zullen aanbeveling meenemen bij het ontwerp voor de brug. Zie hoofdstuk 3.1.1 Verkeer.	Zie hoofdstuk 3.1.1 Verkeer.
74.4	In bijlage 21 'verkeer en parkeren' staat bij figuur 2.3 dat de erftoegangswegen volgens Duurzaam Veilig worden ingericht voor 30 km/uur. Het advies is om deze wegen zoveel mogelijk visueel in te richten bijvoorbeeld met 2 kleuren asfalt zodat de nood- en hulpdiensten niet te veel hinder ondervinden.	We zullen de aanbeveling meenemen bij het ontwerp voor de openbare ruimte.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
74.5	In bijlage 21 'verkeer en parkeren' staat bij figuur 2.5 hoe de wegen worden ingericht. De brandweer heeft in haar reactie meegegeven welke criteria ze aanhouden. Het is voor de brandweer niet duidelijk welke bochtstralen er zijn gehanteerd. Verder is de brandweer benieuwd of de 'bruine wegen' (alle verkeer, auto te gast (erfinrichting)) geschikt zijn voor de voertuigen voor nood- en hulpdiensten. Dit betreft o.a. het 'eiland'.	De brandweer zal betrokken worden bij de inrichting van openbare ruimte, opdat de wegen en bochtstralen geschikt zijn voor nood- en hulpdiensten.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

74.6	Tijdens de verdere uitwerking is het belangrijk dat er nog gekeken gaat worden naar de bluswatervoorzieningen in het plangebied. Dit is ook al aangegeven in een eerder advies.	We nemen de aanbeveling mee en zullen in overleg treden met de brandweer over de bluswatervoorzieningen.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
74.7	De brandweer gaat ervan uit dat het een aardgasvrije woonwijk gaat worden. De brandweer is benieuwd welke energievoorzieningen er gerealiseerd gaan worden. De brandweer kijkt niet alleen naar de opwek maar ook naar de eventuele opslag, transport en het eindelijke gebruik. Afhankelijk van de gekozen voorzieningen kan dit eventueel nog een bepaalde vrije ruimte vragen.	De woonwijk wordt inderdaad aardgasvrij. Het is bekend dat energievoorzieningen een bepaalde ruimtebehoefte hebben. We zullen in overleg treden met de brandweer over dit onderwerp bij de verdere uitwerking.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
75	Reclamant nummer 75		
75.1	Het aanleggen van een (langzaam) verkeersontsluiting via de Schubertlaan, waar ook elektrische fietsen en brommers/scooters gebruik van zullen maken zullen de veiligheid, de onbezorgdheid van ouders en ouderen en het speel- en woonplezier in aan de Schubertlaan zeer nadelig beïnvloeden.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluitingen langzaam verkeer en hoofdstuk 3.1.5 met betrekking tot inbreuk op privacy en woongenot.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/ontsluitingen langzaam verkeer en hoofdstuk 3.1.5 met betrekking tot inbreuk op privacy en woongenot.
75.2	Verzocht wordt tot behoud van het schaarse kwetsbaar groen.	Bij de totstandkoming van het bestemmingsplan vindt een integrale afweging plaats. De gemeente heeft naast het belang van een groene, prettige woonomgeving, ook een volkshuisvestelijk belang. In de toelichting van het bestemmingsplan is het toevoegen van de woningen tegen deze achtergrond integraal afgewogen.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
75.3	Tot slot maken we ons zorgen over de hoeveelheid woningen welke zijn ingetekend op het huidige plan van de BORgronden. Reclamant geeft verder aan zich zorgen te maken over de voorzieningen en of deze de grote hoeveelheid inwoners kan opvangen.	Zie hoofdstuk 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid en hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.	Zie hoofdstuk 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid en hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.
76	Reclamant nummer 76		
76.1	Waarom is - in afwijking van het eerdere "Stedenbouwkundig Programma van Eisen" (zie afbeelding op p. 12) - besloten om de "knip" alsnog hoger te zetten	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 en 5 verkeer/verkeersintensiteit en "knip".	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 en 5 verkeer/verkeersintensiteit en "knip".

76.2	Wat weerhoudt de projectontwikkelaar om de "knip" te plaatsen op de plek zoals die werd gepresenteerd in het "Stedenbouwkundig Programma van Eisen"	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 en 5 verkeer/verkeersintensiteit en "knip".	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 en 5 verkeer/verkeersintensiteit en "knip".
76.3	Het plan is om het verkeer van de woningen ten zuiden van de "knip" te ontsluiten via de zuidelijke aansluiting van het plan ter plaatse van de Oud Blaricumweg/Brediusweg. In het Ontwerpbestemmingsplan staat dat het daarbij gaat om "circa de helft van het totale aantal woningen van het plan" (p. 18 Ontwerpbestemmingsplan, Verkeer en Parkeren). Waarom is bepaald de "knip" te doen o.b.v. een 50-50% woning verdeling en niet o.b.v. het aantal te verwachten verkeersritten?	In de regels is uitgegaan van een 50-50% verdeling van het aantal woningen. Het is niet aannemelijk dat dit leidt tot een verdeling die significant afwijkt van een 50-50% verdeling van het aantal verkeersbewegingen. Wij zijn conform gemeentelijk beleid uitgegaan van gemiddeld 7 autoritten per woning.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
76.4	Hoeveel autoritten zijn er naar schatting te verwachten bij elk van de 3 in- en uitritconstructies (zie figuur 3.3 "Ontwerpbestemmingsplan, Verkeer en Parkeren") als wordt gerekend o.b.v. de autoritten per etmaal per type woning (uitgaande van cijfers in tabel 3.1, p. 18 van het "Ontwerpbestemmingsplan, Verkeer en Parkeren")?	Voor de twee noordelijke ontsluitingen gezamenlijk en de zuidelijke ontsluiting worden maximaal 1.600 voertuigbewegingen per etmaal verwacht.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
76.5	Is de verkeersintensiteit ook gemeten ter hoogte van Oud Blaricumweg nrs. 32, 34 en 36 (oftewel de oostelijke zijde van Oud Blaricumweg)? Zo ja, dan zou ik graag de rapporten/bevindingen willen inzien.	De dichtstbijzijnde meting is uitgevoerd ter hoogte van Oud Blaricumweg 30. Zie bijlage 2 van het rapport Verkeer en parkeren kenmerk RPT231718-17-03 d.d. 8 novembr 2023, bijlage 21.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
76.6	Het geprognoseerde (2030) aantal van 800 verkeersritten per etmaal via de oostelijke zijde van de Oud Blaricumweg (zie figuur 3.1 van het "Ontwerpbestemmingsplan, Verkeer en Parkeren") komt met overeen met het aantal van 2.924 verkeersritten (plansituatie 2030) voor hetzelfde wegvak zoals opgenomen in tabel 3.2 van het "Ontwerpbestemmingsplan, Verkeer en Parkeren".	De weergave van het verkeersmodel (figuur 3.1) in het rapport Verkeer en parkeren RPT231718-27-03 d.d. 8 november 2023, bijlage 21, is mogelijk verwarrend omdat de getallen per rijrichting zijn vermeld en dichtbij elkaar staan. De intensiteiten op het wegvak van de Oud Blaricumweg tussen de Brediusweg en de aansluiting van het plan BORgronden is in figuur 3.1 niet vermeld. Het getal 800 in deze figuur behoort bij de ontsluitingsweg van het plan BORgronden en niet bij de Oud Blaricumweg. Het aantal van 2.924 verkeersritten (in het nieuwe rapport gewijzigd naar 3.065) hoort bij het wegvak van de Oud Blaricumweg waarvan in figuur 3.1 de intensiteit niet is vermeld.	Aanpassingen in het rapport Verkeer en parkeren RPT231718-27-03 d.d. 8 november 2023, bijlage 21.

76.7	Hoe verhouden deze aantallen zich tot de 1.600 beoogde verkeersritten (zoals opgenomen in tabel 3.1) na realisering van het plan, uitgaande van een jaarlijkse ophoogfactor van 0.5%. Kunt u dit nader toelichten/verklaren?	Het in figuur 3.1 in het rapport Verkeer en parkeren RPT231718-27-03 d.d. 8 november 2023 vermelde aantal van 800 autoritten is de helft van de totale hoeveel, bijlage 21, heid verkeer op de ontsluitingsweg van het plan BORgronden Naarden. Het aantal van 800 is per rijrichting. Bij de weg is in figuur 3.1 het getal 800 aan weerszijden vermeld. In totaal gaat het om 1.600 autoritten per etmaal.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
76.8	Is al bekend hoelang de beoogde bouw van het project zal duren?	Dit is nog niet bekend.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
76.9	Mochten de plannen worden aangenomen in de huidige vorm, langs welke in- en uitritconstructie is beoogd dat het bouwverkeer zal plaatsvinden? Kan daarvoor een aparte in- en uitritconstructie worden aangelegd?	Tijdens de bouw zal het vrachtverkeer zoveel mogelijk omgeleid worden. Het is aannemelijk dat hiervoor een aparte in- en uitritconstructie aangelegd wordt. Zie ook de reactie op zienswijze 24.6.	Zie reactie op zienswijze 24.6
76.10	Kunt u verklaren/uitleggen waarom in tabel 3.3 van het "Ontwerpbestemmingsplan, Verkeer en Parkeren" de "Verkeersintensiteit plansituatie model [mvt/etmaal]" voor het wegvak "Oud Blaricumeweg, tussen aansluiting en Brediusweg" onbekend is?	Het betreffende wegvak is niet opgenomen in het verkeersmodel van de gemeente Gooise Meren, waardoor het niet mogelijk is om met het verkeersmodel een voorspelling te doen van de verkeersintensiteit. Deze verkeersintensiteit is daarom berekend. Zoals bij zienswijze 76.6 aangegeven is de intensiteit van dit wegvak op de plot van het verkeersmodel niet vermeld. Om onduidelijkheid te voorkomen is in tabel 3.3 van het nieuw rapport Verkeer en parkeren RPT231718-27-03 d.d. 8 november 2023, bijlage 21, het betreffende wegvak niet meer vermeld.	Zie bijlage 76.6.
76.11	Uitgaande van (minimaal) 1.600 verkeersritten per etmaal, hoe is de verkeersveiligheid gewaarborgd via de zuidelijke aansluiting van het plan ter plaatse van de Oud Blaricumeweg/Brediusweg?	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.
76.12	Uit figuur 2.11 (zie p. 18 van het "Ontwerpbestemmingsplan, Verkeer en Parkeren") valt af te leiden dat de weg voorafgaand aan het kruispunt Brediusweg-Oud Blaricumeweg moet worden verbreed; vervallen de huidige fietspaden/voetpaden dan (m.a.w. past dat?) en hoe lang zal die weg voor bouwwerkzaamheden zijn gesloten?	Een ontwerpschets van het kruispunt Brediusweg-Oud Blaricumeweg is opgesteld om de haalbaarheid van de gewenste aanpassing te onderzoeken. Een van de voorwaarden is dat huidige fiets- en voetpaden kunnen worden gehandhaafd. Uit het onderzoek en de ontwerpschets blijkt dat inpassing mogelijk is. De te handhaven fiets- en voetpaden zijn ook in de tekening weergegeven. Zie ook de reactie op zienswijze 24.6.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan.

76.13	Is overwogen om de zuidelijke in-en uitrit direct te laten aansluiten op de Brediusweg via een omhooglopende weg en een rotonde die is aangesloten op de Hinlopenlaan (i.p.v. langs meerdere woningen en 2 knelpunten)?	Zie hoofdstuk 3.1.1.3 Verkeer/alternatieve ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.3 Verkeer/alternatieve ontsluitingen.
76.14	Ter voorkoming van zoveel mogelijk verkeer langs bewoond gebied (m.n. vanwege stikstof, veiligheid, filevorming), waarom is er niet (tevens) voor gekozen om een in-en uitritconstructie te laten lopen via de snelweg (A1)? Dit is immers de snelste manier om de snelweg op en af te gaan. Ten noorden van de Huizerstraatweg (naast de snelweg) ligt een parkeerterrein dat zeer geschikt zou zijn als afrit naar de Huizerstraatweg.	Zie hoofdstuk 3.1.1.3 Verkeer/alternatieve ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.3 Verkeer/alternatieve ontsluitingen.
76.15	Is onderzocht of er alternatieve ontsluitingsroutes zijn met minder verkeersdruk (zoals een directe aansluiting op de A1)? Zo ja, graag bevindingen hierover publiceren. Zo nee, waarom niet?	Zie hoofdstuk 3.1.1.3 Verkeer/alternatieve ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.3 Verkeer/alternatieve ontsluitingen.
76.16	Welke onderliggende onderzoeken laten - ondanks de extra verkeersdruk die zal ontstaan vanwege een toename in het aantal verkeersritten van en naar het plan - zien dat er geen (extra) files zullen ontstaan bij de Oud Blaricumweg / Brediusweg / Kruispunt Jan Tabak?	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 en 2 verkeer/verkeersintensiteit en ontsluitingen. Zie bijlage rapport Verkeer en parkeren met kenmerk RPT231718-27-03 d.d. 8 november 2023 inclusief de daarin opgenomen bijlagen, bijlage 21. Door buro Goudappel zijn (dynamische) modelanalyses uitgevoerd waaruit blijkt dat door het plan geen (extra) files zullen ontstaan op het wegennet rondom de planlocatie	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 en 2 verkeer/verkeersintensiteit en ontsluitingen.
76.17	Kunt u de verkeerssimulatie (d.w.z. verkeersdruk per dag/per uur) die is gedaan voor de in- en uitrit bij de Oud Blaricumweg / Brediusweg / Kruispunt Jan Tabak alsmede die is gedaan bij de Huizerstraatweg publiceren?	Deze is te vinden in het verkeersonderzoek van BuroDB d.d. 29 september 2022 met kenmerk RPT221718-23-04, dat als bijlage 21 bij de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan was gevoegd. In het nieuwe rapport Verkeer en parkeren RPT231718-27-03 d.d. 8 november 2023 is ook het dynamische verkeersanalyse opgenomen als bijlage, bijlage 21.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 en 2 verkeer/verkeersintensiteit en ontsluitingen.
76.18	Gezien de te verwachten filevorming, hoe kan de toegankelijkheid van de woningen ter hoogte van Oud Blaricumweg 30a, 32, 34 en 36 worden gewaarborgd in geval van calamiteit?	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 en 2 verkeer/verkeersintensiteit en ontsluitingen. Er is een tweede voor veiligheidsdiensten uitsluitend toegankelijke ontsluiting in het plan aanwezig, de meest zuidelijk gelegen langzaam verkeersaansluiting	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 en 2 verkeer/verkeersintensiteit en ontsluitingen.

76.19	Wat is het stikstof effect als gevolg van het (extra) verkeer langs de Oud Blaricumerweg? Wij missen de onderliggende onderzoeken en bevindingen die op deze vraag antwoord geven.	Zie hoofdstuk 3.1.9. stikstof. In het kader van het bestemmingsplan is aangetoond dat het plan geen significante effecten op Natura 2000-gebieden heeft. De onderbouwing is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.	Zie hoofdstuk 3.1.9. stikstof
76.20	Is onderzocht of er alternatieve ontsluitingsroutes zijn met een lager stikstof effect? Zo ja, graag rapport publiceren. Zo nee, waarom niet?	We hebben diverse ontsluitingsvarianten onderzocht. Uiteindelijk is de 50/50 verdeling als de meest optimale variant naar voren gekomen en verwerkt in de plannen. Zie hoofdstuk 3.1.1.5 Verkeer/de knip".	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
76.21	De in- en uitritconstructie via de Oud Blaricumerweg vermindert het woongenot van de bewoners van Oud Blaricumerweg 28, 30, 30a, 32, 34, 36a en 36b in drastische zin. Immers, het Ontwerpbestemmingsplan verwacht dat per etmaal minimaal 1.600 verkeersritten langs deze woningen kunnen worden verwacht, terwijl onbekend is hoeveel verkeersritten per etmaal dat op dit moment zijn. Hoe is hiermee rekening gehouden? Wat kan worden gedaan om dit woongenot juist te vergroten? Hoe kan deze vermindering in woongenot worden gecompenseerd?	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeerintensiteit en hoofdstuk 3.1.5 inbreuk op privacy en woongenot.</p> <p>Er is geen nul telling gemaakt ter hoogte van deze 12 woningen. Wel is onderzocht of het leef- en woonklimaat ter plaatse geborgd blijft. Dit is nader uitgewerkt in bijlage 10 (p. 15 e.v.). In de huidige situatie zal ter plaatse enkel sprake zijn van bestemmingsverkeer. Geconcludeerd wordt dat de wegen en kruispunten rondom het plan de toename van het aantal verkeersbewegingen blijvend goed kunnen verwerken. Daarnaast heeft het plan geen significant negatief effect voor de verkeersveiligheid rondom het plangebied. Hiermee wordt voldaan aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>We beamen dan ook dat dit tot een vermindering van het woongenot leidt. Echter gezien de enorm grote woningnood is deze vermindering niet zodanig dat dit tot een andere keuze leidt.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeerintensiteit en hoofdstuk 3.1.5 inbreuk op privacy en woongenot.</p> <p>Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan.</p>
76.22	Is onderzocht wat de impact is van de extra bewoners op scholen, sportverenigingen en primaire dienstverlening (supermarkt, huisarts, tandarts, apotheek)? Hoe denkt men dit te gaan opvangen?	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.
76.23	Is - gezien het groeiend tekort aan seniorenwoningen - overwogen om die aan het plan toe te voegen? Ook dit zou voor een vermindering van verkeersdruk kunnen zorgen aangezien minder verkeersritten per etmaal te verwachten zijn in geval van een seniorenwoning.	Zie beantwoording zienswijze 43.2.en 51.5.	Zie beantwoording zienswijze 43.2.en 51.5.

76.24	Is overwogen om minder huizen in dit plan op te nemen om zodoende aan eerder genoemde bezwaren (m.b.t. verkeersdrukke, stikstof, veiligheid i.v.m. calamiteiten, woongenot) tegemoet te komen? Waarom is dit niet als een alternatief plan gepresenteerd?	Zie hoofdstuk 2. Hierin wordt uiteengezet welke de kaders de raad aan het plan heeft verbonden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
76.25	Is onderzocht of er binnen de Gemeente Gooise Meren andere (meer geschikte) locaties beschikbaar zijn om een dergelijk groot aantal woningen te bouwen?	Zoals vermeld is in paragraaf 3.1.3 van de toelichting van het bestemmingsplan zijn dergelijke locaties elders niet voorradig. Dit is onderzocht al in het kader van de structuurvisie gemeente Naarden in 2003. Locaties van een dergelijke omvang zijn niet aanwezig in Gooise Meren.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
76.26	Waarom is überhaupt voor deze locatie gekozen om woningen te bouwen (dicht bij snelweg, slecht bereikbaar te krap voor 440 woningen, verkeersdrukke, impact op lokale voorzieningen)?	Uit de toelichting van het bestemmingsplan, waaronder paragraaf 3.1.3, volgt dat de locatie geschikt is en dat er geen geschikte alternatieven binnen het bestaand stedelijk gebied of in de omgeving daarvan zijn.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
77	Reclamant nummer 77		
77.1	Reclamant maakt zich zorgen over de mogelijke gevolgen van de brug met fietspad en wil graag meer informatie over de duidelijkheid over de brug en fietsroute. Reclamant heeft met name vragen over de verkeersveiligheid ter plaatse van de nieuwe ontsluiting bij de Dr. Anthon van der Horstlaan.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/langzaam verkeer ontsluitingen. Met omwonenden zal de exacte positie van de voetgangers/ fietsbrug worden uitgewerkt.	Zie hoofdstuk 3.1.1.4 verkeer/langzaam verkeer ontsluitingen.
77.2	In het ontwerpbestemmingsplan is ook opgenomen een groot stuk groen met speeltuin op de BORgronden tegenover ons huis. Met het inrichten van de speeltuin verwachten we dat er met de inrichting, soort en positie speeltoestellen en begroeiing rekening wordt gehouden met de tegenover gelegen huizen aan de Dr. Anthon van der Horstlaan.	Er zal zoveel mogelijk rekening gehouden worden met de belangen van omwonenden bij de inrichting van de groenvoorzieningen.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
78	Reclamant nummer 78		
78.1	Why – contrary to the Urban Development Program of Requirements previously published, was it decided to shift the “cut” between the two zones of the development to the north side?	Please refer to the answer on zienswijze 76.1	Please refer to the answer on zienswijze 76.1
78.2	The plan is to open up the traffic of the homes south of the “cut” via the southern connection of the development at the Oud Blaricumerweg/Brediusweg.	Please refer to the answer on zienswijze 76.3.	Please refer to the answer on zienswijze 76.3

	The Draft Zoning Plan states that this refers to “approximately half of the total number of homes in the plan” (p. 18 Draft Zoning Plan, Traffic and Parking). Why has it been decided to do the “cut” based on a 50-50% housing distribution and not based on the number of traffic trips expected to take place?		
78.3	What is the estimate related to how many car journeys can be expected for each of the 3 entrance & exit constructions (see figure 3.3 “Draft zoning plan, Traffic and Parking”) if the calculation is based on the car journeys per 24 hours, per each type of home (based on figures in table 3.1, p. 18 of the “Draft zoning plan, Traffic and Parking”)?	Please refer to the answer on zienswijze 76.4.	Please refer to the answer on zienswijze 76.4
78.4	Has the traffic intensity also been measured at Oud Blaricumweg nos. 32, 34 and 36 (or the eastern side of Oud Blaricumweg)? If yes, I would like to see the reports/findings as they are missing now. When asking for this information at the “informative avond” at city hall a few days ago, I did not receive a clear answer.	Please refer to the answer on zienswijze 76.5.	Please refer to the answer on zienswijze 76.5
78.5	The forecast in 2030 related to the 800 traffic trips per 24 hours via the eastern side of the Oud Blaricumweg (see figure 3.1 of the “Draft zoning plan, Traffic and Parking”) does not correspond to the number of 2,924 traffic trips (plan situation 2030) for the same road section as included in table 3.2 of the “Draft zoning plan, Traffic and Parking”. Can you please clarify why this is the case?	Please refer to the answer on zienswijze 76.6.	Please refer to the answer on zienswijze 76.6
78.6	How do these above relate to the 1,600 intended traffic journeys (as included in table 3.1) after realization of the plan, assuming an annual increase factor of 0.5%. Can you explain/explain why there are inconsistencies?	Please refer to the answer on zienswijze 76.7	Please refer to the answer on zienswijze 76.7
78.7	<i>Is it already known how long the intended construction of the project will take? During the “informatieavond” I have asked the question to several experts and did not get a consistent answer.</i>	Please refer to the answer on zienswijze 76.8.	Please refer to the answer on zienswijze 76.8

78.8	Should the plans be adopted in their current form, through which entrance and exit is it intended that construction traffic will take place? Can a separate entrance and exit construction be developed for this purpose from the one in the Oud Blaricummerweg?	Please refer to the answer on zienswijze 76.9.	Please refer to the answer on zienswijze 76.9
78.9	Can you explain/explain why in table 3.3 of the "Draft zoning plan, Traffic and Parking" the "Traffic intensity plan situation model [mvt/24 hours]" for the road section "Oud Blaricummerweg, between junction and Brediusweg" is unknown? I would expect a solid urban plan to include that in its early versions.	Please refer to the answer on zienswijze 76.10	Please refer to the answer on zienswijze 76.10
78.10	Assuming (at least) 1,600 traffic trips per day, how will road safety be guaranteed via the southern connection of the plan at the Oud Blaricummerweg/Brediusweg, given the spatial constraints of such road?	Please refer to the answer on zienswijze 76.11.	Please refer to the answer on zienswijze 76.11
78.11	From figure 2.11 (see p. 18 of the "Draft zoning plan, Traffic and Parking") it can be deduced that the road must be widened prior to the Brediusweg-Oud Blaricummerweg intersection; will the current cycle paths/pedestrian paths expire fit in the new plan in their actual extension and how long will the road be closed for construction work?	Please refer to the answer on zienswijze 76.12.	Please refer to the answer on zienswijze 76.12
78.12	Has any consideration been given to having the southern entrance and exit directly connected to Brediusweg via an uphill road and a roundabout that is connected to Hinlopenlaan (instead of passing several homes and 2 road bottlenecks) to minimize traffic jams? If so, why was it not preferred? If not, why not? Please provide the underlying studies (including financial substantiation) and considerations to support the answer to the above questions.	Please refer to the answer on zienswijze 76.13.	Please refer to the answer on zienswijze 76.13
78.13	To prevent as much traffic as possible along residential areas (particularly because of nitrogen, particles emissions, safety and congestion), why was it not decided to have an entrance and exit construction via the motorway (A1)? Logic dictates that this would be the	Please refer to the answer on zienswijze 76.14.	Please refer to the answer on zienswijze 76.14

	fastest way to get on and off the development. At the north of the Huizerstraatweg (next to the highway) is a car park that would be very suitable as an exit to the Huizerstraatweg. The same goes for the other side of the highway. Please provide the underlying studies (including financial substantiation) and considerations to support that answer the above question.		
78.14	Has it been investigated whether there are alternative access routes producing less traffic (such as a direct connection to the A1) if compared to the actual plan? If so, please provide the analysis about this. If not, why not?	Please refer to the answer on zienswijze 76.15.	Please refer to the answer on zienswijze 76.15
78.15	Which underlying analysis – in spite of the extra traffic volume that will arise due to an increase in the number of traffic trips to and from the development – show that no (additional) traffic jams will arise at the Oud Blaricummerweg / Brediusweg / Jan Tabak intersection? Please provide such analysis.	Please refer to the answer on zienswijze 76.16	Please refer to the answer on zienswijze 76.16
78.16	Can you share or publish the traffic simulation model (i.e. traffic density per day/hour) that was done for the entrance and exit at Oud Blaricummerweg / Brediusweg / Kruispunt Jan Tabak as well as that done at Huizerstraatweg? I have asked to see the models at the “informatieavond” and it was suggested for me to ask via this communication.	Please refer to the answer on zienswijze 76.17	Please refer to the answer on zienswijze 76.17
78.17	Given the expected traffic queues, how can the accessibility of the homes at Oud Blaricummerweg 30a, 32, 34 and 36 be guaranteed in the event of a calamity?	Please refer to the answer on zienswijze 76.18.	Please refer to the answer on zienswijze 76.18
78.18	What is the nitrogen effect expected as a result of the additional traffic expected along Oud Blaricummerweg? Please provide any underlying study and findings that answer this question.	Please refer to the answer on zienswijze 76.19.	Please refer to the answer on zienswijze 76.19
78.19	Has it been investigated whether there are alternative access routes with a lower nitrogen effect? If yes, please publish report. If not, why not?	Please refer to the answer on zienswijze 76.20.	Please refer to the answer on zienswijze 76.20

78.20	It is evident that the entrance and exit infrastructure via the Oud Blaricumweg will drastically impact the living environment of the residents of Oud Blaricumweg 28, 30, 30a, 32, 34, 36a and 36b. After all, the Draft Zoning Plan expects that at least 1,600 traffic trips can be expected per 24 hours past these homes, while it is unknown how many traffic trips per 24 hours this is at the moment. How has this been taken into account? What can do the Gemeente plan to do to increase the living environment? How will such a reduction in living comfort be compensated?	Please refer to the answer on zienswijze 76.21.	Please refer to the answer on zienswijze 76.21
78.21	Has the impact of the extra residents on schools, sports clubs and primary services (supermarket, general practitioner, dentist, pharmacy) been investigated from an urban planning, social, economic and environmental perspectives? How does the Gemeente intend to deal with such impacts resulting from the new development?	Please refer to the answer on zienswijze 76.22	Please refer to the answer on zienswijze 76.22
78.22	Has consideration been given to including fewer houses in the plan in order to meet the previously mentioned objections (regarding traffic density, nitrogen, safety in connection with calamities, quality of life)? Why has this not been presented as an alternative plan?	Please refer to the answer on zienswijze 76.23	Please refer to the answer on zienswijze 76.23
78.23	Has it been investigated whether other (more suitable) locations are available within the Municipality of Gooise Meren to build such a large number of homes?	Please refer to the answer on zienswijze 76.25.	Please refer to the answer on zienswijze 76.25
78.24	'Why this location has been chosen to build homes in the first place (close to the highway, difficult to reach, small for 440 homes, generating heavy traffic, impacting local amenities and lacking proper access infrastructure)?	Please refer to the answer on zienswijze 76.26.	Please refer to the answer on zienswijze 76.26
79	Reclamant nummer 79		
79.1	Wij maken ons ernstig zorgen over de verkeersontsluiting van het plangebied en stellen ons op het standpunt dat het bestemmingsplan op deze manier niet strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan kan op deze manier niet worden vastgesteld. In de huidige situatie is de	Zie reactie op zienwijze 59.1.	Zie reactie op zienwijze 59.1.

	<p>verkeersveiligheid ter plaatse van onze woningen namelijk al erg slecht en dat wordt met de toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van dit plan alleen maar erger. Daar is ten onrechte geen onderzoek naar gedaan.</p> <p>De verwachte toename van het verkeer zoals beschreven in het bestemmingsplan, verslechtert de verkeerssituatie aanzienlijk en dient daarom onderdeel te zijn van het onderzoek. We dringen er daarom op aan dat de Gemeente serieuze en concrete stappen onderneemt om het bestemmingsplan te herzien met inachtneming van deze zienswijze. Zonder deze stappen is het bestemmingsplan voor ons onacceptabel.</p>		
80	Reclamant nummer 80		
80.1	Voor een wijk van deze omvang, in ogenschouw genomen de bestaande bebouwde omgeving, is het onwenselijk twee ontsluitingen aan de Huizerstraatweg te realiseren. ik maak daarom bezwaar tegen een tweede ontsluiting, i.c. de meest westelijk geplande ontsluiting.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.
80.2	Mijn tweede grief betreft de hoogte van de bebouwing die de geluidswal moet vormen. Hier wordt onevenredig het accent gelegd op het tegengaan van de geluidsoverlast en daarmee wordt onvoldoende aandacht geschonken en aldus wordt onvoldoende meegewogen de niet in de omgeving passende bouwhoogte van het voorgenomen appartementencomplex.	De hoogte van de bebouwing die de geluidswal gaat vormen is inderdaad noodzakelijk vanwege de geluidsbelasting. De hoogte varieert van 11 meter minimaal en maximaal 14 meter in het zuiden tot 15 meter minimaal en 16 meter maximaal in Noorden. Deze hoogte is stedenbouwkundig getoetst en akkoord bevonden. Ook de CRK&E vindt deze hoogte passend. De ARO heeft deze uitspraak ook gedaan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
81	Reclamant nummer 81		
81.1	In het ontwerp wordt een bebouwing voorzien aan de westzijde, evenwijdig en naast de A1, uitgerust met een zgn. "dove gevel" welke de geluidsoverlast binnen de aldaar gesitueerde woningen weg zou beperken. Geluid zal echter ook worden weerkaatst vanaf deze gevels naar de overzijde (oostzijde) van de A1, waarbij het geluid zich bovendien optelt bij de huidige geluidsbelasting van	Zie hoofdstuk 3.1.7.2 geluid.	Zie hoofdstuk 3.1.7.2 geluid.

	<p>onze woningen aan de Huizerstraat weg aan de oostzijde van de A1. Onze woningen zijn momenteel tot net onder de grenswaarde belast met geluid van de A1 na de laatste capaciteit uitbreiding (bron: Rijkswaterstaat). De toentertijd door Rijkswaterstaat geplaatste geluidsschermen zijn exact zo gedimensioneerd dat de grenswaarde net niet is bereikt.</p> <p>Ten tijde van een eerdere consultatieronde gedurende het participatie traject hebben wij dit punt ingebracht en een 100% geluid absorberende buitengevel als voorwaarde gesteld. Technisch gezien is dat mogelijk is ons door experts verzekerd.</p> <p>Over deze gang van zaken zijn wij verontwaardigd en stellen wederom dat een 100% geluid absorberende buitengevel dient te worden opgenomen in het bestemmingsplan, de bouwvergunning, in het uiteindelijke bestek en bovendien de toezegging dat e.e.a. geïnspecteerd zal worden tijdens de bouw op een transparante wijze voor de bewoners (zijnde de Reclamanten van deze zienswijze).</p>		
81.2	<p>De twee ontsluitingen met de Huizerstraatweg zijn wij het niet mee eens. Deze genereren disproportioneel overlast in verkeersveiligheid en geluidbelasting. Met name de voorziene ontsluiting naast de A1 genereert bovendien een onveilige situatie. Ten tijde van een eerdere consultatieronde gedurende het participatie traject hebben wij dit punt ingebracht. Deze bezwaren werden gezien, hetgeen ertoe heeft geleid dat in de schriftelijke "nota van inspraakreacties" (Stedenbouwkundig Programma van Eisen BORgronden Naarden, gemeente Gooise Meren) op pagina 8 is vermeld: "In het SpvE (bijlage 2, pag. 8) wordt gesproken over twee aansluitingen via de Huizerstraatweg. Gemeente Gooise Meren heeft een voorkeur voor één aansluiting, in verband met zichten veiligheid op de</p>	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 Verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 Verkeer/ontsluitingen.

	Huizerstraatweg. In de uitwerking van het Stedenbouwkundig ontwerp wordt de definitieve keuze gemaakt. De tweede aansluiting wordt uitsluitend gerealiseerd indien de noodzaak wordt aangetoond en deze aansluiting op een goede en (verkeersveilige manier kan worden gerealiseerd"		
81.3	In de gepresenteerde onderzoeken is een projectie van extra verkeersbelasting op de Huizerstraatweg door de het ontwerp aangegeven en de daaruit volgende geluidbelasting. Bijlage "Verkeersmeting" bij "ontwerp bestemmingsplan BORgronden". Dit verkeersbeeld is niet compleet: Er is geen rekening gehouden met het wegverkeer dat gegenereerd wordt door andere ontwikkeling in de omgeving.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 Verkeer/verkeersintensiteit.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 Verkeer/verkeersintensiteit.
81.4	Vervolgens dient op basis van het gecorrigeerde verkeersvolume (zie voorgaand punt) verkeer basis ook gehanteerd te worden voor de bepaling van geluidbelasting van de Huizerstraatweg op de bestaande en nieuwe woningen. Naast de (forse) toename van autoverkeer +67 % ! en 2,2 dB speelt een aanvullende geluidbelasting door afremmend/ stoppend verkeer op de Huizerstraatweg met name bij de afslagen naar de beoogde woonwijk op de BORgronden. Afremmend verkeer voor afslagen, stoplichten, drempels, rotondes zijn allemaal geluid verhogende elementen waarvoor toeslagen gelden. Zoals eerder gesteld is niet alles meegenomen t.a.v. toename verkeer (zie hiervoor),deze berekeningen zullen moeten worden overgedaan.	De door de reclamant aangehaald zaken zijn reeds meegenomen in het akoestisch onderzoek. Zie hoofdstuk 3.1.7 geluid. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de wettelijke voorschriften op basis van het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012). Toeslagen op de geluidsemissie worden in de berekeningen meegenomen daar waar dat nodig is, zoals bij kruispunten met een VerkeersRegelInstallatie (VRI), Rotondes en snelheidsremmende drempels. Voor afremmend verkeer ter plaatse van afslagen geldt in de berekeningen geen toeslag op de geluidsemissie.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
81.5	Wij zien de uitbreiding van geluid belasting als een gevolg van een reconstructie (i.v.m. toevoeging toegangswegen, kruisingen e.d.) waarbij de geluid belasting meer dan 1,5 dB bedraagt. Ook op de bestaande bebouwing. Met welke omwonenden is dan gesproken en welke situatie of vraag is dan voorgelegd? Er wordt, ook op	Zie hoofdstuk 3.1.11.3. Geluidbelasting Huizerstraatweg	Zie hoofdstuk 3.1.11.3. Geluidbelasting Huizerstraatweg

	andere plekken en gelegenheden, gesteld dat de authentieke sfeer van de Huizerstraatweg zou verdwijnen met het toepassen van geluidbeperkend asfalt door de gemeente. Dit is selectief argumenten zoeken.		
81.6	Opmerkelijk is dat de berekende geluidbelasting (op basis van een nog incompleet verkeerspatroon incl. toeslagen voor stoppend/ remmend verkeer— zie hiervoor) zijnde 57 dB op de nieuwe bebouwing nader beschouwd wordt. Met geen woord over de bestaande bebouwing. Wel wordt aangegeven dat mogelijkheden voor het treffen van geluidsbeperkende maatregelen nader beschouwd zullen worden	Zie beantwoording zienswijze 81.4.	Zie beantwoording zienswijze 81.4.
81.7	In het "akoestisch onderzoek" wordt onder 5.2 opgemerkt dat voor de nieuwe woningen van plan BORgronden met een normoverschrijding zal ontheffing van een hogere grenswaarde worden aangevraagd. Bij de beoordeling of bij woningen van het plan sprake is van een acceptabel akoestisch woon- en leefklimaat en ten behoeve van de onderbouwing van de benodigde ontheffing (en van hogere grenswaarden, is voor alle woningen van het plan de gecumuleerde geluidsbelasting van het wegverkeer bepaald". Dit is niet gebeurt voor de bestaande bebouwing. Hiertegen tekenen wij protest aan. Dit zal alsnog moeten gebeuren op basis van aanvullende gegevens t.a.v. verkeer en weginrichting.	In paragraaf 4.9 van het akoestisch onderzoek met kenmerk RPT231718-27-22 d.d. 8 november 2023, bijlage 10, is opgenomen wat de toename aan geluidbelasting op de bestaande woningen aan de Huizerstraatweg is. De gepresenteerde geluidbelastingen zijn gecumuleerde geluidbelastingen. Het vaststellen van de (gecumuleerde) geluidsbelasting ter plaatse van bestaande woningen is bij akoestisch onderzoek voor een nieuwbouwplan in beginsel niet noodzakelijk. Omdat, mede als gevolg van het plan, de verkeersintensiteit op de Huizerstraatweg zal toenemen, zijn voor de situatie langs deze weg de te verwachten geluidseffecten inzichtelijk gemaakt.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
81.8	Wij nemen aan dat ten aanzien van een eventuele uitvoeringsfase zaken als geluid, trillingen of andere zaken die op de omgeving effect hebben door bouwen en bouwverkeer maximaal zullen worden beheerst en dat hier de omwonenden in worden gekend c.q. geconsulteerd. Wij zouden dan ook gaarne vernemen hoelang de voorbereidings- en bouwperiode gaat duren, alsmede wat we in die periode kunnen verwachten.	Zie reactie op zienswijze 3.1 en 24.6	Zie reactie op zienswijze 3.1 en 24.6

81.9	Wij vinden het plan in strijd met goede ruimtelijke ordening. Een woonwijk ok, maar o.a. zaken als de inpassing met verbindingswegen, compensatie voor geluidbelasting van de bestaande woningen zijn niet goed geregeld. Er wordt de grens opgezocht (c.q. overschreden) van wat er juridisch verplicht is, in plaats van een goede ruimtelijke inpassing waarbij de gemeente Gooise Meren een positie inneemt ter bescherming van het leefklimaat van haar bewoners. De invulling wordt geheel aan projectontwikkelaars over gelaten, en die zoekende grenzen op. Waar is de gemeente die ook het belang van de huidige bewoners van de Huizerstraatweg geacht wordt te behartigen?	Ontwikkellende partijen moeten handelen binnen kaders gemeente, beleid van de gemeente en wet- en regelgeving. De gemeente toetst hierop. Het belang van bestaande en nieuwe bewoners wordt hiermee beide gediend	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
82	Reclamant nummer 82		
82.1	<p>In de Schubertlaan staan reeds erg weinig bomen ten opzichte van andere straten in het Componistenkwartier of het Rembrandtkwartier. Met een ontsluiting in de Schubertlaan naar de BORgronden zou verder vermindering van bomen en overig groen niet acceptabel zijn.</p> <p>Ook maken we ons zorgen over het groenplan van de BORgronden. Met het huidige bouwplan van de BORgronden wordt een grote "groene long" voor onze en omliggende buurten weggenomen. In de huidige tekeningen worden vooral huizen en parkeerplaatsen ingetekend, dit om zoveel mogelijk woningen te kunnen realiseren. Er komt af en toe een groenstrook in deze plannen voor maar dat compenseert niet voor het groen (waaronder heel wat grote volwassen bomen) dat met de realisatie zou verdwijnen.</p>	<p>De Schubertlaan maakt geen deel uit van het bestemmingsplan. Met omwonenden zal de exacte positie van de voetgangers/fietsbrug nader worden uitgewerkt.</p> <p>Zie reactie op zienswijze 24.1 en 51.19</p>	<p>Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan</p> <p>Zie reactie op zienswijze 24.1 en 51.19</p>
82.2	Daarnaast viel het ons op dat zowel in de Quicksan Wet natuurbescherming (bijlage 13) als in het Aanvullend ecologisch onderzoek (bijlage 14) het gebied met de huidige groenstrook en speeltuin aan de Van der Horstlaan niet meegenomen is in het onderzoeksgebied	De bomen in de betreffende groenstrook zullen grotendeels behouden blijven. Mogelijk worden enkele bomen gekapt en groen verwijderd voor het aanleggen van een verbinding voor langzaam verkeer. De ingreep op deze locatie blijft beperkt waardoor dit beschouwd kan worden als regulier onderhoud waardoor geen	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	<p>terwijl dit wel onderdeel uitmaakt van het plangebied BORgronden. In dit gebied staan momenteel veel grote volwassen bomen en dichte begroeiing welke een leefgebied zijn voor vele diersoorten. Daarnaast vervult deze groenstrook ook de functie van geluidswering, 'groene long' en bescherming tegen inkijk voor de aangrenzende woningen.</p> <p>Wij verzoeken u alsnog een ecologisch onderzoek te laten uitvoeren voor dit gebied en in de uitwerking van het plan de huidige begroeiing in stand te houden.</p>	aanvullend ecologisch onderzoek noodzakelijk is zolang tijdens de uitvoering rekening wordt gehouden met de algemeen geldende zorgplicht.	
82.3	Tot slot maken wij ons zorgen over de hoeveelheid woningen welke zijn ingetekend op het huidige plan van de BORgronden terwijl er in de directe omgeving geen aanvullende voorzieningen voor de bewoners worden gerealiseerd. Zo is er in de huidige plannen geen basisschool ingetekend. De dichtbij gelegen scholen Godelindeschool, BMS en KMS hebben reeds wachttijden voor nieuwe kinderen. Kinderen zouden naar een school dicht bij huis moeten kunnen gaan.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.	Zie hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.
83	Reclamant nummer 83		
83.1	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in een aantal en soort woningen dat niet in verhouding staat tot, of past binnen, de reeds bestaande aantallen en soorten woningen in het Rembrandtkwartier en het Componistenkwartier en de daarbinnen beschikbare faciliteiten (winkels, zwembaden, horeca etc.). Ik heb geen principiële bezwaren tegen bebouwing van de BORgronden, maar het aantal woningen en, in het bijzonder, het ogenschijnlijke gebrek aan rekenschap voor de beschikbaarheid van faciliteiten lijken mij een onredelijke druk leggen op de nabijgelegen woonwijken en faciliteiten.	Zie hoofdstuk 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid en hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.	Zie hoofdstuk 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid en hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen.
83.2	De toegangswegen naar het Componistenkwartier — met name in de ochtend- en avondspits — zijn vaak erg druk en is het bijv. niet goed mogelijk om in- en uit te voegen op de Brediusweg (vanaf de Oud-Blaricumweg)	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteit.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 verkeer/verkeersintensiteit.

	en de Amersfoortsestraatweg (vanaf de ventweg ter hoogte van de rotonde bij de Godelindeschool). Het is aannemelijk dat het aantal verkeersdeelnemers meer dan zal verdubbelen als gevolg van de nieuwe woonwijk. Het ontwerpbestemmingsplan geeft onvoldoende rekenschap aan de bereikbaarheid van het Componistenkwartier in de reële wereld (met aanzienlijk verkeer vanuit Bikbergen, Crailo en Huizen). Dit raakt ons direct als medegebruiker van deze routes.		
83.3	Het is aannemelijk dat het fietspad van de Händellaan naar de Amersfoortsestraatweg aanzienlijk drukker zal worden. Dit, terwijl de oversteek van de Amersfoortsestraatweg op sommige momenten al gevaarlijk (vanwege slecht zicht door begroeiing en (te) hard rijdende auto's) en lang wachten is. Het ontwerpbestemmingsplan geeft onvoldoende rekenschap aan de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op voor de hand liggende routes van het centrum van Naarden-Bussum naar de nieuwe woonwijk. Dit raakt ons direct als medegebruiker van deze routes.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 resp. 4 verkeer/ontsluitingen resp. ontsluitingen langzaam verkeer.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 resp. 4 verkeer/ontsluitingen resp. ontsluitingen langzaam verkeer.
83.4	Het is aannemelijk dat een aanzienlijk aantal gezinnen met (jonge) kinderen in de nieuwe woonwijk zullen gaan wonen. Tijdens de informatieavond in het gemeentehuis werd mij verteld dat de beschikbaarheid van scholen en kinderopvang voor deze kinderen geen onderdeel van de plannen is. Mede gelet op de reeds beperkte school- en kinderopvangcapaciteit voor huidige bewoners van het Rembrandtkwartier en het Componistenkwartier (waaronder wijzelf) en de regelmatige uitval daarvan vanwege te weinig beschikbare leraren / kinderopvangbegeleiders, zal de nieuwe woonwijk een onredelijke en ontoelaatbare druk leggen op de —zeer beperkt —beschikbare capaciteit.	Zie hoofdstuk 3.1.3 en 4 voorzieningen/onderwijs en kinderopvang.	Zie hoofdstuk 3.1.3 en 4 voorzieningen/onderwijs en kinderopvang.
84	Reclamant nummer 84		

84.1	Ik maak bezwaar tegen het hele bestemmingsplan omdat het te veel woningen kwijt wil in een gebied waar het niet past qua druk op voorzieningen en ontsluiting/verkeer.	Zie hoofdstuk 2 en hoofdstuk 3.1.1 verkeer, 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid en 3.1.3. voorzieningen.	Zie hoofdstuk 2 en hoofdstuk 3.1.1 verkeer, 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid en 3.1.3. voorzieningen.
84.2	Specifiek maakt reclamant bezwaar tegen het gebruik van VISSIM als basis voor veel van de beslissingen omtrent verkeer. Reclamant heeft opmerkingen op het model en hoe de loop- en fietsstroom zijn gesimuleerd. Vervolgens heeft reclamant vragen over de setting.	<p>Er is door buro Goudappel gebruik gemaakt VISSIM voor het uitvoeren van de dynamische modelanalyses, dus voor het onderdeel verkeer. De resultaten van het statische verkeersmodel zijn in het programma VISSIM ingevoerd om daarmee, voor een specifiek deel van het wegennet van Naarden, een dynamische verkeersanalyse uit te voeren. VISSIM is daarvoor een geëigend programma.</p> <p>VISSIM is het programma dat is gebruikt door Goudappel voor het uitvoeren van de dynamische modelanalyses, dus het onderdeel verkeer. SRMII en het RMG2012 hebben betrekking op het geluidsonderzoek.</p> <p>De resultaten van het statische verkeersmodel zijn in het programma VISSIM ingevoerd om daarmee, voor een specifiek deel van het wegennet van Naarden, een dynamische verkeersanalyse uit te voeren. VISSIM is daarvoor een geëigend programma.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
85	Reclamant nummer 85		
85.1	Ten eerste is het ons naar aanleiding van de diverse publicaties vanuit de gemeente over dit onderwerp, niet duidelijk wat de mogelijkheid tot en status van het indienen van een zienswijze op het m.e.r.-beoordelingsbesluit nu exact is. Kunt u exact en duidelijk verklaren wat nu de bedoeling en status is van reacties c.q.. zienswijzen op de m.e.r.-beoordeling dan wel -besluit?	De wet- en regelgeving omtrent de vormvrij m.e.r.-beoordeling volgt uit de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage. Tegelijkertijd met de vaststelling van het bestemmingsplan zal het college tevens een besluit nemen op de vormvrije m.e.r.-notitie. Op grond van artikel 6.3 van de Algemene wet bestuursrecht wordt dit besluit beschouwd als een voorbereidingsbeslissing, waartegen geen zelfstandig bezwaar of beroep openstaat, tenzij deze beslissing de belanghebbende los van het voor te bereiden besluit, rechtstreeks in zijn belang treft. U kunt uw reactie omtrent het beoordelingsbesluit kenbaar maken in het kader van de procedure van het bestemmingsplan.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

85.2	De tekst in het genomen besluit klopt niet. Er wordt gesproken over “woongebouw stedelijke ontwikkeling” alsof het hier om de realisatie van een enkel gebouw gaat, terwijl het hier om het realiseren van een volledig nieuwe woonwijk gaat, bestaande uit meerdere gebouwen. Wij gaan dan ook niet akkoord met de opgenomen tekst.	De activiteit uit het Besluit milieueffectrapportage waar sprake van is, is ‘de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen’, die onder in de bijlage onder D 11.2 is opgenomen. Deze begrippen omvatten op grond van het Besluit milieueffectrapportage niet enkel een woongebouw of kleinschalige stedelijke ontwikkeling, maar ook de stedelijke ontwikkeling in de vorm van een nieuwe woonwijk.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
85.3	In par. 2.2 van de aanmeldnotitie wordt gesteld: “Het project is een op zichzelf staande ontwikkeling. Er is geen relatie met andere ontwikkelingen. In de omgeving zijn, voor zover bekend, geen andere ontwikkelingen. Derhalve is er geen sprake van cumulatie van effecten van andere projecten”. Dit is niet waar: in de directe omgeving zijn wel degelijk andere projecten gepland te weten: herontwikkeling Naarderheem, van der Roest, Jan ter Gouw en het voormalig Stork-terrein in het Rembrandkwartier. Er is dus wel degelijk sprake van cumulatie van effecten.	De genoemde projecten bevinden zich niet in de directe omgeving en hebben niet een aard en omvang dat de effecten van die projecten cumulatief aan elkaar zijn. Er is geen sprake van financiële, organisatorische of bouwkundige samenhang tussen de ontwikkelingen en de ontwikkelingen zijn niet afhankelijk van elkaar. Tussen het voorliggende plan en de andere ontwikkelingen waar appellant op wijst bestaat niet een zodanige samenhang bestaat dat de ontwikkelingen voor de toepassing van de m.e.r.-regelgeving één activiteit vormen (zie uitspraak Raad van State, d.d. 16-11-2022, uitspraak nr. ECLI:NL:RVS:2022:3312, Stationsgebied Eindhoven).	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
85.4	In par. 2.4 wordt gesteld: “Bij de bouw van de woningen en aanleg van de infrastructuur wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van duurzame en waar mogelijk circulaire materialen. Hiermee wordt de productie van afval zoveel mogelijk voorkomen. Er zijn daarom geen bijzondere kenmerken betreffende dit aspect.” De redenering en conclusie dat de productie van afval zoveel mogelijk wordt voorkomen door slechts de uitgesproken intentie om zo veel mogelijk gebruik te maken van duurzame en circulaire materialen en er dus geen bijzonderheden zijn op dit vlak, is inhoudelijk onzinnig, nergens op gebaseerd en veel te vrijblijvend.	De passage die de reclamant aanhaalt is niet de volledige argumentatie over de productie van afvalstoffen en het gebruik van natuurlijke hulpbronnen. In de aanmeldingsnotitie wordt geconcludeerd dat de productie van afvalstoffen niet tot belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu leidt.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
85.5	In par. 2.5 wordt gesteld dat hinder wordt voorkomen door de bouwwerkzaamheden zoveel mogelijk gedurende kantoortijden te laten plaatsvinden De omgeving zal hierdoor minimale hinder ondervinden van geluid-en trillingsoverlast. Wat wordt hier eigenlijk	Bij hinder kan gedacht worden aan verontreiniging van het water, veiligheid en geluidsoverlast. In de aanmeldnotitie wordt geconcludeerd dat er geen bijzondere kenmerken zijn ten aanzien van verontreiniging en hinder. Deze aspecten worden tevens	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	bedoeld in het kader van hinder? En geeft u hier harde garanties dat alle aannemers zich ook aan deze voor de bouw immers afwijkende tijden gaan houden?	<p>beoordeeld in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.</p> <p>De ontwikkelende partijen moeten een BLVC-plan op gaan stellen. Bereikbaarheid, Veiligheid, Leefbaarheids- en Communicatieplan. Hiermee wordt geborgd dat de omgeving tijdens het bouwproces zo min mogelijk hinder ondervindt van het plan. Het BLVC-plan wordt door de gemeente getoetst en uiteindelijk geaccordeerd. Op de uitvoering volgens dit plan wordt door de gemeente toegezien.</p>	
85.6	<p>In par. 4 wordt aangegeven dat "De aangetoonde sterke verontreiniging met DDT is verticaal onvoldoende afgeperkt om na te gaan of er mogelijk sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging op perceel C 2577. Dit dient nog nader onderzocht te worden. Verder is op een tweetal plaatsen asbest in gehalten boven de interventiewaarde (>100 mg/kg ds) aangetoond ter plaatse van een asbestdakje op de percelen C 2574 en C 2650 en ter plaatse van de beschoeiing op perceel C 2577, waar de omvang, mate en ruimtelijke verdeling van het asbest in de bodem onvoldoende bekend is. Dit dient tevens nog nader onderzocht te worden."</p> <p>Aangezien beide vervuilingen met DDT en asbest nog nader onderzocht moeten worden, kan en mag nu nog niet geconcludeerd worden dat een m.e.r. niet nodig is.</p>	Er is inderdaad nader onderzoek nodig naar de aangetoonde verontreinigingen. Dit vormt echter belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen zal er nader onderzoek uitgevoerd worden en zullen de verontreinigingen waar nodig gesaneerd worden, zodat de bodem geschikt is voor het toekomstige gebruik. Het toekomstige gebruik zal niet leiden tot (extra) bodemverontreinigingen. Belangrijke negatieve milieugevolgen kunnen dan ook uitgesloten worden. De aangetoonde verontreinigingen vormen geen reden voor het opstellen van een m.e.r.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
85.7	Op pag. 8 wordt over geluid gesproken. "Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat er sprake is van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde t.g.v. het verkeer van de A1 en de Huizerstraatweg. Tevens is inzichtelijk gemaakt wat de effecten van het project voor bestaande woningen in de omgeving zijn. Hieruit volgt dat er sprake is van een afname in de geluidsbelasting dan wel een beperkte toename." Kunt u de effecten schetsen voor de bestaande woningen, want wij kunnen deze gegevens niet traceren.	De gevraagde effecten op de bestaande woningen kunnen afgeleid worden uit het akoestisch onderzoek wegverkeer, kenmerk, RPT231718-27-22 d.d. 8 november 2023, bijlage 21.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

85.8	<p>Op pag. 10 wordt gesproken over de milieuzonering. "Het plangebied ligt binnen de richtafstand van het industrieterrein Givaudan/Thermo Fischer. Uit onderzoek blijkt dat de maatgevende aspecten geur en geluid geen belemmeringen vormen voor de ontwikkeling van de BORgronden en de bedrijven niet beperkt worden in hun bedrijfsvoering." Naar ons weten is de formele kwestie rond het vaststellen van een geurcirkel, die woningbouw op de BORgronden juridisch mogelijk moet maken, nog steeds niet geregeld. Hoe kan het zijn dat hier verondersteld wordt dat er geen belemmeringen zijn? Graag opheldering op dit punt. In dezelfde passage wordt gesproken dat: "de lichthinder van de sportvelden tot een minimum zal worden beperkt voor de omwonenden doordat de led armaturen worden voorzien van inijkbegrenzers."</p> <p>Uit ervaring van bewoners van zowel de Huizerstraatweg, Beethovenlaan en Schubertlaan kunnen wij met klem stellen dat de huidige overlast van steeds hoger wordende lichtmasten niet afneemt maar toeneemt. Waarom wordt hier het tegendeel beweerd?</p>	<p>Op 24 mei 2023 heeft de provincie een vergunning (eerste fase, milieu) verleend aan Givaudan. Hierin is een geurcontour opgenomen. Zowel in de revisie-milieuvergunning uit 2005, als in de revisievergunning d.d. 24 mei 2023 zijn voorschriften opgenomen waarin grenswaarden gesteld zijn voor bepaalde stoffen. De emissies van Givaudan mogen deze grenswaarden van deze stoffen niet overschrijden. De BORgronden liggen ruim buiten de geurcontour.</p> <p>Er is onderzoek gedaan naar de lichtbelasting vanwege de sportvelden op de beoogde woningen. Er is geen onderzoek gedaan naar de bestaande woningen. Voor de BORgronden zijn uitsluitend de rugbyvelden relevant. De toenemende hinder die volgens de reclamant ervaren wordt hoeft niet van toepassing te zijn voor de gronden ten oosten van de rugbyvelden. Het onderzoek bevestigt dit. Eventueel aanvullen a.h.v. verleende vergunningen en/of bekende klachten.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
85.9	<p>Kunt u uitleggen wat exact wordt gezegd in en bedoeld met deze passage op pagina 12: "Uit een AERIUS-berekening is gebleken dat het autoverkeer in de gebruiksfase stikstofdepositie veroorzaakt. In dit verband is uit recente uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State gebleken dat voor projecten met een grote verkeersaantrekkende werking die leiden tot netwerkeffecten niet het uitgangspunt kan worden gehanteerd dat de gevolgen niet meer aan het project worden toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld."</p>	<p>De betreffende passage gaat over de wijze waarop de verkeersaantrekkende werking als gevolg van een plan of project meegenomen moet worden in een stikstofdepositieberekening</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
85.10	<p>Op pagina 11 over verkeer wordt gesteld: "Uit dit onderzoek komt naar voren dat de toename aan verkeer door de huidige wegen en kruispunten rondom het</p>	<p>Er is verkeersonderzoek uitgevoerd en de omliggende wegen kunnen voor wat het wegontwerp betreft de verkeersaantallen verwerken.</p>	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	<p>plangebied blijvend goed verwerkt kan worden. De beoogde wegen in het plangebied krijgen daarnaast geen functie voor doorgaand verkeer. Het aspect verkeer leidt niet tot significant negatieve milieueffecten.”.</p> <p>Naast dat wij bezwaar maken tegen de conclusie dat de toename aan verkeer door de huidige wegen en kruispunten goed verwerkt kunnen worden (hierover meer in onze zienswijzen m.b.t. verkeer), vragen wij ons af waarom u de conclusie trekt dat er geen negatief milieueffect gaat zijn. Het effect zit toch niet alleen in doorstroming maar (ook in de toename van het aantal verkeersbewegingen an sich. Een wijk van rond de 425 woningen betekent toch een enorme toename van het aantal verkeersbewegingen en uitstoot?!</p>	<p>De toename van het aantal auto's leidt inderdaad tot meer verkeersbewegingen en uitstoot. Uit het onderzoek verkeer en parkeren, zoals ter inzage gelegd als bijlage 21 blijkt zoals gesteld dat de wegen de toename van verkeersbewegingen niet leidt tot negatieve verkeerseffecten. Deze conclusie is onveranderd in het nieuwe rapport Verkeer en parkeren, kenmerk RPT231718-27-03 d.d. 8 november 2023., bijlage 21</p> <p>De toename van uitstoot is beoordeeld in het kader van het stikstofonderzoeken, zoals zijn toegevoegd aan het bestemmingsplan.</p>	
86	Reclamant nummer 86		
86.1	<p>Waarom heeft u niet onderzocht wat de impact gaat zijn op geluidsniveau in het Componistenkwartier specifiek door de weerkaatsing van geluid via appartementengebouw Zandbergen gesitueerd aan de Amersfoortsestraatweg en naastgelegen hoogbouw ter hoogte van de Chopinlaan? Deze hoogbouw (Zandbergen is 6 verdiepingen) is gesitueerd direct tegenover de BORgronden en de hoogte en ligging van deze complexen zal impact hebben op de geluidseffecten in de directe omgeving.</p>	<p>Zowel de bestaande als de beoogde gebouwen zijn opgenomen in het geluidmodel dat is gebruikt voor het akoestisch onderzoek, kenmerk RPT231718-27-12 d.d. 8 november 2023, bijlage 10. De effecten van de bestaande en de beoogde gebouwen worden meegewogen bij het bepalen van de geluidbelasting op de bestaande woningen in de omgeving. Uit het akoestisch onderzoek volgt wat de af- of toename is in de aan geluidbelasting bij de bestaande woningen .</p>	<p>Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan</p>
86.2	<p>Kunt u op basis van concreet onderzoek aangeven wat het (weerkaatsings)effect van geluid gaat zijn van appartementengebouw Zandbergen gesitueerd aan de Amersfoortsestraatweg en de hoogbouw ernaast ter hoogte van de Chopinlaan, op het deel van het Componistenkwartier dat hier direct aan grenst (respectievelijk Mahlerlaan, Verdilaan, Lisztlaan en Chopinlaan) maar ook verder in het Componistenkwartier?</p>	<p>Zie de beantwoording onder 86.1 en hoofdstuk 3.1.7 geluid.</p>	<p>Zie de beantwoording onder 86.1 en hoofdstuk 3.1.7 geluid.</p>

86.3	Kunt u aangeven welke maatregelen er zullen worden genomen om deze effecten te reduceren?	De te treffen maatregelen worden beschreven in het akoestisch onderzoek wegverkeer, kenmerk RPT231718-27-12 d.d. 8 november 2023, bijlage 10. Zie verder hoofdstuk 3.1.7 geluid. Uit het akoestisch onderzoek voor plan BORgronden Naarden volgt dat de geluidsbelasting van het verkeer op de rijksweg A1 ter plaatse van het Componistenkwartier afneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Logischerwijs zal een ervaren effect van geluidswerkaatsing in deze omgeving daarmee afnemen	Zie hoofdstuk 3.1.7 geluid.
86.4	Kunt u aangeven hoe de geluidswal zich voortplant door het gehele achterliggende gebied? En juist ook a. bij de verschillende windrichtingen; b. naar en gecombineerd met de verkeersintensiteit (zwaar verkeer, lichter verkeer); c. naar het specifieke asfalt zoals op desbetreffende deel van de A1 is gebruikt (inclusief het verschil aantonen met ZOAB).	Zie de beantwoording onder 86.1 en hoofdstuk 3.1.7 geluid.	Zie de beantwoording onder 86.1 en hoofdstuk 3.1.7 geluid.
87	Reclamant nummer 87		
87.1	Bij de behandeling door de toenmalige gemeente Naarden in 2015 was er sprake van de bouw van ca. 250 woningen. Wat is de reden dat het aantal woningen in het voorliggende plan nagenoeg is verdubbeld tot 440? Met welke reden is de gemeente Gooise Meren mee gegaan met het aantal woningen van 440 maximaal. Zijn er vanuit de gemeente GM ooit vragentekens gezet bij dit verhoogde aantal?	Zie hoofdstuk 2 Terugblik 1998 tot november 2022, en hoofdstuk 3.1.4 Woningprogramma en dichtheid. Bij de vaststelling van het PID door de voormalige gemeente Naarden in 2015 was reeds sprake van een maximaal aantal woningen van 432 (14,4 ha maal maximaal 30 woningen per ha).	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan.
87.2	De Huizerstraatweg is een buurtonsluitingsweg, maar voldoet met een breedte van de wegverharding van net iets meer dan 5 meter, niet aan de daarvoor geldende normen. Verbreding van de weg is niet mogelijk zonder grootschalige kap van een karakteristieke bomenrij. Een goede ruimtelijke ordening vereist dat een nieuw aan te leggen wijk of buurt bereikbaar is via volwaardige ontsluitingen. Dat is hier niet het geval. Op slechts twee wegen is een in-/uitgang gepland en wij voorzien dat verkeersveiligheid in het gedrang komt en files op de	De Huizerstraatweg is een Gebiedsontsluitingsweg binnen de verkeersstructuur in de gemeente Goose Meren. Daarnaast is het onderdeel van het beschermd stadsgezicht. Met beide aspecten is en wordt rekening gehouden bij de ontwikkeling van de BORgronden. De afwijkende breedte komt voort uit het historisch karakter van de weg onderdeel uitmakend van het beschermd stads gezicht. Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer , hoofdstuk 3.1.10 cultuurhistorie en 3.11.2 Huizerstraatweg/bomen en 3.1.11.3 geluidsbelasting Huizerstraatweg.	Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer , hoofdstuk 3.1.10 cultuurhistorie en 3.1.11.2 Huizerstraatweg/bomen en 3.1.11.3 geluidsbelasting Huizerstraatweg

	Huizerstraatweg tot problemen gaan leiden vanwege de smalle weg. Ondanks een boterzachte motie aangenomen in de gemeenteraad, zien wij dat de Huizerstraatweg in zijn huidige vorm zal verdwijnen. Kunt u garanderen dat er geen bomen worden gekapt onder het mom van verkeersveiligheid? Kunt u toezeggen dat de huidige historische Huizerstraatweg in zijn huidige vorm gehandhaafd blijft?		
87.3	Bent u op de hoogte van de ontwikkeling dat elektrische auto's groter, zwaarder en breder zullen worden dan de conventionele fossiele auto's? Hoe verhoudt dit gegeven zich tot uw aanname dat de Huizerstraatweg nog steeds voldoende capaciteit heeft om het verkeer veilig en goed te verwerken?	Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer. Het feit dat auto's iets breder en zwaarder zijn, maakt niet dat aanpassingen hoeven te worden doorgevoerd.	Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer.
87.4	Welke feiten en onderzoeken zijn er dat de voorgestelde in/uitgangen aan de Huizerstraatweg veilig zijn? Hoe onderbouwt u met feiten de door u geponeerde stelling dat "vanwege de spreiding over twee ontsluitingspunten op beide plekken sprake zal zijn van een ontspannen situatie. De spreiding leidt eveneens tot een rustige verkeersafwikkeling verder naar achteren in de buurt waardoor daar de gewenste inrichting gericht op langzaam verkeer tot zijn recht kan komen"?	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 en 2 verkeer /verkeersintensiteit en ontsluitingen. In het onderzoek verkeer en parkeren (bijlage 21 bij het ontwerp bestemmingsplan) wordt hier nader op in gegaan (p. 11 e.v.). In het derde hoofdstuk van het onderzoek zijn de verkeergeneratie en verkeerseffecten van het plan op de wegen beoordeeld. Hiervoor is gebruik gemaakt van een dynamische verkeerssimulatie met behulp van het programma Vissum . Geconcludeerd wordt dat de ontsluitingen het aantal (extra) verkeersbewegingen die voortvloeien uit het plan zonder problemen op kunnen nemen. Er is geen aanleiding geweest om bovenstaande uitspraken in het nieuw opgesteld rapport Verkeer en parkeren, Kenmerk RPT231718-27-03 d.d. 8 november 2023, bijlage 21, aan te passen	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 en 2 verkeer /verkeersintensiteit
87.5	Waarom is er niet gekozen voor een derde ontsluitingsweg die aansluit op de Beethovenlaan, om zo de Oud Blaricumerweg en de Huizerstraatweg te ontlasten. De ruime capaciteit van de Beethovenlaan blijft nu grotendeels onbenut en de verkeersdruk is daar laag. Wanneer, waarom en wie heeft het besluit genomen om deze derde weg niet te benutten?	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.	Zie hoofdstuk 3.1.1.2 verkeer/ontsluitingen.
87.6	De Huizerstraatweg is, hoewel dit een belangrijke ontsluiting is voor de nieuwe wijk, niet opgenomen in de	Zie hoofdstuk 3.1.8 luchtkwaliteit.	Zie hoofdstuk 3.1.8 luchtkwaliteit.

	berekeningen voor stikstof en CO ₂ . Waarom is dit niet gebeurd? Kunt u garanderen dat de geldende normen hiervoor voor de bewoners van de bestaande bebouwing niet worden overschreden door toename van verkeer, zonder ontheffingen of door het oprekken van de maximum toegestane waarden?	De Huizerstraatweg is WEL opgenomen in het onderzoek luchtkwaliteit (en ook in het onderzoeken naar de stikstofdepositie). CO ₂ is geen onderwerp van onderzoek bij nieuwbouwprojecten.	
87.7	Door bureau DB is een onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting voor de Huizerstraatweg. Waarom is dit onderzoek verricht? Wie heeft hiertoe opdracht gegeven? Wat gaat u doen met de vier opties die in het onderzoek vermeld staan om de gevolgen voor de bewoners van de geluidstoename te verminderen?	Het onderzoek naar de geluidsbelasting op de Huizerstraatweg is door Alcedo uitgevoerd, bijlage 12, zie hoofdstuk 3.11.1.3 Huizerstraatweg/geluidsbelasting in opdracht van de gemeente. De uitkomsten van recent opnieuw uitgevoerde tellingen maken dat er geen sprake (meer) is van een ontoelaatbare geluidstoename, derhalve is het in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet noodzakelijk maatregelen te nemen	Nieuw rapport Alcedo, kenmerk 21-08607.No5 d.d. 16 november 2023 toegevoegd, bijlage 12.
87.8	Het bureau DB stelt dat de grenzen van lucht en geluidskwaliteit in en rond het plangebied tegen de maximumgrenzen aanlopen, dan wel daar overheen gaan. Hoe staat dit in relatie tot het streven van het College om een gezonde leefomgeving voor de (huidige en nieuwe) inwoners na te streven?	Het streven naar een gezonde leefomgeving dient te worden afgezet naar de behoefte aan extra woningen in relatie tot de beschikbare ruimte en uitgevoerde onderzoeken. De onderzoeken tonen aan dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan.
87.9	Hoe verhouden bovenstaande uitkomsten en aanbevelingen van bureau DB zich tot de conclusie dat dit plan doorgang kan vinden ondanks de bevindingen en aanbevelingen van bureau DB?	Zie hoofdstuk 3.1.7 geluid en hoofdstuk 3.1.8 luchtkwaliteit.	Zie hoofdstuk 3.1.7 geluid en hoofdstuk 3.1.8 luchtkwaliteit.
87.10	Kunt u uitsluiten dat al in de bouwfase met aan- en afrijdend bouwverkeer, het karakter van de Huizerstraatweg onherstelbaar zal worden beschadigd? En wat zijn de plannen om de schade en overlast te beperken, dan wel terug te brengen tot nihil?	Zie reactie op zienswijze 3.1 en 24.6. .	Zie reactie op zienswijze 3.1 en 24.6. .
87.11	Realiseert u zich welke consequenties dit heeft voor de doorstroming en verkeersveiligheid op de Huizerstraatweg waar brede (vracht)auto's elkaar nu al niet of nauwelijks kunnen passeren? Kunt u aangeven waar in het ontwerpbestemmingsplan rekening is gehouden met deze ontwikkeling?	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 de verkeer/verkeersintensiteit.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 de verkeer/verkeersintensiteit.

87.12	Bent u bereid om bewoners financieel te compenseren die extra verkeersdruk en lawaai gaan ondervinden? Gaat u financieel bijdragen aan geluidswerende aanpassingen aan de bestaande woningen aan de Huizerstraatweg? Denk bijvoorbeeld aan extra geïsoleerd ramen en kozijnen. Zo ja, dan graag inzicht in hoe dit geregeld is, dan wel geregeld gaat worden.	Zie hoofdstuk 1.1.11.3 Huizerstraatweg/geluidbelasting Er is geen noodzaak tot financiële compensatie.	Zie hoofdstuk 1.1.11.3 Huizerstraatweg/geluidbelasting
87.13	Waar in de verkeersmetingen is rekening gehouden met de bouw van 110 woningen op het terrein van de Naarderheem aan de Amersfoortsestraatweg? Is er rekening gehouden met de te verwachten verkeerstoename op de Amersfoortsestraatweg als volgens het plan van het College de toegang tot Naarden-Vesting in de spits wordt afgesloten?	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 Verkeer/verkeersintensiteit.	Zie hoofdstuk 3.1.1.1 Verkeer/verkeersintensiteit.
87.14	In Huizen en Naarden zijn inmiddels nieuwe bouwprojecten afgerond of in de maak. Bijvoorbeeld een nieuw complex aan de Naarderstraat in Huizen en de woontoren aan de Driftweg. Heeft u onderzocht wat de invloed is van deze ontwikkelingen op de verkeersdruk op de Huizerstraatweg? Kunt u cijfermatig onderbouwen dat bovenstaande ontwikkelingen geen invloed zullen hebben op de Huizerstraatweg, met name in de ochtend- en avondspits?	Zie de beantwoording onder 87.13. Bijlage 1 Notitie verkeersmodelstudie plan BORgronden Naarden in het rapport Verkeer en Parkeren van BuroDB d.d. 8 november 2023 met kenmerk RPT231718-27-03, bijlage 21, betreft een regionale studie. De ontwikkelingen die zijn opgenomen in het verkeersmodel 2030H van de gemeente Gooise Meren zijn in de verkeersprognoses betrokken. Zie ook beantwoording zienswijze 19.7.	Zie de beantwoording onder 87.13 en 19.7.
87.15	Hoe verhouden de voorliggende plannen voor de BORgronden zich tot de uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022.	In het kader van het bestemmingsplan is aangetoond dat het plan geen significante effecten op Natura 2000-gebieden heeft. Bij de berekening zal ook inzichtelijk gemaakt worden wat de effecten van de aanlegfase zijn. Zie hoofdstuk 3.1.9 Stikstof.	Zie hoofdstuk 3.1.9 Stikstof
87.16	Het participatietraject dat is ingezet om omwonenden bij het BORproject te betrekken was een farce. Met constructieve bijdragen en kritiek van bewoners is nagenoeg niets gedaan. In de notulen van de bijeenkomsten zijn slechts opmerkingen opgenomen die passen in de plannen van de projectontwikkelaar. Ook na aandringen van bewoners om deze notulen completer te maken, is er geen verbetering gekomen. Het participatietraject was niet meer dan het afvinken van	Zie hoofdstuk 3.1.6 participatietraject	Zie hoofdstuk 3.1.6 participatietraject

	verplichtingen. Wilt u als College en Raad, deze schertsvertoning echt serieus nemen? Kent u de kritiek op het participatietraject van o.a. buurtplatform RemCom en van bewonersvereniging Mooi Naarden? Onderschrijft u deze kritiek?		
88	Reclamant nummer 88		
88.1	Reclamant maakt bezwaar tegen het hele bestemmingsplan omdat het te veel woningen kwijt wil in een gebied waar het niet past qua druk op voorzieningen en ontsluiting/verkeer.	Zie hoofdstuk 3.1.4 woningbouwprogramma en dichtheid, hoofdstuk 3.1.3 verkeer en hoofdstuk 3.1.3 voorzieningen. Voor woningbouwafspraken in de regio zie het aangepaste rapport van ABF, kenmerk r2021-0021MS 21101-DIV d.d. 23 oktober 2023, bijlage 2	Aangepaste rapport van ABF, kenmerk r2021-0021MS 21101-DIV d.d. 23 oktober 2023 toegevoegd aan het bestemmingsplan, bijlage 2.
88.2	Reclamant maakt bezwaar tegen het wegnemen van leefgebied van beschermde diersoorten (wezel, ringslang, vleermuizen en boommarker) die er nu leven	Er worden algemene maatregelen worden getroffen ten aanzien van de algemene zorgplicht, foeragerende vleermuizen en algemene broedvogels. De bomen die belangrijk zijn voor de vleermuizen langs de A1 blijven staan. Daarnaast worden er maatregelen getroffen om schade aan de essentiële vliegroute van vleermuizen te voorkomen. Voor de uitvoering van de werkzaamheden zal een ontheffing (wezel en ringslang) in het kader van de Wet natuurbescherming aangevraagd worden. Er is rekening gehouden met voldoende leefgebied in het nieuwe plan, waarbij de eilanden specifiek voor ringslangen zijn meegenomen en de groene inundatiezones voor de wezel.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
88.3	Reclamant maakt bezwaar wegens de grote hoeveelheid aan giftige stoffen die in de bodem gevonden zijn.	Verontreinigingen zullen gesaneerd moeten worden. Dat gaat ook gedaan worden. Na de sanering zal de bodem geschikt zijn voor het toekomstige gebruik.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
88.4	Bijlage 14, art. 4.4. "Hier ontbreekt logica: na het bouwen van het project zal er natuurlijk continue verlichting zijn in de nacht. Denk aan lantaarnpalen en licht vanuit huizen en tuinen. De essentiële vlieg- en foerageerroute wordt natuurlijk aangetast doordat er een woonwijk met lichtvervuiling komt op een plek waar nu grasland is. Het klopt dus niet dat de genoemde bomenlaan omdat hij net niet in het plangebied ligt geen	De reclamant verwijst naar de bomenrij langs de A1, buiten het plangebied. Hier is een essentiële vliegroute van vleermuizen vastgesteld. Als er enkele maatregelen worden getroffen, zijn er geen effecten op de essentiële vliegroute. Deze maatregelen bestaan uit het werken buiten schemer en nachturen en het gebruik maken van vleermuisvriendelijke verlichting in de nieuwe situatie, waarbij lichtuitstraling richting de bomenrij voorkomen wordt. Er is geen reden om aan te nemen dat deze maatregelen niet haalbaar zijn.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	last heeft van de bebouwing (licht, geluid, minder insecten, etc.).		
88.5	Van de waargenomen boommarter wordt geclaimd dat het een "zwervend exemplaar" is. Hoe is bewezen is dat het een "zwerver" betreft aangezien de camera alleen bij het huis heeft gestaan en de boommarter zich evenwel op andere delen van de Borgronden kan ophouden (de foto van de boommarter in het huis kan juist de uitzondering zijn)?	Het terrein is nauwelijks geschikt als leefgebied voor de boommarter die normaliter in (oude) bossen te leeft. Tijdens het onderzoek (12 weken) is slechts 1x een beeld vastgelegd van een boommarter. De argumentatie waarom sprake is van een 'zwervend exemplaar' is te vinden in paragraaf 4.5 van het betreffende onderzoek.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
88.6	De werkzaamheden leiden tot het wegnemen van voortplanting- en/of verblijfplaatsen voor wezel en ringslang. Daarom dienen alternatieve verblijfplaatsen gedurende een bepaalde periode aanwezig te zijn naast de huidige verblijfplaatsen." Waar precies komen deze aanpalende, alternatieve verblijfplaatsen aangezien het hele gebied ingeklemd ligt? Hoe lang moet deze alternatieve verblijfplaatsen aanwezig zijn?	Voor het wegnemen van het leefgebied en verblijfplaatsen van de ringslang en kleine marterachtige (wezel) is een ontheffing Wnb. benodigd. Voor het verkrijgen van een ontheffing en het waarborgen van de huidige staat van instandhouding dienen alternatieve verblijfplaatsen en leefgebied gerealiseerd te worden. Dit zal voorafgaande aan de werkzaamheden gerealiseerd zijn.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
89	Reclamant nummer 89		
89.1	Graag willen wij in deze zienswijze benadrukken dat het burgerparticipatie proces -zoals doorlopen- onvoldoende recht heeft gedaan aan de belangen van de omwonenden en dat van daadwerkelijke participatie geen sprake is geweest. Het beeld dat dit ontwerpbestemmingsplan breed wordt gedragen door belanghebbenden en burgers, is dus ver bezijden de waarheid. Wij nemen dan ook nadrukkelijk afstand van het beeld dat is geschetst in het ontwerpbestemmingsplan en eisen een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan op dit punt. Daarnaast missen we concreet inzicht in wat het participatieproces opgeleverd heeft, en hoe dit advies exact is opgevolgd. Kunt u dit alsnog beschrijven?	Zie hoofdstuk 3.1.6 participatietraject.	Zie hoofdstuk 3.1.6 participatietraject.
89.2	Kunt u aangeven hoe de gemeente – ook in relatie tot de VOF BORgronden -in de volgende volgde fases vorm gaat geven aan burgerparticipatie en gaat zorgen voor een veilig en geborgd burgerparticipatie-proces?	De wettelijke inspraak in het kader van de procedure Wro wordt door de gemeente geleid. In de eerdere fases zijn inspraakmogelijkheden geweest voor omwonenden. Tevens zijn er informatiebijeenkomsten geweest. Voor de vervolgfase geldt dat men na vaststelling van het	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

		bestemmingsplan de mogelijkheid heeft om beroep in te stellen tegen het bestemmingsplan. Daarnaast is in de Anterieure Overeenkomst vastgelegd dat de VOF de participatie na vaststelling van het BP voor haarrekening neemt. Zij gaan omwonenden en nieuwe bewoners betrekken bij de uitwerking van de inrichtingsplannen.	
89.3	Kunt u het gedetailleerde burgerparticipatie-plan en communicatieplan voor de volgende fases overleggen c.q. Beschrijven.	Zie beantwoording zienswijze 89.2	Zie beantwoording zienswijze 89.2
90	Reclamant nummer 90		
90.1	Reclamant geeft aan dat de onderzoeken die zijn uitgevoerd met betrekking tot de bodemkwaliteit van het plangebied geïnitieerd en gefinancierd zijn door direct of indirect belanghebbende. Of te wel: de slager keurt zijn eigen vlees!	Het is gebruikelijk dat de 'aanvrager' dergelijke onderzoeken uit laat voeren, waarna de gemeente en de omgevingsdienst toetsen of onderzoeken aan de vereisten voldoen. Dat is in dit geval ook zo uitgevoerd.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
90.2	Er is echter nog geen onderzoek gedaan naar de aanwezigheid in de bodem en het grondwater van PFAS (o.a. nodig indien de grond hergebruikt moet of wil worden), Microplastics (volgens Brits universitair onderzoek is Europese landbouwgrond mogelijk de grootste opslagplaats van microplastics in de wereld) en de Japanse Duizendknoop. Wetgeving is er opgericht dat de Japanse Duizendknoop zich niet meer verspreidt doordat deze grote schade kan aanrichten aan o.a. het verdringen van inheemse begroeiing, wegen, dijken, rioolbuizen, gebouwen en waterwerken. Weghalen is heel lastig en gaat gepaard met zeer hoge kosten. In Londen bijvoorbeeld kostte het uitroeien van Japanse Duizendknoop bij bouwwerkzaamheden voor de Olympische Spelen in 2012 bijna 84 miljoen euro.	De uitgevoerde bodemonderzoeken voldoen aan de vereisten (o.a. NEN-normering). Er is geen verplichting om onderzoek te doen naar de zaken die de reclamant aanhaalt, er is op dit moment geen aanleiding voor of het onderwerp komt bij de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen aan bod.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
90.3	het is nog niet duidelijk of en in welke mate ophoging zal moeten plaatsvinden. Het is algemeen bekend dat ophoging met schoon zand bij percelen bestemd voor woningbouw o.a. wordt gedaan om verontreinigde grond/bodem af te dekken. Echter, de verontreiniging	De aanvrager zal voor de verontreinigingen waarbij sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging een saneringsplan of BUS-melding in moeten dienen. In dit kader zal het bevoegd gezag beoordelen wat een geschikte saneringsmethode is. Pas na uitvoering hiervan kan er worden opgehoogd.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	blijft dan dus wel in de bodem zitten en door afdekking met bv 1 meter zand, komt deze verontreinig over de tijd / langzamerhand, door afscheiding juist in het grondwater terecht met alle gevolgen van dien voor de gezondheid van toekomstige bewoners, omliggende bewoners en schade claims. Of te wel de bodem moet ook hiervoor professioneel en volledig worden gesaneerd alvorens er ook maar 1 spade in de grond mag worden gezet en alvorens het met schoon zand wordt opgehoogd.		
91	Reclamant nummer 91		
91.1	Het voorliggende bestemmingsplan BORgronden heeft een nadere uitwerking inzake verkeersstromen door en rondom de Vesting, en in het bijzonder ook Oranje Nassau Park Noord. Hierbij dienen de Vesting en Oranje Nassau Park Noord als één geïntegreerd verblijfsgebied te worden beschouwd. Wij verzoeken u derhalve dit ontwerp bestemmingsplan nu niet vast te stellen, zolang bredere verkeerseffecten niet in detail in kaart zijn gebracht, voor de verschillende buurten en oplossingen voor overmatige verkeersdruk vastgesteld zijn, waarbij recht wordt gedaan aan hun onderlinge samenhang. E.e.a. conform uw eigen mobiliteitsvisie.	Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer.	Zie hoofdstuk 3.1.1 verkeer.
92	Reclamant nummer 92		
92.1	Wat zijn de effecten van het realiseren van akoestische maatregelen/geluidswal aan de westzijde van de A1 op de geluidsbelasting voor het gebied aan de oostzijde van de A1 (Bos van Bredius / Bollelaan). Uit de stukken kan niet worden opgemaakt dat dit (voldoende en/of deugdelijk) is onderzocht, daar waar geluid door het plaatsen van (harde) wanden aan de ene zijde weerkaatst waardoor het op andere locaties een negatief effect kan hebben.	Zie hoofdstuk 3.1.7 geluid.	Zie hoofdstuk 3.1.7 geluid.
93	Reclamant nummer 93		

	Rapport Leidraad ontwerp nieuwe waterstructuur dient te worden toegepast in de verder detaillering	In de verdere uitwerking van de plannen zal hier rekening mee worden gehouden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
	Het is niet duidelijk of varen mogelijk wordt gemaakt in het plan. Zo ja dan de regels aanpassen	Dit is niet het geval dus de regels hoeven niet te worden aangepast.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
	Voor de uitwerking primair water nadere afstemming nodig met het waterschap	In de verdere uitwerking van de plannen zal hier rekening mee worden gehouden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
	Bij graven van nieuw water nieuwe natuurlijke oevers aanleggen en er voor waken dat de waterkwaliteit niet achter uit gaat.	In de verdere uitwerking van de plannen zal hier rekening mee worden gehouden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
	Let bij verbreden watergangen of andere manier van onderhoud noodzakelijk wordt en pas dit in de plannen in.	In de verdere uitwerking van de plannen zal hier rekening mee worden gehouden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
94	Reclamant nummer 94		
	Geen opmerkingen op het akoestisch onderdeel	Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
	De sloot langs de A1 die binnen het beheergebied van RWS valt dient te allen tijde bereikbaar te blijven voor onderhoud aan beide zijden van de sloot	Akkoord, deze strook valt buiten het plangebied.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
95	Reclamant nummer 95		
	Er moet voldoende ruimte in de openbare ruimte beschikbaar zijn voor ondergronds verkeer, vrij van bomen en stekelige beplanting. Overige beplanting moet van dien aard zijn dat het leidingnet van PWN te allen tijde goed bereikbaar blijft. Ingeval een leidingstrook van verharding wordt voorzien dient dit open verharding te zijn. Het leiding tracé dient vrij te blijven van opslag etc. Zie NEN 71717-1 en praktijkrichtlijn NPR7171-2	In de verdere uitwerking van de plannen zal hier rekening mee worden gehouden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan
	Aandacht voor het feit dat het PWN -distributienet ten behoeve van nieuwbouw wordt ontworpen op de drinkwatervraag. Daarna wordt in overleg met de brandweer bestudeerd of het verzoek om bluswater kan	In de verdere uitwerking van de plannen zal hier rekening mee worden gehouden.	Geen aanpassingen aan het bestemmingsplan

	worden ingepast. Dit kan niet altijd gehonoreerd worden en men moet op zoek naar een alternatief..		
--	--	--	--

5 Wijzigingen in bestemmingsplan

Aangepaste bijlagen definitief bestemmingsplan

Bijlage 2: ladderonderbouwing. 9 maart 2021 | r2021-0021MS | 21101 DV, ABF Research, is geworden r2021-002MS|21101-DIV d.d. 23 oktober 20223
Bijlage 9: onderzoek luchtkwaliteit, 8 november 2023, kenmerk RPT231718-27-22, BuroDB, is geworden RPT231718-27-23 d.d. 8 november 2023
Bijlage 10: akoestisch onderzoek wegverkeer, 8 november 2023, kenmerk RPT231718-27-12, BuroBD, is geworden RPT2317181-27-13 d.d. 8 november 2023
Bijlage 11: definitief besluit hogere waarden, 20-20-2022, kenmerk Z2022-013072/D2022-234901, OFGV, . NB wordt nu gemaakt heb ik uiterlijk 10 januari
Bijlage 12: planeffect op bestaande woningen langs Huizerstraatweg, 12 oktober 2022, kenmerk 21-08607.No3, Alcedo, is geworden kenmerk 21-08607.No5 d.d. 16 november 2023
Bijlage 21: onderzoek verkeer en parkeren. 8 november 2023, kenmerk RPT231718-27-03 Buro BD

Vervallen bijlagen:

Bijlage 22 verkeersmeting, 14 maart 2018, versie 1.2 definitieve versie, Gooise Meren
De nieuwe verkeerstellingingen zijn nu verwerkt in Bijlage 21 : onderzoek verkeer en parkeren. 8 november 2023, kenmerk RPT231718-27-03 Buro BD. als bijlage 2

Nieuwe bijlagen:

Bijlage 24	nota van beantwoording zienswijzen
Bijlage 25	nota van beantwoording reacties op BKP
Bijlage 26	Bijlage vragen en opmerking uit participatietraject BORgronden
Bijlage 27	Inspraaknota SPvE BORgronden
Bijlage 28	Bomen notitie Copijn, kenmerk B13648 d.d. 5 december 2023
Bijlage 29	Stikstof onderzoek, kenmerk 21060/07 d.d. 17 januari 2024
Bijlage 30	Stikstof onderzoeken realisatiefase 1 .d.d. januari 2024
Bijlage 31	Stikstof onderzoeken realisatiefase 2 d.d. januari 2024
Bijlage 32	Stikstof onderzoeken realisatiefase 3 d.d. januari 2024
Bijlage 33	Stikstof onderzoeken realisatiefase 4d.d. januari 2024
Bijlage 34	Memo ingediende moties SPvE d.d.16 januari 2024
Bijlage 35	Memo Huizerstraatweg d.d. 16 januari 2024

Aangepaste passages en wel aanvullingen toelichting:

- Paragraaf 3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking aangepast aan nieuw onderzoek
- Paragraaf 3.4.1 Omgevingsvisie Gooise Meren toegevoegd
- Paragraaf 3.4.3 Verordening doelgroepen woningbouw Gooise Meren toegevoegd

- Paragraaf 3.4.6 Stedenbouwkundig Prigramma van Eisen uitwerking moties toegevoegd
- Paragraaf 3.4.8. Mobiliteit- en parkeervisie 2040 toegevoegd
- Paragraaf 4.4 Geluid , Huizerstraatweg bestaande woningen
- Paragraaf 4.4 Geluid besluit hogere waarde verwerkt
- Paragraaf 4.5 Ecologie onderdeel Stikstof aangepast
- Paragraaf 4.6 Bedrijven en milieuzonering aangepast
- Paragraaf 4.10.2 nieuwe parkeernormen verwerkt
- Paragraaf 6.2.1 toegevoegd onderdeel participatie
- Paragraaf 6.2.3 Zienswijzen toegevoegd

NB in de hele toelichting is verwezen naar de aangepaste dan wel toegevoegde nieuwe bijlagen.

Aanpassingen aan de regels

Verwijderd:

Begrippen:

- 1.35 referentiesituatie
- Feitelijk bestaande, planlogisch legale situatie voorafgaand aan de vaststelling van het plan
- 1.37 stikstofdepositie
- Het neerslaan van stikstofverbindingen uit de lucht op een oppervlakte, uitgedrukt in mol per hectare per jaar
- 1.38 stikstofemissie
- Stikstofverbindingen die direct of indirect vanuit een bron in de lucht worden gebracht
- 1.39 toename van stikstofdepositie
- Elke toename van stikstofdepositie (groter dan 0,00 mol stikstof per hectare per jaar) op stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten in een Natura 2000-gebied, ten opzichte van de referentiesituatie, waarbij in de berekening geen gebruik is gemaakt van de mogelijkheden voor extern salderen.
- 144 zijerf
- De gronden die behoren bij het hoofdgebouw en gelegen zijn aan de zijkant(en) van dat hoofdgebouw tussen de denkbeeldige lijnen in het verlengde van de voor- en achtergevel

Gewijzigd:

Begrippen:

- 1.8 achtererf is gewijzigd in achtererfgebied

Oud:achtererf

de gronden die behoren bij het hoofdgebouw en gelegen zijn achter de achtergevel van het hoofdgebouw of achter een denkbeeldige lijn in het verlengde daarvan;

Nieuw: achtererfgebied:

Erf aan de achterkant en de niet naar openbaar toegankelijk gekeerde zijkant, op meer dan 1 m van de voorkant van het hoofdgebouw;

Wijze van meten

- 2.4 Goothoogte van een bouwwerk

Oud:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel

Nieuw:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel, waarbij een dakkapel niet voor een nieuwe goothoogte zorgt

Woongebied

- 6.2.1 a

Oud:

het aantal woningen mag niet meer bedragen dan 440 woningen;

Nieuw

het aantal woningen mag niet meer bedragen dan 440 woningen, met dien verstande dat ten minste 80 woningen als sociale huurwoning gebouwd dienen te worden;

- 6.2.2.c

Oud:

de gezamenlijke oppervlakte van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen mag ten hoogste 50% van het zij- en achtererf met een maximum van 40 m² bedragen, met dien verstande dat een aaneengesloten oppervlakte van ten minste 25 m² van het zij- en achtererf onbebouwd en onoverdekt dient te blijven

Nieuw:

de gezamenlijke oppervlakte van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen mag ten hoogste 50% van het achtererfgebied met een maximum van 40 m² bedragen, met dien verstande dat een aaneengesloten oppervlakte van ten minste 25 m² van het achtererfgebied onbebouwd en onoverdekt dient te blijven.

- 6.2.2.d

Oud:

in afwijking van het bepaalde onder c mag het oppervlak aan aan- en uitbouwen en bijgebouwen en overkappingen ten hoogste 75 m² bedragen, indien de oppervlakte van het bij het hoofdgebouw behorende achtererfgebied ten minste 250 m² bedraagt;

Nieuw:

in afwijking van het bepaalde onder c mag het oppervlak aan aan- en uitbouwen en bijgebouwen en overkappingen ten hoogste 75 m² bedragen, indien de oppervlakte van het bij het hoofdgebouw behorende zij- en achtererf ten minste 250 m² bedraagt;

- 6.5.2 Strijdig gebruik

Oud:

A Het uitvoeren van bouwwerkzaamheden als bedoeld in artikel 6 lid 2 en het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van de in artikel 6 lid 1 bedoelde bestemming, zodanig dat er sprake is van een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, is niet toegestaan.

B Ter naleving van het bepaalde onder a worden de voorschriften verbonden aan de omgevingsvergunningen die benodigd zijn ter uitvoering van deze planregeling.

C Tot een strijdig gebruik van de in artikel 6 lid 1 bedoelde gronden wordt in ieder geval gerekend het mogelijk maken van een doorgaande verkeersroute voor motorrijtuigen tussen gronden met de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - a', 'specifieke bouwaanduiding - b' en 'specifieke bouwaanduiding - c' enerzijds en gronden met de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - d', 'specifieke bouwaanduiding - e' en 'specifieke bouwaanduiding - f' anderzijds.

Nieuw:

Tot een strijdig gebruik van de in artikel 6 lid 1 bedoelde gronden wordt in ieder geval gerekend het mogelijk maken van een doorgaande verkeersroute voor motorrijtuigen tussen gronden met de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - a', 'specifieke bouwaanduiding - b' en 'specifieke bouwaanduiding - c' enerzijds en gronden met de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - d', 'specifieke bouwaanduiding - e' en 'specifieke bouwaanduiding - f' anderzijds.

Toegevoegd:

1.35 sociale huurwoning

Een sociale huurwoning als bedoeld in artikel 5.161c van het Besluit kwaliteit leefomgeving; de Verordening doelgroepen woningbouw Gooise Meren van de gemeente Gooise Meren of de rechtsopvolger daarvan is onverkort van toepassing