

# Brinklaan Noord

# BN



## Nota van Uitgangspunten

Vastgesteld door de Raad op 24 mei 2012

## Inhoudsopgave

4-9	Inleiding
10-13	Doelstellingen
14-20	Maat- en uitvoering
21-36	De ontwikkelingsgebieden
37-38	Het proces
40-49	Bijlagen

Tijdens de procedure van het bestemmingsplan Oudere Dorp zijn diverse zienswijzen binnengekomen voor o.a. het noordelijk gedeelte van de Brinklaan (Brinklaan Noord).

Het college wenste een gebiedsvisie voor het gebied. Deze gebiedsvisie is op 23 september 2010 vastgesteld door de raad.

Voorliggende nota van uitgangspunten (NvU) is een verdieping van de gebiedsvisie en geeft concrete handvatten voor herontwikkelingen binnen het plangebied van Brinklaan Noord.

### Colofon

Tekst: L. Beenke, A. Soede

Foto's en illustraties: L. Beenke

Productie: Repro Gemeente Bussum

© Gemeente Bussum

## 1. Inleiding

1.1 Aanleiding	4
1.2 Vertrekpunt	4
1.3 De huidige situatie	5-7
1.4 Vigerend Bestemmingsplan	7-8
1.5 Gebiedsvisie Brinklaan Noord	8

## 2. Doelstellingen

2.1 Een integrale aanpak	10
2.2 De maatvoering	10
2.3 Het milieu	10
2.4 De (be)leefbaarheid	11-12
2.5 Stedebouw	12-13

## 3. Maat- en uitvoering

3.1 De Brinklaan	14-15
3.2 De Bussummervaart	16
3.3 De Vaartweg	17-18
3.4 Relatie architectuur en water	18
3.5 Parkeren	19
3.6 Openbare ruimte	20

## 4. De ontwikkelingsgebieden

4.1 Ontwikkelingsgebied 1	22-23
4.2 Ontwikkelingsgebied 2	24-25
4.3 Ontwikkelingsgebied 3	26-27
4.4 Ontwikkelingsgebied 4	28-30
4.5 Ontwikkelingsgebied 5	31-33
4.6 Ontwikkelingsgebied 6	34-36

## 5 Het proces

5.1 Postzegelbestemmingsplan	37
5.2 Anterieure overeenkomst	37
5.3 Sloop	37
5.4 Procedure	37
5.5 Gemeentelijke projecten	38

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Tijdens de procedure van het bestemmingsplan Oudere Dorp zijn zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen betroffen initiatieven voor de herontwikkeling van diverse percelen in het plangebied Brinklaan Noord.

De gebiedsvisie is na de inspraakprocedure opgesteld volgens de Bussumse Werkwijze en door de raad vastgesteld op 23 september 2010. Deze visie geeft de gemeente de mogelijkheid nieuwe ontwikkelingsinitiatieven te toetsen aan een nieuwe gebiedsvisie in plaats van aan het conserverend bestemmingsplan Oudere Dorp.

Voorliggende nota van uitgangspunten (NvU) is een verdieping van de gebiedsvisie en geeft concrete handvatten voor herontwikkelingen binnen het plangebied van Brinklaan Noord. De uitgangspunten zijn leidend voor de nieuwe ontwikkelingsinitiatieven, maar bieden ruimte voor goed onderbouwde creatieve oplossingen/alternatieven.

## 1.2 Vertrekpunt

Het gebied Brinklaan Noord kan worden omschreven als een matig ontwikkeld en rommelig gebied. In het plangebied spelen diverse factoren een rol: de geringe (smalle) maatvoering van het plangebied, de druk bereden Brinklaan met fietssuggestiestroken, de geringe afstand tot de omliggende bebouwing en de korte nabijheid van de Bussumervaart. Deze factoren hebben effect op de huidige leef- en beleefbaarheid en drukken ook op toekomstige ontwikke-

lingen in het plangebied hun stempel. De verschillende disciplines, waaronder verkeer en parkeren, groen en stedenbouw, stellen verschillende eisen en wensen aan de toekomstige ontwikkeling van Brinklaan Noord.

Deze nota van uitgangspunten (NvU) gaat uit van een integrale aanpak voor dit gebied. Ingezet wordt op een realistisch integraal optimum tussen de disciplines verkeer, parkeren, openbare ruimte, groen, water én stedenbouw. Het doel is om met behulp van een NvU een duurzame toekomstige ontwikkeling van dit gebied mogelijk te maken vanuit de wens tot verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en (be)leefbaarheid. Uitgangspunt is het verbeteren van het weg- en vaartprofiel en het toevoegen van kwalitatieve bebouwing en groen. De bebouwing is individueel en vertoont door helder samengestelde volumes en vormen, een duidelijke geleiding, het materiaal- en kleurgebruik en hun verwantschap in architectonische uitwerking een ruimtelijke samenhang. Integraliteit, samenhang, differentiatie en duurzaamheid zijn ambities die als een rode draad door de NvU lopen.

Er is met zorgvuldigheid aan de ontwikkeling van een sterk, en kwalitatieve integrale NvU gewerkt. In deze NvU staan de verschillende ontwikkelingsgebieden met de gekozen uitgangspunten genoemd die richtinggevend zijn voor het indienen en de beoordeling van nieuwe plannen en ontwikkelingen.

## 1.3 De huidige situatie

Het plangebied ligt aan de Brinklaan en de Vaartweg. De ligging van de Bussumervaart is bepalend voor toekomstige ontwikkelingen langs de Brinklaan en tevens voor verdere ontwikkelingen aan de Vaartweg. De vaart kan verschoven worden om bebouwing aan de Brinklaan mogelijk te maken. Deze ontwikkeling kan plaatsvinden wanneer een deel van de tussen de Bussumervaart en de Vaartweg gelegen bebouwing wordt gesloopt.

### *Brinklaan*

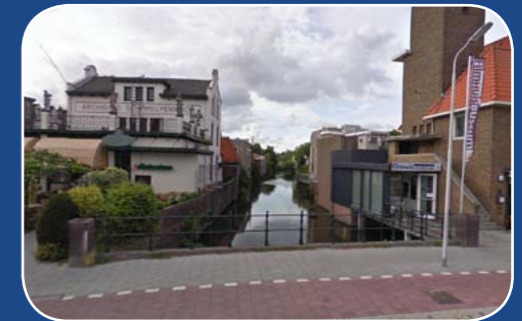
De Brinklaan is de belangrijkste noordzuidverkeersontsluiting van Bussum en kent hierdoor een gemiddelde tot hoge verkeersdruk. De Brinklaan heeft direct effect op de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving en aangrenzende bebouwing. Ter hoogte van de ontwikkelingslocaties is de kwaliteit en de relatie tussen de weg en de omliggende bebouwing zwak te noemen.

### *Westzijde Brinklaan*

Aan de westzijde van de Brinklaan staan verschillende grondgebonden woningen. De dorpse woningen aan de noordzijde worden via de Brinklaan ontsloten en liggen direct met de gevel aan de weg. De overige woningen worden ontsloten via de Mecklenburglaan en liggen met hun achtertuin aan de Brinklaan. Het geheel van de bebouwing aan de westzijde van de Brinklaan vormt een redelijk gesloten wand van gevels, deels groene perceelsafscheidingsen, hier en daar groen tussen de woningen en te midden van alle woningen een kerk. Tegen de grens met Naarden, ligt de voormalige Mauritz-locatie.



*Brinklaan*



*Bussumervaart*



*Vaartweg*

Hierop staan diverse aan elkaar gebouwde bedrijfsmatige panden. De bedrijfsmatige uitstraling van een groot deel van de panden sluit niet aan bij de architectuur van de overige bebouwing langs de Brinklaan.

*Tussen de Brinklaan en Bussumervaart*  
Het gebied tussen de Brinklaan en de Bussumervaart kenmerkt zich door een diversiteit aan functies en architectonische stijlen, verschillende bouw- en goothoogtes



Het plangebied Brinklaan Noord in de omgeving

en verspringende gevelrooilijnen. Naast de horecagelegenheid aan de Brediusweg ligt kleinschalige bedrijvigheid gemixt met wonen en kantoor. Verder naar het noorden ligt het benzinstation met een bedrijvenpand, een garagebedrijf met werkplaats gevolgd door een lang en smal gerekt parkeerterrein.

Hiernaast liggen drie aangesloten woningen gevolgd door een voor dit gebied redelijk volumineus kantoorpand met aangrenzend het oude (hergebouwde) blekerijgebouw, dat een kantoorfunctie heeft. Daarnaast ligt een parkeerterrein met aansluitend loodsen met de bestemming

detailhandel.

Het gebied oogt als een rommelig en on-samenhangend geheel dat ten koste gaat van de ruimtelijk kwaliteit die een hoofdroute van een dorp wel hoort te hebben.

#### Bussummervaart

De Bussummervaart heeft een matige recreatieve functie en is niet sfeerbepalend te noemen. De oeverwanden aan beide zijden van de vaart kennen geen uniforme afwerking waardoor de ruimtelijke kwaliteit van het wonen/werken aan het water matig tot slecht te noemen is. Vrij recent zijn aan de Vaartweg appartementen en eengezinswoningen gerealiseerd. De appartementen zijn voornamelijk georiënteerd op de Hooftlaan en de Vaartweg, de eengezinswoningen op de Vaartweg en de Bussummervaart. Aan het begin van de Vaartweg staat het Filmhuis dat een grote versprongen en blinde muur heeft aan de waterkant. Tussen het Filmhuis en de woningen aan de noordzijde liggen een speeltuintje, een woonblok, een bedrijf en een parkeerterrein.

#### Oostzijde Vaartweg

Aan de oostzijde van de Vaartweg ligt de Kreuning-locatie, de voormalige steenhouwerij staat met zijn industriële karakter wat onwennig tussen de bakstenen aaneengeschakelde eengezinswoningen met overstekende kappen en voortuinen. Het perceel bestaat uit twee woonhuizen aan de noord- en zuidzijde, en een grote loods aan de oostzijde van het perceel.

## 1.4 Vigerend Bestemmingplan

Voor het gebied Brinklaan Noord (m.u.v. de voormalige Mauritz-locatie) is het bestemmingsplan "Oudere Dorp 2010" het vigerende plan. Het bestemmingsplan is op 18 maart 2010 vastgesteld door de raad en is digitaal raadpleegbaar op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). De voormalige Mauritz-locatie aan de Brinklaan valt binnen het bestemmingsplan "Het Spiegel-Prins Hendrikpark 2010".

In het gebied Brinklaan Noord liggen uiteenlopende bestemmingen als wonen, kantoor, bedrijf, water, verkeer, verblijfsgebied, tuin, maatschappelijk en gemengde doeleinden. Er bestaat een verscheidenheid in toegestane goothoogtes in het gebied, variërend van 3 tot 20m.

In het bestemmingsplan "Oudere Dorp 2010" staat in paragraaf 3.6 bij de ruimtelijke en functionele uitgangspunten o.a. het volgende omschreven:

#### Algemeen

- Behoud en zo mogelijk verhoging van de woonkwaliteit door behoud en uitbouw van bestaande kwaliteiten;
- Behoud en versterking van de aanwezige groen- en bomenstructuur, welke zowel bestaat uit gemeentelijk groen als particulier groen;
- Behoud en verruiming van de voor het gebied van belang zijnde gemengde functie aan de Huizerweg, Laardeweg en Landstraat teneinde de diversiteit van het gebied, zoals de mix van wonen, detailhandel en werken te behouden;

- Bedrijventerrein De Nieuwe Vaart dient beschikbaar te blijven voor echt bedrijven. Andere voorzieningen behoudens detailhandel in volumineuze goederen zijn hier niet toegestaan;
- Op kleinere bedrijventerreinen is uitwisseling met andere voorzieningen, zoals maatschappelijke voorzieningen en kleinere kantoren, mogelijk.

#### Bebouwing

- Vergroting van het individuele woongebot door het toestaan van verruiming van de grootte en inhoud van woningen voor zover de omvang van de kavel dit toestaat en er geen negatieve gevolgen zijn voor belendende percelen en het ruimtelijk beeld niet wordt verstoord;
- Dit kan bijvoorbeeld gestalte krijgen door het toestaan van uitbreidingen aan de achterzijde van woningen;
- Monumentale panden dienen zoveel mogelijk in oorspronkelijke staat in stand worden gehouden en toevoegingen aan de panden zijn uitsluitend mogelijk indien deze geen afbreuk doen aan het karakteristieke of monumentale beeld van het pand of de omgeving.

#### Ontwikkelingen

- In het plangebied doet zich een aantal concrete nieuwe ontwikkelingen voor, waarbij het met name gaat om woningbouw;
- Bij nieuwe ontwikkelingen terugdringen van het parkeren aan de straat door realisering van hetzij parkeerkelders, hetzij parkeerfaciliteiten op binnenterreinen;
- Het mogelijk maken van toekomstige

nieuwe ontwikkelingen op verschillende plaatsen in het plangebied in de vorm van bestemmingswijzigingen die onder andere leiden tot toevoegingen van nieuwe woningen en herinrichting van percelen;

- Nadrukkelijk aansluiting zoeken bij het bestaande ruimtelijke beeld (structuur en materialen) en de bestaande dichtheden ingeval van herinrichting van delen van de wijken.

### 1.5 Gebiedsvisie Brinklaan Noord

Op 6 januari 2010 is in het kader van het ontwerpbestemmingsplan "Oudere Dorp 2010" een informatieavond gehouden over de ingediende zienswijzen binnen het plangebied van Brinklaan Noord. Mede naar aanleiding van deze informatieavond wenste het college een gebiedsvisie voor het gedeelte Brinklaan Noord tussen Hooftlaan en Brediusweg. Aan de gebiedsvisie worden ontwikkelingsinitiatieven getoetst. De Gebiedsvisie Brinklaan Noord is op 23 september 2010 door de raad vastgesteld.

De Gebiedsvisie Brinklaan Noord moet leiden tot een minder rommelige situatie van het plangebied, verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid, een toetsingskader voor potentiële ontwikkelingen in het plangebied.

*De overige gemeentelijke uitgangspunten, nota's etc. staan omschreven in de bijlagen.*



Uitsnede bestemmingsplankaart



Visietekening van de gebiedsvisie

## 2. Doelstellingen

### 2.1 Een integrale aanpak

Deze NvU gaat uit van een integrale aanpak voor het plangebied. Er is rekening gehouden met ligging, maatvoering, wensen, normen en eisen zodat (her)ontwikkeling van het plangebied met een integrale aanpak haalbaar is.

Uitgangspunt is om, vanuit de wens tot verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en (be)leefbaarheid, het weg- en vaartprofiel te verbeteren en kwalitatieve bebouwing en groen toe te voegen, zoals ook was opgenomen in de vastgestelde gebiedsvisie.

### 2.2 De maatvoering

De geringe (smalle) maatvoering van het plangebied en de korte nabijheid van de Bussumervaart spelen een rol bij:

- de inrichting van het wegprofiel;
- de uitvoering langs de Bussumervaart;
- het bepalen van de grootte en de ligging van de bouwvlakken.

#### *Wegprofiel*

Het trottoir aan de oostzijde van de Brinklaan wordt geoptimaliseerd. De introductie van langsparkeren, laanbeplanting en een breder trottoir komt ten goede aan de verkeersveiligheid, de parkeerdruk en de leefbaarheid.

#### *Vaartprofiel*

Het verleggen van de westzijde van de vaart, zoals omschreven in de gebiedsvisie, is geen verplichting. Deels bouwen in het water biedt voldoende mogelijkheden. Het voornaamste

doel is om een eenduidig en een ruimtelijk kwalitatief geheel te krijgen.

#### *Bouwvlakken*

Het stedenbouwkundig plan is gebaseerd op een optimale balans tussen open en gesloten delen. De ligging en grootte van de bouwvlakken is hierop afgestemd.

### 2.3 Het milieu

#### *Geluid*

In het plangebied zijn slechts twee bestemmingen toegestaan, waaronder wonen en kantoren (kleinschalige bedrijvigheid). Vooral met betrekking tot nieuwbouw aan de Brinklaan spelen geluidsnormen een specifieke rol bij de beoordeling van de plannen. Alle bebouwing wordt op een minimale afstand van 7,5 m1 van gevel tot weg geplaatst. Op deze afstand van gevel tot as van de weg is de geluidsbelasting, na aftrek van 5 dB, afgerond 62 dB. Deze waarde is aanvaardbaar. De eisen met betrekking tot de geluidsisolatie van geluidgevoelige gebouwen zijn onder meer vastgesteld in het Bouwbesluit.

#### *Fijnstof*

De nieuwe stedenbouwkundige opzet van het plangebied is mede tot stand gekomen naar aanleiding van milieunormen, zoals fijnstof. In het stedenbouwkundig plan is daarom gekozen voor een afwisseling van gesloten en open delen. In het plangebied is daarom per ontwikkelingslocatie aangegeven wat de bouwvlakken zijn en de maximale maatvoering per bouwvlak/ontwikkelingsgebied.

### 2.4 De (be)leefbaarheid

Het gebied Brinklaan Noord kan worden omschreven als een matig ontwikkeld en rommelig gebied met een matige maatvoering. Deze factoren hebben direct effect op de huidige (be)leefbaarheid.

Het doel is om een duurzame toekomstige ontwikkeling van dit gebied mogelijk te maken vanuit de wens tot verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en (be)leefbaarheid.

#### *Openbare ruimte*

Het plangebied kent geen tot weinig openbare ruimte. De komst van bredere trottoirs, pleinen en bomen zal de (be)leefbaarheid van het gebied vergroten.

Aan de oostzijde van de Brinklaan en de westzijde van de Vaartweg wordt een breder, veilig en levensloopbestendig trottoir aangelegd. Het gebied wordt verbijzonderd door, ter hoogte van de kerk aan de Brinklaan en de voormalige steenhouwerij aan de Vaartweg, twee pleinen en een voetgangersbrug (zie referentiebeeld 3.6) te introduceren die samen rust, ruimte en uitzicht bieden.

Met betrekking tot de achterkantsituatie van de woningen aan de Mecklenburglaan wordt op korte termijn, gezamenlijk met de bewoners van de desbetreffende percelen, een apart project gestart. Doel is te komen tot een eenduidige oplossing voor deze achterkantsituatie.

#### *Bebouwing*

De uitstraling van de nieuwe bebouwing speelt een rol bij het tot stand komen van de gewenste leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in het gebied.

De bebouwing vertoont door helder samengestelde volumes en vormen, een duidelijke geleiding, het materiaal- en kleurgebruik en de verwantschap in architectonische uitwerking een ruimtelijke samenhang.

Om de beleving en ruimtelijke kwaliteit aan de Bussumervaart te vergroten wordt de nieuwe bebouwing aan de vaart alzijdig vormgegeven en wordt er aandacht besteed aan de relatie tussen de architectuur en het water.

#### *Groen*

Aan de Brinklaan wordt aan de oostzijde langsparkeren geïntroduceerd met daartussen laanbeplanting. De parkeerhoven tussen de bebouwing worden aan de straat- en waterkant groen ingekleed (bv. groene hagen). Tussen de kerk aan de Brinklaan en de voormalige Steenhouwerij aan de Vaartweg worden bomen gepland ter verfraaiing en accentuering van de nieuwe pleinen.

Op korte termijn zal intern een onderzoek gedaan worden naar een mogelijke tijdelijke inrichting van de Brinklaan met bomen van een kleinere grootte. Hiermee wordt de (be)leefbaarheid aan de Brinklaan verbeterd. Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar een natuurvriendelijke inrichting van de oevers van de Bussumervaart.

#### *Water*

In het kader van de optimalisatie van de (be)leefbaarheid aan de Bussumervaart zijn keuzes gemaakt met betrekking tot het verleggen van de vaart en de aanleg van (privé) steigers.

Aan de oostzijde van de vaart (ter hoogte van ontwikkelingsgebied 5) wordt ca. 3,0m over de volledige lengte afgegraven zodat aan weerszijden van het plein een gelijke aansluiting ontstaat met de kade. De vaart komt hierdoor recht te liggen waardoor een meer uniforme uitstraling ontstaat.

Aan de westzijde is op de kaart (p.13) gearceerd aangegeven welk deel van de vaart gedempt kan worden.

De aanleg van (privé)steigers behoort ook tot de mogelijkheden. Deze mogen niet breder zijn dan 2,4m gemeten vanaf de gevelrooilijn (waterkant). Er moet te allen tijde sprake zijn van een vrije doorvaart met een breedte van minimaal 5,0m. Het eerste uitgevoerde bouwplan dient, met betrekking tot de toegepaste techniek, materiaalkeuze en afwerking van de kadewand en de steiger(s), als voorbeeldplan voor de overige ontwikkelingen aan de vaart. Zo wordt een uniforme afwerking langs de vaart verkregen.

De genoemde aanpassingen vergroten de (be)leefbaarheid aan de Bussumervaart aanzienlijk.

#### Verkeer

De toename van de drukte/verkeersbewegingen is afhankelijk van de verkeersaantrekkende werking van de functies. Er is daarom bewust gekozen voor de functies wonen en kantoren (kleinschalige zakelijke dienstverlening). Hierbij wordt een minder grote aantrekkende werking verwacht dan detailhandel.

De aanleg van tussen de bebouwing liggende parkeerhavens doet geen afbreuk aan de algehele uitstraling van het plangebied, voor-

ziet in de benodigde parkeerplaatsen van de aangrenzende bouwpercelen en biedt een veilige manier van in- en uitrijden. Daarnaast bieden zij een welkome onderbreking van de nieuwe bebouwing en daarmee meer doorzichten en dus openheid, licht en lucht.

Met betrekking tot de oversteekbaarheid van de Brinklaan wordt gekeken naar een mogelijke oversteekplaats nabij de Hooftlaan. Er moet onderzocht worden of er voldoende oversteekbewegingen zijn. Ook moet de inpassing nader bezien worden met betrekking tot de bestaande uitritten.

## 2.5 Stedebouw

Hiernaast ziet u een visualisatie van het stedebouwkundig plan, dat de basis vormt van deze nota van uitgangspunten.

Er is rekening gehouden met de ligging, maatvoering, (be)leefbaarheid, privacy, bezonning, groen, openbare ruimte, parkeren, uitzicht, ruimte en lucht.



### Legenda

- Nieuwe bouwvlakken
- Bestaande bebouwing
- Parkeren
- Wegen
- Trottoir
- Water
- Vaart dempen (facultatief)
- Tuin
- Boom
- Buitenruimte

# 3. Maat- en uitvoering

## 3.1 De Brinklaan

Bij de reconstructie van het wegvak van de Brinklaan (2007-2008) is het maximaal haalbare gedaan op het gebied van verkeer en veiligheid, wat resulteerde in het huidige rijbaanprofiel (een rijweg voor beide richtingen met aan beide kanten fietssuggestiestroken).

Door de integrale aanpak is bij de afweging tussen de disciplines gekozen het huidige rijbaanprofiel te handhaven zodat eenzelfde wegprofiel kan worden aangelegd als dat ter hoogte van Brinklaan nr. 7.

Er wordt onderzocht of extra ruimte in het wegprofiel kan worden ingezet om volwaardige en zo veilig mogelijke fietsroutes te creëren.

### Wegprofiel

Het trottoir aan de westzijde van de Brinklaan, de breedte van de rijbaan en de fiets-

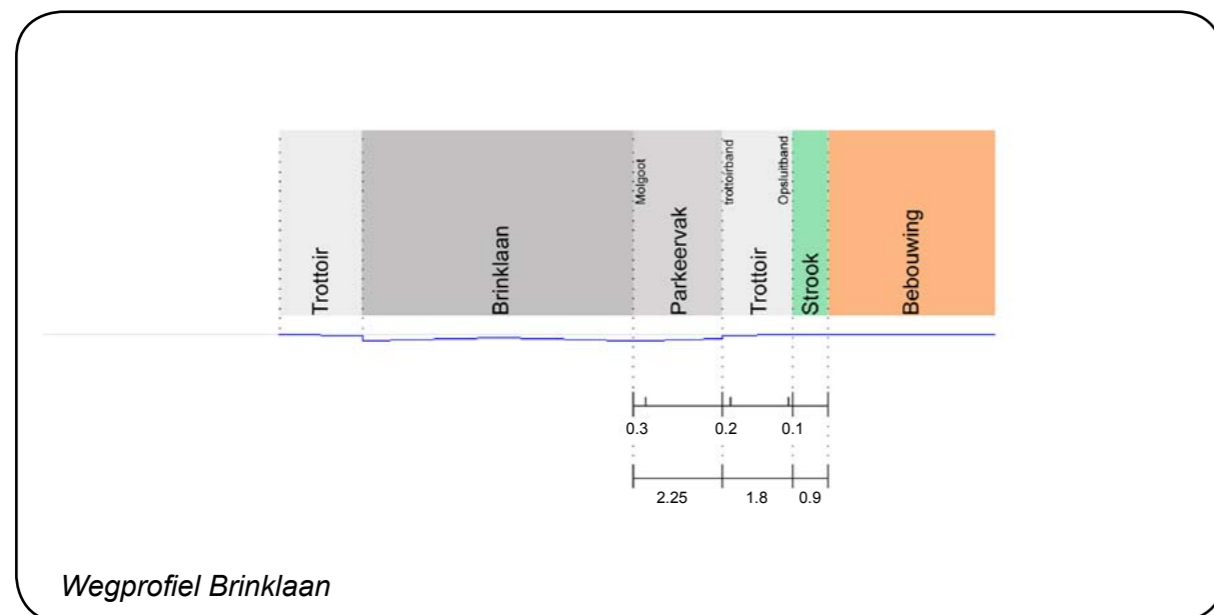
suggestiestroken blijven gehandhaafd. Aan de oostzijde van de Brinklaan wordt langsparkeren, laanbeplanting en een breder trottoir geïntroduceerd. Het nieuwe wegprofiel sluit aan op het wegprofiel ter hoogte van Brinklaan nr. 7 en komt ten goede aan de verkeersveiligheid, de parkeerdruk en de leefbaarheid.

### Algemeen:

- Breedte van het parkeervak is ca. 2,25m inclusief molgoot (0,30m).
- Breedte van het trottoir is ca. 1,8m.

### Trottoir:

- Trottoirband is ca. 0,2m breed.
- Trottoir is ca. 1,5m breed (trottoirtegels van 0,3 x 0,3m).
- Opsluitband is ca. 0,1m breed.



Wegprofiel Brinklaan

### Gevelrooilijnen

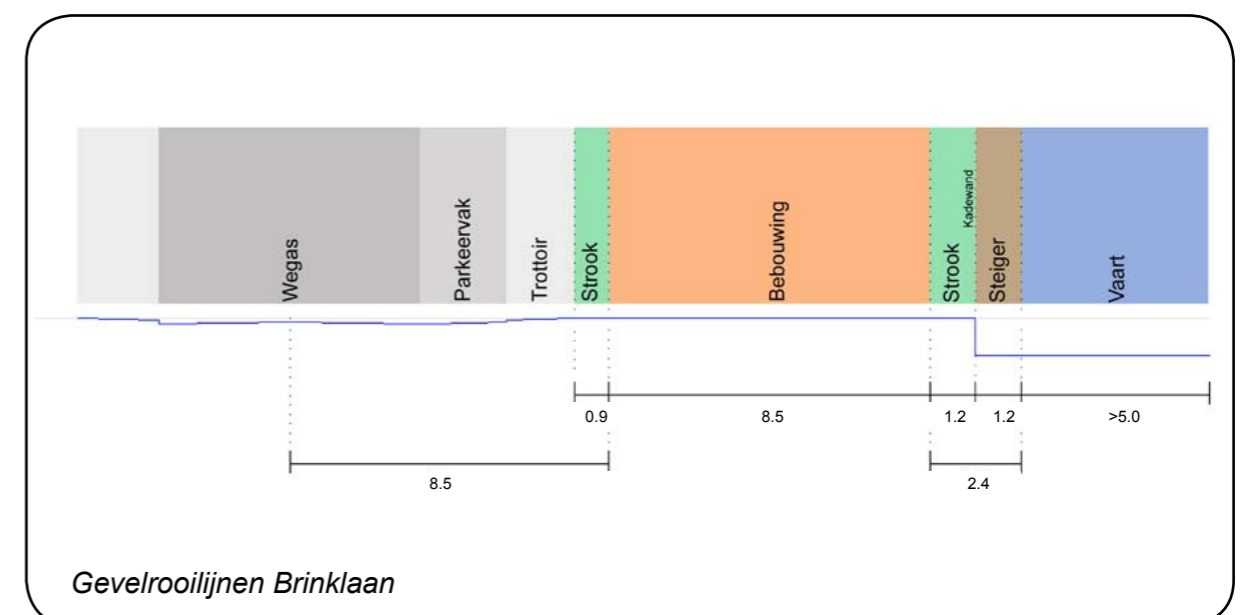
Uit berekeningen met betrekking tot geluid (wegverkeerslawaai) blijkt dat niet dichter dan op 5,5m afstand van de as van de Brinklaan kan worden gebouwd. Met het oog op geluidsoverlast wordt een afstand van 7,0 tot 7,5m geadviseerd. Bij nieuwe ontwikkelingen aan de Brinklaan wordt geadviseerd tussen de bebouwing en de as van de weg een afstand aan te houden van ca. 8,5m.

Rekening houdend met de maatvoering van het wegprofiel en de minimale afstand tot de as van de weg, ligt tussen het trottoir en de gevelrooilijn (straatkant) een strook van ca. 0,9m breed. Deze strook kan worden gebruikt voor het hoofdgebouw wanneer sprake is van een architectonische meerwaarde, zoals bijvoorbeeld het accentueren van de geleding van de gevel.

Een nieuw hoofdgebouw tussen de Brinklaan en de Bussumervaart heeft een bouw-

diepte van ca. 8,5m. De nieuwe bebouwing is alzijdig en wordt als zodanig vormgegeven om achterkantsituaties te voorkomen. Tussen de gevelrooilijn (waterkant) en de waterkant/kadewand is een strook van ca. 1,2m beschikbaar voor bv. een buitenruimte. Ook kan deze strook worden gebruikt om een architectonische meerwaarde te leveren. Deze verbijzonderingen zijn ondergeschikt aan het hoofdgebouw. Het is mogelijk om vanaf de kadewand een steiger aan te leggen zoals omschreven staat in 3.2 De Bussumervaart.

*N.B. Het is ook mogelijk om direct vanaf de gevelrooilijn (waterkant) een steiger aan te leggen met een maximale breedte van 2,4m en een maximale lengte van 6m. Het is niet mogelijk de nieuwe kadewand op een grotere afstand dan 1,2m van de gevelrooilijn (waterkant) te realiseren.*



Gevelrooilijnen Brinklaan

### 3.2 De Bussummervaart

#### Maatvoering

Bij herontwikkeling aan de Bussummervaart moet over een breedte van 5 meter sprake zijn van een vrije doorvaart, ongeacht of de Bussummervaart wel of niet (deels) verlegd wordt. Een bredere maatvoering van ca. 7,5m heeft de voorkeur. Steigers mogen niet breder zijn dan 2,4m gemeten vanaf de gevelrooilijn (waterkant). De steigers moeten hangend of op palen worden uitgevoerd zodat het water vrij onder de steiger kan doorstromen. Meer informatie met betrekking tot de maat- en uitvoering is te vinden op de website van AGV of Waternet (<http://www.agv.nl/regels/keur>).

#### Uitvoering kadewand

Iedere nieuwe ontwikkeling aan de Bussummervaart wordt voorzien van een kadewand. De kadewand wordt verplicht over de volle-

dige breedte van het te ontwikkelen perceel aangelegd, ook ter hoogte van parkeerplaatsen. Voor het tot stand brengen van een uniforme uitstraling zal de eerste nieuwe kadewand de standaard worden voor de overige ontwikkelingen aan de vaart. De standaardisatie heeft betrekking op de toegepaste techniek, de materiaalkeuze en de afwerking. Bij iedere ontwikkeling is het verplicht om minimaal 1,0m buiten het te ontwikkelen perceel een kadewand aan te leggen. Op deze manier kunnen de daarop volgende ontwikkelingen technisch afstemmen op de reeds gerealiseerde 'gestandaardiseerde' kadewand. De kadewand wordt afgewerkt met duurzame materialen (bv. hardhout). Ter hoogte van de bebouwing is een stenen uitvoering denkbaar als bv. de gevel tot aan het water reikt of als sprake is van onderkeldering.



Referentiebeelden kadewand

### 3.3 De Vaartweg

#### Wegprofiel

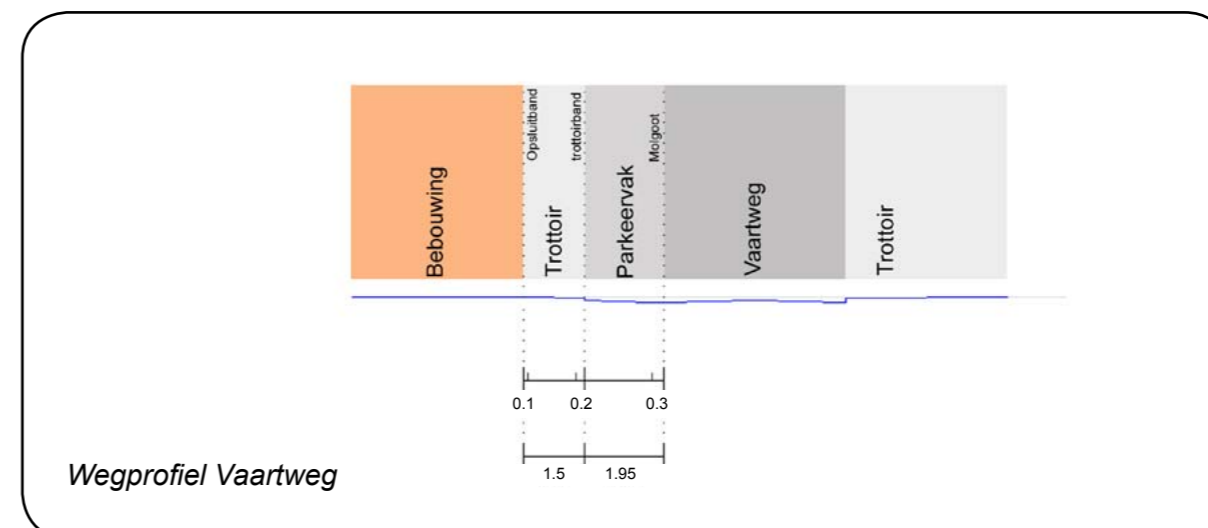
Het trottoir aan de oostzijde van de Vaartweg en de breedte van de rijbaan blijven gehandhaafd. Aan de westzijde van de Vaartweg worden ter hoogte van de ontwikkelingslocaties langsparkeren en een trottoir geïntroduceerd. Dit nieuwe wegprofiel komt ten goede aan de parkeerdruk en de leefbaarheid. Daarnaast worden ter hoogte van het nieuwe plein en de noordelijk gelegen parkeerhof bomen geplant.

#### Algemeen:

- Breedte van het parkeervak is ca. 1,95m inclusief molgoot (0,3m).
- Breedte van het trottoir is ca 1,5m.

#### Trottoir:

- Trottoirband is ca 0,2m breed.
- Trottoir is ca. 1,2m breed (trottoirtegels van 0,3 x 0,3m).
- Opsluitband is ca. 0,1m breed.



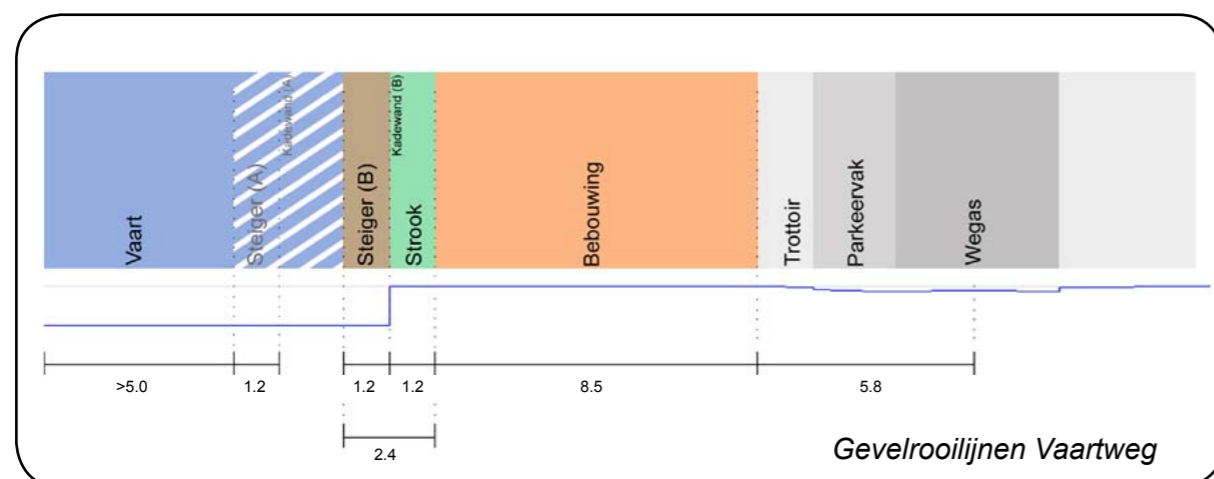
Maat-/uitvoering

#### Gevelrooilijnen

Voor nieuwe ontwikkelingen aan de Vaartweg gelden dezelfde uitgangspunten met betrekking tot geluid (wegverkeerslawaai) als aan de Brinklaan. De gevelrooilijn (straatkant) ligt op een afstand van ca. 5,8m van de as van de Vaartweg. Een nieuw hoofdgebouw tussen de Vaartweg en de Bussummervaart heeft een bouwdiepte van ca. 8,5m. De nieuwe bebouwing is alzijdig en wordt als zodanig vormgegeven om achterkantsituaties te voorkomen. Tussen de gevelrooilijn

(waterkant) en de waterkant/kadewand is een strook van ca. 1,2m beschikbaar voor onder andere een buitenruimte en mogelijk het leveren van een architectonische meerwaarde. De verbijzonderingen binnen deze strook zijn ondergeschikt aan het hoofdgebouw. Het is mogelijk om vanaf de waterkant/kadewand een steiger aan te leggen zoals omschreven staat in 3.2 De Bussummervaart.

N.B. Het is ook mogelijk om direct vanaf de gevelrooilijn (waterkant) een steiger aan te leggen met een maximale breedte van ca. 2,4m.



### 3.4 Relatie architectuur en water

Binnen het project Brinklaan Noord liggen de meeste ontwikkelingsgebieden aan de Bussumervaart. De uitstraling van de nieuwe bebouwing speelt een belangrijke rol bij het tot stand komen van de gewenste leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in het gebied. De nieuwe bebouwing aan de vaart wordt alzijdig vormgegeven om ook de beleving en ruimtelijke kwaliteit aan de Bussum-

mervaart te vergroten en achterkantsituaties te voorkomen.

Bij de herontwikkeling wordt aandacht besteed aan de relatie tussen de architectuur (plattegrond /indeling) en het water. Daarnaast blijkt uit de nieuwe plannen hoe wordt om gegaan met het hoogteverschil tussen het maaiveld van het perceel en het water-niveau.



Referentiebeelden architectuur en water

### 3.5 Parkeren

Er wordt zowel langs de Brinklaan als de Vaartweg langsparkeren en een trottoir toegevoegd zodat het profiel beter aansluit op andere delen van de Brinklaan en ten goede komen aan de verkeersveiligheid, de parkeerdruk en de leefbaarheid. Er is sprake van een hoge parkeerdruk in het gebied en de directe omgeving. Het is van belang bij nieuwe ontwikkelingen rekening te houden met de mate waarin verkeer wordt aangetrokken. Het in- en uitrijden van de parkeerplaatsen vindt op een veilige manier plaats.

In het algemeen vindt het parkeren plaats op eigen terrein, in gemeenschappelijke parkeerhavens of langs de weg. Op basis van gemeentelijk beleid wordt er zoveel mogelijk op eigen terrein geparkeerd. Ondergronds parkeren wordt niet uitgesloten. De aanleg van tussen de bebouwing liggende parkeerhavens doet geen afbreuk aan de algehele uitstraling van het plangebied, voorziet in de benodigde parkeerplaatsen van de aangrenzende bouwpercelen en biedt een veilige

manier van in- en uitrijden. Daarnaast bieden zij een welkome onderbreking van de nieuwe bebouwing en daarmee meer doorzichten en dus openheid en lucht.

Een parkeerhof heeft een geïntegreerde in- en uitrit. Het toepassen van haaksparkeren is efficiënt met het oog op ruimtegebruik. Tussen de parkeerhof en bebouwing zit een afstand van ca. 1,2m.

Voor het bepalen van de parkeernormen voor de diverse functies wordt gebruik gemaakt van de zogeheten CROW-normen. Voor meer informatie zie de bijlagen.



Referentiebeelden parkeerhoven

### 3.6 Openbare ruimte

Het plangebied kent geen tot weinig openbare ruimte. Toch biedt de nieuwe ontwikkeling kansen, zoals de komst van bredere trottoirs en bomen, om de leefbaarheid en beleefbaarheid van het gebied te vergroten. Het is wenselijk om het gebied te verbijzonderen door de introductie van een plein ter hoogte van de kerk aan de Brinklaan en een plein ter hoogte van de oude steenhouwerij aan de Vaartweg. Beide pleinen kunnen ge-

koppeld worden door middel van een loopbrug over de Bussumervaart. Tezamen kunnen zij een plek vormen die rust, ruimte en uitzicht biedt. Het plein aan de Vaartweg biedt ruimte voor benodigde parkeerplaatsen van de aangrenzende ontwikkelingsgebieden.

De kwaliteit van het gekozen materiaal voor de aanleg van de nieuwe openbare ruimte sluit aan bij reeds aanwezige materialisatie in de openbare ruimte.



Referentiebeelden openbare ruimte

## 4. De ontwikkelingsgebieden

### Integrale ontwikkeling plangebied

Bij elke (her)ontwikkeling wordt afgewogen of naastgelegen percelen/gebieden voldoende (ruimtelijk/financieel) potentie hebben voor een toekomstige ontwikkeling.

### Positionering bebouwing

Bij de totstandkoming van NvU is gekozen voor het vastleggen van de toekomstige bouwvlakken om de haalbaarheid van toekomstige ontwikkelingen te kunnen waarborgen. Het stedenbouwkundig plan is gebaseerd op een optimale balans tussen open en gesloten delen waarbij de realisatie van doorzichten en openheid de basis vormt.

### Goot- en bouwhoogtes

Tijdens het opstellen van NvU en het vastleggen van de bouwvlakken is kritisch gekeken naar de maximaal toelaatbare goot- en bouwhoogtes\*. Voor de ontwikkelingsgebieden (m.u.v. gebied 2) is een maximale goothoogte van 6,5m opgenomen. Deze maatvoering anticipeert op de regels van het landelijk vastgestelde Bouwbesluit.

Een maximale bouwhoogte van 8,0m houdt in dat er slechts twee verdiepinglagen gerealiseerd kunnen worden met een plat dak of een kap. Daar waar een kap wordt gerealiseerd mag deze niet gebruikt worden als verblijfsruimte. Bij een maximale bouwhoogte van 9,5m is een derde verdiepinglaag in de kap toegestaan.

\*goothoogte = excl. borstwering cq. doorvalbeveiliging

### Verdeling van het plangebied

Het plangebied is opgedeeld in 6 verschillende ontwikkelingsgebieden, met diverse afmetingen en een verschillende ontwikkelingspotentie. Voor elk ontwikkelingsgebied zijn uitgangspunten opgesteld waaraan een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling moet voldoen.

Gebieden 1 t/m 4 zijn gelegen aan de Brinklaan, gebieden 5 en 6 aan de Vaartweg.



Gebied 1 t/m 6

## 4.1 Ontwikkelingsgebied 1

Het gebied ligt aan de rand van de gemeente Bussum en vormt als het ware de entree van Bussum. De nieuwe bebouwing krijgt een zodanige kwaliteit dat deze het dorpse karakter van Bussum eer aan doet. Denk hierbij aan een passende geleding van de gevels, oog voor detaillering, het gebruik van duurzame materialen en versterking van de samenhang van de bebouwing aan de Brinklaan. Vanuit het oogpunt van privacy en bezonning van omwonenden wordt de nieuwe bebouwing op ruime afstand van de achter-

perceelsgrens gesitueerd.

Vanwege het nabij gelegen LPG tankstation in Naarden is het vanuit externe veiligheid minder wenselijk om in de avonduren extra mensen aan dit gebied toe te voegen. Een nieuwe ontwikkeling is alleen mogelijk wanneer het plan goed onderbouwd wordt met betrekking tot externe veiligheid (zie de bijlagen), de bebouwing past tussen de omliggende bebouwing en er wordt herontwikkeld met besef en respect voor de privacy van de direct omwonenden.

Indien er sprake is van een postzegelbestemmingsplan in ontwikkelingsgebied 1 dan mag het plan worden gewijzigd ten behoeve van de bouw van kantoren en/of woningen met bijhorende erven en tuinen, met dien verstande dat:

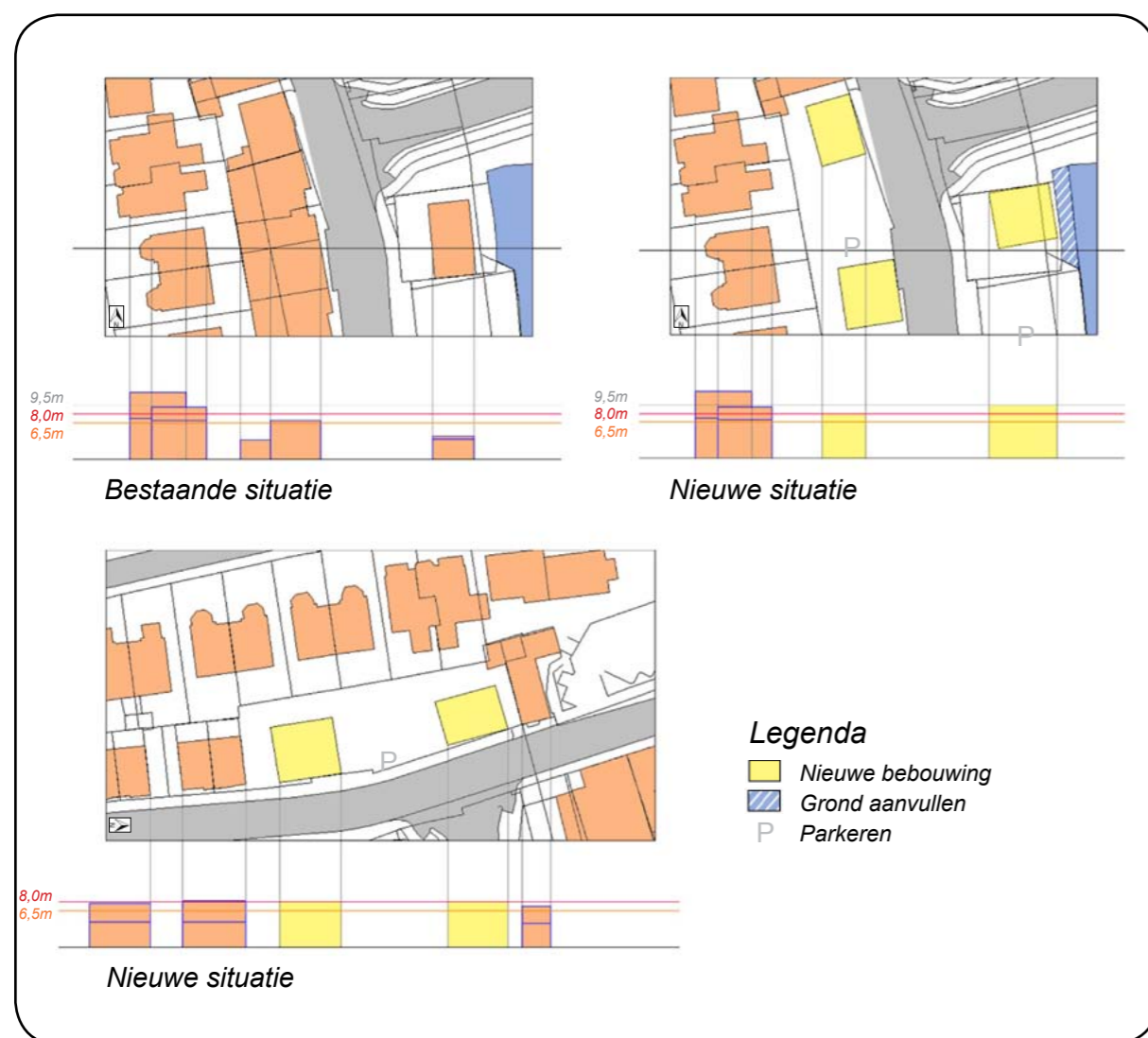
- de detailhandelactiviteiten ter plaatse zijn beëindigd;
- indien er sprake is van sloop/nieuwbouw voor de bestemmingen kantoor en wonen:
  - de goot- en bouwhoogte passend zijn bij de direct omliggende bebouwing;
  - er sprake is van maximaal 2 verdiepinglagen, al dan niet afgedekt met een kap;
  - de maximale goothoogte 6,5m bedraagt en de maximale bouwhoogte 8m bedraagt\*;
  - de afstand van het hoofdgebouw tot de zijdelingse perceelsgrenzen met derden de woon- en leefkwaliteit op het perceel van derden niet onevenredig aantast;
  - de voorgevel van het hoofdgebouw in dezelfde lijn ligt (of verder naar achter) als de voorgevelrooilijnen van de woningen op de Brinklaan 12 t/m 16;
  - er bij het ontwikkelen van woningen enkel grondgebonden woningen zijn toegestaan.
- de functiemenging van wonen en kantoor (of aanverwante functies) in het hoofdgebouw is toegestaan mits er rekening is gehouden met de externe veiligheid en de privacy van omwonenden;
- de bebouwing individueel is en ruimtelijke samenhang vertoont met de overige bebouwing aan de Brinklaan, door helder samengestelde volumes en vormen, een duidelijke geleding, het materiaal- en kleurgebruik en de verwantschap in architectonische uitwerking;
- de bebouwing zodanig wordt vormgegeven dat de privacy en bezonning van de omliggende percelen niet onevenredig worden aangetast, zonnestudie is verplicht;
- parkeeroplossingen voldoen aan de CROW-normen en het parkeren plaatsvindt op eigen terrein in de vorm van parkeerhoven;
- een ontheffingsprocedure met betrekking tot externe veiligheid, milieu en geluid moet worden doorlopen.

Indien er sprake is van enkel een wijziging in het gebruik, van detailhandel naar kantoor of woningen, zijn aanpassingen van de gevels ten behoeve van de nieuwe functie toegestaan mits deze passend zijn binnen de directe omgeving, met dien verstande dat:

- de parkeeroplossing toereikend is en wordt aangetoond met een berekening;
- de goot- en bouwhoogte zoals deze omschreven staan in het bestemmingsplan Het Spiegel-Prins Hendrikpark 2010 van toepassing blijven;
- mogelijk een ontheffingsprocedure met betrekking tot externe veiligheid, milieu en geluid moet worden doorlopen.

\* Vanwege de nabije ligging van woningen aan de Mecklenburglaan is gekozen voor maximaal 2 verdiepinglagen. Daar waar een kap wordt gerealiseerd mag deze niet gebruikt worden als verblijfsruimte.

Schematische doorsneden (goot- en bouwhoogtes) gebied 1



## 4.2 Ontwikkelingsgebied 2

Het gebied ligt op de hoek van de Brinklaan en de Hooftlaan. De nieuwe bebouwing krijgt een zodanige kwaliteit dat deze allure geeft aan de entree van Bussum en het dorpse karakter van Bussum eer aan doet. Vanwege de ligging op een hoek wordt de nieuwe bebouwing ruimer gedimensioneerd dan elders aan de Brinklaan. De architectuur straalt karakter uit en ondersteunt en versterkt de overige bebouwing langs de Brinklaan. Geleding en materialisatie zijn doorslaggevend. De nieuwe bebouwing, wordt met een plat dak

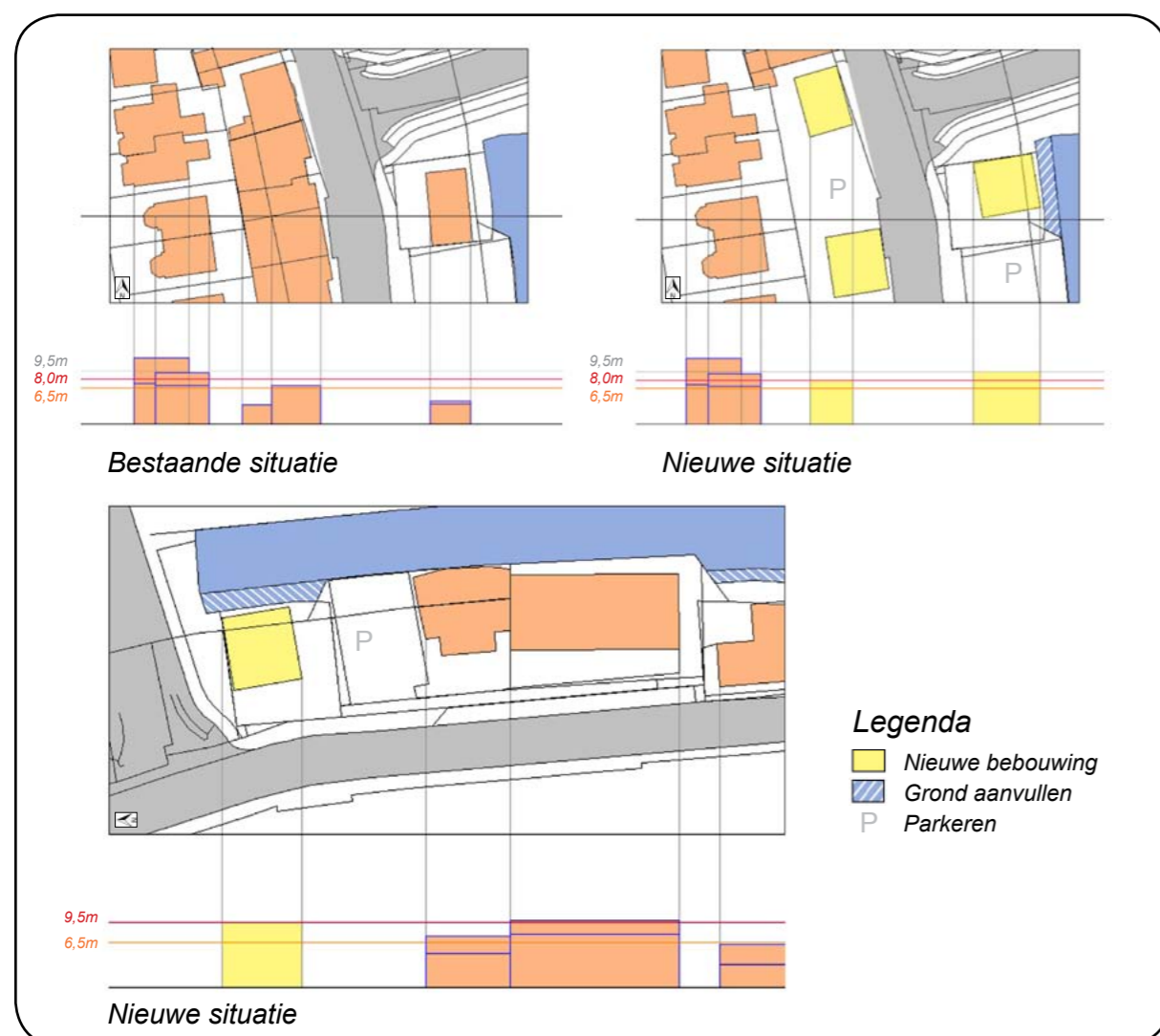
of kap afgedekt.

Vanwege het nabij gelegen LPG tankstation in Naarden is het vanuit externe veiligheid minder wenselijk om in de avonduren extra mensen aan dit gebied toe te voegen. Een nieuwe ontwikkeling is alleen mogelijk wanneer het plan goed onderbouwd wordt met betrekking tot externe veiligheid (zie de bijlagen), de bebouwing past tussen de omliggende bebouwing en er wordt herontwikkeld met besef en respect voor de privacy van de directe omwonenden.

Indien er sprake is van een postzegelbestemmingsplan in ontwikkelingsgebied 2 dan mag het plan worden gewijzigd ten behoeve van de bouw van kantoren en/of woningen met bijhorende erven en tuinen, met dien verstande dat:

- de detailhandelactiviteiten ter plaatse zijn beëindigd;
- indien er sprake is van sloop/nieuwbouw voor de bestemmingen kantoor en wonen:
  - de goot- en bouwhoogte passend is bij de direct omliggende bebouwing;
  - er sprake is van maximaal 3 verdiepinglagen;
  - indien sprake is van 3 verdiepinglagen afgedekt met een kap, bevindt de 3de verdiepinglaag zich in de kap;
  - de maximale goot- en bouwhoogte 9,5m bedraagt\*;
  - de afstand van het hoofdgebouw tot de zijdelingse perceelsgrenzen met derden de woon- en leefkwaliteit op het perceel van derden niet onevenredig aantast;
  - er bij het ontwikkelen van woningen enkel grondgebonden woningen zijn toegestaan.
- de functiemenging van wonen en kantoor (of aanverwante functies) in het hoofdgebouw is toegestaan mits er rekening wordt gehouden met de privacy van omwonenden;
- de bebouwing individueel is en ruimtelijke samenhang vertoont met de overige bebouwing aan de Brinklaan, door helder samengestelde volumes en vormen, een duidelijke geleding, het materiaal- en kleurgebruik en de verwantschap in architectonische uitwerking;
- de bebouwing zodanig moeten worden vormgegeven dat de privacy en bezonning van de omliggende percelen niet onevenredig worden aangetast, zonnestudie is verplicht;
- parkeeroplossingen voldoen aan de CROW-normen en het parkeren plaatsvindt op eigen terrein in de vorm van parkeerhoven;
- een ontheffingsprocedure met betrekking tot externe veiligheid, milieu en geluid moet worden doorlopen.

Schematische doorsneden (goot- en bouwhoogtes) gebied 2



\* Vanwege de ligging aan de entree van Bussum en op de hoek van de Brinklaan met de Hooftlaan heeft dit ontwikkelingsgebied de potentie het aanzicht van Bussum te versterken. De vrije ruimte rondom het gebied biedt de mogelijkheid om 3 verdiepinglagen te bouwen. Voor het accentueren van de hoek mag een 3<sup>de</sup> verdiepinglaag afgedekt met een plat dak (maximaal 9,5m hoog) worden gebouwd.

### 4.3 Ontwikkelingsgebied 3

Dit gebied wordt alleen herontwikkeld wanneer de huidige aaneengesloten bebouwing (boerderijwoning), verdeeld over 3 percelen, in zijn volledigheid wordt gesloopt. Woningen en/of kantoren krijgen hier een plek. Vanwege de korte afstand tot de woningen aan de overzijde van de Brinklaan en de Bussumervaart wordt met besef en respect voor de privacy van de direct omwonenden en met inachtneming van de bezonning op de omliggende percelen herontwikkeld. De nieuwe

bebouwing wordt al dan niet afgedekt met plat dak of een kap.

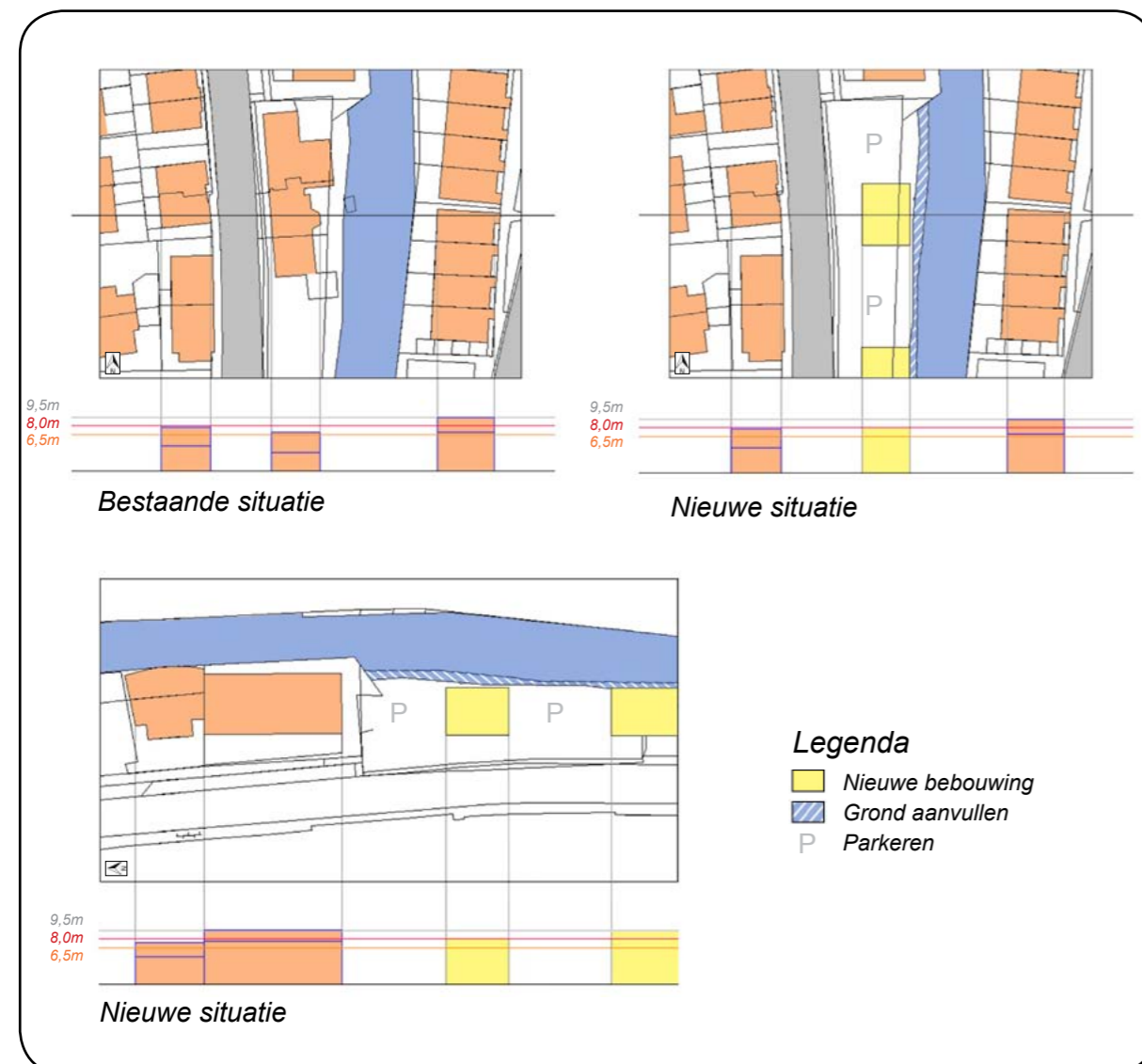
De ligging van de gevelrooilijnen wordt bepaald door het nieuwe wegprofiel van de Brinklaan, de ligging van de (verlegde) Bussumervaart en de afstand tot de bestaande bebouwing aan de overzijde van de vaart.

De architectuur is passend binnen de omgeving, waarbij de geleding en materialisatie doorslaggevend zijn, en versterkt de samenhang van de bebouwing aan de Brinklaan.

Indien er sprake is van een postzegelbestemmingsplan in ontwikkelingsgebied 3 dan mag het plan worden gewijzigd ten behoeve van de bouw van kantoren en/of woningen met bijhorende erven en tuinen, met dien verstande dat:

- de bestaande bebouwing (verdeeld over 3 percelen) in zijn volledigheid is gesloopt;
- indien er sprake is van sloop/nieuwbouw voor de bestemmingen kantoor en wonen:
  - de goot- en bouwhoogte passend is bij de direct omliggende bebouwing;
  - er sprake is van maximaal 2 verdiepinglagen, al dan niet afgedekt met een kap;
  - de maximale goothoogte 6,5m bedraagt en de maximale bouwhoogte 8m bedraagt\*;
  - de afstand van het hoofdgebouw tot de zijdelingse perceelsgrenzen met derden de woon- en leefkwaliteit op het perceel van derden niet onevenredig aantast;
  - er bij het ontwikkelen van woningen enkel grondgebonden woningen zijn toegestaan.
- de functiemenging van wonen en kantoor (of aanverwante functies) in het hoofdgebouw is toegestaan mits er rekening wordt gehouden met de privacy van omwonenden;
- de bebouwing individueel is en ruimtelijke samenhang vertoont met de overige bebouwing aan de Brinklaan, door helder samengestelde volumes en vormen, een duidelijke geleding, het materiaal- en kleurgebruik en de verwantschap in architectonische uitwerking;
- de bebouwing zodanig wordt vormgegeven dat de privacy en bezonning van de omliggende percelen niet onevenredig worden aangetast, zonnestudie is verplicht;
- parkeeroplossingen voldoen aan de CROW-normen en het parkeren plaatsvindt op eigen terrein in de vorm van parkeerhoven;
- een ontheffingsprocedure met betrekking tot milieu en geluid moet worden doorlopen.

Schematische doorsneden (goot- en bouwhoogtes) gebied 3



\* Vanwege de nabije ligging van woningen aan de Brinklaan en de Vaartweg is gekozen voor maximaal 2 verdiepinglagen. Daar waar een kap wordt gerealiseerd mag deze niet gebruikt worden als verblijfsruimte.

#### 4.4 Ontwikkelingsgebied 4

Het gebied ligt ingesloten tussen de Brinklaan en de Bussumervaart. Door bebouwing af te wisselen met groen ingeklede parkeerhoven ontstaat meer ruimte en zicht naar de Bussumervaart. Met de aanleg van langsparkeren, een breder trottoir, laanbeplanting en ter hoogte van de kerk een klein pleintje ontstaat meer ruimtelijke kwaliteit en een passend leefklimaat voor zowel wonen als werken.

Met behulp van het verleggen van (een deel van) de vaart of het deels boven het water bouwen van de bebouwing ontstaat een interessante locatie waar de gebruikers van

woningen en/of kantoren kunnen profiteren van een goede bereikbaarheid enerzijds en een rustig verblijf aan het water anderzijds.

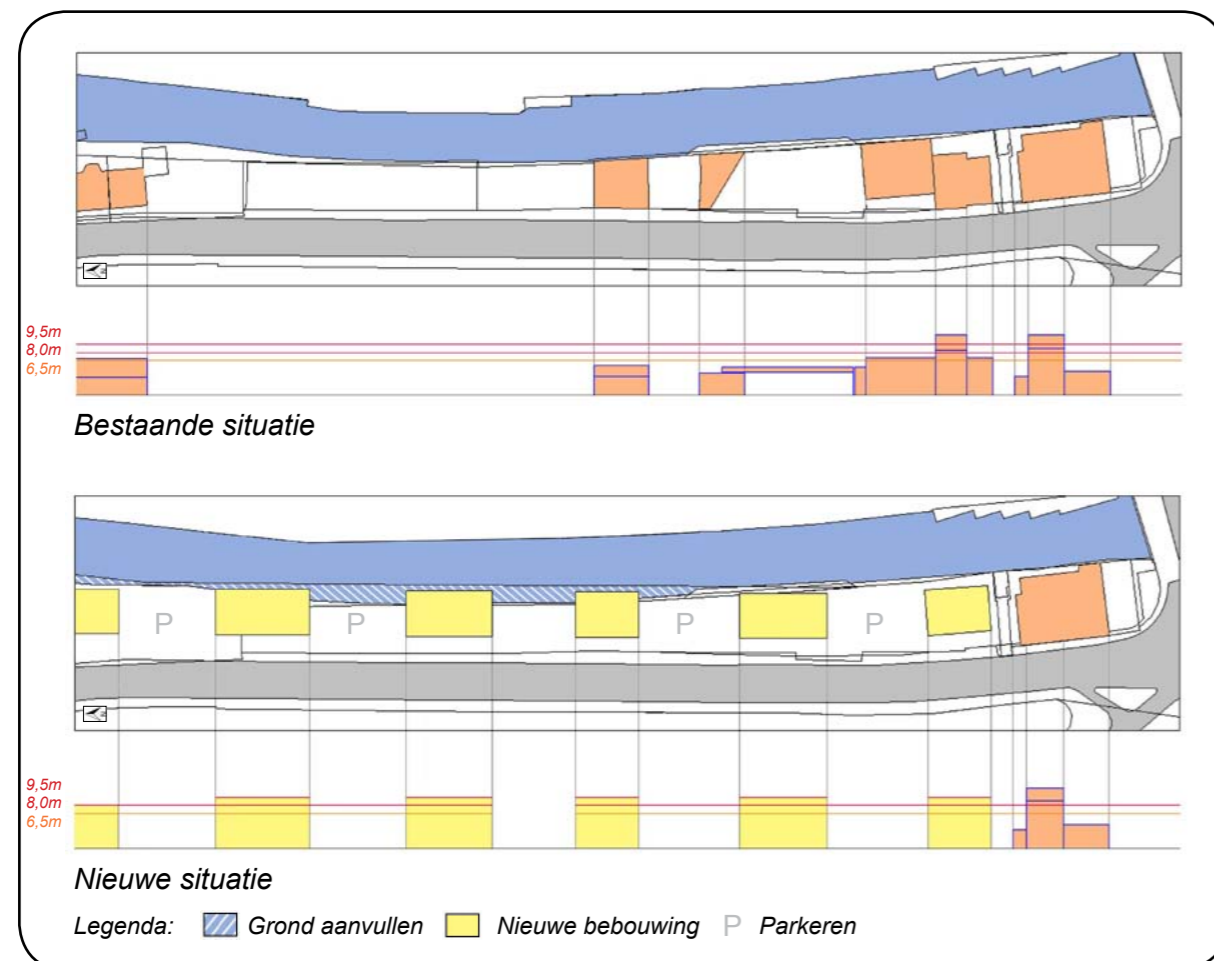
De architectuur straalt karakter uit en ondersteunt en versterkt de overige bebouwing langs de Brinklaan. Geleding en materialisatie zijn doorslaggevend. Vanwege de ligging tussen twee werelden kan een mix van architectuurstijlen (voor- en achterzijde) een toegevoegde waarde zijn.

De ligging van de gevelrolijnen wordt bepaald door de nieuwe wegprofielen, de ligging van de (verlegde) Bussumervaart en de afstand tot de bebouwing aan de overzijde van de vaart.

Indien er sprake is van een postzegelbestemmingsplan in ontwikkelingsgebied 4 dan mag het plan worden gewijzigd ten behoeve van de bouw van kantoren en/of woningen met bijhorende erven en tuinen, met dien verstande dat:

- de op het te ontwikkelen deel van het ontwikkelingsgebied aanwezige bedrijfs- en/of woonactiviteiten zijn beëindigd;
- indien er sprake is van sloop/nieuwbouw voor de bestemmingen kantoor en wonen:
  - de goot- en bouwhoogte passend is bij de direct omliggende bebouwing;
  - bij de situering van de gebouwen rekening wordt gehouden met de aanleg van openbare ruimte zoals omschreven in 3.6 *Openbare ruimte*;
  - de maximale goothoogte 6,5m bedraagt en de maximale bouwhoogte 9,5m bedraagt\*;
  - indien sprake is van 3 verdiepinglagen afgedekt met een kap, bevindt de 3de verdieping slaag zich in de kap;
  - de afstand van het hoofdgebouw tot de zijdelingse perceelsgrenzen met derden de woon- en leefkwaliteit op het perceel van derden niet onevenredig aantast;
  - er bij het ontwikkelen van woningen enkel grondgebonden woningen zijn toegestaan.
- de functiemenging van wonen en kantoor (of aanverwante functies) in het hoofdgebouw is toegestaan mits er rekening wordt gehouden met de privacy van omwonenden;
- de bebouwing individueel is en ruimtelijke samenhang vertoont met de overige bebouwing aan de Brinklaan, door helder samengestelde volumes en vormen, een duidelijke geleding, het materiaal- en kleurgebruik en de verwantschap in architectonische uitwerking;
- de bebouwing zodanig wordt vormgegeven dat de privacy en bezonning van de omliggende percelen niet onevenredig worden aangetast, zonnestudie is verplicht;
- parkeeroplossingen voldoen aan de CROW-normen en het parkeren plaatsvindt op eigen terrein in de vorm van parkeerhoven;
- een ontheffingsprocedure met betrekking tot milieu en geluid moet worden doorlopen.

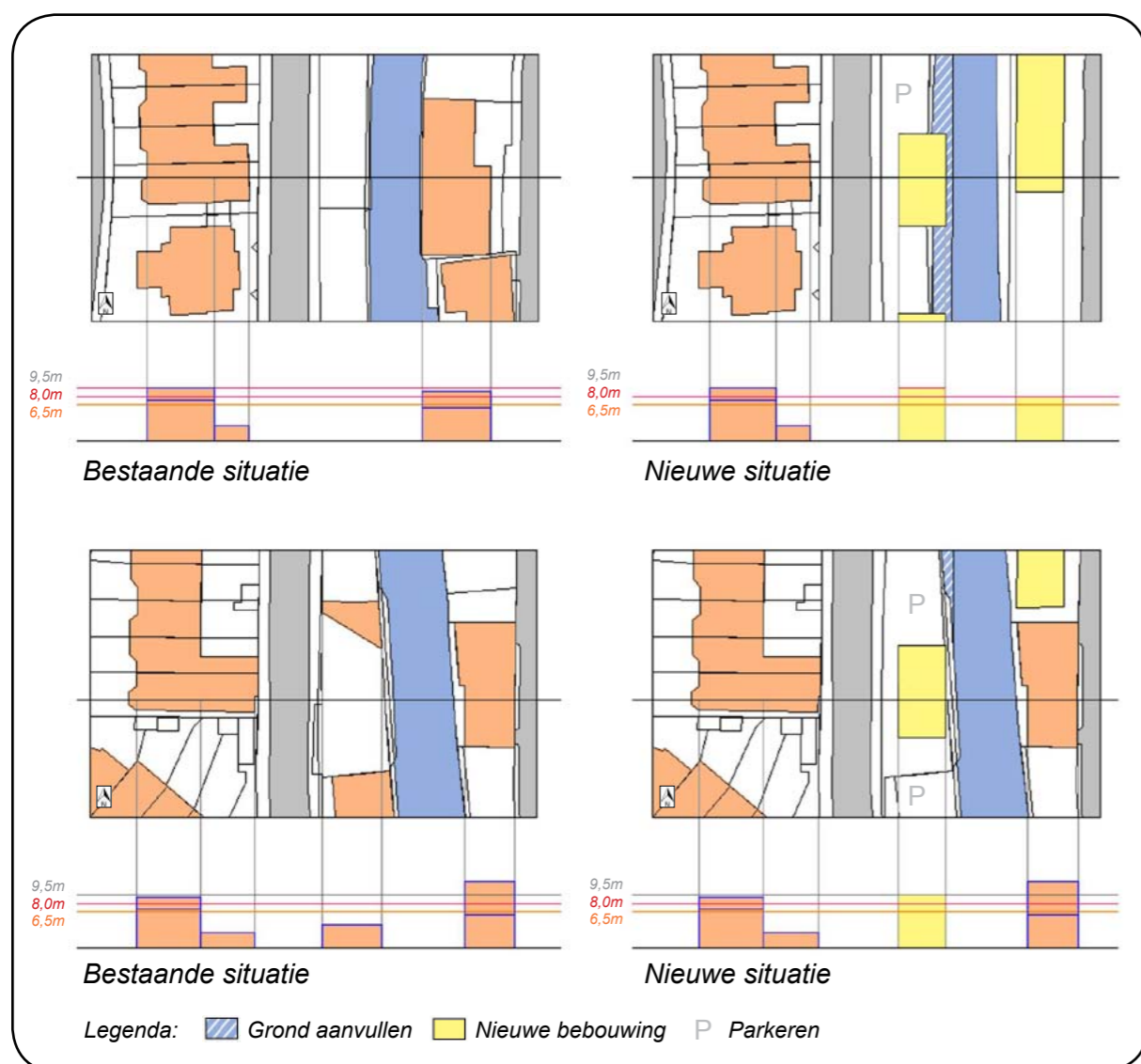
Schematische doorsneden (goot- en bouwhoogtes) gebied 4



\* Het gebied vormt het grootste aanzicht van dit deel van de Brinklaan. De alzijdige bebouwing biedt ruimtelijke kwaliteit en levendigheid. Vanwege de ruime afstand tot de achtergevels van de woningen aan de Mecklenburglaan en de afstand tot de (nieuwe) woningen aan de Vaartweg is een bouwhoogte van maximaal 9,5m opgenomen. Een mogelijke 3de verdieping slaag bevindt zich te allen tijde in de kap, uitgaande van een maximale goothoogte van 6,5m.

Opmerking: In het vigerende bestemmingsplan staat een maximale goothoogte van 8,0m aangegeven.

Schematische doorsneden (goot- en bouwhoogtes) gebied 4



4.5 Ontwikkelingsgebied 5

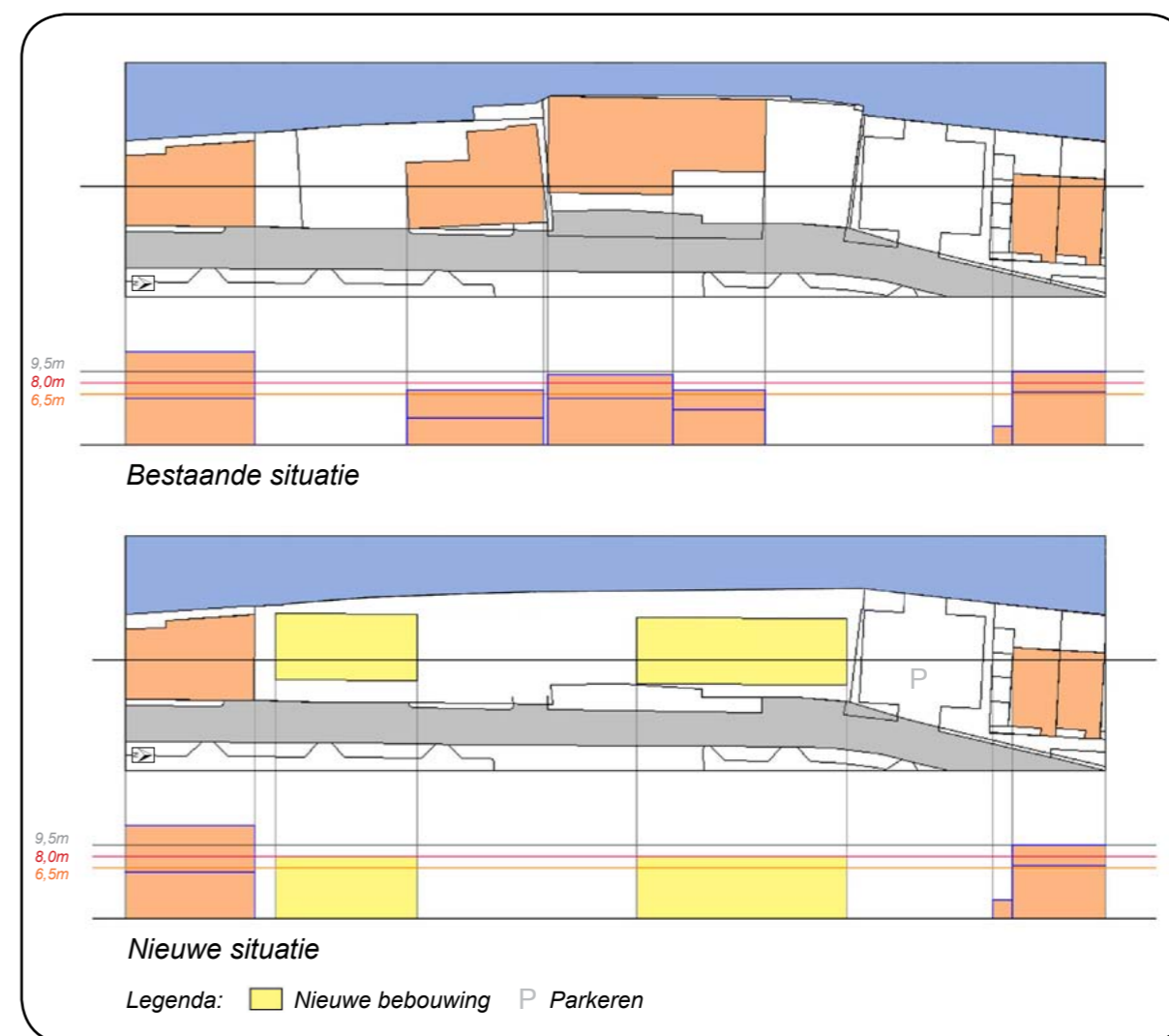
Het gebied ligt ingesloten tussen de Bussumervaart en de Vaartweg. Met de aanleg van langsparkeren, een trottoir en ter hoogte van de oude steenhouwerij een klein plein ontstaat meer ruimtelijke kwaliteit en een passend woon- en leefklimaat.

Met behulp van het verleggen van (een deel van) de vaart ontstaat meer afstand van de nieuwe bebouwing aan de Brinklaan en daardoor een interessante locatie waar de nieuwe bewoners kunnen profiteren van een goed bereikbare woonstraat enerzijds en een rustig verblijf aan het water anderzijds.

De architectuur straalt karakter uit, vormt samenhang met de nieuwe bebouwing aan de Brinklaan en ondersteunt en versterkt de overige bebouwing langs de Vaartweg. Vanwege de ligging tussen een woonstraat en de vaart kan een mix van architectuurstijlen (voor- en achterzijde) een toegevoegde waarde zijn.

De ligging van de gevelrolijnen wordt bepaald door het nieuwe wegprofiel, de ligging van de (verlegde) Bussumervaart en de afstand tot de bebouwing aan de overzijde van de vaart.

Schematische doorsneden (goot- en bouwhoogtes) gebied 5



Gebied 5

Indien er sprake is van een postzegelbestemmingsplan in ontwikkelingsgebied 5 dan mag het plan worden gewijzigd ten behoeve van de bouw van woningen met bijhorende erven en tuinen, met dien verstande dat:

- de bedrijfs- en/of woonactiviteiten ter plaatse zijn beëindigd;
- aan de waterkant wordt een strook van ca. 3,0m breed over de volledige lengte van het gebied afgegraven met betrekking tot de gelijke aansluiting van de kades op het plein, waardoor een uniforme uitstraling ontstaat aan de oostzijde van de vaart.
- indien er sprake is van sloop/nieuwbouw voor de bestemming wonen:
  - enkel grondgebonden woningen zijn toegestaan;
  - de goot- en bouwhoogte passend zijn bij de direct omliggende bebouwing;
  - er sprake is van maximaal 2 verdiepinglagen, al dan niet afgedekt met een kap;
  - de maximale goothoogte 6,5m bedraagt en de maximale bouwhoogte 8m bedraagt\*;
  - de afstand van het hoofdgebouw tot de zijdelingse perceelsgrenzen met derden de woon- en leefkwaliteit op het perceel van derden niet onevenredig aantast.
- de bebouwing individueel is en ruimtelijke samenhang vertoont met de overige bebouwing aan de Brinklaan, door helder samengestelde volumes en vormen, een duidelijke geleding, het materiaal- en kleurgebruik en de verwantschap in architectonische uitwerking;
- de bebouwing zodanig wordt vormgegeven dat de privacy en bezonning van de omliggende percelen niet onevenredig worden aangetast, zonnestudie is verplicht;
- parkeeroplossingen voldoen aan de CROW-normen en het parkeren plaatsvindt op eigen terrein in de vorm van parkeerhoven of langsparkeren;
- een ontheffingsprocedure met betrekking tot milieu en geluid moet worden doorlopen.

\* Vanwege de nabije ligging van woningen aan de Vaartweg en de toegestane bouwhoogte van 9,5m in ontwikkelingsgebied 4 is voor dit gebied gekozen voor maximaal 2 verdiepinglagen. De maximale bouwhoogte van 8,0m past goed tussen de omliggende bebouwing en biedt voldoende licht en lucht voor het reeds bestaande woonmilieu van de omgeving. Daar waar een kap wordt gerealiseerd mag deze niet gebruikt worden als verblijfsruimte.

Schematische doorsneden (goot- en bouwhoogtes) gebied 5



## 4.6 Ontwikkelingsgebied 6

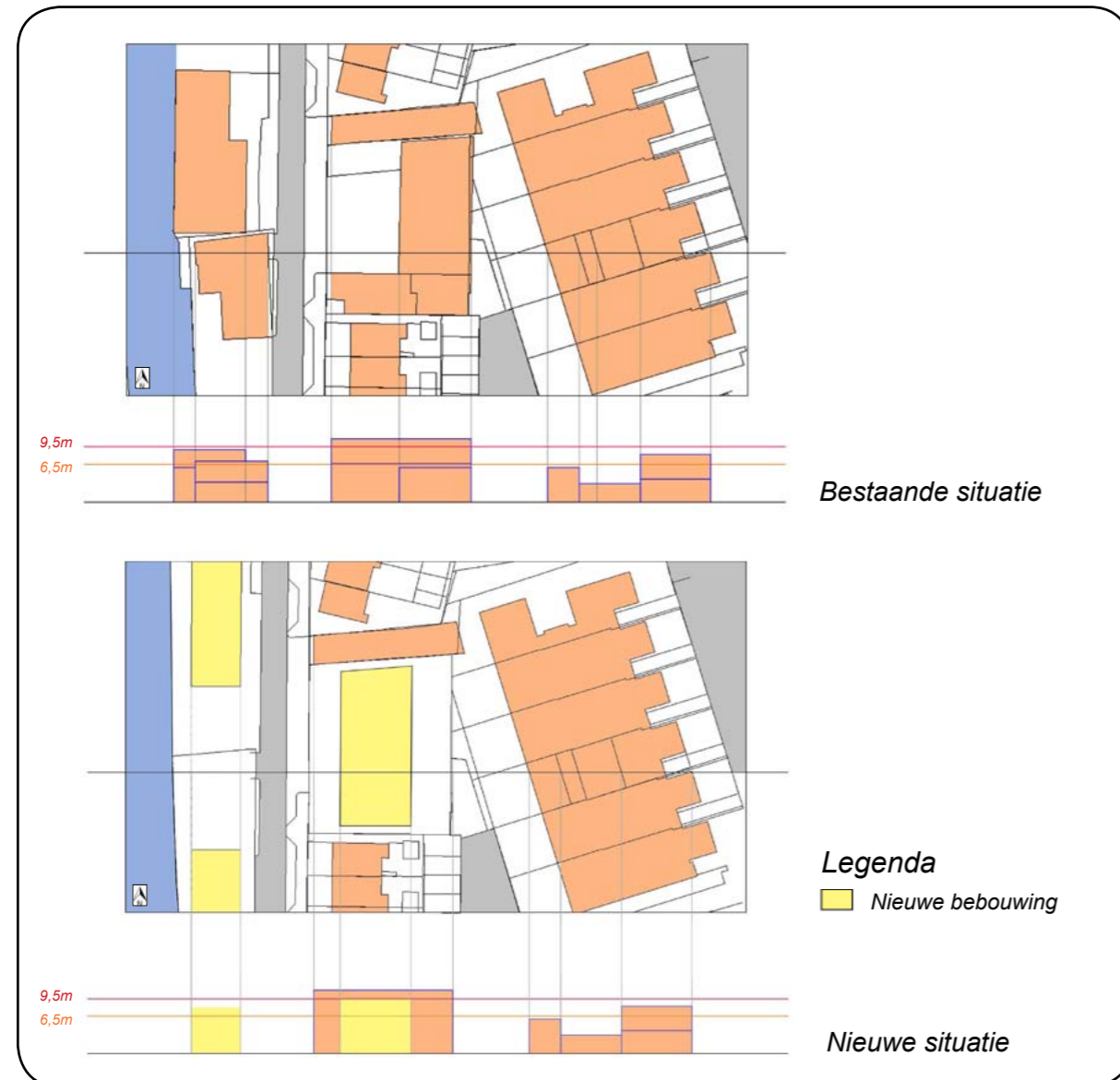
Het gebied ligt ingesloten tussen langgerekte bouwblokken aan de Vaartweg. Aan de achterzijde grenst het perceel aan het recentelijk ontwikkelde plan van de voormalige Gooische Houthandel. De bedrijfsmatige historie van het gebied en de ligging tegenover het pleintje biedt kansen voor een afwijkende (meer industriële) architectuurstijl.

Door de nieuwe bebouwing verder naar achter te leggen, dan de aangrenzende langgerekte bouwblokken, wordt deze plek (in lijn

met de kerk, de pleintjes en het bruggetje) nog meer geaccentueerd. De materialisatie is duurzaam en passend bij de gekozen architectuurstijl.

De architectuur straalt karakter uit en accentueert de van oudsher bekende industriële plek. Geleding en materialisatie zijn daarbij doorslaggevend. De nieuwe bewoners kunnen profiteren van de ligging aan een rustige woonstraat en het nabij gelegen pleintje.

Schematische doorsneden (goot- en bouwhoogtes) gebied 6



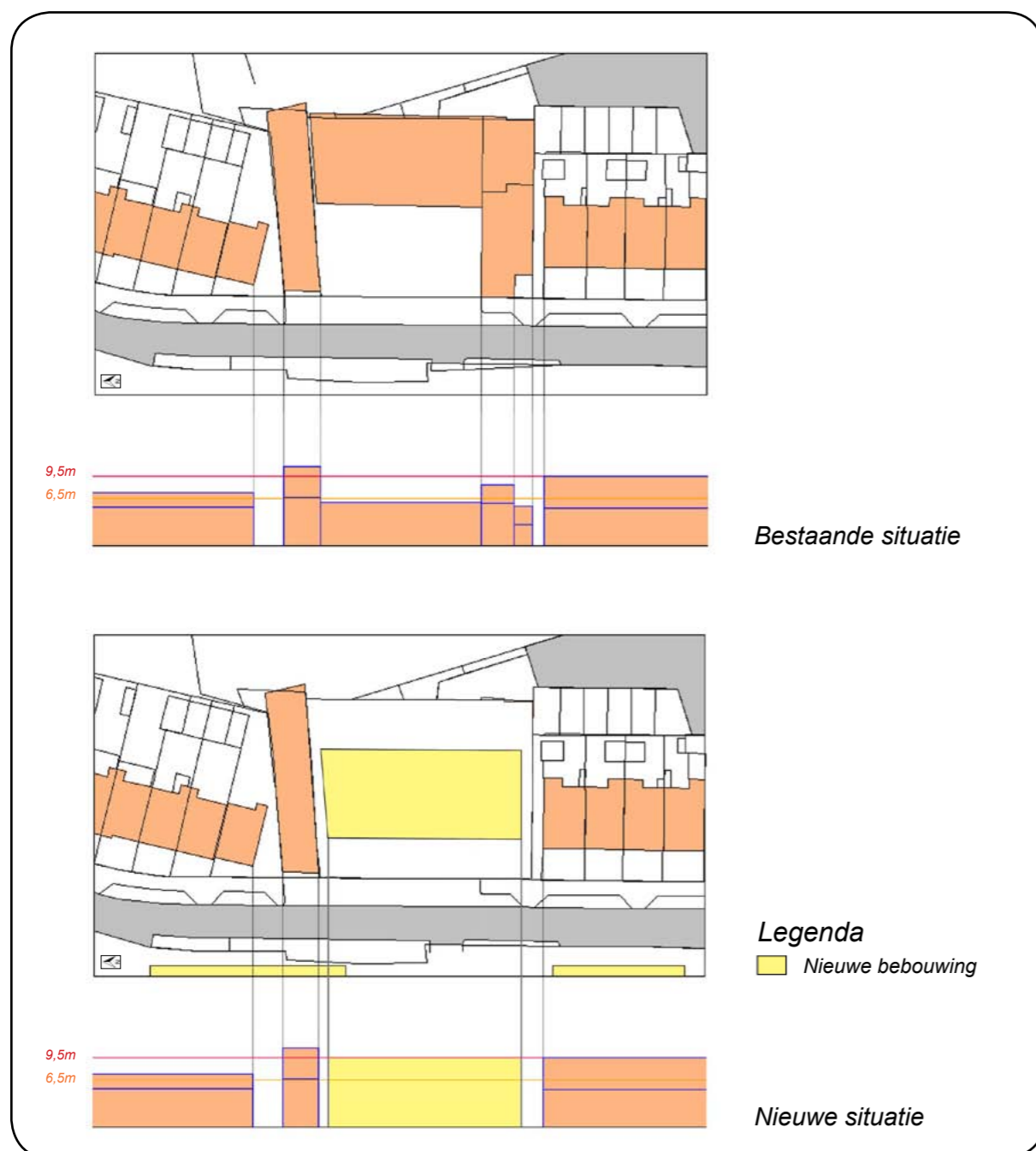
Indien er sprake is van een postzegelbestemmingsplan in ontwikkelingsgebied 6 dan mag het plan worden gewijzigd ten behoeve van de bouw van woningen met bijhorende erven en tuinen, met dien verstande dat:

- de bedrijfsactiviteiten ter plaatse zijn beëindigd;
- indien er sprake is van sloop/nieuwbouw voor de bestemming wonen:
  - enkel grondgebonden woningen zijn toegestaan;
  - de goot- en bouwhoogte passend is bij de direct omliggende bebouwing;
  - er sprake is van maximaal 3 verdiepinglagen, waarvan de 3e verwerkt is in de kap of wordt uitgevoerd met een platdak dat past binnen de grenzen van de kapvorm;
  - de maximale goothoogte 6,5m bedraagt en de maximale bouwhoogte 9,5m bedraagt\*;
  - de afstand van het hoofdgebouw tot de zijdelingse perceelsgrenzen met derden de woon- en leefkwaliteit op het perceel van derden niet onevenredig aantast;
  - de afstand tot de voorste perceelsgrens minimaal 5m bedraagt.
- de bebouwing individueel is, de architectuur karakter uitstraalt en de van oudsher bekende industriële plek accentueert. Geleding en materialisatie zijn daarbij doorslaggevend;
- de bebouwing zodanig wordt vormgegeven dat de privacy en bezonning van de omliggende percelen niet onevenredig worden aangetast, zonnestudie is verplicht;
- parkeeroplossingen voldoen aan de CROW-normen, parkeren plaatsvindt op eigen terrein, dmv langsparkeren of een gelijkwaardige oplossing, rekening houdend met de aanleg van openbare ruimte zoals omschreven in 3.6 *Openbare ruimte*;
- een ontheffingsprocedure met betrekking tot milieu en geluid moet worden doorlopen.

Indien er sprake is van enkel een wijziging in het gebruik, van bedrijvigheid naar wonen, zijn aanpassingen van de gevels ten behoeve van de bestemming wonen toegestaan mits deze passen bij de aanwezige architectuur (het industriële karakter) op het perceel.

- De parkeeroplossing moet in dit geval toereikend zijn en worden aangetoond met een berekening;
- De goot- en bouwhoogte zoals deze omschreven staan in het bestemmingsplan Oudere Dorp 2010 blijven van toepassing.

\* Het gebied kenmerkt zich door een industrieel karakter met aan weerszijden bebouwing met een hoge kap. De bebouwing aan weerszijden op het perceel hebben een bouwhoogte van ca. 11m en 8,5m hoog. De maximale bouwhoogte van 9,5m biedt de mogelijkheid om een 3de verdiepinglaag in de kap te realiseren óf een terugliggende 3de verdiepinglaag (binnen de grenzen van de kapvorm) te realiseren, afgedekt met een platdak en passend bij het industrieel karakter.



## 5. Het proces

### 5.1 Postzegelbestemmingsplan

Indien bij een nieuwe ontwikkeling niet aan het vigerend bestemmingsplan Oudere Dorp 2010 wordt voldaan wordt een postzegelbestemmingsplanprocedure doorlopen.

Bij de afweging of medewerking wordt verleend aan een dergelijke procedure wordt een (her)ontwikkelingsplan getoetst aan deze nota van uitgangspunten.

### 5.2 Anterieure overeenkomst

Deze overeenkomst wordt afgesloten om een aantal zaken te waarborgen voor zowel gemeente als ontwikkelaar.

Onderwerpen zijn:

- verhaal van planontwikkelingskosten
- afspraken over de kosten in de openbare ruimte
- afspraken over de kosten voor de aanleg van een kadewand en het (deels) verleggen van de vaart
- garantie duurzaam bouwen
- planschade
- etc.

#### Kostenverhaal

In het kader van de uitvoering Wro worden de te maken ambtelijke kosten verhaald op de diverse initiatiefnemers. Ook wordt bekeken welke kosten voor de te wijzigen openbare ruimte (o.a. het verleggen van de Bussumer Vaart) kunnen worden doorgelegd aan de initiatiefnemers.

De ambtelijke kosten voor het opstellen van de Nota van Uitgangspunten worden gelijk

kelijk verdeeld per initiatief. Hiervoor wordt in de volgende fase een verdeelsleutel bepaald.

#### Duurzaamheid

De gemeente heeft in 2010 specifiek beleid voor duurzaam bouwen vastgesteld. Dit beleid biedt het kader voor nieuwbouw en renovatie en is van toepassing op de bouwontwikkelingen. Het kader wordt meegenomen in de Nota van Uitgangspunten.

### 5.3 Sloop

Er zal pas een vergunning tot sloop worden afgegeven als er een goedgekeurd bouwplan is. Dit gemeentelijk uitgangspunt voorkomt lege (vervallen) plekken in de gebouwde omgeving.

### 5.4 Procedure

Het stappenplan conform de Bussumse Werkwijze, is als volgt:

1. NvU opstellen
2. Overleg CRK
3. Inspraak omwonenden
4. NvU aanpassen en vaststellen
5. Bouwplan ontwikkelen
6. Overleg CRK
7. Inspraak omwonenden
8. Bestemmingsplan procedure in gang zetten.

## 5.5 Gemeentelijke projecten

De gemeente wilt een aantal projecten en onderzoeken met betrekking tot Brinklaan Noord zelfstandig uitvoeren. Hiervoor wordt nog een planning opgesteld.

Uitvoering:

- Herinrichting wegprofiel Brinklaan;
- Inrichting openbare ruimte, oa. pleinen en brug.

Onderzoek, oa. in overleg met omwonenden:

- Achterkantsituatie Mecklenburglaan;
- Tijdelijke groeninrichting Brinklaan;
- Natuurvriendelijke inrichting oevers;
- Oversteekplaats Brinklaan;
- Onderhoud kadewanden.

## B. Bijlagen

### Welstand

De gemeente Bussum heeft een welstandsnota (2003). Hierin staan zowel de algemene als gebiedsgerichte criteria genoemd voor de uitwerking van bouwplannen. De nota is te bekijken en te downloaden op [www.bussum.nl](http://www.bussum.nl).

Modernisering is één van de doelstellingen van de per 1 januari 2003 gewijzigde Woningwet. Deze wet stelt een gemeentelijke welstandsnota verplicht voor het kunnen uitoefenen van het welstandstoezicht. Door de welstandsnota kan een ieder zien welke welstandscriteria bij de welstandstoets een rol zullen spelen.

De bestemmingsplannen voor Bussum en de welstandsnota vullen elkaar aan. De stedenbouwkundige en functionele aspecten van het grondgebruik in een bepaald gebied zijn vertaald middels het toekennen van bestemmingen en het opnemen van planregels in bestemmingsplannen. De gebiedsgerichte criteria voor dit gebied zijn beschreven in hoofdstuk 4, gebied 2 'Oudere Dorp'. Voor dit gebied geldt een Regulier welstandsniveau.

### Parkeren

Gelet op het groeiende Nederlandse wagenpark, het toenemende autobezit van de Bussumse inwoners en de wens om Bussum bereikbaar te houden voor wonen, werken en winkelen, is in 2005 de parkeernota 2005-2014 opgesteld. Met deze nota wordt het parkeerbeleid voor de komende 10 jaar vastgelegd. In de nota wordt de volgende algemene beleidsdoelstelling geformuleerd. 'Het ondersteunen van de aanwezige maatschappelijke functies in Bussum, zoals bijvoorbeeld wonen, werken en winkelen'. Waar dit conflicten met zich meebrengt, wordt het parkeerbeleid ingezet om een zo goed mogelijk evenwicht tussen de verschillende functies te waarborgen.

Uitgangspunt zijn de richtlijnen van het CROW voor een matig stedelijk gebied. Bij nieuwbouwplannen dienen er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein te worden gerealiseerd of een gelijkwaardige oplossing. Dit omdat de parkeerdruk in Bussum zeer hoog is en voorkomen moet worden dat nieuwe ontwikkelingen deze parkeerdruk verhogen. De gebruiks- en beleevingskwaliteit van het betreffende gebied is in het geding. Fietsparkeergelegenheid wordt ook op eigen terrein gerealiseerd.

*Hiernaast ziet u een globale berekening met betrekking tot de normen en de bezetting.*

PARKEERBALANS BRINKLAAN NOORD													
Onderdeel:		Brinklaan bestaande situatie											
Functies	hoeveelh.	norm	pp	Bezetting in percentage									
				werkdag			koop-avond	zaterdag		zondag			
				ochtend	middag	avond		ochtend	middag	avond	ochtend	avond	
woningen	13	1,6 per woning	21	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%	100%		
detailhandel*	884	1,3 per 100 m2 b.v.o.	6	30%	70%	20%	50%	100%	0%	0%	0%		
Restaurant**	441	9 per 100 m2 b.v.o.	20	30%	40%	90%	95%	70%	100%	45%	85%		
kantoren	1253	1,5 per 100 m2 b.v.o.	19	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%		
garage	76	1,4 per 100 m2 b.v.o.	1	30%	70%	20%	50%	100%	0%	0%	0%		
tankstation	121	2,2 per 100 m2 b.v.o.	3	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%		
<b>Totaal aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van bezettingsgraden</b>				<b>40</b>	<b>47</b>	<b>43</b>	<b>44</b>	<b>36</b>	<b>35</b>	<b>26</b>	<b>40</b>		
Aantal aanwezige parkeerplaatsen				37	37	37	37	37	37	37	37	37	
Parkeerterrein 19 Brinklaan 3													
Parkeerterrein 15 openbaar parkeren													
Parkeerterrein 3 Brinklaan 21													
Onderdeel:		Brinklaan nieuwe situatie											
Functies	hoeveelh.	norm	pp	Bezetting in percentage									
				werkdag			koop-avond	zaterdag		zondag			
				ochtend	middag	avond		ochtend	middag	avond	ochtend	avond	
woningen	28	1,6 per woning	45	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%	100%		
detailhandel*	500	1,3 per 100 m2 b.v.o.	3	30%	70%	20%	50%	100%	0%	0%	0%		
Restaurant**	441	9 per 100 m2 b.v.o.	20	30%	40%	90%	95%	70%	100%	45%	85%		
kantoren	1192	1,5 per 100 m2 b.v.o.	18	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%		
<b>Totaal aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van bezettingsgraden</b>				<b>47</b>	<b>55</b>	<b>63</b>	<b>61</b>	<b>44</b>	<b>47</b>	<b>40</b>	<b>62</b>		
Aantal aanwezige parkeerplaatsen				64	64	64	64	64	64	64	64	64	
Parkeerterrein 48 tussen de bebouwing													
Parkeerterrein 16 langsparkeren													
detailhandel* Aanname is dat de helft van de bezoekers van Mauntz parkeren op het parkeerterrein aan de Lambertes Hortensialaan in Naarden													
Restaurant** Aanname is dat de helft van de bezoekers van Archibald Schimmelpenninck parkeren aan de Brinklaan (nchtig centrum)													
Onderdeel:		Vaartweg bestaande situatie											
Functies	hoeveelh.	norm	pp	Bezetting in percentage									
				werkdag			koop-avond	zaterdag		zondag			
				ochtend	middag	avond		ochtend	middag	avond	ochtend	avond	
woning	3	1,6 per woning	4,8	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%	100%		
bedrijf Kreuning	529	1,4 per 100 m2 b.v.o.	7,4	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%		
bedrijf Walraven*	395	1,4 per 100 m2 b.v.o.	0,0	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%		
<b>Totaal aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van bezettingsgraden</b>				<b>10</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>5</b>		
Aanwezige parkeerplaatsen				6	6	6	6	6	6	6	6		
Aanwezige parkeerergunningen Kreuning 6 stuks													
Parkeren op maaiveld 0 stuks													
Bestaand parkeerterrein wordt buiten beschouwing gelaten													
Onderdeel:		Vaartweg Nieuwe situatie											
Functies	hoeveelh.	norm	pp	Bezetting in percentage									
				werkdag			koop-avond	zaterdag		zondag			
				ochtend	middag	avond		ochtend	middag	avond	ochtend	avond	
woning	5	1,6 per woning	8,0	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%	100%		
woning	4	1,6 per woning	6,4	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%	100%		
woning	3	1,6 per woning	4,8	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%	100%		
<b>Totaal aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van bezettingsgraden</b>				<b>10</b>	<b>12</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>19</b>		
Aanwezige parkeerplaatsen				24	24	24	24	24	24	24	24		
Parkeren eigen terrein woningen Kreuning 5 stuks													
Parkeren op maaiveld 14 stuks													
Parkeerplaatsen door Walraven gebruikt 5 stuks													
bedrijf Walraven: Aanname is dat de werknemers van Walraven parkeren op het terrein naast het plangebied.													
woning naast Kreuning is buiten beschouwing gelaten, deze blijft hetzelfde													

## Verkeer

In 2006 is het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) vastgesteld. Hierin is het beleid van de gemeente Bussum op gebied van verkeer en vervoer opgenomen. Het doel van het GVVP is het garanderen van een betrouwbare bereikbaarheid ten behoeve van het sociaal en economisch functioneren van de gemeente Bussum onder respecting van de eisen die aan leefbaarheid, milieu en verkeersveiligheid worden gesteld. Hiertoe dient de groei van de automobiliteit te worden beheerst en het gebruik van alternatieve vervoerswijzen, zoals de fiets en het openbaar vervoer, te worden gestimuleerd.

De doelstelling van het GVVP is:

‘Het garanderen van een betrouwbare bereikbaarheid ten behoeve van het sociaal en economisch functioneren van de gemeente Bussum onder respecting van de eisen die aan leefbaarheid, milieu en verkeersveiligheid worden gesteld’.

Uitwerking van de hoofddoelstelling per beleidsthema:

### *Mobiliteit*

- Beheersen van de groei van autoverkeer
- Stimuleren van het fietsgebruik
- Stimuleren van het openbaar vervoer

### *Bereikbaarheid*

- Handhaven van de bereikbaarheid van het winkelhart van Bussum en bedrijventerreinen voor de auto
- Verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum per fiets, voetganger en openbaarvervoer

### *Leefbaarheid en milieu*

- Verbeteren van de luchtkwaliteit
- Verminderen van de geluidshinder als gevolg van het gemotoriseerd verkeer
- Zo veel mogelijk weren van doorgaand (gemotoriseerd) verkeer uit verblijfsgebieden
- Verbeteren van de leefbaarheid van het centrum

### *Verkeersveiligheid*

- Verbeteren van de verkeersveiligheid
- Oversteekbaarheid van de gebiedsontsluitingswegen en de ‘verzamel’-wegen in de verblijfsgebieden met ontsluitende functie
- Verbeteren van de verkeersveiligheid rond de scholen
- Verder doorvoeren van de categorisering en inrichting conform ‘Duurzaam Veilig’
- Verbeteren van de voorzieningen voor minder validen

- Voorkomen van de onveilige verkeerssituaties rond de spoorwegovergangen
- Verbeteren van de veiligheid van fietsers en voetgangers in het centrum

Als oplossing van het knelpunt voor Brinklaan Noord is in het GVVP gekozen voor een modulaire benadering:

- optimaliseren kruising Brinklaan/Brediusweg
- inrijverbod vrachtverkeer
- doseren

Op 8 februari 2008 is de Fietsnota Bussum vastgesteld. Deze fietsnota heeft als doel het fietsgebruik binnen Bussum te stimuleren. Het fietsgebruik is door de relatief korte afstanden binnen Bussum hoog en bedraagt 37% van alle verplaatsingen. Het doel is om het aandeel van fietsgebruik in de verdeling over de manieren van verplaatsing (modal split) verder te verhogen tot 45% in 2010. Om dit te bereiken worden in de Fietsnota een aantal maatregelen voorgesteld, zoals het verbeteren van de fietsinfrastructuur en het verder uitbreiden van 30 km/h-gebieden.

## Volkshuisvesting

Door eisen te stellen aan bouwprojecten kan de gemeente haar doelstellingen op het gebied van de volkshuisvesting dichterbij brengen. De gemeente stelt zich voor wat betreft de woningvoorraad een evenwichtige ontwikkeling ten doel. Daarom is één van de randvoorwaarden vanuit de gemeente dat in bouwprojecten voor éénderde deel goedkoop, éénderde deel middelduur en éénderde deel dure woningen worden gerealiseerd. Daarnaast heeft de gemeente (in regionaal verband) starters, jonge gezinnen en zorgbehoevenden gedefinieerd als doelgroepen van prioriteit. Gezien hun moeilijke positie op de huidige woningmarkt ziet de gemeente deze groepen graag bediend in nieuwbouwprojecten.

Uit extern onderzoek (2010) blijkt dat er kanttekeningen worden geplaatst bij de haalbaarheid van woningbouwproductie in het plangebied Brinklaan Noord. Deze kanttekeningen betekenen echter niet dat de gemeente in het kader van de volkshuisvesting graag ziet dat Bussum meer plaats biedt aan betaalbare woningbouw. Mocht het zo zijn dat, ondanks de beperkte kansen die er op de locatie lijken te zijn, ontwikkelaars met een creatieve en haalbare oplossing komen voor het inpassen van woningen op de Brinklaan Noord, zal de gemeente deze vanuit een positieve grondhouding bezien.

## Economie

Zowel op regionaal als lokaal niveau is er economisch beleid vastgesteld. Binnen de regionale kaders is gekozen voor het investeren in drie speerpuntsectoren, te weten: Multimedia, Zorg en Toerisme. Hiernaast is in het beleid voor de Gooi en Vechtstreek het hoge belang van het

behouden van voldoende en kwalitatief hoogwaardige werklocaties benoemd.

In de Bussumse Kadernota Economie (2009) worden de regionaal benoemde prioriteiten onderstreept en aangevuld met de inzet op het behoud en versterking van de detailhandel en de financiële dienstverlening als sectoren met een belangrijk aandeel in de werkgelegenheid in onze gemeente.

Over de zakelijke dienstverlening wordt het volgende genoemd:

Verspreid over de gemeente is deze sector verantwoordelijk voor 20% van alle werkgelegenheid en 36% van alle bedrijven. Het is een zeer diverse sector. Makelaars, ICT'ers, pensioenadviseurs, verzekeraars, financieel analisten maar ook schoonmakers; allen vallen ze onder deze tak van de economie. De bovenstaande kenmerken van de dienstverlenende economie maken het tot een sector die goed past binnen het profiel van de gemeente. Er liggen voor Bussum kansen om deze hoogwaardige bedrijvigheid in de toekomst in toenemende mate te blijven binden.

De sector is niet sterk locatiegebonden; de bedrijven zijn niet specifiek afhankelijk van een bepaald type locatie (centrum of juist perifeer). Factoren van belang bij vestigingsplaatskeuze zijn personeel, bereikbaarheid en afzetmarkt. Het voorzien in deze randvoorwaarden alleen is echter niet genoeg, bedrijven die zich willen vestigen in Bussum moeten hiertoe de ruimte krijgen. Bij herontwikkeling van locaties ligt veelal de nadruk op wonen. In het belang van onder andere de te realiseren werkgelegenheid zal echter ook de eventuele inpassing van kantoorachtige ruimte op deze locaties op zijn merites worden bekeken.

Brinklaan Noord leent zich prima voor het realiseren van kantoorruimte. Een extern onderzoek (2010) geeft eenzelfde beeld. Gezien recente marktontwikkelingen zal de realiteitswaarde van dergelijk onderzoek wellicht enigszins gedaald zijn, toch zal de inschatting, dat op de locatie tot een passende en haalbare invulling voor kantoorachtige bedrijvigheid gekomen kan worden, een juiste blijven.

Gezien het lokale beleid met betrekking tot detailhandel biedt de locatie geen mogelijkheden tot het ontwikkelen van winkels. Ook de vestiging van bedrijvigheid is op de Brinklaan Noord niet wenselijk.

## Groen

In 2003 is een Bomennota vastgesteld met als motto "van Uitbreiding en Kwantiteit naar Consolidatie en Kwaliteit". Bomen geven in belangrijke mate de groenstructuur vorm. De nieuwe bomenstructuur vormt dan ook integraal onderdeel van de nieuwe groenstructuur.

Integrale planontwikkeling voor wat betreft de inrichting van de openbare buitenruimte:

- groen gebruiken als structuurvormgever van de openbare ruimte;
- het vergroenen van de openbare ruimte daar waar mogelijk;
- benutten van het ruimtelijk vergrotende effect van groen door gebruik te maken van basisbeplantingen met accenten en doorkijkjes;
- Handhaven van de hoge belevingswaarde van het groen;
- Het bieden van diversiteit aan typen groen van parken tot bloemrijk gras;
- Aanpassen van het functioneren van de groenvoorzieningen aan de eisen van huidig en toekomstig gebruik;
- Kaders van inspraak formuleren;
- Ruim aandacht voor veiligheidsaspecten.

De Groennota (2005) behandelt de structuur, de inrichting en het beheer van het openbare groen. Het plan bestaat uit twee gedeelten: een beleidsdeel en een beheersdeel. Het beleidsdeel richt zich naast de groeninrichting op wijzigingen en aanvullingen in de groenstructuur. De belangrijkste elementen daarin zijn de Groene As (bestaand), de natuurlijke inrichting van plantsoenen aan de randen van Bussum (bestaand), de bomenstructuur uit de Bomennota 2003 (herzien), (hak)houtwallen uit de landschapsvisie (nieuw) en de groene particuliere gebieden (nieuw). De hiervoor genoemde Groene As bestaat uit het Willem Bilderdijkplantsoen, 't Moutje, het Prinses Beatrixplantsoen, de groenvoorzieningen rondom de sportparken Zuid en de Kuil, Fort Werk IV en de Groene Long.

## Duurzaam bouwen

De gemeente heeft voorwaarden opgesteld voor nieuwbouw en renovatie in het kader van Duurzaam Bouwen. Deze voorwaarden zijn 3 juni 2010 door de raad vastgesteld. Uitgangspunt zijn de menukaarten van het CO2-servicepunt Provincie Noord-Holland, ambitieniveau Zilver. Ga voor meer informatie naar de website [www.menukaartduurzaambouwen.nl](http://www.menukaartduurzaambouwen.nl)

## Watertoets

Met het waterplan geven de gemeenten Naarden en Bussum, alsmede het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht invulling aan de Vierde Nota Waterhuishouding en de Nota Ruimte. Het waterplan is een visiedocument met een integrale kijk op het watersysteem. Daarnaast fungeert het plan als toetsingskader voor het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP). Het waterplan benoemt maatregelen om te komen tot een robuust en meer natuurlijk functionerend watersysteem. Daarnaast richt het zich op het vergroten van (recreatieve) beleving van water. De Bussumervaart heeft ter hoogte van ons plangebied geen hoge cultuurhistorische waarde.

Naarden, Bussum en AGV/Waternet streven naar de aanwezigheid van ecologisch gezonde en evenwichtige nautische levensgemeenschappen binnen de gemeentegrenzen. Voorwaarde

is het realiseren van een waterkwaliteit die het voorkomen van dit type levensgemeenschappen mogelijk maakt. Doel is dat het gehele gebied voldoet aan de in de KRW gestelde waterkwaliteitseisen. De KRW stelt de ecologische kwaliteit van waterlichamen centraal. Doel is het bereiken van een 'Goed Ecologisch Potentieel' (GEP).

Water speelt een belangrijke rol binnen ruimtelijke ontwikkelingen. Naarden, Bussum en AGV/ Waternet streven bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen naar een verbetering van de bestaande waterhuishouding (waterkwaliteit, waterkwantiteit, grondwater). Dit door waterkansen die zich voordoen te benutten. Voorbeelden van waterkansen zijn:

- de aanleg van natuurvriendelijke oevers;
- infiltratie van schoon regenwater in de bodem;
- het gebruik van duurzame, milieuvriendelijke bouwmaterialen.

Nieuwbouwlocaties dienen minimaal waterneutraal te worden uitgevoerd. Dit betekent dat nieuwbouw niet mag leiden tot achteruitgang van de waterkwaliteit en waterbeheersing (kwantiteit).

## Riolering

In overleg met afdeling Ruimte wordt bekeken of én op welke wijze de riolering (vuilwater en regenwater) gekoppeld kan worden aan het gemeentelijk stelsel. Hiervoor dienen in een vroeg stadium tekeningen te worden overlegd.

## Bodemonderzoek

Het betreft hier een strook grond waar voormalige blekerijen hebben gestaan. Er is weinig bodeminformatie bekend van dit gebied. Bodemonderzoek zal noodzakelijk zijn om de kwaliteit van de grond te kunnen bepalen en beoordelen.

Een bodemonderzoek is nodig voor de aanvraag van een bouwvergunning en de te wijzigen bestemming. Het onderzoek moet voldoen aan de NEN 5740, 5725 en 5707 en moet plaatsvinden na sloop van het oorspronkelijke pand en voor de nieuwbouw. Indien sprake is van grondafvoer dan is het wenselijk de kwaliteit van de af te voeren grond onderdeel uit te laten maken van de onderzoeksstrategie. Het is nodig dat het milieukundig adviesbureau bezit over de juiste bescheiden inzake de uitvoering. Indien het onderzoeksbureau niet over deze erkenningen beschikt, kan de gemeente Bussum het bodemonderzoek niet in behandeling nemen en kan dus geen bouwvergunning worden verleend. De conclusies worden besproken met de milieukundige van de afdeling Ruimte, waarna in geval van vervuiling een plan van aanpak voor de sanering wordt opgesteld.

## Luchtkwaliteit

### Beleid en normstelling

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 2: Luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (bekend onder de naam "Wet luchtkwaliteit", Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen.

Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in de onderstaande tabel weergegeven en gelden voor de buitenlucht.

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	Geldig vanaf
Stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	2010
Fijn stof (PM <sub>10</sub> )	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	2005
Fijn stof (PM <sub>10</sub> )	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer per jaar meer dan 50 µg/m <sup>3</sup>	2005

### NSL

De Wlk voorziet onder meer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL werken rijk, provincie en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

### Niet in betekenende mate

Van belang bij de toetsing aan grenswaarden voor luchtkwaliteit is of een project wel of niet "in betekenende mate" bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Als een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging kan dit project zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden uitgevoerd.

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden de volgende situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM<sub>10</sub>) of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Dit komt overeen met 1,2 µg/m<sup>3</sup> voor zowel PM<sub>10</sub> als NO<sub>2</sub>;
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen of kantoorlocaties met een kantooroppervlak van niet meer dan 100.000 m<sup>2</sup> (langs één ontsluitingsweg).

### Onderzoek luchtkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een bestemming-splan uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Uit een in te stellen onderzoek zal moeten blijken of de luchtkwaliteits-eisen al dan niet een belemmering gaan vormen voor de ontwikkelingslocatie.

Samenvattend geldt dat luchtkwaliteitseisen onder de “Wet luchtkwaliteit” geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen vormen als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project “niet in betekenende mate” bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL.

### Wegverkeerslawaaï

Met betrekking tot eventuele woningbouwplannen binnen ontwikkelingsgebied 3 is de geluidsbelasting op de voorgevel berekend op diverse afstanden tot de as van de weg. Uitgangspunt bij de berekeningen is de verkeersintensiteit zoals die naar verwachting over 10 jaar (toen het jaar 2022) zal optreden. Volgens de Wet geluidhinder moet de situatie worden beoordeeld zoals die naar verwachting over tien jaar zal optreden (toekomstgericht bouwen). De waarneemhoogte bedraagt 1,5 meter boven het maaiveld. Op deze hoogte treden (in situaties dicht op de weg) namelijk hogere geluidsniveaus op dan op 4,5 meter en 7,5 meter boven maaiveld. Voor de berekening is ook de deklaag van het wegdek bepalend, het wegdek op de Brinklaan bestaat uit stil asfalt (Redufalt).

De geluidsbelasting op nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen, mag in principe niet meer bedragen dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Indien de gevelbelasting hoger is dan deze voorkeursgrenswaarde en geluidsreducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, kan aan het college van burgemeester en wethouders een verzoek worden gedaan tot vaststelling van een hogere waarde. Hierbij mag de gevelbelasting de uiterste grenswaarde echter niet overschrijden. De uiterste grenswaarde van nieuwe woningen binnen de bebouwde kom langs een bestaande weg bedraagt 63 dB.

Uit de berekeningen blijkt dat, indien burgemeester en wethouders bereid zijn de uiterste grenswaarde van 63 dB te willen vaststellen, er niet dichterbij dan op 5,5 meter afstand van de as van de Brinklaan kan worden gebouwd. Uit milieuoogpunt bezien is dit echter geen wenselijke situatie. Dit mede gezien de al jarenlange klachten van de huidige bewoners van de Brinklaan tussen Brediusweg en Comeniuslaan. Ondanks dat jaren geleden al geluidswerende voorzieningen aan de woningen Brinklaan 9, 11 en 12 t/m 16c zijn getroffen, blijven de bewoners

klagen over geluidsoverlast en roetoverlast (door stilstaand en optrekkend verkeer) binnen de woning. Verwacht mag worden dat ook de toekomstige bewoners van eventuele nieuwbouw aan de Brinklaan op termijn zullen gaan klagen over geluids- en stank(roet)overlast. Het verdient dan ook de voorkeur om een grotere afstand dan 5,5 meter afstand tot de as van de weg aan te houden, te weten 7.0 á 7.5 meter. Bovendien dienen eventuele woningen ook nog eens over een geluidsluwe buitenruimte (aan de achterzijde) te beschikken. Opgemerkt kan nog worden dat de nieuwbouw ten noorden van het gemeentehuis op een afstand van 7.5 tot 12.5 meter uit de as van de Brinklaan staat.

### Railverkeerslawaaï

Ten westen van de 6 ontwikkelingslocaties bevindt zich de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort. Dit spoortraject (trajectnummer 371) heeft een geluidszone van 300 meter aan beide zijden van het spoor. Voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen die zone moet nader akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. De 6 ontwikkelingslocaties van Brinklaan Noord bevinden zich buiten deze 300 meter zone, waardoor de toetsing aan de normen van de Wgh voor wat betreft railverkeerslawaaï achterwege kan blijven.

### Externe veiligheid

De ontwikkelingsgebieden 1 en 2 vallen binnen de risico contour, binnen een straal van 150m, van het LPG tankstation Naarden. Het groepsrisico ligt rond de oriënterende waarde. Uit contact met gemeente Naarden is gebleken dat er geen sprake is van beëindiging van het leveren van LPG of verplaatsen van het tankstation. In de milieuvergunning zijn aanpassingen gedaan om het tankstation voor nu en de toekomst te laten voldoen aan de afstandscriteria uit de milieuwetgeving. Verder zijn er beperkingen in de nieuwe vergunning opgelegd aan het tankstation om het groepsrisico naar beneden te krijgen. Dit betekent dat het vanuit externe veiligheid onwenselijk is om in de avonduren extra mensen aan dit gebied toe te voegen.

Mochten er dringende redenen zijn om toch bouw(her)ontwikkelingen in dit gebied toe te staan dan kan dit alleen als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- De activiteit moet een groot maatschappelijk nut hebben op de betreffende locatie;
- Alle mogelijke te treffen maatregelen om het risico bij de bron te beperken zijn benut;
- Er zicht is op een afname van het groepsrisico tot bij voorkeur onder de oriënterende waarde;
- Er voorzieningen zijn getroffen die maken dat de hulpdiensten tijdig worden gealarmeerd, snel ter plaatse kunnen zijn en beschikken over voldoende mogelijkheden om de calamiteit te kunnen bestrijden;
- De bevolking actief is en blijft geïnformeerd, en weet wat er te doen staat in het geval van een calamiteit en er zich geen beperkt zelfredzame personen binnen het invloedsgebied bevinden.

