

Van	Het college van burgemeester en wethouders
Aan	De gemeenteraad
Datum B&W vergadering	10 maart 2020
Zaaknummer	1740150
Vertrouwelijkheid	Openbaar
Portefeuillehouder	De heer J.Eijbersen, wethouder
Onderwerp	Ter inzagelegging ontwerpbestemmingsplan 'Kop van de Jachthaven Naarden'

1. Kennisnemen van

Het besluit van het college van B&W om het ontwerpbestemmingsplan 'Kop van de Jachthaven Naarden' ter inzage te leggen voor een periode van 6 weken.

2. Inleiding

In 2015 is het voornemen ontstaan om op ongebruikte gronden van de Jachthaven Naarden vier woningen te realiseren. Het ontwerpbestemmingsplan 'Kop Jachthaven Naarden' is opgesteld en ter visie gelegd. Op dit ontwerp zijn diverse bezwaren geuit door omwonenden. Met name waarom de jachthaven voor deze locatie op de kop kiest. Naar aanleiding van deze bezwaren is de procedure stilgelegd en is een locatieonderzoek uitgevoerd. Met dit onderzoek werd duidelijk dat andere locaties niet erg voor de hand liggen om woningbouw te realiseren. In hoofdstuk 3 van de Toelichting ontwerpbestemmingsplan 'Stedelijk gebied – Kop Jachthaven Naarden' wordt het locatieonderzoek nader toegelicht (zie bijlage 1).

Rommelig gemeentelijk proces rechtvaardigt excuses aan indieners plan Jachthaven

Volgens artikel 3.8 lid 1 onder e Wet ruimtelijke ordening (Wro) beslist de gemeenteraad binnen 12 weken na de termijn van terinzagelegging over de vaststelling van het bestemmingsplan. Dit is geen fatale termijn. Door verschillende redenen, zoals het locatieonderzoek, personeelwisselingen in de organisatie en een nader onderzoek vanuit de initiatiefnemer, is er bijna 4 jaar verstreken sinds de terinzagelegging in 2015. Er is excuses gemaakt voor dit rommelig verlopen proces. Gelet op dit alles zijn wij van mening dat een hernieuwde terinzagelegging met een geactualiseerd plan noodzakelijk is om het vervolgproces ordentelijk te laten verlopen.

3. Kernboodschap

De voorgenomen woningbouw past niet in het vigerende bestemmingsplan 'Stedelijk Gebied'. Gelet hierop is een nieuw bestemmingsplan vereist waarmee de beoogde wijziging juridisch-planologisch mogelijk wordt gemaakt.

4. Argumenten en onderbouwing

1.1 Door de bestemmingsplanwijziging wordt de beoogde ontwikkeling bij de Jachthaven mogelijk gemaakt

De huidige bestemming van het plangebied is 'Groen' en 'Recreatie'. Deze bestemmingen staan de ontwikkeling van vier nieuwe woningen niet toe. In het voorliggende bestemmingsplan wordt beschreven hoe en waarom de beoogde ontwikkeling planologisch mogelijk kan worden gemaakt.

1.2 Het wijzigen van de bestemming is niet strijdig met een goede ruimtelijke ordening.

De locatie ligt aan het vaarwater naar de woonwijken langs de Wijkplaats, Boomgat, Redan en Hoofdgracht (Naarderbos). De ontwikkeling van deze gronden is vanuit stedenbouwkundig oogpunt

een logische afronding van de jachthaven en de plek sluit direct aan bij het woongebied aan de Wijkplaats. Wanneer in eenzelfde structuur enkele nieuwe woningen worden ontwikkeld, ontstaat een eenduidig en afgerond geheel. De locatie biedt plaats aan vier woningen met tuinen aan het water. Gezien de ligging en oriëntatie van de bestaande woningen en het aanwezige opgaand groen is er nauwelijks zicht op de nieuwe woningen. Voor wat betreft de bezonning zijn er door de noordelijke ligging geen nadelige gevolgen voor de bestaande omliggende percelen.

1.3 Aspecten als luchtkwaliteit, bodem, verkeer, ecologie, water e.d. vormen geen belemmering voor uitvoerbaarheid bestemmingsplan

De milieuaspecten zoals geluid, geur, luchtkwaliteit, bodem, ecologie, externe veiligheid, verkeer/parkeren, water, archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Deze aspecten komen uitvoerig in het bestemmingsplan aan bod. Voor de volledigheid treft u in de bijlage een toelichting op de inhoudelijke overwegingen op gebied van geluid, geur, luchtkwaliteit, bodem, ecologie, externe veiligheid, verkeer/parkeren, water, archeologie en cultuurhistorie.

5. Communicatie en participatie

Het bestemmingsplan wordt gepubliceerd op de landelijke voorziening: www.ruimtelijkeplannen.nl. Kennisgeving hiervan zal in het Gemeentebled en op de Staatscourant worden gepubliceerd. De raad wordt op de hoogte gehouden door middel van een mededeling van het college.

6. Vervolg

Het ontwerpbestemmingsplan wordt na besluitvorming door het college voor zes weken ter inzage gelegd op grond van de Wro. Na de periode van ter inzage legging wordt de juridisch-planologische procedure vervolgd. Het definitieve plan wordt, voorzien van een reactie op de eventuele ingekomen zienswijzen, aan de gemeenteraad voorgelegd ter besluitvorming. Na vaststelling is het mogelijk om beroep in te dienen bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State voor diegene die een zienswijze hebben ingediend.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Gooise Meren,

D.J. van Huizen
Gemeentesecretaris

drs. H.M.W. ter Heegde
Burgemeester

BIJLAGE

De navolgende milieuaspecten komen in het bestemmingsplan aan bod:

1. *Luchtkwaliteit*

Het plan wordt, gelet op de omvang (<1.500 woningen), aangemerkt als een NIBM-project. Dit betekent dat het plan 'niet in betekenende mate' invloed heeft op de luchtkwaliteit ter plaatse. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is wel gekeken naar de luchtkwaliteit in en rondom het plangebied. Geconcludeerd wordt dat de luchtkwaliteit ter plaatse voldoet aan de gestelde grenswaarden voor zowel fijnstof als stikstofdioxide. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

2. *Bodem*

Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening moet worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. Dit is geregeld in de Wet bodembescherming. In 2008 is een bodemonderzoek uitgevoerd. Geconcludeerd werd dat er geen belemmeringen voor de beoogde nieuwbouw van woningen zijn. Desondanks is er in 2018, in het kader van de beoogde ontwikkeling, een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd. Eindconclusie is dat er geen belemmeringen zijn in het kader van de bodemkwaliteit voor de beoogde ontwikkeling.

3. *Ecologie*

Het meest dichtbijgelegen NNN-gebied (Natuurnetwerk Nederland) betreft het Gooimeer en is gelegen op ca. 270 m van het plangebied. De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Eemmeer en Gooimeer Zuidoever bedraagt ca. 800 m. Dit gebied is echter niet stikstofgevoelig. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied is het Naardermeer en is gelegen op ca. 1,5 km. Uit een Aeriusberekening d.d. 18 december 2019 blijkt, dat de voorgenomen ontwikkeling niet leidt tot significante effecten op beschermde natuurgebieden of beschermde soorten. Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de voorliggende ontwikkeling.

4. *Externe veiligheid*

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, onder andere naar het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen. Hiervoor zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Ten zuiden van het plangebied, op een afstand van circa 360 m, vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de Rijksweg A1. Door het vervoer van de stofcategorie LT2 is er sprake van een invloedsgebied van het groepsrisico van 880 m. Het maatgevende invloedsgebied bedraagt het invloedsgebied dat ontstaat door het vervoer van de stof GF3 en is 355 m. Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied, maar buiten het maatgevende invloedsgebied. Door de ontwikkeling van vier woningen neemt de personendichtheid binnen het invloedsgebied zeer beperkt toe. Door de grote afstand van het plangebied tot de weg en de zeer beperkte toename in personendichtheid zal het groepsrisico niet berekenbaar toenemen. Het groepsrisico vormt dan ook geen

belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Wel dient het groepsrisico beperkt te worden verantwoord.

In het kader van het wettelijk vooroverleg zal voor de verantwoording aanvullend advies gevraagd worden aan de Veiligheidsregio.

5. *Verkeer / parkeren*

5.1 *Verkeer*

In het plangebied worden vier woningen gerealiseerd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is voor deze ontwikkeling onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid, verkeersgeneratie en parkeren. Hiervoor is getoetst aan het paraplubestemmingsplan parkeren Gooise Meren, de gemeentelijke richtlijnen voor parkeernormen en CROW-kencijfers¹.

5.1.1 *Ontsluiting*

Het plangebied wordt ontsloten via de Wijkplaats. Dit is een doodlopende weg binnen de bebouwde kom van Naarden met een maximumsnelheid van 30 km/h. Binnen het bestemmingsplan wordt het mogelijk gemaakt om de weg te verlengen, om de ontsluiting van de nieuwe woningen mogelijk te maken. De Wijkplaats sluit aan op de Hoofdgracht. Deze weg sluit aan op de IJsselmeerweg, welke gecategoriseerd is als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h en Muiderberg en Naarden met elkaar verbindt. Tevens is vanaf deze weg de A1 te bereiken. Vanaf het plangebied is de snelweg binnen enkele minuten te bereiken. Op de Wijkplaats zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig. Gezien het beperkte aantal bestemmingen aan de Wijkplaats, zal de intensiteit zodanig laag zijn, dat fietsverkeer op een verkeersveilige wijze gemengd met het autoverkeer afgewikkeld kan worden. Vanaf een deel van de Hoofdgracht zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. Net buiten het Naarderbos zijn bushaltes gelegen, vanaf waar Hilversum, station Amsterdam Amstel, Weesp, Bussum en het centrum van Naarden te bereiken zijn. Deze bushaltes zijn te fiets en voet snel te bereiken.

5.2 *Parkeren*

In het plangebied worden vier woningen mogelijk gemaakt. De parkeervraag voor de ontwikkeling is conform het 'paraplubestemmingsplan parkeernormen Gooise Meren' berekend op basis van de 'Parkeernormen en – richtlijnen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen' (Gemeente Gooise Meren 2017) en CROW-kencijfers (publicatie 317). De gemeente Naarden heeft een matige stedelijkheidsgraad en het plangebied ligt in het restgebied van de bebouwde kom. Conform de gemeentelijke beleidsregels voor parkeernormen wordt het gemiddelde kencijfer gehanteerd. Het kencijfer behorende bij een twee onder-een-kapwoning is 2,1 parkeerplaatsen per woning. Voor vier woningen betekent dit een parkeerbehoefte van (afgerond) 9 parkeerplaatsen. Op eigen terrein worden in totaal 8 parkeerplaatsen gerealiseerd. De resterende parkeerplaats (voor bezoekers) wordt in de openbare ruimte opgevangen: de wijk kent geen hoge parkeerdruk (Verkeersstructuurplan Naarden 2011-2020). Daarmee voorziet het plan in de eigen parkeerbehoefte.

5.2.1 *Verkeersgeneratie en afwikkeling*

¹ CROW is kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid.

De verkeersgeneratie wordt eveneens bepaald op basis van CROW-kencijfers (publicatie 317). Net als bij de parkeervraag wordt uitgegaan van het gemiddelde kencijfer in matig stedelijk gebied, rest bebouwde kom. Het kengetal voor de verkeersgeneratie dat bij de ontwikkeling hoort is 8,2 mvt/etmaal per woning. De verkeersgeneratie van de vier woningen bedraagt hierdoor circa 31 mvt/etmaal. De verkeersintensiteiten op de Wijkplaats en Hoofdgracht zijn niet bekend. De Hoofdgracht is een doodlopende straat waar het verkeer van circa 160 woningen op uit komt. Dit zorgt voor een verkeersgeneratie van circa 1300 mvt/etmaal. Een dergelijke verkeersintensiteit kan ruimschoots op de Hoofdgracht worden afgewikkeld. De maximale wenselijke intensiteit voor een dergelijke weg bedraagt op basis van het ASVV (CROW 2012) 5.000 – 6.000 mvt/etmaal. De toename van de ontwikkeling is zeer gering. Gezien de inrichting van de weg en de lage intensiteit, zal dit niet tot problemen leiden.

5.3 Conclusie

Het plangebied is voor alle modaliteiten goed bereikbaar. Het extra verkeer dat ontstaat door de ontwikkelingen leidt niet tot problemen op de wegen. De parkeerbehoefte kan op eigen terrein en in de omgeving worden opgevangen. Het aspect verkeer en parkeren staat de ontwikkeling niet in de weg.

6. *Water*

De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

7. *Archeologie / cultuurhistorie*

Uit de archeologische beleidsadvieskaart van de voormalige gemeente Naarden blijkt dat ter plaatse van het plangebied een lage archeologische verwachting is. Hierbij wordt geen beleidsadvies gegeven. Tevens is het plangebied kleiner dan 10 hectare waardoor vanuit het aspect archeologie geenvoorwaarden worden gesteld aan de realisatie van de vier woningen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect archeologie de voorgenomen ontwikkeling niet in de weg staat.

8. *Woonbeleid*

Gezien de exclusieve voorzieningen in de omgeving leent de locatie zich voor een topwoonmilieu en niet voor sociale woningbouw. Daarbij sluit de ontwikkeling aan op de bestaande woningen aan de Wijkplaats. Tevens is gebleken uit de verkoop van de woningen op Naardereiland dat er vraag is naar woningen in een topwoonmilieu met nabijgelegen exclusieve voorzieningen. Het huidige beleid houdt in 1/3 sociale woningbouw. Indien dit gezien de locatie niet mogelijk blijkt, moet het realiseren van de vier woningen in het dure segment gepaard gaan met afspraken over het compenseren voor het niet opnemen van sociale woningbouw in het programma. In dit geval is in 2014 een overeenkomst gesloten waar wij in het kader van dit ontwerp bestemmingsplan niet meer van kunnen afwijken.