

Bestemmingsplan

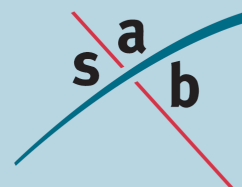
P&R-terrein Hoofdgracht Naarden

Gemeente Naarden

Datum: 11 februari 2013

Projectnummer: 90893

ID: NL.IMRO.0425.BP2010N002005-va02



Toelichting

INHOUD

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Opzet van het bestemmingsplan	6
2	Het plangebied	7
3	Vigerend bestemmingsplan	10
4	Het project	11
5	Haalbaarheid van het bestemmingsplan	12
5.1	inventarisatie huidige beleidskaders	12
5.2	Milieu	17
5.3	Water	23
5.4	Archeologie	26
5.5	Flora en fauna	27
5.6	Verkeer en verkeersveiligheid	28
5.7	Economische uitvoerbaarheid	28
6	Wijze van bestemmen	30
7	Procedure	31
7.1	Overleg	31
7.2	Zienswijzen	31

Bijlagen

- Bijlage 1: Akoestisch onderzoek (SAB – d.d. 08 februari 2013)
- Bijlage 2: Memo flora en fauna (SAB – d.d. 03 augustus 2010)
- Bijlage 3: Nota overleg art. 3.1.1 Bro (Gemeente Naarden)
- Bijlage 4: Nota zienswijzen (SAB)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De drukte op de weg in de regio Schiphol, Amsterdam en Almere neemt toe. Sinds 2004 wordt er in een planstudie onderzocht hoe de bereikbaarheid in dit gebied verbeterd kan worden. Tussen 2010 en 2017 zullen werkzaamheden plaatsvinden voor de wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere. Het gaat hierbij om de wijziging van de volgende wegen en knooppunten in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere: (delen van) de A9, A2, de A10-oost, A1 en de A6 en de knooppunten, Holendrecht, Amstel, Diemen, Watergraafsmeer, Muiderberg en Almere.

Om de verkeershinder tijdens de uitvoeringsperiode zo beperkt mogelijk te houden, worden mobiliteits- en verkeersmaatregelen ingezet. Doel van deze maatregelen is om tijdens de werkzaamheden het verkeersbeeld niet te laten verslechteren ten opzichte van de reguliere situatie zonder werkzaamheden.

Eén van de mobiliteitsmaatregelen waarop wordt ingezet is het verwijzen van weggebruikers naar overstappunten van auto op OV, de zogenoemde Park & Ride terreinen (P&R-terreinen) en carpoolplaatsen.

Om de weggebruikers tussen 't Gooi en Amsterdam alternatieven aan te kunnen bieden zijn er P&R terreinen nodig waar de weggebruiker zijn auto kan laten staan en over kan stappen op het openbaar vervoer. Gekoppeld aan de verwachte verkeershinder en de ligging van andere bestaande P&R-locaties is geadviseerd om één extra locatie aan te leggen bij de A1 nabij afrit 6 'Industrieterrein Gooimeer' in de gemeente Naarden.

De Provincie Noord-Holland heeft in haar bestaande en toekomstige concessie de snelwegbus opgenomen die Huizen met Amsterdam Amstel verbindt. In de spits rijdt deze bus regulier met een frequentie van 6x per uur. De snelwegbus kan gebruik maken van Bus-op-vluchtstrook-maatregelen om tijdens congestie over de vluchtstrook te rijden richting Naarden c.q. Amsterdam. Ook kunnen zij op delen van het traject de congestievrije route via parallelstructuren gebruiken.

Daarnaast heeft de Provincie Noord-Holland de intentie om de bestaande bushalte bij aansluiting Gooimeer te up-graden naar een Regionethalte. Dit omdat een groei waar te nemen is in het aantal mensen dat momenteel vanuit Naarden met de fiets naar deze snelweglocatie komt om daar op de snelwegbus naar Amsterdam Amstel te stappen.

Door de ontwikkeling van een P&R-terrein op deze locatie kunnen ook mensen met de auto vanaf deze locatie verder reizen met de bus.

Rijkswaterstaat zal in samenwerking met de gemeente Naarden het P&R-terrein bij de aansluiting Gooimeer (hierna: 'het plangebied') realiseren. De ontwikkeling van het P&R-terrein past niet in het vigerende bestemmingsplan. Om het terrein juridisch-planologisch mogelijk te maken is onderhavig bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Opzet van het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, regels en een verbeelding. De toelichting bestaat uit een planbeschrijving en een onderzoek naar de haalbaarheid. Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plangebied. Hoofdstuk 3 gaat in op het vigerende bestemmingsplan. In hoofdstuk 4 volgt een beschrijving van het project. De haalbaarheid van het bestemmingsplan komt in het vijfde hoofdstuk aan bod. Naast de economische uitvoerbaarheid dient het plan ook op aspecten als beleid, milieu, water, ecologie, archeologie en verkeer en parkeren uitvoerbaar te zijn. Het zesde hoofdstuk gaat in op de wijze van bestemmen. Het zevende hoofdstuk is gewijd aan de resultaten van de bestemmingsplanprocedure.

2 Het plangebied

Het plangebied ligt langs de Rijksweg A1 tussen afrit 6 'Industrieterrein Gooimeer' en de Hoofdgracht. In de huidige situatie is het plangebied een braakliggend terrein omgeven door bomen en bosschages.



globale ligging plangebied (rood omcirkeld) (bron: google maps)



zicht vanaf IJsselmeerweg op het plangebied (bron: google maps)

Ten westen en ten zuiden van het plangebied liggen respectievelijk de industrieterreinen Gooimeer Noord en Zuid.

Ten noorden en ten oosten van het plangebied ligt woonwijk Naarderbos. Deze woonwijk bestaat uit een 180-tal vrijstaande woningen. Grenzend aan deze woonwijk ligt de jachthaven Naarden.

locatiekeuze

In de locatiekeuze voor het P&R terrein waren naast de locatie tussen afrit 6 en de Hoofdgracht nog drie andere locaties betrokken: het reeds bestaande carpoolterrein ter hoogte van IJsselmeerweg nr. 1, het parkeerterrein van de jachthaven Naarden en de vestiging van Rijkswaterstaat aan de zuidzijde van de A1.

De eerste alternatieve locatie, het bestaande carpoolterrein heeft een zeer beperkte capaciteit. Deze locatie zal in de toekomst zeker in gebruik blijven met name door carpoolers maar zal voor het gebruik als P&R terrein fors uitgebreid moeten worden. Een uitbreiding is hier niet mogelijk.

De tweede alternatieve locatie, het parkeerterrein van de jachthaven, is minder geschikt als P&R terrein. Het succes van een P&R terrein is immers sterk afhankelijk van de bereikbaarheid van het parkeerterrein voor het autoverkeer en de aansluitende busvoorzieningen en overstapmogelijkheden.

De jachthaven ligt op ongeveer 200 meter van de aanwezige busvoorzieningen en dit is een te grote afstand waardoor dit parkeerterrein geen zinvolle alternatieve locatie is. In de huidige situatie is de capaciteit van het parkeerterrein van de jachthaven met name op zonnige dagen en in de weekenden niet toereikend en worden de omliggende woonwijken gebruikt als uitwijkmogelijkheid. Het P&R terrein langs de afrit 6 zal in de toekomst gebruikt kunnen worden als uitwijkmogelijkheid. Dit is voor de bewoners een gunstig bijkomend effect van een nieuw P&R terrein.

Een derde alternatieve locatie is het terrein van Rijkswaterstaat ten zuiden van de A1. Op dit terrein wordt divers materiaal van Rijkswaterstaat opgeslagen. Vanwege geluidsoverlast van dit terrein zijn toezeggingen gedaan richting omwonenden voor de plaatsing van een geluidswand. Daarnaast is toegezegd dat het huidige gebruik van het terrein niet zal wijzigen zodat de nu ervaren overlast niet zal toenemen.

Als het terrein opengesteld wordt als P&R terrein dan zal geen toezicht meer mogelijk zijn en zal de overlast naar de omgeving toenemen.

Een ander probleem is dat de afstand tot de bushalte te groot is om een goed alternatief te kunnen bieden. De naastgelegen bushalte is complex en is geen geschikte optie: bij gebruik van deze halte zullen bussen de afrit af moeten gaan en vervolgens moeten keren. Dit is niet mogelijk waardoor bussen moeten omrijden wat een vertraging tot gevolg heeft. Dit moet zoveel mogelijk worden voorkomen anders zal de bus niet meer als een acceptabel alternatief gezien worden voor gebruikers.

Na zorgvuldige beschouwing van de alternatieven is Rijkswaterstaat dan ook tot de conclusie gekomen dat de locatie ter hoogte van afrit 6 de meest geschikte locatie is voor de realisatie van het P&R terrein. Voor weggebruikers is dit de meest dichtbij gelegen locatie inclusief hoogwaardige haltevoorzieningen.

3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Stedelijk gebied'. Dit bestemmingsplan is op 9 februari 2006 door de gemeenteraad vastgesteld en op 5 september 2006 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland het goedgekeurd.

Het plangebied heeft op basis van dit bestemmingsplan de bestemming 'Groenvoorzieningen'. Gronden met deze bestemming zijn bestemd voor beplantingen, speelvoorzieningen, voet- en fietspaden, bermen en bermsloten, nutsvoorzieningen en geluidswerende voorzieningen. Uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden gebouwd.

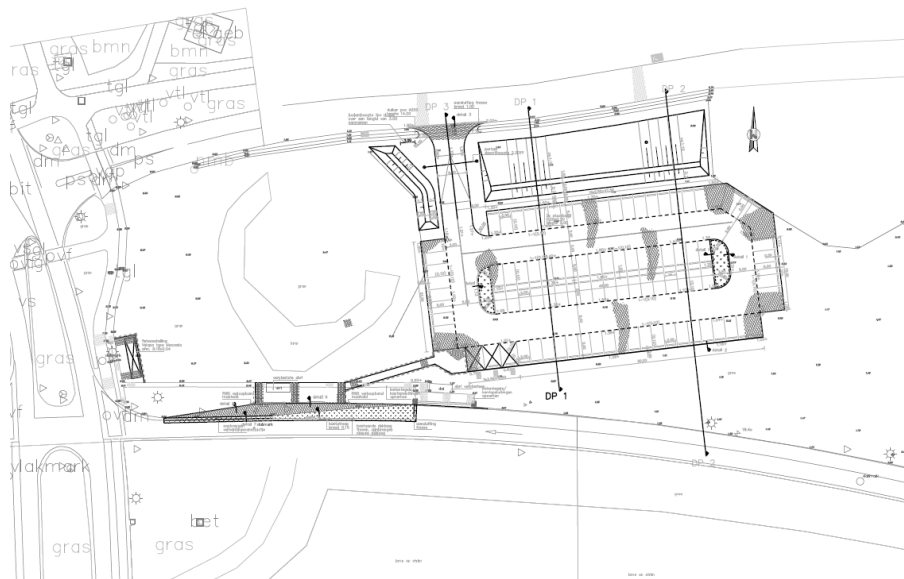


Plankaart bestemmingsplan 'Stedelijk gebied'

De aanleg van een P&R-terrein past niet in het vigerende bestemmingsplan. Om medewerking te kunnen verlenen aan het plan is het noodzakelijk een nieuw bestemmingsplan op te stellen.

4 Het project

Het project P&R-terrein Naarden gaat uit van de aanleg van een parkeerterrein met circa 100 parkeerplaatsen en een fietsenstalling. De ontsluiting van het parkeerterrein vindt plaats op de Hoofdgracht. De bushalte wordt gerealiseerd aan afrit 6. De fietsenstalling wordt langs de IJsselmeerweg gerealiseerd en het fietspad langs de IJsselmeerweg wordt verlegd. Om het landschappelijke karakter van de toegang naar het Naarderbos te bewaren komt tussen de Hoofdgracht en het terrein een aarden wal te liggen en worden de bomen in het plangebied gespaard. Op onderstaande inrichtingstekening is de nieuwe situatie weergegeven.



Inrichtingstekening P&R-terrein

5 Haalbaarheid van het bestemmingsplan

5.1 inventarisatie huidige beleidskaders

5.1.1 Inleiding

Alvorens een bestemmingsplan te kunnen opstellen is het noodzakelijk te bekijken welke beleidslijnen zowel de gemeente als ook andere overheden uitgestippeld hebben.

Reikwijdte beleidskaders

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. De Wro is geënt op twee belangrijke basisprincipes. Transparantie in beleid en in normstelling en verantwoordelijkheden en bevoegdheden op het juiste niveau. De vereiste transparantie in ruimtelijk beleid verplicht het rijk, de provincie en de gemeente tot het vaststellen van een structuurvisie waarin de hoofdlijnen van het te voeren ruimtelijk beleid worden weergegeven. De vereiste transparantie in normstelling verplicht rijk en provincie om zoveel mogelijk pro-actief te sturen. Wat betreft de verantwoordelijkheidstoedeling en bevoegdheden zijn het rijk, de provincie en de gemeente voortaan verantwoordelijk voor hun eigen belangen. Er kan slechts sprake zijn van bemoeienis van provincie of rijk met de gemeente indien dat noodzakelijk is vanwege provinciaal, respectievelijk nationaal belang.

5.1.2 Rijksbeleid

Nota Ruimte (2004)

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen voor de komende decennia. Het kabinet gaat daarbij uit van een dynamisch, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid en een heldere verdeling van verantwoordelijkheden tussen rijk en decentrale overheden.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies op het relatief beperkte oppervlak van Nederland. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid.

Realisatieparagraaf Nationaal ruimtelijk beleid (2008)

In juni 2008 heeft het kabinet de Realisatieparagraaf Nationaal ruimtelijk beleid vastgesteld. Deze paragraaf geeft inzicht in welke nationale belangen het kabinet heeft gedefinieerd en op welke wijze het rijk deze wil verwezenlijken. In het bijzonder welke belangen zullen worden gewaarborgd in de AMvB Ruimte. De Realisatieparagraaf krijgt de status van structuurvisie en wordt als het ware toegevoegd aan de Nota Ruimte en overige PKB's. In de Realisatieparagraaf zijn de volgende Nationale Ruimtelijke belangen uit de Nota Ruimte opgenomen: bundeling van verstedelijking en economische activiteiten, Ecologische hoofdstructuur en Nationale landschappen.

Ontwerp AMvB Ruimte (2009)

De nationale belangen die juridische doorwerking behoeven worden geborgd door het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening: de 'AMvB Ruimte'. Het doel van de

AMvB Ruimte is dat de rijksbelangen veel directer doorwerken in gemeentelijke bestemmingsplannen. Dit moet leiden tot snellere besluitvorming en minder bestuurlijke drukte. Rijk en provincies bemoeien zich voortaan uitsluitend met wat daadwerkelijk van nationaal respectievelijk van provinciaal belang is. Ook moeten Rijk en provincies duidelijk maken of de borging van een belang gevolgen heeft voor ruimtelijke besluitvorming door gemeenten, bijvoorbeeld bij het opstellen van bestemmingsplannen.

De AMvB komt in twee ronden tot stand. De eerste tranche bevat, zoals in de Realisatieparagraaf, een beleidsneutrale omzetting van bestaande beleidskaders. De tweede tranche van de AMvB zal de beleidskaders bevatten, waarvan bekend is dat deze als gevolg van de totstandkoming van voorgenomen structuurvisies zullen worden herijkt. Verwacht wordt dat de eerste tranche van de AMvB in 2010 in werking kan treden. De tweede tranche zal naar verwachting in de eerste helft van 2011 in werking treden.

De eerste tranche bevat het raamwerk van de AMvB en o.a. de beleidskaders ten aanzien van negen onderwerpen ontleend aan de Nota Ruimte.

Ten aanzien van nieuwe infrastructuur en infrastructuurprojecten stelt de ontwerp AMvB Ruimte dat deze gevolgen kunnen hebben voor aangewezen Rijksbufferzones, de ecologische hoofdstructuur en Nationale landschappen. Infrastructuur kan een barrièrewerking hebben voor de toegang tot recreatieve functies en kan ook landschappelijk de verdere ontwikkeling en transformatie van Rijksbufferzones verhinderen. De aanleg van nieuwe infrastructuur kan significante gevolgen hebben voor de ecologische hoofdstructuur. Infrastructuurprojecten kunnen daarnaast negatieve effecten hebben op de kernkwaliteiten van Nationale landschappen. Onderhavig plangebied ligt niet in een Rijksbufferzone of de ecologische hoofdstructuur en maakt geen onderdeel uit van een Nationaal landschap. De regels in de ontwerp AMvB Ruimte zijn niet van invloed op onderhavig bestemmingsplan.

Nota Mobiliteit (2004)

Om Nederland in beweging te houden is in 2004 een nationaal verkeer- en vervoerplan voor de periode tot 2020 gepresenteerd: de Nota Mobiliteit. Deze Nota is een uitwerking van de Nota Ruimte. In de Nota Mobiliteit heeft de rijksoverheid het gewenste verkeer- en vervoerbeleid tot 2020 beschreven. In deze nota staan, behalve een algemene visie op verkeer en vervoer, ook voorstellen om het wegverkeer, het openbaar vervoer, de luchtvaart en de scheepvaart zodanig te organiseren dat in 2020 95% van de reizigers op tijd zijn of haar bestemming bereikt.

De Nota Mobiliteit geeft de volgende beleidsdoelen aan:

- a het verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
- b het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden;
- c een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
- d het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

Om dit te bereiken wil de rijksoverheid:

- a de achterstand in onderhoud en beheer aan (snel)wegen, spoorlijnen en (hoofd)vaarwegen wegwerken;

- b per gebied onderzoeken of en hoe knelpunten op het gebied van bereikbaarheid kunnen worden opgelost. Bijvoorbeeld door gebruik te maken van bestaande infrastructuur;
- c zorgen voor meer en betere samenhang tussen ruimtelijke ordening en infrastructuur. Dat betekent onder meer dat bij het plannen van nieuwbouwlocaties (ook) wordt gekeken hoeveel wegen, fietspaden en openbaar vervoer nodig is voor de toekomstige bewoners;
- d publiekprivate samenwerkingsvormen (samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven) structureel toepassen bij het beheer en onderhoud van wegen en bij het nemen van maatregelen ter oplossing van knelpunten;
- e verkeersinformatie over het hoofdwegennet koppelen aan verkeersinformatie voor regionale wegen;
- f de toegankelijkheid van het openbaar vervoer waarborgen en verbeteren;
- g het aantal fietsenstallingen bij stations uitbreiden en verbeteren;
- h een vorm van prijsbeleid voor het gebruik van wegen introduceren.

De uitgangspunten bij het realiseren van deze beleidsdoelen zijn betrouwbare reistijden, vlotte en veilige verkeersafwikkeling binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving.

Onderhavig bestemmingsplan is in het kader van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere opgesteld. De planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere wordt uitgevoerd om de problemen met de bereikbaarheid van het gebied Schiphol-Amsterdam-Almere op te lossen om zo de bedreiging voor de economische ontwikkeling, de werkgelegenheid en de leefbaarheid in het gebied het hoofd te bieden. De planstudie, en daarmee onderhavig bestemmingsplan, is in overeenstemming met de beleidsuitgangspunten uit de Nota Mobiliteit.

5.1.3 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010)

Op 16 februari 2010 is de structuurvisie Noord-Holland vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. De structuurvisie is de wettelijke opvolger van het Streekplan.

In de structuurvisie geeft de provincie aan welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. Daarmee is het een leidraad voor de manier waarop de ruimte in Noord-Holland de komende dertig jaar zou moeten worden ontwikkeld. In het bijbehorende uitvoeringsprogramma is dit uitgewerkt in concrete activiteiten om de visie te realiseren en via de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is de doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld.

De drie hoofdbelangen die Noord-Holland met de structuurvisie heeft vastgelegd zijn ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. Zo wordt de komende dertig jaar het bestaand bebouwd gebied verder verdicht en zet de provincie in op de ruimtelijke ontwikkeling van OV-knooppunten in Noord-Holland. Op die manier blijft volgens de provincie meer ruimte over om het buitengebied te behoeden en zijn er voldoende mogelijkheden voor duurzame economische ontwikkelingen, recreatie en natuur.

Schipholregio

De provincie streeft naar een sterke economische, internationale en duurzame regio die toegerust is op de concurrentie met andere metropolitane regio's. Doel is een maximale ontwikkeling van welzijn, welvaart en werkgelegenheid. De metropolitane strategie is het middel om dit doel te bereiken.

In tegenstelling tot de 'eerdere' mainportstrategie, waarbij groei van Schiphol nodig was voor de destijds gewenste positie van Nederland als distributieland, ligt met de metropolitane strategie de nadruk op de wisselwerking tussen Schiphol, de Schipholregio en stedelijke omgeving. In de metropolitane strategie zijn elementen als vestigingsplaats, leefbaarheid, wonen, bereikbaarheid (lucht en land), natuur en recreatie, cultuur, innovatie, en duurzaamheid van belang. In samenhang met elkaar zorgen deze elementen voor de benodigde diversiteit, massa en het netwerk om van de metropoolregio Amsterdam een concurrerende topregio te maken.

Verkeers- en vervoersnetwerken

Bereikbaarheid is cruciaal voor de verdere economische ontwikkeling van de provincie en de toegankelijkheid van voorzieningen voor bewoners en bezoekers. Daarom investeert de Provincie Noord-Holland in de bereikbaarheid. De Provincie Noord-Holland benut de bestaande verkeers- en vervoersnetwerken zo goed mogelijk, zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang. Daarnaast wil de Provincie Noord-Holland een enkele ontbrekende schakel in de netwerken toevoegen.

De Provincie streeft naar een snel, veilig, betrouwbaar en robuust regionaal wegennet. De structuur van het huidige wegennet is relatief fijnmazig. Om robuust en betrouwbaar te functioneren moet het wegennet worden verbeterd. De Provincie wil in eerste instantie de capaciteit van het wegennet optimaal benutten met behulp van netwerkmanagement en beprijzing. Daarnaast is een aantal grootschalige infrastructurele aanpassingen nodig.

Zonder aanvullende maatregelen worden files steeds langer, neemt de betrouwbaarheid van de reistijd verder af en stijgt de overlast voor omwonenden. De aanpassingen zijn gericht op een verbetering van de capaciteit, robuustheid en leefbaarheid, opdat in reguliere en bijzondere situaties het wegennet blijft functioneren met minimale overlast. Dit kan op verschillende manieren. Enerzijds door extra rijstroken of parallelrijbanen. Anderzijds door in samenhang met ruimtelijk beleid nieuwe wegen aan te leggen of alternatieve routes te verbeteren. Een groot deel van deze aanpassingen wordt momenteel al bestudeerd, voorbereid of uitgevoerd. Het project Schiphol-Amsterdam-Almere, waar onderhavig bestemmingsplan onderdeel van uitmaakt, is daar één van.

Duurzaam ruimtegebruik

De Provincie Noord-Holland wil steden optimaal benutten en de landschappen open houden, maar ook ruimte bieden aan de economie en woningbouw. De Provincie Noord-Holland streeft daarom naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van het Bestaand Bebouwd Gebied, met name waar het gaat om bedrijventerreinen, ondergronds bouwen, hoogbouw, stationsomgevingen en knooppunten.

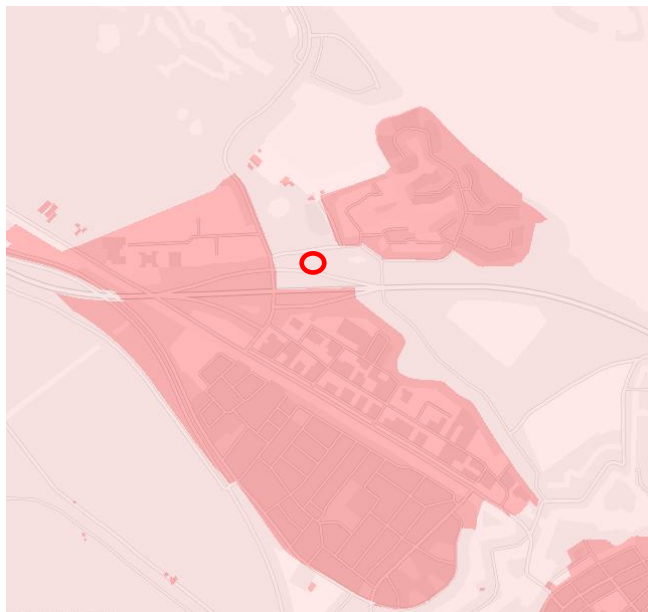
Van nieuwe ontwikkelingen moet nut en noodzaak worden aangetoond. Vervolgens dient te worden aangetoond dat de betreffende ontwikkeling niet (geheel) door middel van verdichting, transformatie en herstructurering kan worden gerealiseerd. Wanneer

een voorgenomen ontwikkeling noodzakelijk is en verdichting niet mogelijk is, wordt nieuwe uitleg buiten het Bestaand Bebouwd Gebied gerealiseerd.

Ontwikkelingen buiten Bestaand Bebouwd Gebied moeten voldoen aan eisen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid en duurzaam bouwen. Nieuwe uitleg moet -op het juiste schaalniveau- zijn gebaseerd op de lagenbenadering (bodem/ondergrond, netwerken en occupatiepatronen) en rekening houden met de effecten van klimaatverandering (waaronder de wateropgave), bereikbaarheid, (recreatieve) groenopgave, milieukwaliteit en het benutten van duurzame energie / duurzaam bouwen.

Bestaand Bebouwd Gebied

Onderhavig plangebied valt buiten het Bestaand Bebouwd Gebied zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie. Daarmee ligt het plangebied in het landelijk gebied.



Uitsnede kaart Bestaand Bebouwd Gebied (ligging plangebied rood omcirkeld)

De Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie stelt dat een bestemmingsplan niet voorziet in nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking in het landelijk gebied.

Onder verstedelijking wordt verstaan: alle functies die verband houden met wonen, bedrijvigheid, glastuinbouw, voorzieningen, bovengrondse en ondergrondse infrastructuur, stedelijk water en stedelijk groen, voor zover deze het oprichten van bebouwing mede mogelijk maken.

Met de provincie heeft reeds overleg plaatsgevonden over de ontwikkeling van het P&R terrein. De provincie heeft aangegeven dat een P&R terrein niet onder de definitie van verstedelijking valt en dat daarmee geen bezwaar bestaat tegen de aanleg ervan.

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro zal de provincie een formele reactie geven op de ontwikkeling.

5.1.4 Gemeentelijk beleid

Bestemmingsplan Stedelijk gebied

Het plangebied ligt in het bestemmingsplan Stedelijk gebied uit 2006. Het stedelijke gebied van Naarden ligt als drie bloemblaadjes rondom de Vesting. Het stedelijke gebied wordt begrensd door karakteristieke landschappen.

Het plangebied ligt in het deelgebied Naarderwoonbos. Het karakter van het Naarderwoonbos wordt vooral bepaald door zijn ligging rond de haven aan het Gooimeer. De woonbuurt vormt een enclave gelegen direct ten noorden van de A1. De woonbebouwing is gekoppeld aan recreatieve watersportvoorzieningen. Het Naarderwoonbos heeft seriematige woningen met een gedifferentieerde opbouw. Om en in de buurt is een natuurlijke dooradering van ruime groengebieden opgenomen. Daarnaast is voorzien in ruime speelvoorzieningen.

In de buurt zelf zijn geen voorzieningen in de vorm van winkels aanwezig. Het stratenpatroon is grillig van opzet en kent weinig doorgaande wegen. De ontsluiting van de woonclusters zijn doodlopend en takken allen aan op de ruim gedimensioneerde Hoofdgracht.

Het beleid voor dit deelgebied is gericht op het behoud van de groen/blauwe opzet van het Naarderwoonbos. Daarnaast dienen uitbreidingen van woningen te worden afgestemd op de karakteristiek van het cluster waartoe de woningen behoren.

Zoals in hoofdstuk 3 al is beschreven heeft het plangebied op basis van dit bestemmingsplan de bestemming 'Groenvoorzieningen' en zijn deze bestemd voor beplantingen, speelvoorzieningen, voet- en fietspaden, bermen en bermsloten, nutsvoorzieningen en geluidswerende voorzieningen. Uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden gebouwd. De ontwikkeling van een P&R-terrein is in strijd met het bestemmingsplan.

5.1.5 Conclusie

Onderhavig bestemmingsplan maakt onderdeel uit van de maatregelen in het kader van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. De planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere wordt uitgevoerd om de problemen met de bereikbaarheid van het gebied Schiphol-Amsterdam-Almere op te lossen om zo de bedreiging voor de economische ontwikkeling, de werkgelegenheid en de leefbaarheid in het gebied het hoofd te bieden. De planstudie, en daarmee onderhavig bestemmingsplan, is in overeenstemming met de beleidsuitgangspunten uit de Nota Mobiliteit. De Provincie streeft naar een snel, veilig, betrouwbaar en robuust regionaal wegennet. Daarom acht de provincie een aantal grootschalige infrastructurele aanpassingen nodig. Het project Schiphol-Amsterdam-Almere wordt in de provinciale Structuurvisie genoemd als een van de projecten om dit te bereiken. Dit plan maakt een klein onderdeel van het volledige project mogelijk en past daarmee in binnen het overheidsbeleid.

5.2 Milieu

5.2.1 Bodem

Bij functiewijzigingen of een ander gebruik is de bodemkwaliteit van belang. De bodem moet geschikt zijn voor de nieuwe functie. In de meeste gevallen is bodemonderzoek noodzakelijk. In specifieke gevallen verleent het bevoegd gezag vrijstelling van bodemonderzoek. Ook kan een bodemkwaliteitskaart voldoende informatie geven over de bodemkwaliteit ter plaatse.

Uit historisch onderzoek is gebleken dat zich in de naaste omgeving van de A1 in 't Gooi geen verdachte of te saneren bodemverontreinigingslocaties bevinden, zoals bedoeld in de Wet bodembescherming, die invloed hebben op de bodemkwaliteit van het tracé.

Uit het verkennend bodemonderzoek en asbestonderzoek dat Rijkswaterstaat in 2008 heeft laten uitvoeren langs grote delen van het tracé, blijkt dat de grond in de bermen in het algemeen licht verontreinigd is zijn met diverse zware metalen, PAK's, PCB's en minerale olie.

Op basis van dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de aanleg van het P&R terrein.

5.2.2 Geluid

Inleiding

Volgens artikel 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) moet bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai worden verricht als er woningen staan in de zone (zoals bedoeld in artikel 75 van de Wgh) van te reconstrueren wegen en nieuw aan te leggen wegen.

In onderhavige situatie is sprake van de aanleg van een parkeerterrein. Een parkeerterrein is volgens de Wegenverkeerswet 1994 een openbare weg. Voor de aanleg van een parkeerplaats is akoestisch onderzoek noodzakelijk, zoals ook moet worden uitgevoerd voor de aanleg van een nieuwe weg.

De ontsluiting van het parkeerterrein zal plaatsvinden op de Hoofdgracht door de aanleg van een nieuwe kruising. Deze nieuwe kruising moet in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) worden gezien als een aanpassing van een weg.

Door de realisatie van het parkeerterrein zal de verkeersintensiteit op de omliggende wegen toenemen. De geluidshinder afkomstig van het wegverkeer van en naar het parkeerterrein op omliggende woningen is door middel van een akoestisch onderzoek getoetst aan de normen die gelden voor de aanleg van nieuwe wegen. Bij deze toetsing is onderzocht of de geplande aanpassing van de weg een reconstructie is in de zin van de Wgh.

Akoestisch onderzoek

Door SAB Arnhem is akoestisch onderzoek uitgevoerd¹.

Verkeersgegevens

In 2012 bedraagt de etmaalintensiteit op het gedeelte van de Hoofdgracht ten westen van het toekomstige parkeerterrein 3.621 voertuigbewegingen. Uitgaande van een autonome groei van 1,5% per jaar bedraagt het aantal voertuigbewegingen in 2020 4.081.

Bij een gemiddeld gebruik van 1 auto per parkeerplek, zal het P&R terrein ongeveer 200 extra autobewegingen per etmaal genereren. Daarnaast wordt aangenomen dat de verkeersgeneratie ten behoeve van halen en brengen maximaal 100 voertuigbewegingen per etmaal bedraagt. In totaal leidt het P&R terrein tot 300 voertuigbewegingen per etmaal op het parkeerterrein en de Hoofdgracht. Aangezien de bussen niet op de Hoofdgracht en het parkeerterrein komen heeft de eventuele

¹ Akoestisch Onderzoek Naarden P&R-terrein gemeente Naarden, SAB Arnhem, 08 februari 2013

toename van het aantal bussen geen invloed op de verkeersintensiteit op de Hoofdgracht en het parkeerterrein.

In 2020 bedraagt de etmaalintensiteit 4.602 voertuigbewegingen.

Aanleg parkeerterrein

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat bij geen van de woningen de geluidsbelastingen hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ten gevolge het wegverkeer op het parkeerterrein.

Aanpassing van de Hoofdgracht

Uit het akoestisch onderzoek blijkt tevens dat bij geen van de woningen de toename van de geluidsbelastingen 2 dB of meer bedraagt ten gevolge van de Hoofdgracht. De hoogste toename van de geluidsbelasting bedraagt 0,72 dB. Doordat de toename van de geluidsbelasting minder is dan 2 dB is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh.

De aanleg van het parkeerterrein en de benodigde aanpassingen op de Hoofdgracht zorgen niet voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, ex artikel 82 van de Wgh. De woningen liggen hierdoor akoestisch gunstig geprojecteerd ten opzichte van het parkeerterrein en de Hoofdgracht.

Conclusie

Er zijn in het kader van de Wgh geen nadere acties nodig om het parkeerterrein te realiseren.

5.2.3 Luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer (Wm) hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht worden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden.

Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2

$\mu\text{g}/\text{m}^3$ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is significant is ten opzichte van een etmaal. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval is bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming: Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan aan de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

Door SAB Arnhem is met behulp van de zogenoemde NIBM-rekentool (versie augustus 2009) onderzocht of het project dat op basis van onderhavig bestemmingsplan juridisch-planologisch mogelijk gemaakt wordt in betekende mate leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Door middel van een berekening is de concentratietoename bepaald en vergeleken met de (N)IBM-grens van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

De luchtverontreiniging ten gevolge van het plan wordt veroorzaakt door verkeersbewegingen:

auto's: De verkeersintensiteit zal voornamelijk toenemen door auto's die parkeren op het P&R terrein en auto's die OV-reizigers en carpoolers halen en brengen. Met gemiddeld 1 auto per parkeerplaats per dag genereert het terrein ongeveer 200 extra autobewegingen per dag. Daarnaast wordt aangenomen dat de verkeersgeneratie ten behoeve van halen en brengen maximaal 100 voertuigbewegingen per etmaal bedraagt. In totaal leidt het P&R terrein tot 300 voertuigbewegingen op de Hoofdgracht.

bussen: Buslijn 101 rijdt van Huizen via Blaricum, Naarden en Muiden Naar Amsterdam Amstel (en vice versa) en stopt tussen Huizen en Amsterdam slechts op een klein aantal (P&R) haltes.

De frequentie varieert van 1x per uur in de avonduren tot 6x per uur in de spitsuren. In totaal rijden er zo'n 60 bussen in beide richtingen. De bussen richting Amsterdam kunnen de P&R halte aandoen door te stoppen langs de snelwegafrit van de A1. Dit leidt niet tot extra verkeersbewegingen op de IJsselmeerweg. De bussen richting Huizen zullen waarschijnlijk via de IJsselmeerweg de P&R halte aandoen en vervolgens weer terug keren naar de A1. Dit leidt tot $60 \times 2 = 120$ verkeersbewegingen per dag.

In totaal leidt dit tot maximaal 420 voertuigbewegingen, waarvan 28,6% zwaar verkeer. Met behulp van de NIBM rekentool is bepaald dat het plan niet in betekende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Deze gaat uit van een worstcase situatie: bij de berekening van de concentratietoename zijn de kenmerken van het verkeer, de straat en de omgeving zo gekozen dat een situatie ontstaat met

een maximale luchtverontreiniging. Toetsing aan de grenswaarden is op grond van de Wm niet noodzakelijk.

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigen (weekdaggemiddelde)		420
Aandeel vrachtverkeer		28,6%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,04
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,26
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is er bij een woning, school of sportveld sprake van een significante blootstellingsduur. De blootstellingsduur van het bezoek aan het P&R terrein is daarmee niet significant te noemen omdat de verblijfstijd korter is. De blootstelling aan luchtverontreiniging is beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor het onderhavige initiatief.

5.2.4 Externe veiligheid

De externe veiligheid wordt bepaald door de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in en rond het plangebied. Veiligheidsafstanden tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten moeten ervoor zorgen dat bij een eventuele calamiteit het aantal dodelijke slachtoffers beperkt blijft.

In het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico (PR) geeft inzicht in de theoretische kans op overlijden van een individu op een bepaalde horizontale afstand van een risicovolle activiteit. Met het groepsrisico (GR) wordt aangegeven hoe groot het aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen.

Volgens het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) (artikel 5 en artikel 13 van het BEVI) dient het bestemmingsplan in te gaan op de dichtheid van personen in het invloedsgebied van een inrichting, het groepsrisico en indien mogelijk de maatregelen ter beperking van het groepsrisico. Ook de externe veiligheidsbeleidsregels zoals opgenomen in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 2004) en de in de maak zijnde AMvB Buisleidingen (vervangt de circulaire Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen), sluiten aan bij de aard en normstelling van het BEVI.

Het project voorziet niet in de toevoeging van risicovolle activiteiten (zoals opslag van gevaarlijke stoffen). In de direct nabijheid bevinden zich geen Bevi-inrichtingen. Wel ligt het plangebied in de nabijheid van de A1 (route voor gevaarlijke stoffen). Echter, het plangebied vervult na de aanleg van het P&R-terrein geen verblijfsfunctie voor mensen

en betreft geen (beperkt) kwetsbaar object. Onderzoek in het kader van externe veiligheid is dan ook niet noodzakelijk.

5.2.5 Milieuzonering

Bij milieuzonering gaat het om afstanden die bij voorkeur in acht genomen moeten worden rondom milieubelastende functies zoals bedrijven, industrie en nutsvoorzieningen. Het gaat hierbij om milieuaspecten als geur, stof, geluid en gevaar die een belemmering kunnen vormen voor gevoelige functies als wonen, scholen en ziekenhuizen. In het kader van ruimtelijke ordening geeft de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” indicatieve afstanden om een voldoende ruimtelijke scheiding te bewerkstellings tussen belastende en gevoelige functies. Daarnaast beschikken bedrijven op grond van de Wet milieubeheer over milieuvergunningen waarin bepaald is in welke mate bedrijven milieubelastend mogen zijn voor de omgeving.

Een P&R-terrein past qua functie in de omgeving van onderhavig plangebied en brengt geen milieuruimte met zich mee. Het P&R-terrein vormt daarnaast geen belemmering voor de milieuruimte van omliggende bedrijvigheid. Voor wat betreft milieuzonering zijn er daarmee geen belemmeringen voor onderhavig plan.

5.3 Water

5.3.1 Inleiding

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21^e eeuw (WB'21) ondertekend. De watertoets vormt een van de eerste producten die zijn afgesproken in de startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw.

De watertoets is een procesinstrument en stroomlijnt bestaande wet- en regelgeving op het gebied van ruimtelijk ordening met als doel het belang van water expliciet te laten meewegen in de besluitvorming van alle, waterhuishoudkundig relevante, ruimtelijke plannen en besluiten. De waterhuishoudkundige aspecten omvatten veiligheid water, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging.

De grootste winst van de watertoets ligt bij de vroegtijdige, wederzijdse betrokkenheid en het opstellen en meenemen van een wateradvies in de besluitvorming.

Gevolg is dat in het kader van de besluitvorming overleg moet plaatsvinden met de waterbeheerders en dat in ruimtelijke plannen zoals onderhavig bestemmingsplan een beschrijving moet worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

5.3.2 Beleid

Europees beleid

In 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water vastgesteld waarin communautaire maatregelen zijn opgenomen betreffende water. Het doel van deze richtlijn is een integrale benadering van het waterbeheer. Dit betekent dat de interne samenhang tussen oppervlaktewater en grondwater, zowel waar de kwaliteits- als kwantiteitsaspecten betreft, als uitgangspunten worden genomen. Daarnaast betekent de integrale benadering dat diverse beleidsterreinen, waaronder de ruimtelijke ordening, door de richtlijn worden bestreken. Met de bestaande Nederlandse regelgeving kan het merendeel van de richtlijnverplichtingen worden uitgevoerd.

Concreet zijn de doelstellingen van de Kaderrichtlijn de volgende:

- a van water afhankelijke ecosystemen in stand houden en verbeteren;
- b de beschikbaarheid van water veilig stellen en het duurzaam gebruik bevorderen;

- c het aquatisch milieu in stand houden en verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
 - d de gevolgen van een overstroming en droogte beperken.
- De kaderrichtlijn bevat tevens een instrumentarium om de doelstellingen te bereiken.

Rijksbeleid

In 2003 is het Nationaal Bestuursakkoord Water ondertekend. In dit akkoord tussen kabinet, provincies, waterschappen en gemeenten zijn taakstellende afspraken gemaakt over doelen en maatregelen die nodig zijn om de waterhuishouding in 2015 op orde te hebben en te houden. Hierbij wordt rekening gehouden met klimaatsverandering, bodemdaling, zeespiegelstijging en verstedelijking, inclusief de financiële dekking. Water moet weer de ruimte krijgen en is medesturend voor het ruimtelijk beleid. Als een van de eerste stappen is afgesproken dat de waterschappen in beeld brengen hoeveel waterberging er nodig is om aan de zogenaamde werknormen te kunnen voldoen. Voor stedelijk gebied houdt dit bijvoorbeeld in de hoeveelheid wateroppervlak die nodig is om te zorgen dat bij neerslag het waterpeil maar eens in de 100 jaar tot aan het maaiveld kan stijgen. Ten aanzien van waterberging geldt het principe eerst vasthouden, dan bergen, dan afvoeren, waarbij uitgangspunt is dat wateroverlast mag niet afgewenteld worden op de omgeving.

Het *Nationaal Waterplan* is op 22 december 2009 vastgesteld en vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's. Uitgangspunt van het Waterplan is dat Nederland moet anticiperen op klimaatverandering. Het Waterplan moet zorgen voor meer samenhang binnen het waterbeleid en voor duurzaam waterbeleid.

Het beleid in dit plan is gericht op:

- a een goede bescherming tegen overstroming;
- b het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
- c het bereiken van een goede waterkwaliteit;
- d het veiligstellen van strategische watervoorraden.

De nieuwe *Waterwet* is 22 december 2009 formeel van kracht is geworden en moet het instrumentarium voor de uitvoering van integraal watersysteembeheer juridisch vormgeven. In navolging van de Kaderrichtlijn Water wordt in de *Waterwet* gekozen voor een stroomgebiedbenadering. De waterschappen worden de beheerders van het regionale watersysteem, inclusief het grondwater (met uitzondering van drinkwaterwinning, grote industriële onttrekkingen en koude-warmteopslag, waarvoor de provincie bevoegd gezag blijft). De Wet zal worden uitgewerkt in nieuwe provinciale *Waterverordeningen*. Tevens wordt in het wetsvoorstel voorzien in het opstellen van regionale waterbeheerplannen waardoor sturing wordt gegeven aan operationele activiteiten in het waterbeheer.

De nieuwe *Waterwet* komt in de plaats van 9 bestaande wetten op het terrein van het Waterbeheer. Een belangrijk gevolg van de *Waterwet* is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld: zes vergunningen uit de bestaande 'waterbeheerwetten' gaan op in één watervergunning.

Beleid waterbeheerder

Het projectgebied valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet zorgt namens AGV voor schoon oppervlaktewater, veilige dijken en het waterpeil in de sloten en vaarten. Het

verzorgingsgebied van Waternet omvat de gemeente Amsterdam en een groot gebied in de provincie Utrecht en Noord Holland.

Het beleid van AGV is verwoord in het Waterbeheerplan 2006-2009 en diverse beleidsnota's. In de keur van AGV (dit is de waterschapsverordening) zijn ge- en verboden opgenomen voor de bescherming van de functionaliteit van waterlopen en waterkeringen. Met de Keur wil AGV de waterkwaliteit verbeteren, de doorstroming in sloten veilig stellen en de dijken sterk houden. Bij de Keur horen Keurkaarten met informatie over wateren en waterkeringen.

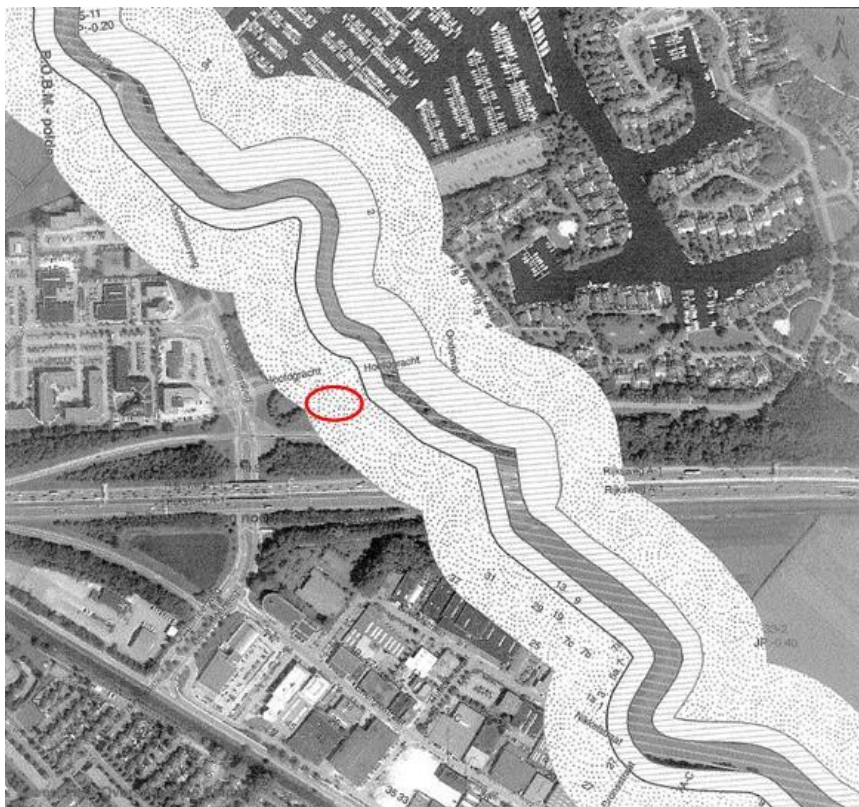
In de legger van het waterschap worden gegevens vastgelegd over de locatie van wateren, dijken en kunstwerken, aan welke eisen deze moeten voldoen (diepte, hoogte, sterkte etc.) en de onderhoudsverplichtingen. De legger dient als basis voor de vergunningverlening door de waterbeheerder.

Voor de bescherming van de functionaliteit van de waterkering gelden de strengste verboden voor het zogenoemde keurprofiel en de kernzone. De aan de kernzone grenzende beschermingszones zijn bedoeld om activiteiten en ingrepen te kunnen verbieden die een negatief effect (kunnen) hebben op de stabiliteit van de waterkering. Daarbij is het vooral van belang of de activiteit of ingreep een negatieve invloed heeft of kan hebben op het keurprofiel van de waterkering. Het keurprofiel moet in principe vrij blijven van waterkeringvreemde elementen. Een uitzondering hierop is als deze elementen de stabiliteit van de waterkering vergroten.

AGV hanteert het beleid dat bij het aanbrengen van meer dan 1000 m² verharding in stedelijk gebied of meer dan 5000 m² in landelijk gebied 10% daarvan gecompenseerd moet worden in de vorm van oppervlaktewater voor waterberging. Door compensatie wordt voorkomen dat ernstige peilstijging optreedt door afstromend regenwater met wateroverlast tot gevolg.

5.3.3 Watertoets en wateroverleg

Het plangebied ligt in de nabijheid van een primaire waterkering. Zie onderstaande afbeelding.



Primaire waterkering met zones in de nabijheid van het plangebied (rood omcirkeld)

De binnenste grijs gearceerde zone is de kernzone van de waterkering. De gestreepte zone is de binnenbeschermingszone. De buitenste, gestippelde zone, is de buitenbeschermingszone.

In de buitenbeschermingszone is geen keurontheffing nodig voor ontgravingen van maximaal 2 meter.

Het P&R-terrein is geprojecteerd in de buitenbeschermingszone. Voor de aanleg van het P&R-terrein worden er minimale ontgravingen verricht, slechts om te egaliseren. Een keurontheffing is daarmee niet noodzakelijk.

Daarnaast is de compensatie van de toename van verhard oppervlak niet noodzakelijk aangezien geen sprake is van een toename van meer dan 5000 m² aan verhard oppervlak.

Consequenties voor de waterhuishouding als gevolg van de aanleg van het P&R-terrein worden niet verwacht.

Het plan voor de aanleg van het P&R-terrein zal in het kader van het artikel 3.1.1 Bro-overleg ter beoordeling aan de waterbeheerder worden voorgelegd.

5.4 Archeologie

Door de ondertekening van het Verdrag van Malta (Valletta, 1992) heeft Nederland zich verplicht tot het beschermen van het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologische erfgoed waar mogelijk te behouden. Het Verdrag van Malta is op 21 december 2006 geïmplementeerd in de Wet op de archeologische monumentenzorg. Op basis van deze wet geldt de verplichting om bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond,

rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische monumenten.

De archeologische beleidsadvieskaart van de gemeente Naarden geeft voor het plangebied een lage archeologische verwachting aan. Bij plangebieden kleiner dan 10 ha gelden geen voorwaarden voor behoud en is het doen van verkennend archeologisch onderzoek niet noodzakelijk. In onderhavig geval is sprake van een plangebied kleiner dan 10 ha en is onderzoek daarmee dus niet noodzakelijk. Geconcludeerd kan worden dat de realisatie van het P&R-terrein uitvoerbaar is uit oogpunt van archeologie.

5.5 Flora en fauna

Gebiedsbescherming

In het kader van de Natuurbeschermingswet (NB-wet) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dient er getoetst te worden of de beoogde ontwikkelingen een negatieve invloed hebben op de beschermde gebieden. Het plangebied ligt niet in de directe nabijheid van een Natura 2000-gebied of de EHS. Het dichtbijzijnde gelegen gebied beschermd in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 betreft Natura 2000-gebied Eemmeer & Gooimeer Zuidoever. Dit beschermde gebied ligt op ongeveer 1 kilometer afstand van het plangebied. Op basis van de afstand, tussenliggend elementen die eventuele verstoring beperken (bomen, wegen, bebouwing) en kleinschalige ingreep zijn negatieve effecten op instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied niet te verwachten. Een uitgebreid onderzoek in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 wordt daarmee niet noodzakelijk geacht.

Soortenbescherming

In het kader van de Flora- en faunawet dient te worden nagegaan of vaste rust- en verblijfplaatsen door de ingreep worden aangetast (verwijderd, ongeschikt gemaakt) of dieren opzettelijk worden verontrust. De beoogde ontwikkelingen kunnen biotoopverlies of verstoring (indirect biotoopverlies) tot gevolg hebben. Invloeden die leiden tot een verminderde geschiktheid van het plangebied als bijvoorbeeld foerageergebied zijn niet ontheffingsplichtig, tenzij het een zodanig belang betreft dat bij het wegvallen van deze functie ook de vaste rust- en verblijfplaatsen van soorten niet langer kunnen functioneren. Door de werkzaamheden kunnen alle aanwezige soorten negatieve effecten ondervinden van de ingreep. Voor de meeste soorten is dit tijdelijk van aard.

De locatie van het beoogde P&R-terrein wordt intensief beheerd. De meeste van de in het plangebied voorkomende soorten zijn beschermd maar vallen onder het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet (tabel 1), het gaat hierbij om de Mol, Konijn, kleine marterachtigen en Huisspitsmuis. Hiervoor geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een algehele vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties. Dit betekent dat voor deze soorten de werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden zonder ontheffing. Strikt beschermde soorten (tabel 2 en 3 in van de Flora- en faunawet) zijn grotendeels gebonden aan structuurrijke situaties, weinig verstoorde elementen en beschutte plekken. Deze elementen zijn niet aanwezig in het plangebied. Verblijfplaatsen van gebouw- en boombewonende soorten (jaarrond beschermde vogelsoorten en vleermuizen) zijn uit te sluiten in het plangebied, aangezien gebouwen ontbreken en bomen niet gekapt

worden. Amfibieën, vissen en waterminnende soorten zijn tevens uit te sluiten in het plangebied, want water ontbreekt. Wel dient mogelijk de bomenrijen rondom het plangebied als vliegroute voor strikt beschermde vleermuizen. Directe verlichting op de bomenrijen dient te allen tijde voorkomen te worden, om negatieve effecten op potentiële vliegroutes van vleermuizen te beperken. Directe verlichting of uitstraling van verlichting naar de boomkronen kan voorkomen voor door het gebruik van speciale armaturen die lichtuitstraling tegengaan.

Conclusie

Op basis van voorstaande zijn met de plannen geen negatieve effecten in het kader van de Flora- en faunawet te verwachten. Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet wordt niet noodzakelijk geacht.

Wel geldt de zorgplicht uit de Flora- en faunawet. Kort samengevat houdt de zorgplicht het volgende in:

- a schade aan broedvogels en het verstoren van broedvogels altijd voorkomen dient te worden;
- b grondwerkzaamheden gefaseerd en in een richting te worden uitgevoerd;
- c voortijdig maaien van het plangebied zodat dieren wegtrekken;
- d het beperken van verlichting tijdens de avonduren in zomer, voorjaar en herfst ten behoeve van vleermuizen en andere nachtdieren;
- e het slopen en rooien starten buiten het voortplantingsseizoen en het winter(slaap)seizoen. Zodat het plangebied ongeschikt is voor dieren.

5.6 Verkeer en verkeersveiligheid

Het P&R terrein zal worden ontsloten op de Hoofdgracht. Hierdoor ontstaat op de Hoofdgracht een nieuwe kruising.

Op de Hoofdgracht en de IJsselmeerweg zal een toename plaatsvinden van het verkeer naar en afkomstig van het parkeerterrein.

Het aantal extra voertuigbewegingen als gevolg van het P&R terrein bedraagt 300 en is marginaal ten opzichte van de huidige situatie waardoor de verkeersveiligheid naar verwachting niet zal verslechteren.

In de huidige situatie resulteert het kruispunt IJsselmeerweg-Hoofdgracht in onveilige verkeerssituaties doordat fietsers tegen het verkeer in rijden. Dit is een bestaand probleem waarvoor de gemeente Naarden een aantal maatregelen heeft getroffen. De komst van een P&R terrein verandert niets aan deze situatie.

Voor een goede werking van het P&R terrein is het van belang dat er een goede verbinding is tussen het terrein en de bestaande bushalte aan de zuidzijde van de A1, zodat men in de avondspits gemakkelijk en veilig naar de auto of fiets kan. Het kruispunt zal worden aangepast, zodat fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken.

5.7 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, lid 1, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening 2008 (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan.

Er is in onderhavig geval geen sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro als onderdeel van afdeling 6.4 inzake de grondexploitatie.

Een exploitatieplan dan wel een exploitatieovereenkomst is voor onderhavig bouwplan niet noodzakelijk.

De kosten voortkomende uit dit plan zijn voor rekening van de initiatiefnemer
Rijkswaterstaat.

6 Wijze van bestemmen

Dit bestemmingsplan is ontwikkelingsgericht. Het maakt de realisatie van een P&R-terrein mogelijk.

De vigerende bestemming “Groenvoorzieningen” wordt met dit bestemmingsplan gewijzigd in de bestemming “Verkeer”. De begrenzing van het plangebied valt samen met de locatie van het P&R-terrein, de bushalte langs de afrit, de fietsenstalling langs de IJsselmeerweg en het verlegde fietspad langs de IJsselmeerweg.

Binnen de bestemming “Verkeer” zijn (ontsluitings)wegen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen en andere verkeersvoorzieningen alsmede water en waterhuishoudkundige voorzieningen met de daarbij behorende bouwwerken zoals straatmeubilair toegestaan. De gronden mogen uitsluitend worden bebouwd met bouwwerken ten dienste van de bestemming. Bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegestaan tot een bouwhoogte van maximaal 7 meter. Voor niet voor bewoning bestemde gebouwen, zoals bijvoorbeeld een fietsenstalling, is een maximale oppervlakte van 30 meter opgenomen en een maximale bouwhoogte van 3 meter.

7 Procedure

7.1 Overleg

Op 20 september 2010 is het voorontwerp bestemmingsplan in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) naar diverse overleginstanties gestuurd. De ontvangen reacties zijn samengevat in een nota overleg en van een reactie voorzien. Eveneens is aangegeven of de reactie aanleiding geeft tot aanpassing van het plan. De nota overleg is als bijlage opgenomen bij dit bestemmingsplan.

7.2 Zienswijzen

In deze paragraaf, of in een separate bijlage, worden te zijner tijd de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.