

Nota zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan "P+R terrein Hoofdgracht Naarden" heeft van 14 januari 2011 tot en met 24 februari 2011 voor zienswijzen ter inzage gelegen in het kader van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Tijdens de periode van ter visie legging kon een ieder schriftelijk een reactie omtrent het ontwerp bestemmingsplan kenbaar maken. Er zijn 2 zienswijzen ingediend gedurende de ter inzage legging.

In deze zienswijzennota zijn de zienswijzen samengevat en van beantwoording voorzien. De volgorde van de zienswijzen is alfabetisch op basis van het adres van de indiener(s).

	<u>Reactie</u>	<u>Beantwoording</u>	<u>Aanpassing</u>
1	Zienswijze 1		
1.1	Het landschappelijke karakter van het Naarderbos wordt aangetast door de komst van beton en steen.	Uit overleg met de omwonenden zijn een aantal voorstellen naar voren gekomen om de inpassing van het P+R terrein in het landschap te bevorderen. Tussen de Hoofdgracht en het P+R terrein komt een aarden wal, de bomen in het plangebied worden gespaard. De entree naar het Naardenwoonbos zal daardoor zijn karakter behouden.	Hoofdstuk 4 van de toelichting zal worden aangepast.
1.2	Er is net toestemming gegeven een ooievaarsnest te plaatsen, verwacht wordt dat de ooievaars door alle af en aan rijdende auto's geen gebruik zullen maken van het nest.	Het ooievaarsnest bevindt zich op enige afstand van het plangebied, daarvan gescheiden door een brede bomenstrook. Eenzelfde brede bomenstrook bevindt zich tussen het ooievaarsnest en de A1. Door het ontbreken van rechtstreeks zicht op de parkeerplaats en de menselijke activiteit daar is een negatief effect niet te verwachten. Daarnaast blijkt uit het flora en fauna onderzoek dat er geen negatieve effecten op strikt beschermde soorten te verwachten zijn.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.3	Zoals recente ervaringen met een ongewild geplaatste glasbak aantonen zal de komst van het P+R terrein leiden tot meer overlast en vervuiling.	Tussen de gemeente Naarden en Rijkswaterstaat zullen afspraken worden gemaakt omtrent het beheer en onderhoud van het terrein. Hiervoor wordt een beheer en onderhoudsplan opgesteld. Indien er vervuiling of overlast wordt geconstateerd zal hiertegen kunnen worden opgetreden door de betreffende instanties, bijvoorbeeld de politie of de afdeling handhaving van de gemeente. Het bestemmingsplan is niet het aangewezen instrument om beheer en onderhoud of het voorkomen of tegengaan van overlast te regelen.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.4	De bewoners verwachten dat als gevolg van de aanleg van het P+R terrein er in de toekomst meer werkzaamheden als het plaatsen van hekken, hoogtebalken en dergelijke zullen gaan plaatsvinden. Deze steeds meer bebouwde en verpauperende omgeving wil men niet bij de entree van Naarden-Vesting en het Naarderbos.	In het voorlopig ontwerp is geen sprake van hekken om het terrein. Het plaatsen hiervan is ook niet noodzakelijk gezien de afscheiding door middel van een aarden wal. Eventuele beveiligingsmaatregelen zullen alleen dan genomen worden wanneer dit noodzakelijk blijkt en zullen juist verpaupering tegengaan.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

1.5	Verwacht wordt dat op het P+R terrein permanent auto's zullen worden gestald, er overvolle prullenbakken zullen komen te staan, en er veelvuldig zal worden geürineerd.	Permanente stalling van auto's ligt niet in de lijn der verwachting. Het legen van prullenbakken zal worden opgenomen in het beheer en onderhoudsplan. Het P+R terrein zal daarnaast gebruikt worden door overstappers en niet als rustplaats. Eventuele overlast van urinerende personen is dan ook niet te verwachten. Mocht het toch aan de orde zijn dan kunnen de betreffende instanties als, de politie en de afdeling handhaving van de gemeente, optreden.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.6	Gevraagd wordt of er zitbankjes zullen worden geplaatst?	Er worden geen zitbankjes geplaatst op de parkeerplaats. Bij de bushalte wordt een abri geplaatst om het wachten te veraangename.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.7	Het aanleggen van een P+R terrein en de daarbij horende toename van het autoverkeer zal de toch al onveilige situatie op de kruising Hoofdgracht - IJsselmeerweg verslechteren. Op dit moment is het al moeilijk, zo niet onmogelijk tijdens de spits de kruising veilig over te steken wat alleen maar zal verslechteren door de komst van meer auto's.	Door de marginale toename van het aantal verkeersbewegingen door de komst van het P+R terrein is de invloed op de verkeerssituatie op de kruising Hoofdgracht – IJsselmeerweg minimaal. Daarnaast zijn er bij de gemeente Naarden plannen om de kruising Hoofdgracht-IJsselmeerweg anders in te richten waarmee de bestaande problemen zullen worden aangepakt.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.8	Indien de parkeerplaats vol is zullen parkeerders door rijden de wijk Naarderwoonbos in wat gevaarlijke situaties voor aldaar spelende kinderen met zich mee zal brengen.	De verwachting is juist dat er minder mensen in de wijk Naarderbos zullen gaan parkeren. Automobilisten die een volle parkeerplaats aantreffen zullen juist weer terug kunnen rijden naar de IJsselmeerweg waar eerder iedereen die de Hoofdgracht indraaide automatisch in het Naarderbos uitkwam.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.9	Ondanks meervoudig aandringen heeft de gemeente onvoldoende aandacht voor 'dit' verkeersprobleem gehad en wordt op basis van dit ontwerp bestemmingsplan betwijfeld of 'dit' nu wel aangepakt gaat worden.	Niet geheel duidelijk is wat de inspreker bedoeld met 'dit' verkeersprobleem. Er wordt vanuit gegaan dat de inrichting van de kruising Hoofdgracht-IJsselmeerweg wordt bedoeld. Er wordt derhalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1.7.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.10	Verwacht wordt dat indien er file op de A1 staat er door het vele sluipverkeer onveilige situaties ontstaan.	Dit beeld is te zien op de kruisingen met de IJsselmeerweg welke buiten het plangebied en de reikwijdte van het bestemmingsplan vallen. De zich daar voordoende problemen zullen door de komst van het P+R terrein niet veranderen.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.11	Uit onderzoek blijkt dat Transferia mislukken omdat automobilisten, als ze eenmaal in de auto waren gestapt, geen enkele prikkel meer voelen om over te stappen.	Door de overheid wordt het aanleggen van P+R terreinen gezien als één van de schakels in het oplossen van mobiliteitsproblemen. De verwachting voor voorliggend P+R terrein is dat hiervan gebruik zal worden gemaakt door automobilisten die middels de overstap in de bus de file kunnen omzeilen. Er zijn voldoende voorbeelden van goed werkende P+R terreinen langs snelwegen met aansluiting op de bus, zoals ook in de bij de zienswijze	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

		bijgevoegde ANWB test naar voren komt.	
1.12	Door de huidige afritconstructie ontstaan gevaarlijke situaties. De gemeente geeft aan dit niet aan te kunnen passen in verband met afspraken met Rijkswaterstaat omtrent de doorstroming onderaan de afrit Gooimeer.	De afrit van de A1 en het kruispunt met de IJsselmeerweg maken geen onderdeel uit van het plangebied. De komst van het P+R terrein zal een verwaarloosbare invloed hebben op de situatie ter plaatse. In het kader van dit bestemmingsplan zijn daarom geen maatregelen met betrekking tot de doorstroming op de kruising van de A1 met de IJsselmeerweg gepland. Wel heeft de gemeente Naarden plannen de kruising IJsselmeerweg-Hoofdgracht aan te herinrichten.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.13	De verwachting is dat de parkeerplaats niet door OV gebruikers wordt benut maar juist door jachthavenparkeerders, carpoolers, zwerfauto's, ongewenste bezoekers en criminelen.	Eventuele overloop van jachthavenparkeerders naar het P+R terrein, welke voornamelijk in de weekenden plaats zal vinden, betekent minder parkeerdruk in de woonwijk Naarderbos. Gebruik door de jachthavenbezoekers wordt daarom niet actief tegen gegaan en juist als positief punt gezien. Met betrekking tot de overige ongewenste bezoekers is er op dit moment geen aanleiding om hiertegen extra maatregelen te treffen.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.14	De huidige carpoolplaats bij de ANWB is af en toe vol maar dit komt dan door werknemers van het naastgelegen kantoor, niet door carpoolers.	Door de ligging en zichtbaarheid van deze carpoolplaats is deze maar bij weinig mensen bekend. Hieruit blijkt dat de locatie, dicht bij de afrit van de snelweg en het OV van essentieel belang is voor het slagen van een dergelijke voorziening. Overigens wordt gedeeltelijk dubbel gebruik als positief punt gezien.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.15	Op de Hoofdgracht staan vaak vrachtwagens geparkeerd welke het zicht op de kruising ontnemen. Omdat het Naarderwoonbos geen voorzieningen heeft zijn kinderen aangewezen op de voorzieningen in onder andere Naarden-Vesting en dienen dus op de fiets langs het P+R terrein te gaan wat verkeersonveilig is en onveilig in verband met de te verwachten criminaliteit.	Aan de Hoofdgracht geldt een parkeerverbod, eventueel parkerende voertuigen zijn daarmee in overtreding. De politie zal in zo'n geval handhavend op moeten treden. Verder ligt het fietspad richting Naarderwoonbos aan de overzijde van de Hoofdgracht en verandert de verkeerssituatie voor fietsers niet door de komst van het P+R terrein. De sociale veiligheid zal door de aanwezigheid van meer personen in het gebied eerder toenemen dan afnemen.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.16	Verwacht wordt dat, net als bijvoorbeeld in Crailo, de parkeerplaats gebruikt zal gaan worden voor criminele activiteiten als drugshandel.	Het P+R terrein te Crailo is recentelijk heringericht om deze activiteiten tegen te gaan. De ligging en inrichting van het P+R terrein Hoofdgracht te Naarden is zodanig dat dit soort problemen niet te verwachten zijn. Mocht er toch sprake zijn van onveilige situaties dan zijn tal van maatregelen te bedenken om dit tegen te gaan. Afhankelijk van de overlast zal dan een maatregel kunnen worden genomen.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.17	Men verwacht dat inbraak en criminaliteit in het Naarderbos zal toenemen als de criminelen van het P+R terrein de achtergelegen, verscholen wijk eenmaal	Er is geen enkele aanwijzing dat in de omgeving van P+R terreinen sprake is van verhoogde criminaliteit.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

	ontdekken.		
1.18	Verwacht wordt dat in de voertuigen die in de avonduren op het parkeerterrein aanwezig zijn veelvuldig zal worden ingebroken.	Zie beantwoording reactie 1.3	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.19	Verwacht wordt dat het P+R terrein in de avonduren zal worden tot een ontmoetingsplaats zoals ook bijvoorbeeld het parkeerterrein bij de afrit Bunschoten-Spakenburg. Dit is in deze kinderrijke buurt niet gewenst onder andere vanwege de rommel die achtergelaten wordt. De bewoners dachten na de ontwikkeling van het Naardergolfbos hiervan verlost te zijn. Veel mensen weten ook niet dat ze in de buurt van een woonwijk zijn door de verscholen ligging van het Naarderbos.	Zie beantwoording reactie 1.3	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.20	Door alle te verwachten problemen rond het P+R terrein zal de WOZ waarde van de woningen in de buurt naar beneden moeten worden bijgesteld.	De verwachting is dat de komst van een P+R terrein op geruime afstand en uit het zicht van de in het Naarderwoonbos gelegen woningen geen invloed zal hebben op de waarde van deze woningen en de daaraan gekoppelde WOZ-waarde.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.21	Verzocht wordt beter in beeld te brengen wat de verkeersbewegingen van en naar de jachthaven inhouden. De verwachting is dat hier geen rekening is gehouden met het juiste aantal verkeersbewegingen, met name in de zomerperiode.	In het akoestisch onderzoek is de verkeersgeneratie van de jachthaven (Jachthaven Naarden) niet meegenomen in de verkeersgegevens. Deze jachthaven heeft 1200 ligplaatsen, volgens de site verkeersgeneratie genereert deze jachthaven 319 mvt/e in de maanden mei, juni en juli. De aantallen zijn aangepast in het akoestisch onderzoek, de conclusie van het onderzoek blijft gelijk.	Het akoestisch onderzoek wordt aangepast.
1.22	Verzocht wordt het budget voor het P+R terrein te gebruiken om de kruising IJsselmeerweg – Hoofdgracht aan te passen. Deze is al 20 jaar een gevaar op zich.	Dit betreft een gemeentelijke kruising, het budget voor het P+R terrein wordt ter beschikking gesteld door Rijkswaterstaat. Dit budget is daardoor niet inzetbaar voor gemeentelijke projecten.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.23	In het kader van de geplande bezuinigingen is het realiseren van het P+R terrein geldverspilling	Ondanks de voorgenomen bezuinigingen zal, voortkomend uit vigerend beleid, er ook blijvend worden geïnvesteerd in mobiliteitsmaatregelen als P+R terreinen. In de nota mobiliteit wordt met betrekking tot regionaal niveau het volgende gesteld: "Op regionaal niveau moeten de bereikbaarheidsproblemen worden geanalyseerd en moet worden bekeken welke vervoermiddelen die problemen kunnen helpen oplossen. Daarbij kan er wel sprake zijn van uitwisselbaarheid: als de reistijd per auto in de buurt komt van de reistijd per openbaar vervoer, bijvoorbeeld door file of parkeerproblemen, blijkt dit kansen te bieden voor het openbaar vervoer in de regio."	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

1.24	Het P+R terrein zal gebruikt gaan worden als goedkoop parkeeralternatief door bijvoorbeeld jachthavenbezoekers. Industrierrein Naarden-Zuid heeft een parkeerplaatsen tekort, de hier gevestigde bedrijven zullen gebruik gaan maken van de extra parkeergelegenheid.	Door de ligging en de bestaande parkeerproblemen in de omgeving zal er sprake kunnen zijn van dubbel gebruik van het P+R terrein. Dit wordt gezien als pluspunt.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.25	Uit ervaring weten de Naarderbosbewoners dat voornamelijk voetgangers en fietsers hier overstappen in de bus, daarmee is het aanleggen van een P+R terrein een geldverspillend, onnozel initiatief. Aanleg van een fietsenstalling en verplaatsing van de bushalte is een logischer keuze op deze locatie.	Om ook de automobilist te bewegen over te stappen in de bus wordt voorliggend plan uitgevoerd. Zonder aanvullende maatregelen zullen inderdaad alleen voetgangers en fietsers hier over kunnen stappen in de bus. Daarnaast is een nieuwe fietsenstalling gepland en wordt de bushalte zo gesitueerd dat de bus met het halteren zo min mogelijk tijd verliest.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.26	Degelijke fietsenrekken zouden meer op hun plaats zijn daar de nu her en der gestalde fietsen een rommelige indruk geven.	In het plan is tevens een fietsenstalling opgenomen.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.27	De aantasting van de mooie groene omgeving is onnodig, mensen die nu over de A1 naar Amsterdam rijden zullen dit blijven doen. Omdat er genoeg alternatieven zijn is het onnodig groen op te offeren.	De alternatieve oplossingen zijn onderzocht en de nu voorgestelde locatie wordt als beste alternatief gezien. Daarnaast worden maatregelen getroffen om het groene karakter van de locatie te behouden.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.28	Nieuwe P+R terreinen hebben alleen nut als ze reistijdverkortingen bieden en gratis zijn. Daarnaast heeft kritisch onderzoek aangetoond dat dit soort nieuwe P+R terreinen werken als communicerende vaten.	Het P+R terrein zal bij file op de A1 reistijdwinst opleveren voor overstappers in de bus en is daarnaast gratis.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.29	Het nut van dit specifieke P+R terrein is niet aangetoond.	Dit specifieke terrein biedt automobilisten op de A1 een alternatief om naar Amsterdam te reizen. Daarnaast is het beleid om op regionaal niveau in te zetten op uitwisselbaarheid tussen modaliteiten. In de toekomst is het mogelijk de snelste reistijd te ontvangen via bijvoorbeeld navigatiesystemen waardoor efficiënter gebruik kan worden gemaakt van de weg. Deze alternatieven moeten dan wel voor handen zijn.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.30	Het aanleggen van dit P+R terrein zal geen verlichting brengen op de A1	Het aanleggen van één enkel P+R terrein zal nooit de file problematiek in zijn geheel kunnen oplossen. Door Rijkswaterstaat wordt ingezet op vele verschillende maatregelen waarmee de totale mobiliteit wordt gewaarborgd.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.31	Niet de auto maar de fiets dient in Naarden/Bussum aantrekkelijker gemaakt te worden.	Door de ligging van het P+R terrein, realisatie van betere fietsparkeermogelijkheden en herinrichting van de kruising IJsselmeerweg-Hoofdgracht en de toegang tot de bushalte zal het voor zowel automobilisten rijdende op de A1	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

		als voor fietsers en voetgangers komende uit Naarden en Bussum aantrekkelijker worden hier de bus te nemen.	
1.32	Door de uitbreiding van de A1 die al bijna gereed is, is er geen noodzaak meer tot het aanleggen van een P+R terrein.	De eerste verbreding van de A1 is inmiddels uitgevoerd, dit betreft de verbreding van de wisselstrook. In het kader van het project SAA (Schiphol-Amsterdam-Almere) zal de komende jaren gewerkt worden aan de verbreding van de gehele snelweg. Daarom wordt het project nog steeds als noodzakelijk gezien.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.33	Er zijn voldoende alternatieven waaronder bestaande parkeerplaatsen die het aanleggen van een nieuwe parkeerplaats en de daarbij horende opoffering van groen overbodig maakt. Economisch en landschappelijk is dit veel aantrekkelijker waarmee voorliggend plan dient te worden afgekeurd. Waarom wordt er niet gekozen voor de locatie aan de overzijde van de A1 naast de BMW-dealer? Dit is bij de retourbushalte en het daar gelegen bedrijventerrein, waar een parkeerprobleem is, zou eveneens gebruik kunnen maken van de parkeerplaats. Naast de in de toelichting afgewezen alternatieven zijn er in de omgeving meerdere bestaande en nieuw aan te leggen locaties te vinden voor een P+R terrein die allen beter geschikt zijn. Uit jurisprudentie blijkt dat indien een project op zichzelf aanvaardbaar is, kan het bestaan van alternatieven slechts dan tot het onthouden van medewerking nopen, indien op voorhand duidelijk is dat door verwezenlijking van de alternatieven een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren.	Er zijn meerdere alternatieven gewogen. Over het Rijkswaterstaat terrein aan de overzijde van de A1 zijn in het verleden afspraken gemaakt met omwonenden vanwege geluidsoverlast en het gebruik van het terrein. Daarnaast is de afstand tot de bushalte te groot. De nu voorgestelde locatie is de enige die voldoet aan de eis tot nabijheid van de bushalte zonder de busroute te verleggen, de ruimte voor 100 parkeerplaatsen en de directe bereikbaarheid vanaf de A1. De door de inspreker voorgestelde alternatieven voldoen geen van allen aan deze eisen waarmee hiermee geen gelijkwaardige resultaten kunnen worden behaald.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.34	Gesteld wordt dat het P+R terrein uitsluitend wordt ontwikkeld om weggebruikers tussen 't Gooi en Amsterdam een alternatief te bieden. Het gaat hier dus niet over potentiële OV-ers uit Naarden/Bussum.	Het P+R terrein wordt in eerste instantie aangelegd om automobilisten op de A1 een alternatief te bieden ten opzichte van de auto. Door de inrichting van het terrein met onder andere een fietsenstalling zal als neveneffect de aantrekkelijkheid van het reizen met de bus ook voor potentiële OV reizigers uit Naarden en Bussum worden verbeterd.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.35	Uit ANWB onderzoek blijkt dat het gebruik van P+R terreinen tegenvalt en vooral afhankelijk is van de locatie en bijkomende voorzieningen. Het is zeer twijfelachtig of automobilisten	Zie beantwoording 1.11	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

	gebruik zullen maken van dit P+R terrein		
1.36	Als voorwaarde aan nieuwe verstedelijking wordt in de provinciale ruimtelijke verordening gesteld dat nut en noodzaak worden aangetoond. Bij dit P+R terrein is dit niet het geval.	Nut en noodzaak van het nemen van mobiliteitsmaatregelen is evident. Het aanleggen van een P+R terrein is hierin een kleine schakel. Uit onderzoek is naar voren gekomen dat een dergelijk terrein nabij afrit 6 gewenst.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.37	Het plangebied ligt in of net naast een eco lint dat het Naardermeer en de Gooimeerkust verbindt. In de onder de A1 gelegen fietstunnel zijn hiervoor ook maatregelen getroffen.	Uit flora en fauna onderzoek is naar voren gekomen dat er geen effecten te verwachten zijn op omliggende beschermde gebieden of beschermde flora en fauna.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.38	Nog maar kort geleden is het bestemmingsplan 'Stedelijk gebied' vastgesteld waarin het plangebied de bestemming groenvoorziening heeft gekregen, dit is niet voor niets gedaan.	Het bestemmingsplan 'Stedelijk gebied' is conserverend van aard. Dit houdt in dat de bestaande situatie is vastgelegd. Indien zich nieuwe initiatieven voordoen binnen de planperiode van 10 jaar dan is er de mogelijkheid middels een planologische procedure een dergelijk initiatief mogelijk te maken. Voorliggend bestemmingsplan is zo een planologische procedure.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.39	De conclusie van paragraaf 5.1.5 is te stellig en doet voorkomen dat dit P+R terrein de redding is die nodig is om de bedreiging van economische ontwikkeling, de werkgelegenheid en de leefbaarheid in dit gebied het hoofd te kunnen bieden.	De conclusie betreft de conclusie naar aanleiding van het de planstudie SAA. Het project Schiphol-Amsterdam-Almere is één van de projecten om een snel, veilig, betrouwbaar en robuust regionaal wegennet te bereiken. Een P+R terrein is hierin een mobiliteitsmaatregel om mensen een alternatief voor het in de file staan aan te reiken.	De conclusie zal worden aangepast waardoor duidelijk wordt dat niet het P+R terrein wordt gezien als oplossing maar het project Schiphol-Amsterdam-Almere waarvan het P+R terrein een klein onderdeel uitmaakt.
1.40	De gebruikte gegevens voor het akoestisch onderzoek zijn onjuist. De meting is verricht tussen de Wijkplaats en de Onderwal, het verkeer van en naar de jachthaven ontbreekt hierin. Verder is het aantal van 934 voertuigen dat is gebruikt in het onderzoek niet te herleiden. Daarbij is de onderzoeksperiode, oktober/november niet representatief aangezien het vaarseizoen loopt van begin april tot eind september. In deze periode zullen in verband met het verkeer naar de jachthaven veel meer verkeersbewegingen plaatsvinden dan de nu onderzochte periode.	In de in het akoestisch onderzoek gebruikte meting is de verkeersgeneratie van de jachthaven (Jachthaven Naarden) niet meegenomen. Deze jachthaven heeft 1200 ligplaatsen, volgens de site verkeersgeneratie genereert deze jachthaven 319 mvt/e in de maanden mei, juni en juli. Wanneer de verkeersgegevens worden opgeplust met dit aantal voertuigen dan neemt de geluidsbelasting t.g.v. de Hoofdgracht toe met ongeveer 1 dB. De geluidsbelasting bij de woningen stijgt van 46 dB naar 47 dB (inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh). Er wordt dan nog steeds voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. En daardoor is er nog steeds geen sprake van reconstructie in de zin van de Wgh. De conclusie van het akoestisch onderzoek blijft daarmee staan. Het aantal voertuigbewegingen bedraagt 934 voertuigen per etmaal. Dit is te herleiden uit de cijfers van de telling. Omdat gemeten is over meerdere dagen en meerdere uren zijn de getallen in de tabellen afgeronde getallen. Om deze afronding zo minimaal mogelijk te houden is direct afgerond naar de voor	Het akoestisch onderzoek wordt aangepast met de aanvullende geluidsgegevens, het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

		het akoestisch onderzoek gebruikte dagperiodes en niet gewerkt met de gemiddelden per uur. Dit betekent voor de periode van 12 november 2009 tot 22 november 2009 dat er in totaal 1007 voertuigbewegingen zijn geteld. Daarbij hoorden 75 bewegingen in de categorie overig (dit zijn bijvoorbeeld brommers of fietsers) welke niet mee gerekend dienen te worden in het akoestisch onderzoek. Het totaal aantal verkeersbewegingen komt daarmee op 934 per etmaal.	
1.41	Verwacht wordt dat de naast de A1 wachtende busreizigers veel extra last zullen krijgen van de slechte luchtkwaliteit.	De locatie van de bushalte blijft dezelfde als de huidige locatie. Hooguit zullen meer mensen gebruik gaan maken van de bushalte maar door de geringe tijd die men hier doorbrengt is de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit niet van toepassing op deze personen.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.42	Indien er voertuigen met gevaarlijke stoffen worden geparkeerd op het terrein is de externe veiligheid wel degelijk in het geding. Tevens betreft het hier een verblijfsfunctie aangezien er mensen op de bus wachten	Het parkeren van voertuigen met gevaarlijke stoffen is aan wettelijke regels gebonden, deze gelden ook voor het P+R terrein. Een verblijfsfunctie is een functie waar mensen gemiddeld langer dan 3 uur verblijven. Parkeren en wachten op de bus betreft in het kader van externe veiligheid geen verblijfsfunctie.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.43	Er is sprake van een conflict tussen de benodigde verlichting in verband met de veiligheid en de noodzaak tot het dimmen van lichten in verband met de aanwezige natuurwaarden.	De verlichting zal dusdanig worden aangebracht dat directe verlichting op de bomenrijen ten allen tijde voorkomen wordt. Daarnaast zal de verlichting in de avonduren worden beperkt.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.44	Waarom is een exploitatieplan dan wel een exploitatieovereenkomst niet noodzakelijk? Hoe wordt het beheer en onderhoud geregeld.	Een exploitatieovereenkomst of plan is niet noodzakelijk omdat de kosten voor de gemeente die voortvloeien uit het vaststellen van het bestemmingsplan op een andere wijze zijn verzekerd. Voor beheer en onderhoud wordt een onderhoudsplan opgesteld door de gemeente Naarden in samenwerking met Rijkswaterstaat.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.45	Bij het bestemmingsplan ontbreken het bestek met onder andere de gekozen materialen. De definitieve inrichting met betrekking tot de kruisingen, fietsers en bushaltes.	Het bestemmingsplan maakt de aanleg van het P+R terrein juridisch-planologisch mogelijk. Een bestemmingsplan is niet zo gedetailleerd dat zaken als materialen en dergelijke hierin worden vastgelegd.	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.
1.46	In de Nota Overleg artikel 3.1.1 Bro ontbreken een aantal reacties. Gaarne wil men deze nog ontvangen.	In de nota overleg is niet duidelijk terug te lezen dat een deel van de overlegpartners geen reactie heeft gestuurd. Alle ontvangen reacties zijn verwerkt in de nota.	De Nota Overleg artikel 3.1.1 Bro wordt aangepast zodat duidelijk wordt dat alle ontvangen reacties hierin zijn opgenomen.
1.47	Indiener is van mening dat aangezien het plangebied valt onder het bestemmingsplan 'Stedelijk gebied' de normen die Waternet stelt voor ontwikkelingen in het stedelijk gebied van	De door Waternet gehanteerde grenzen van het stedelijk danwel landelijk gebied zijn opgenomen in de legger. Daaruit blijkt dat het plangebied valt in het landelijk gebied en er bij minder dan 5000m ² toename aan verhard oppervlak	Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

	toepassing zouden moeten zijn.	geen compensatie hoeft te worden gerealiseerd.	
2	Zienswijze 2		
2.1	Voor zienswijze zie 1.1 t/m 1.47	Voor beantwoording zie 1.1 t/m 1.47	n.v.t.