



**Ontwerp
omgevingsvergunning
Cannenburgerpark**

Nota van beantwoording zienswijzen:

Bladzijde 2: Inleiding

Bladzijde 3: De zienswijzen

15 november 2022

Inleiding:

Het college heeft op 21 december 2021 een ontwerpbesluit omgevingsvergunning afgegeven voor het bouwplan Cannenburgerpark op de hoek van de Cannenburgerweg en de Herenweg in Ankeveen onder de voorwaarde dat de gemeenteraad een ontwerp verklaring van geen bedenkingen (vvgb) afgeeft. De gemeenteraad het deze ontwerpverklaring vvgb afgegeven in haar besluit op 9 februari 2022.

De beide ontwerpbesluiten zijn op 2 maart 2022 gepubliceerd tezamen met de onderliggende stukken. Deze stukken hebben zes weken, van 3 maart 2022 tot en met 13 april 2022, ter inzage gelegen. In deze periode zijn 19 zienswijzen ingediend¹. De zienswijzen zijn ontvankelijk. De beantwoording hiervan vindt u in deze nota.

¹ Enkele van deze zienswijzen zijn zowel gericht op het ontwerpbesluit omgevingsvergunning als op de ontwerp afgifte van de vvgb. De inhoud van deze zienswijzen zijn echter hetzelfde en daarom in deze nota van zienswijzen niet dubbel opgenomen.

De zienswijzen

De hier beschreven zienswijzen zijn een samenvatting van de zienswijzen zoals deze door de indieners zijn verwoord. Eventuele nummeringen die in de zienswijzen zelf zijn toegepast, kunnen hiervan afwijken.

Zienswijzen indiener A, ingekomen op 7 april 2022

1. Indiener wil benadrukken geen bezwaar te hebben tegen woningbouw op de locatie van het garagebedrijf. Desalniettemin is indiener bezorgd over onder meer het structurele tekort aan openbare parkeerplaatsen dat zal ontstaan.
2. Indiener vraagt zich af of er wel een juiste juridische beoordeling heeft plaatsgevonden. De besluitvorming betrof een plan dat op een aantal punten afwijkt van de oorspronkelijke aanvraag:
 - De aanvraag betreft de Cannenburgerweg 3. Niet aangegeven is dat het plan meerdere percelen/adressen betreft;
 - In de aanvraag gaat het om de bouw van 38 woningen. In het ontwerpbesluit is sprake van een plan met 32 woningen;
 - In de oorspronkelijke aanvraag is sprake van één uitrit, terwijl in ontwerpbesluit sprake is van een plan met twee uitritten.
3. Bovengenoemde punten maken dat er sprake is van een significant afwijkend plan in vergelijking met de aanvraag uit oktober 2020. Dit betekent dat getoetst moet worden aan de provinciale Omgevingsverordening NH 2020 en niet aan de oudere provinciale ruimtelijke verordening.
4. De aanvraag van 20 oktober 2020 is niet als ingekomen stuk opgenomen en kan nergens worden gevonden. Dit roept de vraag op of de aanvraag wel daadwerkelijk is ingediend/ontvangen.
5. Indiener stelt dat de Raad van State heeft bepaald dat het uitgangspunt voor de toets aan de provinciale verordening wordt gevormd door het moment van het besluit door in dit geval de gemeente en niet het moment van indiening.
6. De provinciale Omgevingsverordening NH 2020 geeft aan dat in het landelijk gebied alleen woningbouwprojecten tot 11 woningen mogen worden gebouwd. Daaraan voldoet het voorliggende plan niet.
7. Van de parkeerbehoefte van 60 parkeerplaatsen, worden er 23 gesitueerd in de directe omgeving van het terrein langs de vaart. Deze parkeerplaatsen worden al lange tijd benut door de buurtbewoners. Deze kunnen niet gebruikt worden ten behoeve van de planontwikkeling. Hier is geen rekening mee gehouden.
8. Het plan dient in een bredere context te worden beoordeeld. De volgende ontwikkelingen spelen daarbij een rol:
 - Natuurmonumenten heeft recent betaald parkeren ingevoerd voor het bezoekerscentrum Gooi en Vechtstreek. Dit is ook beoogd bij Schaep en Burgh. Dit leidt ertoe dat bezoekers uitwijken naar openbare parkeergelegenheden;
 - De ontwikkelaar van het Cannenburgerpark werkt ook aan een project aan het Noordereinde 249 waarin de woning wordt gerenoveerd en drie nieuwe watervilla's worden toegevoegd. Hiervoor zijn door de ontwikkelaar 5 parkeerplaatsen aan de overzijde van dit project aangekocht. Als de gemeentelijke parkeernorm van 2,4 parkeerplaats per woning wordt gehanteerd ontstaat hier een tekort van 5 parkeerplaatsen.
 - Ook het monumentale pand op de hoek Cannenburgerweg/Herenweg zal door dezelfde projectontwikkelaar worden gerenoveerd en van aantal appartementen worden voorzien. Hiervoor zijn geen parkeerplekken aanwezig en zal het tekort aan openbare parkeerplaatsen alleen maar meer doen toenemen.

9. De angst bestaat dat de ontwikkelaar de parkeerplaatsen met een ketting of op andere wijze gaat afsluiten. Daarmee wordt direct tekort aan openbare parkeerplaatsen zichtbaar. Feitelijk is dat nu al het geval door de 'plaagauto's' die daar zijn geplaatst.
10. Als de bouwwerkzaamheden starten zal direct hinder ontstaan voor omwonenden. Door de parkeerbehoefte van bouwers en toeleveranciers ontstaat ook een tekort aan openbare parkeerplaatsen.
11. Indiener pleit voor het opnemen van een wintergroene haag langs het parkeerterrein langs de vaart, zodat er geen sprake is van het inschijnen van autolichten richting de woningen aan het Noordereinde. Er dienen geen bomen te worden geplaatst, omdat deze dag- en zonlicht wegnemen en ook ten koste gaan van het aantal parkeerplaatsen.
12. De nokhoogte is verkeerd opgenomen in de schetsen. Hierdoor lijken de woningen lager dan ze in werkelijkheid zijn. Er wordt dan ook meer zonlicht weggenomen. Verzocht wordt de nokhoogte van 10,5 en 12 meter te verlagen naar 8, resp. 9 meter.
13. Het welstandsregime schrijft voor dat er zichtlijnen moeten worden aangehouden. Dat is in voorliggende plan niet het geval.
14. Door de hoge gebouwen direct grenzend aan de weg daalt het gevoel van veiligheid en de verkeersveiligheid in het algemeen. Geldt zowel voor verkeer in het Cannenburgerpark als voor verkeer dat dit buurtje via één van beide uitgangen verlaat.
15. Het kruispunt op de Klapbrug wordt als zeer gevaarlijk ervaren. In rapport wordt vermeld dat per saldo een vermindering van het verkeer plaatsvindt. Er wordt verwezen naar een huidige situatie, maar dit wordt verder niet onderbouwd. De conclusie uit het verkeerskundig rapport wordt als onbetrouwbaar gezien.
16. Bij de oplossing van het significante én structurele tekort aan openbare parkeerplaatsen door de gemeente, kan tevens gebruik worden gemaakt om een aantal laadpalen te plaatsen voor elektrische auto's.
17. Er is niet in een wettelijk verplicht BLVC-plan voorzien. Dit staat voor bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie en een dergelijk plan geeft aan hoe de overlast op de omgeving kan worden beperkt en wie het aanspreekpunt is. Er dient alsnog een BLVC-plan te worden ingediend, aan de bewoners te worden voorgelegd en vervolgens meegenomen te worden in gemeentelijke besluitvorming.
18. Samenvattend is hier sprake van een historische situatie waar openbare parkeerplaatsen schaars zijn en volledig benut worden door huidige bewoners. Dit komt mede omdat veel huizen in de omgeving (Noordereinde) geen eigen terrein hebben waarop de auto's geparkeerd kunnen worden. Met het nieuwe bouwplan neemt deze druk alleen maar toe met een door indiener berekend tekort van 53 openbare parkeerplaatsen. De Hoge Raad heeft in vergelijkbare gevallen waar een tekort aan openbare parkeergelegenheid ontstaat aangegeven dat een gemeente een plan moet afwijzen. Een praktische oplossing is het realiseren van een parkeergarage door de ontwikkelaar.
19. Indiener ervaart ongewenst gedrag van projectontwikkelaar en/of (huidig/voorheen) eigenaar van de garage en heeft dit gemeld bij politie en BOA's. Indiener roept gemeente op om capaciteit vrij te maken om gestructureerd te handhaven op onderhavige situatie.

Reactie gemeente:

1. Het is goed om te lezen dat het initiatief om op een in onbruik geraakt bedrijfsterrein woningen te realiseren bij u op draagvlak kan rekenen.
2. In antwoord op de genoemde punten:
 - De aanvraag geeft inderdaad enkel de Cannenburgerweg 3 aan. De bij de aanvraag aangeleverde stukken laten er echter geen twijfel over bestaan dat hiermee een bredere ontwikkeling wordt bedoeld. Een ontwikkeling op gronden die al vanaf de aanvraag ook zijn gecommuniceerd naar omwonenden en in het ontwerpbesluit.
 - De bijstelling van woningaantallen naar beneden verandert inhoudelijk niet wezenlijk de aanvraag. In het proces van een aanvraag zit ook besloten een zekere zoektocht en aanpassing naar een zo goed mogelijke ruimtelijke inpassing. Dit mede ook aan

de hand van gesprekken met de omgeving. Een lager woningaantal maakt in dit geval dat er meer ruimtelijke kwaliteit wordt behaald.

- Dit heeft een aanpassing en verduidelijking in de tekst. De uitrit aan de Herenweg is enkel bedoeld voor calamiteitenverkeer en langzaam verkeer.
3. Zoals onder het vorige punt is aangegeven, zijn wij van mening dat het hier niet gaat om een significante afwijking van de aanvraag. Daarmee valt de aanvraag onder het overgangsrecht van de Omgevingsverordening NH 2020 en kan het getoetst worden aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening.
 4. De aanvraag is met de publicatie van het ontwerpbesluit tezamen met het plan gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl en onder de tab documenten zichtbaar als eerste document in de toelichting.
 5. In artikel 12.2 van de provinciale Omgevingsverordening NH 2020 staat: Het oude recht blijft van toepassing tot een besluit onherroepelijk wordt, als voor de inwerkingtreding van de betreffende bepaling van deze verordening een aanvraag om het besluit is ingediend en het besluit binnen 2 jaar daarna is genomen. Daaraan wordt voldaan.
 6. Dit plan wordt getoetst aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening en niet aan de Omgevingsverordening NH 2020.
 7. Dit betreft geen openbaar parkeerterrein. Het terrein is al decennia in privaat eigendom en behoorde bij het bedrijf dat nu getransformeerd wordt tot woningen. Het parkeerterrein kan dan ook voor deze transformatie worden ingezet.
 8. In het geval van een planontwikkeling kan een initiatiefnemer niet verplicht worden gesteld om andere ruimtelijke knelpunten op te lossen die niet gerelateerd kunnen worden aan het initiatief zelf.
 9. Omdat het geen openbaar parkeerterrein is, mag de eigenaar zijn eigen regels stellen aan het gebruik van het parkeerterrein. Dit betekent dat er klaphekjes kunnen worden geplaatst of een ketting kan worden gespannen. Ook kan de eigenaar bepalen welke auto's er staan.
 10. Tijdens de bouw kunnen er goede afspraken worden gemaakt over de toegankelijkheid van het terrein en de omgeving. Dat gezegd hebbende kan het zijn dat er tijdelijk overlast is door bouwwerkzaamheden. Dat is niet anders dan op andere locaties waar bouwwerkzaamheden plaatsvinden.
 11. Het is zeker de intentie om de parkeerplaats groen in te richten. Het inschijnen van lichten zal worden voorkomen door het plaatsen van een wintergroene haag. De initiatiefnemer stemt dat graag in de uitvoering af met belanghebbenden.
 12. Niet geheel duidelijk is op welke woningen wordt geduid. Voor de tweekapper aan de Cannenburgerweg zal in ieder geval de maximale bouwhoogte worden verlaagd van 10,50 naar 9,60 meter. Het appartementengebouw aan de Herenweg krijgt een maximale bouwhoogte van 10 meter. De bouwhoogte van de rijwoningen wordt verlaagd van 11 meter naar 10 meter. Overigens zal de definitieve bouwhoogte worden vastgelegd in de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen. In een al gegeven collegiaal advies heeft de welstandscommissie aangegeven dat zij positief is over de planontwikkeling in het algemeen.
 13. De welstandsnota spreekt over het behouden en waar mogelijk versterken van doorzichten in gebieden met een bijzonder regiem, zoals dat voor deze locatie geldt. Van een doorzicht is nu geen sprake. Er staat over de gehele breedte van het perceel bedrijfsbebouwing. Met het plan ontstaat een klein woonbuurtje aan een woonstraat. Deze woonstraat zorgt voor een zeker doorzicht het buurtje in, maar wordt ook, net als nu, beëindigd door bebouwing. Ook vanaf de Herenweg ontstaan twee nieuwe doorzichten. Wordt gekeken vanaf de Klapbrug dan blijft het zicht bestaan op het witte pand aan de Cannenburgerweg 9 (geen monument). Met het huidige bestemmingsplan kan bedrijfsbebouwing worden geplaatst tot pal aan de weg. Met voorliggend plan wordt de hier geplande tweekapper op enige afstand van de weg af geplaatst. Dit is vergelijkbaar met Cannenburgerweg 9.
 14. Ten eerste, er komt er maar één uitrit voor gemotoriseerd verkeer en die sluit aan op de Cannenburgerweg. Wij herkennen niet waarom de hogere bebouwing in het plan van

negatieve invloed zou kunnen zijn op (verkeers-)veiligheid. Gezien de aard en inrichting van de doodlopende woonstraat zal hier sowieso zeer rustig gereden worden. Verder wordt het een rustig woonbuurtje waar vooral de mensen verblijven en bewegen die er wonen. Alle woningen kijken (mede) ook uit op de woonstraat en dat draagt bij aan (het gevoel van) sociale veiligheid.

15. Om hier geen onduidelijkheden of onzekerheden over te laten bestaan is het verkeersrapport aangevuld met een verkeersonderzoek vanuit de lucht gericht op het kruispunt Klapbrug. Het beeld dat hieruit naar voren komt sluit aan bij eerdere verkeerstellingen. Het laat zien dat de 207 voertuigbewegingen die ontstaan door het realiseren van het plan, passen binnen de wegcategorisering. Het kruispunt Klapbrug kan het verkeersaanbod op een acceptabele wijze verwerken. Dat geldt ook als wordt uitgegaan van een huidige situatie met geen enkel verkeersbeweging vanuit de locatie. Planologisch kan hier echter bedrijvigheid komen en als daaraan een maximale invulling wordt gegeven zou dat leiden tot 256 voertuigbewegingen. Bijna 50 voertuigbewegingen meer dan met het nieuwe plan.
16. Dat staat los van deze planontwikkeling.
17. Als gebruik wordt gemaakt van een BLVC-plan, dan is daarvan pas sprake in de bouwfase. De voorliggende omgevingsvergunning betreft het opheffen van strijdig planologisch gebruik. Bij de aanvraag omgevingsvergunning om te bouwen kan een BLVC-plan worden gebruikt. Deze is niet verplicht gesteld door de gemeente Wijdereen. Wel moet worden voldaan aan het Bouwbesluit waarin staat aangegeven waaraan een bouwveiligheidsplan moet voldoen (artikel 8.3 Bouwbesluit 2012)
18. Voor het plan is de parkeerbehoefte berekend volgens de door de gemeente gehanteerde parkeernormen. Er kan op maaiveld op eigen terrein worden voorzien in deze parkeerbehoefte. Een parkeergarage is een optie, maar is niet benodigd en ook niet verplicht. Een eventuele parkeergarage zal vermoedelijk als nadeel hebben dat de gebouwen hoger zouden zijn geworden.
19. Daaruit begrijpen wij dat er een melding heeft plaatsgevonden. De gemeente kent een handhavingsbeleid waarop ook gestuurd wordt met de in te zetten capaciteit.

Gevolgen/acties in relatie tot het plan:

1. De tekst zal aangepast worden, zodat duidelijk is dat er maar één uitrit komt voor gemotoriseerd verkeer. De uitrit richting de Herenweg wordt ook gerealiseerd, maar is enkel bedoeld voor langzaam verkeer, calamiteitenverkeer en de vuilnisafhaal.
2. Er heeft een aanvullend verkeersonderzoek plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn verwerkt in de bij het plan behorende ruimtelijke onderbouwing.
3. De bouwhoogte van de tweekapper langs de Cannenburgerweg zal worden verlaagd naar 9,60 meter. Het appartementengebouw aan de Herenweg krijgt een maximale hoogte van 10 meter. De bouwhoogte van de rijwoningen wordt verlaagd van 11 meter naar 10 meter.

Zienswijzen indiener B, ingekomen op 23 maart 2022

1. Indiener maakt zich zorgen om de verkeerssituatie bij de kruispunten aan beide zijden van de Klapbrug. De voorgenomen ontwikkeling heeft veel gevolgen voor de verkeerssituatie ter plaatse. Het verkeersonderzoek en de daarin genoemde maatregelen worden als onvoldoende beschouwd. Er dient een beter plan te worden gemaakt voor de verkeerssituatie, zodat een acceptabel en veilige verkeerssituatie ontstaat.
2. De geplande ontwikkeling is een uitgelezen kans om de situatie ter plaatse (d.w.z. alle kruispunten rondom de Klapbrug) voor de komende jaren veilig in te richten.

Reactie gemeente:

1. Om hier geen onduidelijkheden of onzekerheden over te laten bestaan is het verkeersrapport aangevuld met een verkeersonderzoek vanuit de lucht gericht op het kruispunt Klapbrug. Het beeld dat hieruit naar voren komt sluit aan bij eerdere verkeersstellingen. Het laat zien dat de 207 voertuigbewegingen die ontstaan door het realiseren van het plan, passen binnen de wegategorisering. Het kruispunt Klapbrug kan het verkeersaanbod op een acceptabele wijze verwerken. Dat geldt ook als wordt uitgegaan van een huidige situatie met geen enkel verkeersbeweging vanuit de locatie. Planologisch kan hier echter bedrijvigheid komen en als daaraan een maximale invulling wordt gegeven zou dat leiden tot 256 voertuigbewegingen. Bijna 50 voertuigbewegingen meer dan met het nieuwe plan.
2. Dergelijke maatregelen zijn niet nodig vanuit de planontwikkeling. Dit jaar heeft ook het Mobiliteitsplan Wijdmeren 2045 ter inzage gelegen. Dit mobiliteitsplan moet nog worden vastgesteld door de raad. Hierin wordt o.a. voorgesteld om nachtelijk vrachtverkeer over het Noordereinde en Zuidereinde te verbieden. De Herenweg wordt wel expliciet gezien als een gebiedsontsluitingsweg.

Gevolgen/acties in relatie tot het plan:

1. Er heeft een aanvullend verkeersonderzoek plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn verwerkt in de bij het plan behorende ruimtelijke onderbouwing.

Zienswijzen indiener C, ingekomen op 7 april 2022

1. Indiener wil benadrukken geen bezwaar te hebben tegen woningbouw op de locatie van het garagebedrijf. Desalniettemin is indiener bezorgd over onder meer het structurele tekort aan openbare parkeerplaatsen dat zal ontstaan.
2. Indiener vraagt zich af of er wel een juiste juridische beoordeling heeft plaatsgevonden. De besluitvorming betrof een plan dat op een aantal punten afwijkt van de oorspronkelijke aanvraag:
 - a. De aanvraag betreft de Cannenburgerweg 3. Niet aangegeven is dat het plan meerdere percelen/adressen betreft;
 - b. In de aanvraag gaat het om de bouw van 38 woningen. In het ontwerpbesluit is sprake van een plan met 32 woningen;
 - c. In de oorspronkelijke aanvraag is sprake van één uitrit, terwijl in ontwerpbesluit sprake is van een plan met twee uitritten.
3. Bovengenoemde punten maken dat er sprake is van een significant afwijkend plan in vergelijking met de aanvraag uit oktober 2020. Dit betekent dat getoetst moet worden aan de provinciale Omgevingsverordening NH 2020 en niet aan de oudere provinciale ruimtelijke verordening.
4. De aanvraag van 20 oktober 2020 is niet als ingekomen stuk opgenomen en kan nergens worden gevonden. Dit roept de vraag op of de aanvraag wel daadwerkelijk is ingediend/ontvangen.
5. Indiener stelt dat de Raad van State heeft bepaald dat het uitgangspunt voor de toets aan de provinciale verordening wordt gevormd door het moment van het besluit door in dit geval de gemeente en niet het moment van indiening.
6. De provinciale Omgevingsverordening NH 2020 geeft aan dat in het landelijk gebied alleen woningbouwprojecten tot 11 woningen mogen worden gebouwd. Daaraan voldoet het voorliggende plan niet.
7. Van de parkeerbehoefte van 60 parkeerplaatsen, worden er 23 gesitueerd in de directe omgeving van het terrein langs de vaart. Deze parkeerplaatsen worden al lange tijd benut door de buurtbewoners. Deze kunnen niet gebruikt worden ten behoeve van de planontwikkeling. Hier is geen rekening mee gehouden.
8. Het plan dient in een bredere context te worden beoordeeld. De volgende ontwikkelingen spelen daarbij een rol:
 - a. Natuurmonumenten heeft recent betaald parkeren ingevoerd voor het bezoekerscentrum Gooi en Vechtstreek. Dit is ook beoogd bij Schaep en Burgh. Dit leidt ertoe dat bezoekers uitwijken naar openbare parkeergelegenheden;
 - b. De ontwikkelaar van het Cannenburgerpark werkt ook aan een project aan het Noordereinde 249 waarin de woning wordt gerenoveerd en drie nieuwe watervilla's worden toegevoegd. Hiervoor zijn door de ontwikkelaar 5 parkeerplaatsen aan de overzijde van dit project aangekocht. Als de gemeentelijke parkeernorm van 2,4 parkeerplaats per woning wordt gehanteerd ontstaat hier een tekort van 5 parkeerplaatsen.
 - c. Ook het monumentale pand op de hoek Cannenburgerweg/Herenweg zal door dezelfde projectontwikkelaar worden gerenoveerd en van aantal appartementen worden voorzien. Hiervoor zijn geen parkeerplekken aanwezig en zal het tekort aan openbare parkeerplaatsen alleen maar meer doen toenemen.
9. De angst bestaat dat de ontwikkelaar de parkeerplaatsen met een ketting of op andere wijze gaat afsluiten. Daarmee wordt direct tekort aan openbare parkeerplaatsen zichtbaar. Feitelijk is dat nu al het geval door de 'plaagauto's' die daar zijn geplaatst.
10. Als de bouwwerkzaamheden starten zal direct hinder ontstaan voor omwonenden. Door de parkeerbehoefte van bouwers en toeleveranciers ontstaat ook een tekort aan openbare parkeerplaatsen.
11. Door de hoge gebouwen direct grenzend aan de weg daalt het gevoel van veiligheid en de verkeersveiligheid in het algemeen. Geldt zowel voor verkeer in het Cannenburgerpark als voor verkeer dat dit buurtje aan via beide uitgangen verlaat.

12. Het kruispunt op de Klapbrug wordt als zeer gevaarlijk ervaren. In rapport wordt vermeld dat per saldo een vermindering van het verkeer plaatsvindt. Er wordt verwezen naar een huidige situatie, maar dit wordt verder niet onderbouwd. De conclusie uit het verkeerskundig rapport wordt als onbetrouwbaar gezien.
13. Er is niet in een wettelijk verplicht BLVC-plan voorzien. Dit staat voor bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie en een dergelijk plan geeft aan hoe de overlast op de omgeving kan worden beperkt en wie het aanspreekpunt is. Er dient alsnog een BLVC-plan te worden ingediend, aan de bewoners te worden voorgelegd en vervolgens meegenomen te worden in gemeentelijke besluitvorming.
14. Samenvattend is hier sprake van een historische situatie waar openbare parkeerplaatsen schaars zijn en volledig benut worden door huidige bewoners. Dit komt mede omdat veel huizen in de omgeving (Noordereinde) geen eigen terrein hebben waarop de auto's geparkeerd kunnen worden. Met het nieuwe bouwplan neemt deze druk alleen maar toe met een door indiener berekend tekort van 53 openbare parkeerplaatsen. De Hoge Raad heeft in vergelijkbare gevallen waar een tekort aan openbare parkeergelegenheid ontstaat aangegeven dat een gemeente een plan moet afwijzen. Een praktische oplossing is het realiseren van een parkeergarage door de ontwikkelaar.
15. Indiener ervaart ongewenst gedrag van projectontwikkelaar en/of (huidig/voorheen) eigenaar van de garage en heeft dit gemeld bij politie en BOA's. Indiener roept gemeente op om capaciteit vrij te maken om gestructureerd te handhaven op onderhavige situatie.

Reactie gemeente:

1. Het is goed om te lezen dat het initiatief om op een in onbruik geraakt bedrijfsterrein woningen te realiseren bij u op draagvlak kan rekenen.
2. In antwoord op de genoemde punten:
 - De aanvraag geeft inderdaad enkel de Cannenburgerweg 3 aan. De bij de aanvraag aangeleverde stukken laten er echter geen twijfel over bestaan dat hiermee een bredere ontwikkeling wordt bedoeld. Een ontwikkeling op gronden die al vanaf de aanvraag ook zijn gecommuniceerd naar omwonenden en in het ontwerpbesluit.
 - De bijstelling van woningaantallen naar beneden verandert inhoudelijk niet wezenlijk de aanvraag. In het proces van een aanvraag zit ook besloten een zekere zoektocht en aanpassing naar een zo goed mogelijke ruimtelijke inpassing. Dit mede ook aan de hand van gesprekken met de omgeving. Een lager woningaantal maakt in dit geval dat er meer ruimtelijke kwaliteit wordt behaald.
 - Dit behoeft een aanpassing en verduidelijking in de tekst. De uitrit aan de Herenweg is enkel bedoeld voor calamiteitenverkeer en langzaam verkeer.
3. Zoals onder het vorige punt is aangegeven, zijn wij van mening dat het hier niet gaat om een significante afwijking van de aanvraag. Daarmee valt de aanvraag onder het overgangsrecht van de Omgevingsverordening NH 2020 en kan het getoetst worden aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening.
4. De aanvraag is met de publicatie van het ontwerpbesluit tezamen met het plan gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl en onder de tab documenten zichtbaar als eerste document in de toelichting.
5. In artikel 12.2 van de provinciale Omgevingsverordening NH 2020 staat: Het oude recht blijft van toepassing tot een besluit onherroepelijk wordt, als voor de inwerkingtreding van de betreffende bepaling van deze verordening een aanvraag om het besluit is ingediend en het besluit binnen 2 jaar daarna is genomen. Daaraan wordt voldaan.
6. Dit plan wordt getoetst aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening en niet aan de Omgevingsverordening NH 2020.
7. Dit betreft geen openbaar parkeerterrein. Het terrein is al decennia in privaat eigendom en behoorde bij het bedrijf dat nu getransformeerd wordt tot woningen. Het parkeerterrein kan dan ook voor deze transformatie worden ingezet.

8. In het geval van een planontwikkeling kan een initiatiefnemer niet verplicht worden gesteld om andere ruimtelijke knelpunten op te lossen die niet gerelateerd kunnen worden aan het initiatief zelf.
9. Omdat het geen openbaar parkeerterrein is, mag de eigenaar zijn eigen regels stellen aan het gebruik van het parkeerterrein. Dit betekent dat er klaphekjes kunnen worden geplaatst of een ketting kan worden gespannen. Ook kan de eigenaar bepalen welke auto's er staan.
10. Tijdens de bouw kunnen er goede afspraken worden gemaakt over de toegankelijkheid van het terrein en de omgeving. Dat gezegd hebbende kan het zijn dat er tijdelijk overlast is door bouwwerkzaamheden. Dat is niet anders dan op andere locaties waar bouwwerkzaamheden plaatsvinden.
11. Ten eerste, er komt er maar één uitrit voor gemotoriseerd verkeer en die sluit aan op de Cannenburgerweg. Wij herkennen niet waarom de hogere bebouwing in het plan van negatieve invloed zou kunnen zijn op (verkeers-)veiligheid. Gezien de aard en inrichting van de doodlopende woonstraat zal hier sowieso zeer rustig gereden worden. Verder wordt het een rustig woonbuurtje waar vooral de mensen verblijven en bewegen die er wonen. Alle woningen kijken (mede) ook uit op de woonstraat en dat draagt bij aan (het gevoel van) sociale veiligheid.
12. Om hier geen onduidelijkheden of onzekerheden over te laten bestaan is het verkeersrapport aangevuld met een verkeersonderzoek vanuit de lucht gericht op het kruispunt Klapbrug. Het beeld dat hieruit naar voren komt sluit aan bij eerdere verkeerstellingen. Het laat zien dat de 207 voertuigbewegingen die ontstaan door het realiseren van het plan, passen binnen de wegcategorisering. Het kruispunt Klapbrug kan het verkeersaanbod op een acceptabele wijze verwerken. Dat geldt ook als wordt uitgegaan van een huidige situatie met geen enkel verkeersbeweging vanuit de locatie. Planologisch kan hier echter bedrijvigheid komen en als daaraan een maximale invulling wordt gegeven zou dat leiden tot 256 voertuigbewegingen. Bijna 50 voertuigbewegingen meer dan met het nieuwe plan.
13. Als gebruik wordt gemaakt van een BLVC-plan, dan is daarvan pas sprake in de bouwfase. De voorliggende omgevingsvergunning betreft het opheffen van strijdig planologisch gebruik. Bij de aanvraag omgevingsvergunning om te bouwen kan een BLVC-plan worden gebruikt. Deze is niet verplicht gesteld door de gemeente Wijdmeren. Wel moet worden voldaan aan het Bouwbesluit waarin staat aangegeven waaraan een bouwveiligheidsplan moet voldoen (artikel 8.3 Bouwbesluit 2012)
14. Voor het plan is de parkeerbehoefte berekend volgens de door de gemeente gehanteerde parkeernormen. Er kan op maaiveld op eigen terrein worden voorzien in deze parkeerbehoefte. Een parkeergarage is een optie, maar is niet benodigd en ook niet verplicht. Een eventuele parkeergarage zal vermoedelijk als nadeel hebben dat de gebouwen hoger zouden zijn geworden.
15. Daaruit begrijpen wij dat er een melding heeft plaatsgevonden. De gemeente kent een handhavingsbeleid waarop ook gestuurd wordt met de in te zetten capaciteit.

Gevolgen/acties in relatie tot het plan:

1. De tekst zal aangepast worden, zodat duidelijk is dat er maar één uitrit komt voor gemotoriseerd verkeer. De uitrit richting de Herenweg wordt ook gerealiseerd, maar is enkel bedoeld voor langzaam verkeer en calamiteitenverkeer.
2. Er heeft een aanvullend verkeersonderzoek plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn verwerkt in de bij het plan behorende ruimtelijke onderbouwing.

Zienswijzen indiener D, ingekomen op 7 april 2022

Deze zienswijze is gelijk aan die van indiener A.

Verwezen wordt naar de samenvatting en beantwoording onder indiener A.

Zienswijzen indiener E, ingekomen op 6 april 2022

1. In het plan met tekeningen staat niet duidelijk omschreven/getekend hoe de erfafscheiding tussen het nieuwe Cannenburgerpark en de steeg bij de Graaflandhof wordt vormgegeven. Indieners wensen een dichte en definitieve erfafscheiding, zodat er geen enkel (langzaam en gemotoriseerd) verkeer via de steeg naar de Graaflandhof kan plaatsvinden.
2. Omdat bewoners en gebruikers elke dag van en naar Graaflandhof de bewegen, dient hier rekening mee te worden gehouden bij de vormgeving van de erfafscheiding.

Reactie gemeente:

1. Er zal geen verbinding komen voor (langzaam of gemotoriseerd) verkeer tussen de nieuwe woonbuurt en het Graaflandhof. Bij de uitvoering zal de initiatiefnemer samen met de indiener van de zienswijze afspraken maken over het type en de vormgeving van de erfafscheiding.
2. Zie het antwoord bij 1.

Gevolgen/acties in relatie tot het plan:

1. Geen.

Zienswijzen indiener F, ingekomen op 7 april 2022

Deze zienswijze is gelijk aan die van indiener A.

Verwezen wordt naar de samenvatting en beantwoording onder indiener A.

Zienswijzen indiener G, ingekomen op 7 april 2022

1. Indiener wil benadrukken geen bezwaar te hebben tegen woningbouw op de locatie van het garagebedrijf. Desalniettemin is indiener bezorgd over onder meer het structurele tekort aan openbare parkeerplaatsen dat zal ontstaan.
2. Indiener vraagt zich af of er wel een juiste juridische beoordeling heeft plaatsgevonden. De besluitvorming betrof een plan dat op een aantal punten afwijkt van de oorspronkelijke aanvraag:
 - De aanvraag betreft de Cannenburgerweg 3. Niet aangegeven is dat het plan meerdere percelen/adressen betreft;
 - In de aanvraag gaat het om de bouw van 38 woningen. In het ontwerpbesluit is sprake van een plan met 32 woningen;
 - In de oorspronkelijke aanvraag is sprake van één uitrit, terwijl in ontwerpbesluit sprake is van een plan met twee uitritten.
3. Bovengenoemde punten maken dat er sprake is van een significant afwijkend plan in vergelijking met de aanvraag uit oktober 2020. Dit betekent dat getoetst moet worden aan de provinciale Omgevingsverordening NH 2020 en niet aan de oudere provinciale ruimtelijke verordening.
4. De aanvraag van 20 oktober 2020 is niet als ingekomen stuk opgenomen en kan nergens worden gevonden. Dit roept de vraag op of de aanvraag wel daadwerkelijk is ingediend/ontvangen.
5. Indiener stelt dat de Raad van State heeft bepaald dat het uitgangspunt voor de toets aan de provinciale verordening wordt gevormd door het moment van het besluit door in dit geval de gemeente en niet het moment van indiening.
6. De provinciale Omgevingsverordening NH 2020 geeft aan dat in het landelijk gebied alleen woningbouwprojecten tot 11 woningen mogen worden gebouwd. Daaraan voldoet het voorliggende plan niet.
7. Van de parkeerbehoefte van 60 parkeerplaatsen, worden er 23 gesitueerd in de directe omgeving van het terrein langs de vaart. Deze parkeerplaatsen worden al lange tijd benut door de buurtbewoners. Deze kunnen niet gebruikt worden ten behoeve van de planontwikkeling. Hier is geen rekening mee gehouden.
8. Het plan dient in een bredere context te worden beoordeeld. De volgende ontwikkelingen spelen daarbij een rol:
 - Natuurmonumenten heeft recent betaald parkeren ingevoerd voor het bezoekerscentrum Gooi en Vechtstreek. Dit is ook beoogd bij Schaep en Burgh. Dit leidt ertoe dat bezoekers uitwijken naar openbare parkeergelegenheden;
 - De ontwikkelaar van het Cannenburgerpark werkt ook aan een project aan het Noordereinde 249 waarin de woning wordt gerenoveerd en drie nieuwe watervilla's worden toegevoegd. Hiervoor zijn door de ontwikkelaar 5 parkeerplaatsen aan de overzijde van dit project aangekocht. Als de gemeentelijke parkeernorm van 2,4 parkeerplaats per woning wordt gehanteerd ontstaat hier een tekort van 5 parkeerplaatsen.
 - Ook het monumentale pand op de hoek Cannenburgerweg/Herenweg zal door dezelfde projectontwikkelaar worden gerenoveerd en van aantal appartementen worden voorzien. Hiervoor zijn geen parkeerplekken aanwezig en zal het tekort aan openbare parkeerplaatsen alleen maar meer doen toenemen.
9. De angst bestaat dat de ontwikkelaar de parkeerplaatsen met een ketting of op andere wijze gaat afsluiten. Daarmee wordt direct tekort aan openbare parkeerplaatsen zichtbaar. Feitelijk is dat nu al het geval door de 'plaagauto's' die daar zijn geplaatst.
10. Als de bouwwerkzaamheden starten zal direct hinder ontstaan voor omwonenden. Door de parkeerbehoefte van bouwers en toeleveranciers ontstaat ook een tekort aan openbare parkeerplaatsen.
11. Indiener pleit voor het opnemen van een wintergroene haag langs het parkeerterrein langs de vaart, zodat er geen sprake is van het inschijnen van autolichten richting de

- woningen aan het Noorderende. Er dienen geen bomen te worden geplaatst, omdat deze dag- en zonlicht wegnemen en ook ten koste gaan van het aantal parkeerplaatsen.
12. Door de hoge gebouwen direct grenzend aan de weg daalt het gevoel van veiligheid en de verkeersveiligheid in het algemeen. Geldt zowel voor verkeer in het Cannenburgerpark als voor verkeer dat dit buurtje aan via beide uitgangen verlaat.
 13. Het kruispunt op de Klapbrug wordt als zeer gevaarlijk ervaren. In rapport wordt vermeld dat per saldo een vermindering van het verkeer plaatsvindt. Er wordt verwezen naar een huidige situatie, maar dit wordt verder niet onderbouwd. De conclusie uit het verkeerskundig rapport wordt als onbetrouwbaar gezien.
 14. Bij de oplossing van het significante én structurele tekort aan openbare parkeerplaatsen door de gemeente, kan tevens gebruik worden gemaakt om een aantal laadpalen te plaatsen voor elektrische auto's.
 15. Er is niet in een wettelijk verplicht BLVC-plan voorzien. Dit staat voor bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie en een dergelijk plan geeft aan hoe de overlast op de omgeving kan worden beperkt en wie het aanspreekpunt is. Er dient alsnog een BLVC-plan te worden ingediend, aan de bewoners te worden voorgelegd en vervolgens meegenomen te worden in gemeentelijke besluitvorming.
 16. Samenvattend is hier sprake van een historisch dorpskarakter waar een te dichtbebouwde woonlocatie aan wordt toegevoegd zonder de benodigde parkeerplaatsen. Dit probleem dient eerst opgelost te worden, zoals ook de Hoge Raad in vergelijkbare gevallen heeft gesteld waar een tekort aan openbare parkeergelegenheid ontstaat. Een praktische oplossing is het realiseren van een parkeergarage door de ontwikkelaar.

Reactie gemeente:

1. Het is goed om te lezen dat het initiatief om op een in onbruik geraakt bedrijfsterrein woningen te realiseren bij u op draagvlak kan rekenen.
2. In antwoord op de genoemde punten:
 - De aanvraag geeft inderdaad enkel de Cannenburgerweg 3 aan. De bij de aanvraag aangeleverde stukken laten er echter geen twijfel over bestaan dat hiermee een bredere ontwikkeling wordt bedoeld. Een ontwikkeling op gronden die al vanaf de aanvraag ook zijn gecommuniceerd naar omwonenden en in het ontwerpbesluit.
 - De bijstelling van woningaantallen naar beneden verandert inhoudelijk niet wezenlijk de aanvraag. In het proces van een aanvraag zit ook besloten een zekere zoektocht en aanpassing naar een zo goed mogelijke ruimtelijke inpassing. Dit mede ook aan de hand van gesprekken met de omgeving. Een lager woningaantal maakt in dit geval dat er meer ruimtelijke kwaliteit wordt behaald.
 - Dit behoeft een aanpassing en verduidelijking in de tekst. De uitrit aan de Herenweg is enkel bedoeld voor calamiteitenverkeer en langzaam verkeer.
3. Zoals onder het vorige punt is aangegeven, zijn wij van mening dat het hier niet gaat om een significante afwijking van de aanvraag. Daarmee valt de aanvraag onder het overgangsrecht van de Omgevingsverordening NH 2020 en kan het getoetst worden aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening.
4. De aanvraag is met de publicatie van het ontwerpbesluit tezamen met het plan gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl en onder de tab documenten zichtbaar als eerste document in de toelichting.
5. In artikel 12.2 van de provinciale Omgevingsverordening NH 2020 staat: Het oude recht blijft van toepassing tot een besluit onherroepelijk wordt, als voor de inwerkingtreding van de betreffende bepaling van deze verordening een aanvraag om het besluit is ingediend en het besluit binnen 2 jaar daarna is genomen. Daaraan wordt voldaan.
6. Dit plan wordt getoetst aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening en niet aan de Omgevingsverordening NH 2020.

7. Dit betreft geen openbaar parkeerterrein. Het terrein is al decennia in privaat eigendom en behoorde bij het bedrijf dat nu getransformeerd wordt tot woningen. Het parkeerterrein kan dan ook voor deze transformatie worden ingezet.
8. In het geval van een planontwikkeling kan een initiatiefnemer niet verplicht worden gesteld om andere ruimtelijke knelpunten op te lossen die niet gerelateerd kunnen worden aan het initiatief zelf.
9. Omdat het geen openbaar parkeerterrein is, mag de eigenaar zijn eigen regels stellen aan het gebruik van het parkeerterrein. Dit betekent dat er klaphekjes kunnen worden geplaatst of een ketting kan worden gespannen. Ook kan de eigenaar bepalen welke auto's er staan.
10. Tijdens de bouw kunnen er goede afspraken worden gemaakt over de toegankelijkheid van het terrein en de omgeving. Dat gezegd hebbende kan het zijn dat er tijdelijk overlast is door bouwwerkzaamheden. Dat is niet anders dan op andere locaties waar bouwwerkzaamheden plaatsvinden.
11. Het is zeker de intentie om de parkeerplaats groen in te richten. Het inschijnen van lichten zal worden voorkomen door het plaatsen van een wintergroene haag. De initiatiefnemer stemt dat graag in de uitvoering af met belanghebbenden.
12. Ten eerste, er komt er maar één uitrit voor gemotoriseerd verkeer en die sluit aan op de Cannenburgerweg. Wij herkennen niet waarom de hogere bebouwing in het plan van negatieve invloed zou kunnen zijn op (verkeers-)veiligheid. Gezien de aard en inrichting van de doodlopende woonstraat zal hier sowieso zeer rustig gereden worden. Verder wordt het een rustig woonbuurtje waar vooral de mensen verblijven en bewegen die er wonen. Alle woningen kijken (mede) ook uit op de woonstraat en dat draagt bij aan (het gevoel van) sociale veiligheid.
13. Om hier geen onduidelijkheden of onzekerheden over te laten bestaan is het verkeersrapport aangevuld met een verkeersonderzoek vanuit de lucht gericht op het kruispunt Klapbrug. Het beeld dat hieruit naar voren komt sluit aan bij eerdere verkeersstellingen. Het laat zien dat de 207 voertuigbewegingen die ontstaan door het realiseren van het plan, passen binnen de wegcategorisering. Het kruispunt Klapbrug kan het verkeersaanbod op een acceptabele wijze verwerken. Dat geldt ook als wordt uitgegaan van een huidige situatie met geen enkel verkeersbeweging vanuit de locatie. Planologisch kan hier echter bedrijvigheid komen en als daaraan een maximale invulling wordt gegeven zou dat leiden tot 256 voertuigbewegingen. Bijna 50 voertuigbewegingen meer dan met het nieuwe plan.
14. Dat staat los van deze planontwikkeling.
15. Als gebruik wordt gemaakt van een BLVC-plan, dan is daarvan pas sprake in de bouwfase. De voorliggende omgevingsvergunning betreft het opheffen van strijdig planologisch gebruik. Bij de aanvraag omgevingsvergunning om te bouwen kan een BLVC-plan worden gebruikt. Deze is niet verplicht gesteld door de gemeente Wijdmeren. Wel moet worden voldaan aan het Bouwbesluit waarin staat aangegeven waaraan een bouwveiligheidsplan moet voldoen (artikel 8.3 Bouwbesluit 2012)
16. Voor het plan is de parkeerbehoefte berekend volgens de door de gemeente gehanteerde parkeernormen. Er kan op maaiveld op eigen terrein worden voorzien in deze parkeerbehoefte. Een parkeergarage is een optie, maar is niet benodigd en ook niet verplicht. Een eventuele parkeergarage zal vermoedelijk als nadeel hebben dat de gebouwen hoger zouden zijn geworden.

Gevolgen/acties in relatie tot het plan:

1. In de tekst zal verduidelijkt worden dat er maar één uitrit is voor gemotoriseerd verkeer. De ingetekende uitrit aan de Herenweg is voor langzaam verkeer en calamiteitenverkeer.
2. Er heeft een aanvullend verkeersonderzoek plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn verwerkt in de bij het plan behorende ruimtelijke onderbouwing.

Zienswijzen indiener H, ingekomen op 7 april 2022

1. Indiener wil benadrukken geen bezwaar te hebben tegen woningbouw op de locatie van het garagebedrijf. Desalniettemin is indiener bezorgd over onder meer het structurele tekort aan openbare parkeerplaatsen dat zal ontstaan.
2. Van de parkeerbehoefte van 60 parkeerplaatsen, worden er 23 gesitueerd in de directe omgeving van het terrein langs de vaart. Deze parkeerplaatsen worden al lange tijd benut door de buurtbewoners. Deze kunnen niet gebruikt worden ten behoeve van de planontwikkeling. Hier is geen rekening mee gehouden.
3. De angst bestaat dat de ontwikkelaar de parkeerplaatsen met een ketting of op andere wijze gaat afsluiten. Daarmee wordt direct tekort aan openbare parkeerplaatsen zichtbaar. Feitelijk is dat nu al het geval door de 'plaagauto's' die daar zijn geplaatst.
4. Als de bouwwerkzaamheden starten zal direct hinder ontstaan voor omwonenden.
5. Indiener pleit voor het opnemen van een wintergroene haag langs het parkeerterrein langs de vaart, zodat er geen sprake is van het inschijnen van autolichten richting de woningen aan het Noordereinde. Er dienen geen bomen te worden geplaatst, omdat deze dag- en zonlicht wegnemen en ook ten koste gaan van het aantal parkeerplaatsen.
6. Indiener vraagt zich af of er wel een juiste juridische beoordeling heeft plaatsgevonden. De besluitvorming betrof een plan dat op een aantal punten afwijkt van de oorspronkelijke aanvraag:
 - De aanvraag betreft de Cannenburgerweg 3. Niet aangegeven is dat het plan meerdere percelen/adressen betreft;
 - In de aanvraag gaat het om de bouw van 38 woningen. In het ontwerpbesluit is sprake van een plan met 32 woningen;
 - In de oorspronkelijke aanvraag is sprake van één uitrit, terwijl in ontwerpbesluit sprake is van een plan met twee uitritten.
7. Bovengenoemde punten maken dat er sprake is van een significant afwijkend plan in vergelijking met de aanvraag uit oktober 2020. Dit betekent dat getoetst moet worden aan de provinciale Omgevingsverordening NH 2020 en niet aan de oudere provinciale ruimtelijke verordening.
8. De aanvraag van 20 oktober 2020 is niet als ingekomen stuk opgenomen en kan nergens worden gevonden. Dit roept de vraag op of de aanvraag wel daadwerkelijk is ingediend/ontvangen.
9. Indiener stelt dat de Raad van State heeft bepaald dat het uitgangspunt voor de toets aan de provinciale verordening wordt gevormd door het moment van het besluit door in dit geval de gemeente en niet het moment van indiening.
10. De provinciale Omgevingsverordening NH 2020 geeft aan dat in het landelijk gebied alleen woningbouwprojecten tot 11 woningen mogen worden gebouwd. Daaraan voldoet het voorliggende plan niet.
11. Er is niet in een wettelijk verplicht BLVC-plan voorzien. Dit staat voor bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie en een dergelijk plan geeft aan hoe de overlast op de omgeving kan worden beperkt en wie het aanspreekpunt is. Er dient alsnog een BLVC-plan te worden ingediend, aan de bewoners te worden voorgelegd en vervolgens meegenomen te worden in gemeentelijke besluitvorming.
12. Het plan dient in een bredere context te worden beoordeeld. De volgende ontwikkelingen spelen daarbij een rol:
 - Natuurmonumenten heeft recent betaald parkeren ingevoerd voor het bezoekerscentrum Gooi en Vechtstreek. Dit is ook beoogd bij Schaep en Burgh. Dit leidt ertoe dat bezoekers uitwijken naar openbare parkeergelegenheden;
 - De ontwikkelaar van het Cannenburgerpark werkt ook aan een project aan het Noordereinde 249 waarin de woning wordt gerenoveerd en drie nieuwe watervilla's worden toegevoegd. Hiervoor zijn door de ontwikkelaar 5 parkeerplaatsen aan de overzijde van dit project aangekocht. Als de gemeentelijke parkeernorm van 2,4 parkeerplaats per woning wordt gehanteerd ontstaat hier een tekort van 5 parkeerplaatsen.

- Ook het monumentale pand op de hoek Cannenburgerweg/Herenweg zal door dezelfde projectontwikkelaar worden gerenoveerd en van aantal appartementen worden voorzien. Hiervoor zijn geen parkeerplekken aanwezig en zal het tekort aan openbare parkeerplaatsen alleen maar meer doen toenemen.
13. Door de hoge gebouwen direct grenzend aan de weg daalt het gevoel van veiligheid en de verkeersveiligheid in het algemeen. Geldt zowel voor verkeer in het Cannenburgerpark als voor verkeer dat dit buurtje aan via beide uitgangen verlaat.
 14. Het kruispunt op de Klapbrug wordt als zeer gevaarlijk ervaren. In rapport wordt vermeld dat per saldo een vermindering van het verkeer plaatsvindt. Er wordt verwezen naar een huidige situatie, maar dit wordt verder niet onderbouwd. De conclusie uit het verkeerskundig rapport wordt als onbetrouwbaar gezien.
 15. De nokhoogte is verkeerd opgenomen in de schetsen. Hierdoor lijken de woningen lager dan ze in werkelijkheid zijn. Er wordt dan ook meer zonlicht weggenomen. Verzocht wordt de nokhoogte van 10,5 en 12 meter te verlagen naar 8, resp. 9 meter.
 16. Het welstandsregime schrijft voor dat er zichtlijnen moeten worden aangehouden. Dat is in voorliggende plan niet het geval.
 17. Samenvattend is hier sprake van een historische situatie waar openbare parkeerplaatsen schaars zijn en volledig benut worden door huidige bewoners. Dit komt mede omdat veel huizen in de omgeving (Noordereinde) geen eigen terrein hebben waarop de auto's geparkeerd kunnen worden. Met het nieuwe bouwplan neemt deze druk alleen maar toe met een door indiener berekend tekort van 53 openbare parkeerplaatsen. De Hoge Raad heeft in vergelijkbare gevallen waar een tekort aan openbare parkeergelegenheid ontstaat aangegeven dat een gemeente een plan moet afwijzen. Een praktische oplossing is het realiseren van een parkeergarage door de ontwikkelaar.

Reactie gemeente:

1. Het is goed om te lezen dat het initiatief om op een in onbruik geraakt bedrijfsterrein woningen te realiseren bij u op draagvlak kan rekenen.
2. Dit betreft geen openbaar parkeerterrein. Het terrein is al decennia in privaat eigendom en behoorde bij het bedrijf dat nu getransformeerd wordt tot woningen. Het parkeerterrein kan dan ook voor deze transformatie worden ingezet.
3. Omdat het geen openbaar parkeerterrein is, mag de eigenaar zijn eigen regels stellen aan het gebruik van het parkeerterrein. Dit betekent dat er klaphekjes kunnen worden geplaatst of een ketting kan worden gespannen. Ook kan de eigenaar bepalen welke auto's er staan.
4. Tijdens de bouw kunnen er goede afspraken worden gemaakt over de toegankelijkheid van het terrein en de omgeving. Dat gezegd hebbende kan het zijn dat er tijdelijk overlast is door bouwwerkzaamheden. Dat is niet anders dan op andere locaties waar bouwwerkzaamheden plaatsvinden.
5. Het is zeker de intentie om de parkeerplaats groen in te richten. Het inschijnen van lichten zal worden voorkomen door het plaatsen van een wintergroene haag. De initiatiefnemer stemt dat graag in de uitvoering af met belanghebbenden.
6. In antwoord op de genoemde punten:
 - De aanvraag geeft inderdaad enkel de Cannenburgerweg 3 aan. De bij de aanvraag aangeleverde stukken laten er echter geen twijfel over bestaan dat hiermee een bredere ontwikkeling wordt bedoeld. Een ontwikkeling op gronden die al vanaf de aanvraag ook zijn gecommuniceerd naar omwonenden en in het ontwerpbesluit.
 - De bijstelling van woningaantallen naar beneden verandert inhoudelijk niet wezenlijk de aanvraag. In het proces van een aanvraag zit ook besloten een zekere zoektocht en aanpassing naar een zo goed mogelijke ruimtelijke inpassing. Dit mede ook aan de hand van gesprekken met de omgeving. Een lager woningaantal maakt in dit geval dat er meer ruimtelijke kwaliteit wordt behaald.
 - Dit behoeft een aanpassing en verduidelijking in de tekst. De uitrit aan de Herenweg is enkel bedoeld voor calamiteitenverkeer en langzaam verkeer.

7. Zoals onder het vorige punt is aangegeven, zijn wij van mening dat het hier niet gaat om een significante afwijking van de aanvraag. Daarmee valt de aanvraag onder het overgangsrecht van de Omgevingsverordening NH 2020 en kan het getoetst worden aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening.
8. De aanvraag is met de publicatie van het ontwerpbesluit tezamen met het plan gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl en onder de tab documenten zichtbaar als eerste document in de toelichting.
9. In artikel 12.2 van de provinciale Omgevingsverordening NH 2020 staat: Het oude recht blijft van toepassing tot een besluit onherroepelijk wordt, als voor de inwerkingtreding van de betreffende bepaling van deze verordening een aanvraag om het besluit is ingediend en het besluit binnen 2 jaar daarna is genomen. Daaraan wordt voldaan.
10. Dit plan wordt getoetst aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening en niet aan de Omgevingsverordening NH 2020.
11. Als gebruik wordt gemaakt van een BLVC-plan, dan is daarvan pas sprake in de bouwfase. De voorliggende omgevingsvergunning betreft het opheffen van strijdig planologisch gebruik. Bij de aanvraag omgevingsvergunning om te bouwen kan een BLVC-plan worden gebruikt. Deze is niet verplicht gesteld door de gemeente Wijdereen. Wel moet worden voldaan aan het Bouwbesluit waarin staat aangegeven waaraan een bouwveiligheidsplan moet voldoen (artikel 8.3 Bouwbesluit 2012)
12. In het geval van een planontwikkeling kan een initiatiefnemer niet verplicht worden gesteld om andere ruimtelijke knelpunten op te lossen die niet gerelateerd kunnen worden aan het initiatief zelf.
13. Ten eerste, er komt er maar één uitrit voor gemotoriseerd verkeer en die sluit aan op de Cannenburgerweg. Wij herkennen niet waarom de hogere bebouwing in het plan van negatieve invloed zou kunnen zijn op (verkeers-)veiligheid. Gezien de aard en inrichting van de doodlopende woonstraat zal hier sowieso zeer rustig gereden worden. Verder wordt het een rustig woonbuurtje waar vooral de mensen verblijven en bewegen die er wonen. Alle woningen kijken (mede) ook uit op de woonstraat en dat draagt bij aan (het gevoel van) sociale veiligheid.
14. Om hier geen onduidelijkheden of onzekerheden over te laten bestaan is het verkeersrapport aangevuld met een verkeersonderzoek vanuit de lucht gericht op het kruispunt Klapbrug. Het beeld dat hieruit naar voren komt sluit aan bij eerdere verkeerstellingen. Het laat zien dat de 207 voertuigbewegingen die ontstaan door het realiseren van het plan, passen binnen de wegcategorisering. Het kruispunt Klapbrug kan het verkeersaanbod op een acceptabele wijze verwerken. Dat geldt ook als wordt uitgegaan van een huidige situatie met geen enkel verkeersbeweging vanuit de locatie. Planologisch kan hier echter bedrijvigheid komen en als daaraan een maximale invulling wordt gegeven zou dat leiden tot 256 voertuigbewegingen. Bijna 50 voertuigbewegingen meer dan met het nieuwe plan.
15. Niet geheel duidelijk is op welke woningen wordt geduid. Voor de tweekapper aan de Cannenburgerweg zal in ieder geval de maximale bouwhoogte worden verlaagd van 10,50 naar 9,60 meter. De bouwhoogte van de rijwoningen wordt verlaagd van 11 meter naar 10 meter. Overigens zal de definitieve bouwhoogte worden vastgelegd in de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen. In een al gegeven collegiaal advies heeft de welstandscommissie aangegeven dat zij positief is over de planontwikkeling in het algemeen.
16. De welstandsnota spreekt over het behouden en waar mogelijk versterken van doorzichten in gebieden met een bijzonder regiem, zoals dat voor deze locatie geldt. Van een doorzicht is nu geen sprake. Er staat over de gehele breedte van het perceel bedrijfsbebouwing. Met het plan ontstaat een klein woonbuurtje aan een woonstraat. Deze woonstraat zorgt voor een zeker doorzicht het buurtje in, maar wordt ook, net als nu, beëindigd door bebouwing. Ook vanaf de Herenweg ontstaan twee nieuwe doorzichten. Wordt gekeken vanaf de Klapbrug dan blijft het zicht bestaan op het witte pand aan de Cannenburgerweg 9 (geen monument). Met het huidige bestemmingsplan kan bedrijfsbebouwing worden geplaatst tot pal aan de weg. Met voorliggend plan wordt

de hier geplande tweekapper op enige afstand van de weg af geplaatst. Dit is vergelijkbaar met Cannenburgerweg 9.

17. Voor het plan is de parkeerbehoefte berekend volgens de door de gemeente gehanteerde parkeernormen. Er kan op maaiveld op eigen terrein worden voorzien in deze parkeerbehoefte. Een parkeergarage is een optie, maar is niet benodigd en ook niet verplicht. Een eventuele parkeergarage zal vermoedelijk als nadeel hebben dat de gebouwen hoger zouden zijn geworden.

Gevolgen/acties in relatie tot het plan:

1. In de tekst zal verduidelijkt worden dat er maar één uitrit is voor gemotoriseerd verkeer. De ingetekende uitrit aan de Herenweg is voor langzaam verkeer en calamiteitenverkeer.
2. Er heeft een aanvullend verkeersonderzoek plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn verwerkt in de bij het plan behorende ruimtelijke onderbouwing.
3. De bouwhoogte van de tweekapper langs de Cannenburgerweg zal worden verlaagd naar 9,60 meter. Het appartementengebouw aan de Herenweg krijgt een maximale hoogte van 10 meter. De bouwhoogte van de rijwoningen wordt verlaagd van 11 meter naar 10 meter.

Zienswijzen indiener I, ingekomen op 11 april 2022

1. Indiener geeft aan geen bezwaar te hebben tegen woningbouw op deze locatie. Een kleine woonwijk is te prefereren boven een behoorlijk rommelig garagebedrijf. Toch heeft indiener enkele redenen om een zienswijze in te dienen.
2. Van de parkeerbehoefte van 60 parkeerplaatsen, wordt een derde (20 stuks) op de strook langs de Cannenburgerweg geplaatst. Deze parkeerplaatsen worden al lange tijd benut door de buurtbewoners. Dit zijn altijd al openbare parkeerplaatsen geweest.
3. De projectontwikkelaar heeft op 7 maart 2022 toegezegd dat de parkeerplaatsen door de bewoners gebruikt mogen blijven. Op 21 maart 2022 is deze parkeerstrook echter opzettelijk geblokkeerd door sloopauto's, zodat er nu een acuut parkeerprobleem is.
4. In de omgeving spelen meerdere ontwikkelingen die meegenomen worden, kijkend naar het parkeerprobleem, zoals Noordeinde 249, betaald parkeren bij Natuurmonumenten, ontwikkeling historisch pand Cannenburgerweg 1, bezoekers café Bolle Blooper n het parkeerverbod langs de dorpsstraat waar indiener zelf woont (Noordereinde). Er is een structurele parkeeroplossing nodig, bijvoorbeeld door openbaar parkeren blijven toestaan op betreffende strook langs de Cannenburgerweg. Verder kan ontwikkelaar een ondergrondse parkeergarage realiseren.
5. Oplaadpalen voor elektrische auto's zijn geen parkeerplaatsen.
6. De belangenafweging van artikel 3 lid 1 sub a uit het parapluplan Parkeren Wijdmeren 2019 is onvoldoende meegenomen.
7. De verkeersdruk rondom de Klapbrug is enorm toegenomen. In het verkeersonderzoek wordt gesteld dat aantal verkeersbewegingen met huidige garage 290 is. In werkelijkheid zal dat rond de 30-60 liggen. In nieuwe situatie levert bouwplan een verkeersgeneratie van 270 verkeersbewegingen op. Dat is 5-6 keer hoger als in huidige situatie. De gehanteerde norm is niet realistisch. Het plan voorziet dan ook niet in een veilige afwikkeling van het verkeer op de kruising Klapbrug.
8. Indiener vraagt zich af of er wel een juiste juridische beoordeling heeft plaatsgevonden. De besluitvorming betrof een plan dat op een aantal punten afwijkt van de oorspronkelijke aanvraag:
 - a. De aanvraag betreft de Cannenburgerweg 3. Niet aangegeven is dat het plan meerdere percelen/adressen betreft;
 - b. In de aanvraag gaat het om de bouw van 38 woningen. In het ontwerpbesluit is sprake van een plan met 32 woningen;
 - c. In de oorspronkelijke aanvraag is sprake van één uitrit, terwijl in ontwerpbesluit sprake is van een plan met twee uitritten.
9. Bovengenoemde punten maken dat er sprake is van een significant afwijkend plan in vergelijking met de aanvraag uit oktober 2020. Dit betekent dat getoetst moet worden aan de provinciale Omgevingsverordening NH 2020 en niet aan de oudere provinciale ruimtelijke verordening. De provinciale Omgevingsverordening NH 2020 geeft aan dat in het landelijk gebied alleen woningbouwprojecten tot 11 woningen mogen worden gebouwd.
10. Indiener heeft bezwaar tegen de voorgestelde nokhoogten van 10,5 en 12 meter. Deze wijken behoorlijk af van de huizen in de directe omgeving. Voorgesteld wordt een maximum van 9 meter.
11. Het bijzonder welstandsregime schrijft voor dat er zichtlijnen moeten worden aangehouden. Dat is niet het geval.
12. De hoge nokhoogten nemen veel zonlicht weg.
13. Bij de plannen zit geen BVLC-plan. Indiener vreest dat het meer dan een jaar zal duren voordat de parkeerstrook langs de vaart aan de Cannenburgerweg weer gebruikt kan worden indien er wil een bouwplaats inrichtingsplan met vaste parkeerplekken voor de bedrijfswagens op eigen terrein.

Reactie gemeente:

1. Het is goed om te lezen dat het initiatief om op een in onbruik geraakt bedrijfsterrein woningen te realiseren bij u op draagvlak kan rekenen.
 2. Dit betreft geen openbaar parkeerterrein. Het terrein is al decennia in privaat eigendom en behoorde bij het bedrijf dat nu getransformeerd wordt tot woningen. Het parkeerterrein kan dan ook voor deze transformatie worden ingezet.
 3. Zoals onder punt 2. aangegeven is er geen sprake van een openbaar parkeerterrein. De initiatiefnemer, wiens eigendom de parkeerplaatsen zijn, kan zelf invulling geven aan het gebruik ervan (passend binnen de bestemming). Wij kennen de concrete afspraken die u met de ontwikkelaar heeft gemaakt niet, maar verzoeken u dat op te nemen met de ontwikkelaar.
 4. In het geval van een planontwikkeling kan een initiatiefnemer niet verplicht worden gesteld om andere ruimtelijke knelpunten op te lossen die niet gerelateerd kunnen worden aan het initiatief zelf.
 5. In het huidige beleid van de gemeente worden parkeerplaatsen met een laadpaal inderdaad niet als parkeerplaats gezien. Wel op het moment dat na realisatie van een parkeerplaats door een bewoner wordt gevraagd om de plaatsing van een laadpaal.
 6. In genoemd artikel wordt verwezen naar de beleidsregel parkeren. Hieraan voldoet het plan. De punten waar rekening mee moet worden gehouden zijn hier niet van toepassing, omdat een geheel nieuwe functie wordt toegevoegd, waarbij de oude functie vervalt.
 7. Om hier geen onduidelijkheden of onzekerheden over te laten bestaan is het verkeersrapport aangevuld met een verkeersonderzoek vanuit de lucht gericht op het kruispunt Klapbrug. Het beeld dat hieruit naar voren komt sluit aan bij eerdere verkeerstellingen. Het laat zien dat de 207 voertuigbewegingen die ontstaan door het realiseren van het plan, passen binnen de wegcategory. Het kruispunt Klapbrug kan het verkeersaanbod op een acceptabele wijze verwerken. Dat geldt ook als wordt uitgegaan van een huidige situatie met geen enkel verkeersbeweging vanuit de locatie. Planologisch kan hier echter bedrijvigheid komen en als daaraan een maximale invulling wordt gegeven zou dat leiden tot 256 voertuigbewegingen. Bijna 50 voertuigbewegingen meer dan met het nieuwe plan.
 8. In antwoord op de genoemde punten:
 - De aanvraag geeft inderdaad enkel de Cannenburgerweg 3 aan. De bij de aanvraag aangeleverde stukken laten er echter geen twijfel over bestaan dat hiermee een bredere ontwikkeling wordt bedoeld. Een ontwikkeling op gronden die al vanaf de aanvraag ook zijn gecommuniceerd naar omwonenden en in het ontwerpbesluit.
 - De bijstelling van woningaantallen naar beneden verandert inhoudelijk niet wezenlijk de aanvraag. In het proces van een aanvraag zit ook besloten een zekere zoektocht en aanpassing naar een zo goed mogelijke ruimtelijke inpassing. Dit mede ook aan de hand van gesprekken met de omgeving. Een lager woningaantal maakt in dit geval dat er meer ruimtelijke kwaliteit wordt behaald.
 - Dit behoeft een aanpassing en verduidelijking in de tekst. De uitrit aan de Herenweg is enkel bedoeld voor calamiteitenverkeer en langzaam verkeer.
 9. Zoals onder het vorige punt is aangegeven, zijn wij van mening dat het hier niet gaat om een significante afwijking van de aanvraag. Daarmee valt de aanvraag onder het overgangsrecht van de Omgevingsverordening NH 2020 en kan het getoetst worden aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening.
 10. Moderne woningbouw kent in het algemeen een wat hogere bouwhoogte dan voorheen. Dit mede als gevolg van het bouwbesluit en de eisen die worden gesteld aan een verdiepingshoogte. De bouwhoogte van de aan de weg gelegen tweekapper zal verlaagd worden naar 9,60. Het appartementengebouw wordt gerealiseerd op het binnenterrein en is wat betreft hoogte niet te zien vanaf de openbare weg. De bouwhoogte van de hier tegenover gelegen rijwoningen wordt verlaagd van 11 meter naar 10 meter.
 11. De welstandsnota spreekt over het behouden en waar mogelijk versterken van doorzichten in gebieden met een bijzonder regiem, zoals dat voor deze locatie geldt. Van
-

een doorzicht is nu geen sprake. Er staat over de gehele breedte van het perceel bedrijfsbebouwing. Met het plan ontstaat een klein woonbuurtje aan een woonstraat. Deze woonstraat zorgt voor een zeker doorzicht het buurtje in, maar wordt ook, net als nu, beëindigd door bebouwing. Ook vanaf de Herenweg ontstaan twee nieuwe doorzichten. Wordt gekeken vanaf de Klapbrug dan blijft het zicht bestaan op het witte pand aan de Cannenburgerweg 9 (geen monument). Met het huidige bestemmingsplan kan bedrijfsbebouwing worden geplaatst tot pal aan de weg. Met voorliggend plan wordt de hier geplande tweekapper op enige afstand van de weg af gelegd.

12. Er heeft een bezonningsstudie plaats gevonden. Hieruit volgt niet dat er sprake is van een onacceptabele schaduwwerking door het plan naar haar omgeving.
13. Als gebruik wordt gemaakt van een BLVC-plan, dan is daarvan pas sprake in de bouwfase. De voorliggende omgevingsvergunning betreft het opheffen van strijdig planologisch gebruik. Bij de aanvraag omgevingsvergunning om te bouwen kan een BLVC-plan worden gebruikt. Deze is niet verplicht gesteld door de gemeente Wijdemeren. Wel moet worden voldaan aan het Bouwbesluit waarin staat aangegeven waaraan een bouwveiligheidsplan moet voldoen (artikel 8.3 Bouwbesluit 2012).

Gevolgen/acties in relatie tot het plan:

1. In de tekst zal verduidelijkt worden dat er maar één uitrit is voor gemotoriseerd verkeer. De ingetekende uitrit aan de Herenweg is voor langzaam verkeer en calamiteitenverkeer.
2. Er heeft een aanvullend verkeersonderzoek plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn verwerkt in de bij het plan behorende ruimtelijke onderbouwing.
3. De bouwhoogte van de tweekapper langs de Cannenburgerweg zal worden verlaagd naar 9,60 meter. Het appartementengebouw aan de Herenweg krijgt een maximale hoogte van 10 meter. De bouwhoogte van de rijwoningen wordt verlaagd van 11 meter naar 10 meter.
4. Er is een bezonningsstudie uitgevoerd.

Zienswijzen indiener J, ingekomen op 12 april 2022

Deze zienswijze is gelijk aan die van indiener A.

Verwezen wordt naar de samenvatting en beantwoording onder indiener A.

Zienswijzen indiener K, ingekomen op 12 april 2022

1. Het plan voorziet in 60 parkeerplaatsen op eigen terrein. De echte parkeerbehoefte is echter 75 parkeerplaatsen. Dit omdat de motie van de gemeenteraad (d.d. 11 maart 2021) waarin een lagere parkeernorm is opgenomen nog niet opgenomen is in een geactualiseerde parkeernota. Het parkeerbeleid voorziet niet in een mandaat voor het college om af te wijken van de vastgestelde parkeernormen.
2. De 20 parkeerplaatsen langs de 's-Gravelandsevaart zijn al meer dan 30 jaar openbare weg en voor iedereen vrij toegankelijk. Deze kunnen niet worden meegerekend bij de benodigde parkeerplekken voor het Cannenburgerpark. Daarmee kan het plan niet voldoen aan het oplossen van de parkeerbehoefte op eigen terrein.
3. Het tekort aan parkeerplaatsen komt nu al naar voren nu de huidige eigenaar de parkeerplaatsen heeft gevuld met ongeregistreerde voertuigen. Hierdoor wordt er dicht geparkeerd bij de kruising bij de Klapbrug waardoor zicht op deze gevaarlijke kruising wordt ontnomen.
4. De theoretisch berekende verkeersbewegingen per dag in huidige situatie strookt niet met realiteit van een extensief benut bedrijventerrein. Ook wordt de 30 km/uur zone vrijwel niet gerespecteerd. De implicaties voor de verkeersafhandeling en verkeersveiligheid zijn daarom onvoldoende onderbouwd.
5. De beoogde ontwikkeling past niet in het 'monumentenbiotoop'. Het begin van Cannenburgerweg/'s-Gravelandsevaart wordt gekenmerkt door buitenplaatsen en groot aantal gemeentelijke en rijksmonumenten. De beoogde grootschalige bebouwing voldoet niet aan een goede ruimtelijke inpassing.
6. Zichtlijnen op buitenplaatsen Smyrna, Villa Nova en Berg en Vaart worden vanaf de Klapbrug door de beoogde bebouwing (en parkeerstrook) onderbroken.
7. De aanvraag betreft de Cannenburgerweg 3. Niet aangegeven is dat het plan meerdere percelen/adressen betreft. Toetsing aan de Omgevingsverordening NH 2020 is vereist voor de percelen waar geen omgevingsvergunning voor is aangevraagd.
8. Het voorliggende plan is volledig tot stand gekomen na het initieel indienen van de aanvraag en is dusdanig ingrijpend gewijzigd dat geen sprake is van een wijziging van ondergeschikte aard. Er had een nieuwe aanvraag ingediend moeten worden. Indiener geeft een opsomming van aantal wijzigingen. In het raadsvoorstel wordt ook gesproken van ingrijpende aanpassingen in het oorspronkelijke plan.
9. De grondslag van de aanvraag is verlaten. De aanvraag zag op de activiteit 'het bouwen van een bouwwerk'. Het ontwerpbesluit ziet enkel op het gebruik van gronden in strijd met het bestemmingsplan.
10. De strijdigheden, niet alleen wat gebruik, maar ook wat betreft bouwregels, met het vigerende bestemmingsplan zijn in het ontwerpbesluit onvoldoende vermeld.
11. Ten aanzien van de strijdigheden met het vigerende bestemmingsplan ten onrechte geen deugdelijke motivering en belangenafweging in de ontwerpbesluiten opgenomen. Niet alleen vanwege het beschermd dorpsgezicht, maar ook vanwege de gevolgen daarvan voor de directe omgeving van het plan.
12. De 's-Gravelandse Vaart inclusief de west-oever (voorheen jaagpad) vormen een beschermd dorpsgezicht. De parkeerplaatsen op de oever van de vaart waarin is voorzien tasten dit karakter aan.
13. De Welstandsnota Wijdmeren wijst de oever als beschermd/ bijzonder gebied aan. Doelstelling is "doorzichten behouden en waar mogelijk versterken". De kansen die de huidige ontwikkeling bieden om doorzichten te versterken worden niet benut.
14. De 's-Gravelandse Vaart is een kernkwaliteit van Bijzonder Provinciaal Landschap Vechtstreek-Zuid. Ruimtelijke ontwikkelingen die de zichtbaarheid van de vaart verminderen worden expliciet genoemd als een aantasting van deze kernkwaliteit.
15. Indiener verzoekt de gemeente om aan de bouw van woningen op het bedrijventerrein de voorwaarde verbindt dat de huidige (20) parkeerplekken langs de oever van de vaart opgeheven worden zodat het aanzien van de vaart weer in ere hersteld wordt. Het plan zou in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein moeten voorzien om het verlies

aan parkeermogelijkheden op te vangen. Het creëren van een ondergrondse garage zou in gunstige zin bij kunnen dragen aan de parkeernoden in de omgeving en verfraaien van het dorpsgezicht.

16. Het ontwerpbesluit hogere waarden Wgh ligt niet ten inzage. Ook daarom kunnen de ontwerpbesluiten niet worden genomen en dient de uitgebreide voorbereidingsprocedure opnieuw te worden gevoerd.

Reactie gemeente:

1. De constatering is terecht. Wel heeft het college in haar besluit van 8 juni 2021 aangegeven hoe het wil omgaan met de motie van de raad betreffende het herzien van de parkeernormen voor sociale huur- en koopwoningen in de kern en in het landelijk gebied. Binnen een jaar na vaststelling van het Mobiliteitsplan Wijdmeren 2045 wil het college de parkeernota actualiseren.
Voor voorliggende ontwikkeling wil het college afwijken van de beleidsregels parkeernormen gemeente Wijdmeren op grond van artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht voor de sociale koopwoningen. De sociale woningen zijn dermate klein van omvang dat ze bedoeld zijn voor kleine huishoudens (jonge starters en ouderen) met naar verwachting een klein autobezit. Hierbij past niet de nu gehanteerde parkeernorm van 2,3 voor landelijk gebied. Mede ook gezien de locatie in een dicht bebouwingslint en de bereikbaarheid voor openbaar vervoer.
2. Dit betreft geen openbaar parkeerterrein. Het terrein is al decennia in privaat eigendom en behoorde bij het bedrijf dat nu getransformeerd wordt tot woningen. Het parkeerterrein kan dan ook voor deze transformatie worden ingezet.
3. Om hier geen onduidelijkheden of onzekerheden over te laten bestaan is het verkeersrapport aangevuld met een verkeersonderzoek vanuit de lucht gericht op het kruispunt Klapbrug. Het beeld dat hieruit naar voren komt sluit aan bij eerdere verkeerstellingen. Het laat zien dat de 207 voertuigbewegingen die ontstaan door het realiseren van het plan, passen binnen de wegcategorisering. Het kruispunt Klapbrug kan het verkeersaanbod op een acceptabele wijze verwerken. Dat geldt ook als wordt uitgegaan van een huidige situatie met geen enkel verkeersbeweging vanuit de locatie. Planologisch kan hier echter bedrijvigheid komen en als daaraan een maximale invulling wordt gegeven zou dat leiden tot 256 voertuigbewegingen. Bijna 50 voertuigbewegingen meer dan met het nieuwe plan.
4. Zie de beantwoording bij het vorige punt.
5. Er wordt gesproken over een monumentenbiotoop. De locatie zelf maakt geen deel uit van het beschermd stads- en dorpsgezicht, maar grens daar wel aan. Ten opzichte van de huidige situatie, met (in verval rakende) bedrijfsbebouwing en planologische bouw mogelijkheden op het gehele perceel tot 8 meter hoog, zorgt de planontwikkeling voor een kwalitatief betere ruimtelijke inpassing. Juist ook aan de zijde van het beschermd gezicht wordt een tweekapper in het groen geplaatst dat past in het bebouwingsbeeld dat langs de Cannenburgerweg voorkomt. De overige (deels hogere en meer aaneengesloten) bebouwing ligt aan een eigen woonstraatje en interacteert daarmee niet in negatieve zin met het nabijgelegen beschermde gezicht.
6. Uit de planontwikkeling is vanaf de Klapbrug enkel de tweekapper langs de as waaraan de buitenplaatsen zichtbaar. Dit gebouw ligt ook op enige afstand van de weg en blokkeert op geen enkele wijze het zicht op genoemde buitenplaatsen. De maximale bouwhoogte van deze tweekapper wordt verlaagd van 10,50 naar 9,60 meter. Het appartementengebouw sluit aan op een al bestaande hoge dichte gevel en ligt zodanig ingesloten er geen sprake is van een negatieve invloed op de omgeving wat betreft hoogte. De bouwhoogte van de hier tegenover gelegen rijwoningen wordt verlaagd van 11 meter naar 10 meter. Overigens zal de definitieve bouwhoogte worden vastgelegd in de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen. In een al gegeven collegiaal advies heeft de welstandscommissie aangegeven dat zij positief is over de planontwikkeling in het algemeen.

7. De aanvraag geeft inderdaad enkel de Cannenburgerweg 3 aan. De bij de aanvraag aangeleverde stukken laten er echter geen twijfel over bestaan dat hiermee een bredere ontwikkeling wordt bedoeld. Een ontwikkeling op gronden die al vanaf de aanvraag ook zijn gecommuniceerd naar omwonenden en in het ontwerpbesluit. Er wordt dan ook getoetst aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening.
8. Er zijn wijzigingen gemaakt die positief uitpakken voor de ruimtelijke kwaliteit van de locatie en de omgeving. Dit is juist naar voren gekomen uit een intensief participatieproces dat is gevoerd na het indienen van de aanvraag. Het doel waarvoor de aanvraag staat is niet gewijzigd: het transformeren van een in verval geraakte bedrijfslocatie naar woonlocatie. Uiteindelijk komen er enkele woningen minder dan aangevraagd. Dit is positief en zien wij niet als een ingrijpende aanpassing. Het woordgebruik in het raadsvoorstel was in positieve zin bedoeld voor de aanpassing van het plan naar aanleiding van het participatietraject.
9. Bij de aanvraag om te bouwen dient tegelijk ook beoordeeld te worden of deze aanvraag niet strijdig is met het bestemmingsplan. Dat is het geval en daarmee dient deze strijdigheid eerst opgeheven te worden.
10. Er is aangegeven dat de bestemming een gebruik als woonlocatie niet toestaat en dat er daarmee strijd is met het bestemmingsplan. Dit zullen wij nader verduidelijken in het definitieve besluit.
11. Bij de overwegingen is onder punt 1.6 verwezen naar de ruimtelijke onderbouwing en bij punt 1.7 aangegeven waarom deze ontwikkeling gewenst is. In paragraaf 4.8 van de ruimtelijke onderbouwing is expliciet ingegaan op archeologie en cultuurhistorie. Daarin is ook ingegaan op het beschermd stadsgezicht.
12. Deze parkeerplaatsen liggen hier, zoals ook door indiener niet wordt betwist, al decennia. Het jaagpad zal hier direct naast de vaart dan ook niet meer terugkomen, maar wel is de inzet erop gericht het parkeerterrein waar mogelijk te vergroenen en daarmee, zover mogelijk, een meer passende uitstraling te geven.
13. Van een doorzicht is nu geen sprake. Er staat over de gehele breedte van het perceel bedrijfsbebouwing. Ook zonder bebouwing zou er geen doorzicht zijn, want achter het perceel ligt een kleine woonbuurt. Door de planontwikkeling ontstaat een woonbuurtje aan een woonstraat. Deze woonstraat zorgt wel voor een zeker doorzicht het buurtje in. Ook vanaf de Herenweg ontstaan twee nieuwe doorzichten.
14. Van een aantasting van de 's-Gravelandsevaart is geen sprake. Het parkeerterrein ligt er al decennia en zal waar mogelijk een groenere inrichting krijgen, zodat de ligging aan deze vaart wordt 'verzacht'.
15. De al decennia lang aanwezige parkeerplaatsen gaat de gemeente niet verwijderen. Een parkeergarage is een optie, maar is niet benodigd en ook niet verplicht. Een eventuele parkeergarage zal vermoedelijk als nadeel hebben dat de gebouwen hoger zouden zijn geworden.
16. De stukken konden op het gemeentehuis worden ingezien. Helaas zijn de documenten betreffende het ontwerpbesluit hogere waarden niet digitaal geplaatst op ruimtelijkeplannen.nl. Zo stond het wel in onze publicatie aangegeven. Om deze reden hebben we nogmaals het ontwerpbesluit hogere waarden gepubliceerd vanaf 9 juni 2022. Deze kunnen worden ingezien op het gemeentehuis.

Gevolgen/acties in relatie tot het plan:

1. Motivering ten aanzien van de gehanteerde parkeernorm wordt toegevoegd aan het besluit.
2. De bouwhoogte van de tweekapper en de rijwoningen wordt verlaagd naar 9,60 m. De bouwhoogte van de rijwoningen wordt verlaagd van 11 meter naar 10 meter.
3. Er heeft een aanvullend verkeersonderzoek plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn verwerkt in de bij het plan behorende ruimtelijke onderbouwing.
4. In het besluit worden de strijdigheden ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan nog explicieter vermeld.

5. Het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder is opnieuw ter inzage gelegd en in te zien op het gemeentehuis.

Zienswijzen indiener L, ingekomen op 11 april 2022

1. Hoe ziet de calamiteitenontsluiting richting de Herenweg er concreet uit? Indiener kan instemmen met een gebruik door langzaam verkeer en hulpdiensten. Als het ook gebruikt wordt voor autoverkeer dan maakt indiener bezwaar. Er ontstaat dan overlast van inschijnende koplampen in de woning van indiener.

Reactie gemeente:

1. Deze uitrit zal niet gebruikt worden door gemotoriseerd autoverkeer. Het is bedoeld voor langzaam verkeer en voor calamiteitenverkeer (hulpdiensten).

Gevolgen/acties in relatie tot het plan:

1. In de tekst zal verduidelijkt worden dat er maar één uitrit is voor gemotoriseerd verkeer. De ingetekende uitrit aan de Herenweg is voor langzaam verkeer en calamiteitenverkeer.

Zienswijzen indiener M, ingekomen op 13 april 2022

1. Er wordt geen rekening gehouden met het feit dat de parkeerstrook langs de vaart al jaren wordt gebruikt voor het parkeren van omwonenden. In de parkeerberekeningen is geen rekening gehouden met het verlies van deze 20 parkeerplaatsen voor omwonenden.
2. In de voorwaarden van de omgevingsvergunning is niet vastgelegd dat de parkeerplaatsen langs de vaart openbaar toegankelijk blijven.
3. De belangenafweging van artikel 3 lid 1 sub a uit het parapluplan Parkeren Wijdmeren 2019 is onvoldoende meegenomen.

Reactie gemeente:

1. Dit betreft geen openbaar parkeerterrein. Het terrein is al decennia in privaat eigendom en behoorde bij het bedrijf dat nu getransformeerd wordt tot woningen. Het parkeerterrein kan dan ook voor deze transformatie worden ingezet.
2. Dat klopt. Het betreft geen parkeerterrein van de gemeente en daarmee kunnen we ook niet vastleggen dat deze parkeerplaatsen voor omwonenden openbaar toegankelijk moeten blijven. Het is aan de eigenaar (initiatiefnemer) om deze parkeerplaatsen te beheren en de gebruiken voor zijn eigen planvorming.
3. In genoemd artikel wordt verwezen naar de beleidsregel parkeren. Hieraan voldoet het plan. De punten waar rekening mee moet worden gehouden zijn hier niet van toepassing, omdat een geheel nieuwe functie wordt toegevoegd, waarbij de oude functie vervalt.

Gevolgen/acties in relatie tot het plan:

1. Geen.

Zienswijzen indiener N, ingekomen op 12 april 2022
Ingetrokken op 7 november 2022

Zienswijzen indiener O, ingekomen op 12 april 2022

1. Het plan voorziet in 60 parkeerplaatsen op eigen terrein. De echte parkeerbehoefte is echter 75 parkeerplaatsen. Dit omdat de motie van de gemeenteraad (d.d. 11 maart 2021) waarin een lagere parkeernorm is opgenomen nog niet opgenomen is in een geactualiseerde parkeernota. Het parkeerbeleid voorziet niet in een mandaat voor het college om af te wijken van de vastgestelde parkeernormen.
2. De 20 parkeerplaatsen langs de 's-Gravelandsevaart zijn al meer dan 30 jaar openbare weg en voor iedereen vrij toegankelijk. Deze kunnen niet worden meegerekend bij de benodigde parkeerplekken voor het Cannenburgerpark. Daarmee kan het plan niet voldoen aan het oplossen van de parkeerbehoefte op eigen terrein.
3. Het tekort aan parkeerplaatsen komt nu al naar voren nu de huidige eigenaar de parkeerplaatsen heeft gevuld met ongeregistreerde voertuigen. Hierdoor wordt er dicht geparkeerd bij de kruising bij de Klapbrug waardoor zicht op deze gevaarlijke kruising wordt ontnomen.
4. De beoogde ontwikkeling past niet in het 'monumentenbiotoop'. Het begin van Cannenburgerweg/'s-Gravelandsevaart wordt gekenmerkt door buitenplaatsen en groot aantal gemeentelijke en rijksmonumenten. De beoogde grootschalige bebouwing voldoet niet aan een goede ruimtelijke inpassing.
5. Zichtlijnen op buitenplaatsen Smyrna, Villa Nova en Berg en Vaart worden vanaf de Klapbrug door de beoogde bebouwing (en parkeerstrook) onderbroken. In bijlage geeft indiener aan dat plan voorziet in het in standhouden van de parkeerplaatsen, terwijl indiener pleit voor het met het plan bijdragen aan herstel monumentale karakter door minder rommelige aanblik met parkeerplaatsen.
6. De aanvraag betreft de Cannenburgerweg 3. Niet aangegeven is dat het plan meerdere percelen/adressen betreft. Toetsing aan de Omgevingsverordening NH 2020 is vereist voor de percelen waar geen omgevingsvergunning voor is aangevraagd.
7. Het voorliggende plan is volledig tot stand gekomen na het initieel indienen van de aanvraag en is dusdanig ingrijpend gewijzigd dat geen sprake is van een wijziging van ondergeschikte aard. Er had een nieuwe aanvraag ingediend moeten worden. Indiener geeft een opsomming van aantal wijzigingen. In het raadsvoorstel wordt ook gesproken van ingrijpende aanpassingen in het oorspronkelijke plan.
8. De grondslag van de aanvraag is verlaten. De aanvraag zag op de activiteit 'het bouwen van een bouwwerk'. Het ontwerpbesluit ziet enkel op het gebruik van gronden in strijd met het bestemmingsplan.
9. De strijdigheden, niet alleen wat gebruik, maar ook wat betreft bouwregels, met het vigerende bestemmingsplan zijn in het ontwerpbesluit onvoldoende vermeld.
10. Ten aanzien van de strijdigheden met het vigerende bestemmingsplan ten onrechte geen deugdelijke motivering en belangenafweging in de ontwerpbesluiten opgenomen. Niet alleen vanwege het beschermd dorpsgezicht, maar ook vanwege de gevolgen daarvan voor de directe omgeving van het plan.
11. Indiener heeft op 22 december 2020 een uitgebreide brief geschreven met overwegingen en bezwaren op de ingediende aanvraag omgevingsvergunning. Deze zijn niet meegenomen in de besluitvorming. Ook is niet ingegaan op verzoek om belangen toe te lichten aan de wethouder. Dit is in strijd met zorgvuldigheidsbeginsel.
12. De 's-Gravelandse Vaart inclusief de west-oever (voorheen jaagpad) vormen een beschermd dorpsgezicht. De parkeerplaatsen op de oever van de vaart waarin is voorzien tasten dit karakter aan.
13. De Welstandsnota Wijdmeren wijst de oever als beschermd/ bijzonder gebied aan. Doelstelling is "doorzichten behouden en waar mogelijk versterken". De kansen die de huidige ontwikkeling bieden om doorzichten te versterken worden niet benut.
14. De 's-Gravelandse Vaart is een kernkwaliteit van Bijzonder Provinciaal Landschap Vechtstreek-Zuid. Ruimtelijke ontwikkelingen die de zichtbaarheid van de vaart verminderen worden expliciet genoemd als een aantasting van deze kernkwaliteit.

15. Indiener verzoekt de gemeente om aan de bouw van woningen op het bedrijventerrein de voorwaarde verbindt dat de huidige (20) parkeerplekken langs de oever van de vaart opgeheven worden zodat het aanzien van de vaart weer in ere hersteld wordt. Het plan zou in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein moeten voorzien om het verlies aan parkeermogelijkheden op te vangen. f. Het creëren van een ondergrondse garage zou in gunstige zin bij kunnen dragen aan de parkeernoden in de omgeving en verfraaien van het dorpsgezicht.
16. De theoretisch berekende verkeersbewegingen per dag in huidige situatie strookt niet met realiteit van een extensief benut bedrijventerrein. Ook wordt de 30 km/uur zone vrijwel niet gerespecteerd. De implicaties voor de verkeersafhandeling en verkeersveiligheid zijn daarom onvoldoende onderbouwd.
17. Het ontwerpbesluit hogere waarden Wgh ligt niet ten inzage. Ook daarom kunnen de ontwerpbesluiten niet worden genomen en dient de uitgebreide voorbereidingsprocedure opnieuw te worden gevoerd.

Reactie gemeente:

1. De constatering is terecht. Wel heeft het college in haar besluit van 8 juni 2021 aangegeven hoe het wil omgaan met de motie van de raad betreffende het herzien van de parkeernormen voor sociale huur- en koopwoningen in de kern en in het landelijk gebied. Binnen een jaar na vaststelling van het Mobiliteitsplan Wijdmeren 2045 wil het college de parkeernota actualiseren.
Voor voorliggende ontwikkeling wil het college afwijken van de beleidsregels parkeernormen gemeente Wijdmeren op grond van artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht voor de sociale koopwoningen. De sociale woningen zijn dermate klein van omvang dat ze bedoeld zijn voor kleine huishoudens (jonge starters en ouderen) met naar verwachting een klein autobezit. Hierbij past niet de nu gehanteerde parkeernorm van 2,3 voor landelijk gebied. Mede ook gezien de locatie in een dicht bebouwingslint en de bereikbaarheid voor openbaar vervoer.
2. Dit betreft geen openbaar parkeerterrein. Het terrein is al decennia in privaat eigendom en behoorde bij het bedrijf dat nu getransformeerd wordt tot woningen. Het parkeerterrein kan dan ook voor deze transformatie worden ingezet.
3. Om hier geen onduidelijkheden of onzekerheden over te laten bestaan is het verkeersrapport aangevuld met een verkeersonderzoek vanuit de lucht gericht op het kruispunt Klapbrug. Het beeld dat hieruit naar voren komt sluit aan bij eerdere verkeerstellingen. Het laat zien dat de 207 voertuigbewegingen die ontstaan door het realiseren van het plan, passen binnen de wegcategorisering. Het kruispunt Klapbrug kan het verkeersaanbod op een acceptabele wijze verwerken. Dat geldt ook als wordt uitgegaan van een huidige situatie met geen enkel verkeersbeweging vanuit de locatie. Planologisch kan hier echter bedrijvigheid komen en als daaraan een maximale invulling wordt gegeven zou dat leiden tot 256 voertuigbewegingen. Bijna 50 voertuigbewegingen meer dan met het nieuwe plan.
4. Er wordt gesproken over een monumentenbiotoop. De locatie zelf maakt geen deel uit van het beschermd stads- en dorpsgezicht, maar grens daar wel aan. Ten opzichte van de huidige situatie, met (in verval rakende) bedrijfsbebouwing en planologische bouw mogelijkheden op het gehele perceel tot 8 meter hoog, zorgt de planontwikkeling voor een kwalitatief betere ruimtelijke inpassing. Juist ook aan de zijde van het beschermd gezicht wordt een tweekapper in het groen geplaatst dat past in het bebouwingsbeeld dat langs de Cannenburgerweg voorkomt. De overige (deels hogere en meer aaneengesloten) bebouwing ligt aan een eigen woonstraatje en interacteert daarmee niet in negatieve zin met het nabijgelegen beschermde gezicht.
5. Uit de planontwikkeling is vanaf de Klapbrug enkel de tweekapper langs de as waaraan de buitenplaatsen zichtbaar. Dit gebouw ligt ook op enige afstand van de weg en blokkeert op geen enkele wijze het zicht op genoemde buitenplaatsen. De maximale bouwhoogte van deze tweekapper wordt verlaagd van 10,50 naar 9,60 meter. Het

appartementengebouw sluit aan op een al bestaande hoge dichte gevel en ligt zodanig ingesloten er geen sprake is van een negatieve invloed op de omgeving wat betreft hoogte. De bouwhoogte van de hier tegenover gelegen rijwoningen wordt verlaagd van 11 meter naar 10 meter. Overigens zal de definitieve bouwhoogte worden vastgelegd in de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen. In een al gegeven collegiaal advies heeft de welstandscommissie aangegeven dat zij positief is over de planontwikkeling in het algemeen.

6. De aanvraag geeft inderdaad enkel de Cannenburgerweg 3 aan. De bij de aanvraag aangeleverde stukken laten er echter geen twijfel over bestaan dat hiermee een bredere ontwikkeling wordt bedoeld. Een ontwikkeling op gronden die al vanaf de aanvraag ook zijn gecommuniceerd naar omwonenden en in het ontwerpbesluit. Er wordt dan ook getoetst aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening.
7. Er zijn wijzigingen gemaakt die positief uitpakken voor de ruimtelijke kwaliteit van de locatie en de omgeving. Dit is juist naar voren gekomen uit een intensief participatieproces dat is gevoerd na het indienen van de aanvraag. Het doel waarvoor de aanvraag staat is niet gewijzigd: het transformeren van een in verval geraakte bedrijfslocatie naar woonlocatie. Uiteindelijk komen er enkele woningen minder dan aangevraagd. Dit is positief en zien wij niet als een ingrijpende aanpassing. Het woordgebruik in het raadsvoorstel was in positieve zin bedoeld voor de aanpassing van het plan naar aanleiding van het participatietraject.
8. Bij de aanvraag om te bouwen dient tegelijk ook beoordeeld te worden of deze aanvraag niet strijdig is met het bestemmingsplan. Dat is het geval en daarmee dient deze strijdigheid eerst opgeheven te worden.
9. Er is aangegeven dat de bestemming een gebruik als woonlocatie niet toestaat en dat er daarmee strijd is met het bestemmingsplan. Dit zullen wij nader verduidelijken in het definitieve besluit.
10. Bij de overwegingen is onder punt 1.6 verwezen naar de ruimtelijke onderbouw en bij punt 1.7 aangegeven waarom deze ontwikkeling gewenst is. In paragraaf 4.8 van de ruimtelijke onderbouw is expliciet ingegaan op archeologie en cultuurhistorie. Daarin is ook ingegaan op het beschermd stadsgezicht.
11. Tegen de aanvraag zelf kan geen bezwaar worden gemaakt. De gemeente heeft initiatiefnemer verzocht een goed participatieproces te doorlopen. Daarin kon u uw overwegingen meegeven aan de ontwikkelaar. Van het participatieproces is verslag gemaakt. Met het ter inzage leggen van het ontwerpbesluit kunt u uw overwegingen aan de gemeente doorgeven, hetgeen u met deze zienswijze heeft gedaan.
12. Deze parkeerplaatsen liggen hier, zoals ook door indiener niet wordt betwist, al decennia. Het jaagpad zal hier direct naast de vaart dan ook niet meer terugkomen, maar wel is de inzet erop gericht het parkeerterrein waar mogelijk te vergroenen en daarmee, zover mogelijk, een meer passende uitstraling te geven.
13. Van een doorzicht is nu geen sprake. Er staat over de gehele breedte van het perceel bedrijfsbebouwing. Ook zonder bebouwing zou er geen doorzicht zijn, want achter het perceel ligt een kleine woonbuurt. Door de planontwikkeling ontstaat een woonbuurtje aan een woonstraat. Deze woonstraat zorgt wel voor een zeker doorzicht het buurtje in. Ook vanaf de Herenweg ontstaan twee nieuwe doorzichten.
14. Van een aantasting van de 's-Gravelandsevaart is geen sprake. Het parkeerterrein ligt er al decennia en zal waar mogelijk een groenere inrichting krijgen, zodat de ligging aan deze vaart wordt 'verzacht'.
15. De al decennia lang aanwezige parkeerplaatsen gaat de gemeente niet verwijderen. Een parkeergarage is een optie, maar is niet benodigd en ook niet verplicht. Een eventuele parkeergarage zal vermoedelijk als nadeel hebben dat de gebouwen hoger zouden zijn geworden.
16. Verwezen wordt naar de beantwoording onder punt 3.
17. De stukken konden op het gemeentehuis worden ingezien. Helaas zijn de documenten betreffende het ontwerpbesluit hogere waarden niet digitaal geplaatst op ruimtelijkeplannen.nl. Zo stond het wel in onze publicatie aangegeven. Om deze reden

hebben we nogmaals het ontwerpbesluit hogere waarden gepubliceerd vanaf 9 juni 2022. Deze kunnen worden ingezien op het gemeentehuis.

Gevolgen/acties in relatie tot het plan:

1. Motivering ten aanzien van de gehanteerde parkeernorm wordt toegevoegd aan het besluit.
2. De bouwhoogte van de tweekapper wordt verlaagd naar 9,60 m. De bouwhoogte van de rijwoningen wordt verlaagd van 11 meter naar 10 meter.
3. Er heeft een aanvullend verkeersonderzoek plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn verwerkt in de bij het plan behorende ruimtelijke onderbouwing.
4. In het besluit worden de strijdigheden ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan nog explicieter vermeld.
5. Het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder is opnieuw ter inzage gelegd en in te zien op het gemeentehuis.

Zienswijzen indiener P, ingekomen op 12 april 2022

1. De parkeerplaatsen langs de Cannenburgerweg zijn al meer dan 30 jaar in openbaar gebruik en ook gebruikt door omwonenden. Deze kunnen niet worden meegerekend bij de benodigde parkeerplekken voor het Cannenburgerpark.
2. De benodigde parkeerplaatsen dienen op het huidige industrieterrein te worden afgewikkeld. Als oplossing kan indiener zich een ondergrondse parkeergarage voorstellen of minder woningen.
3. Indiener vraagt zich af of er wel een juiste juridische beoordeling heeft plaatsgevonden. De besluitvorming betrof een plan dat op een aantal punten afwijkt van de oorspronkelijke aanvraag:
 - a. De aanvraag betreft de Cannenburgerweg 3. Niet aangegeven is dat het plan meerdere percelen/adressen betreft;
 - b. In de aanvraag gaat het om de bouw van 38 woningen. In het ontwerpbesluit is sprake van een plan met 32 woningen;
 - c. In de oorspronkelijke aanvraag is sprake van één uitrit, terwijl in ontwerpbesluit sprake is van een plan met twee uitritten.
4. Bovengenoemde punten maken dat er sprake is van een significant afwijkend plan in vergelijking met de aanvraag uit oktober 2020. Dit betekent dat getoetst moet worden aan de provinciale Omgevingsverordening NH 2020 en niet aan de oudere provinciale ruimtelijke verordening.
5. De aanvraag van 20 oktober 2020 is niet als ingekomen stuk opgenomen en kan nergens worden gevonden. Dit roept de vraag op of de aanvraag wel daadwerkelijk is ingediend/ontvangen.
6. Indiener stelt dat de Raad van State heeft bepaald dat het uitgangspunt voor de toets aan de provinciale verordening wordt gevormd door het moment van het besluit door in dit geval de gemeente en niet het moment van indiening.
7. Indiener vraagt het huidige gebruik en uiterlijk van de groenstrook aan de 's-Gravelandse vaart te definiëren in de oprichtingsakte van het Cannenburgerpark, zodat dit gelijk blijft aan de huidige situatie en er geen bankjes, steigers, speeltoestellen of andere objecten van algemeen nut geplaatst mogen worden. Dit omdat deze strook tegenover woningen en monumenten ligt en leidt tot afname privacy. Verder bevat dit perceel het laatste stuk historisch jaagpad en is daarom van historisch belang.
8. Indiener vraagt de nokhoogte van 2-onder-1-kapwoningen langs de vaart te verlagen tot maximaal 9 meter. De nu getekende hoogte in de schets klopt niet. Als juiste hoogte wordt geschetst dan wordt de woning aan de Cannenburgerweg 9 geheel overschaduwd.
9. Het bijzonder welstandsregime schrijft voor dat zichtlijnen moeten worden behouden of versterkt. Dat is door bouw 2-onder-1-kapwoningen niet het geval. De voorgevel zou eigenlijk ook stuk naar achteren moeten worden geplaatst in lijn met Cannenburgerweg 9.
10. Indiener pleit voor het opnemen van een wintergroene haag langs het parkeerterrein langs de vaart, zodat er geen sprake is van het inschijnen van autolichten richting de woningen aan het Noordereinde. Er dienen geen bomen te worden geplaatst, omdat deze dag- en zonlicht wegnemen en ook ten koste gaan van het aantal parkeerplaatsen.

Reactie gemeente:

1. Dit betreft geen openbaar parkeerterrein. Het terrein is al decennia in privaat eigendom en behoorde bij het bedrijf dat nu getransformeerd wordt tot woningen. Het parkeerterrein kan dan ook voor deze transformatie worden ingezet.
 2. Initiatiefnemer dient de parkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen. Daar horen ook de parkeerplaatsen langs de 's-Gravelandsevaart bij. Een parkeergarage is een optie, maar is niet benodigd en ook niet verplicht. Een eventuele parkeergarage zal vermoedelijk als nadeel hebben dat de gebouwen hoger zouden zijn geworden.
 3. In antwoord op de genoemde punten:
-

- De aanvraag geeft inderdaad enkel de Cannenburgerweg 3 aan. De bij de aanvraag aangeleverde stukken laten er echter geen twijfel over bestaan dat hiermee een bredere ontwikkeling wordt bedoeld. Een ontwikkeling op gronden die al vanaf de aanvraag ook zijn gecommuniceerd naar omwonenden en in het ontwerpbesluit.
 - De bijstelling van woningaantallen naar beneden verandert inhoudelijk niet wezenlijk de aanvraag. In het proces van een aanvraag zit ook besloten een zekere zoektocht en aanpassing naar een zo goed mogelijke ruimtelijke inpassing. Dit mede ook aan de hand van gesprekken met de omgeving. Een lager woningaantal maakt in dit geval dat er meer ruimtelijke kwaliteit wordt behaald.
 - Dit behoeft een aanpassing en verduidelijking in de tekst. De uitrit aan de Herenweg is enkel bedoeld voor calamiteitenverkeer en langzaam verkeer.
4. Zoals onder punt 2 is aangegeven, zijn wij van mening dat het hier niet gaat om een significante afwijking van de aanvraag. Daarmee valt de aanvraag onder het overgangsrecht van de Omgevingsverordening NH 2020 en kan het getoetst worden aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening.
 5. De aanvraag is met de publicatie van het ontwerpbesluit tezamen met het plan gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl en onder de tab documenten zichtbaar als eerste document in de toelichting.
 6. In artikel 12.2 van de provinciale Omgevingsverordening NH 2020 staat: Het oude recht blijft van toepassing tot een besluit onherroepelijk wordt, als voor de inwerkingtreding van de betreffende bepaling van deze verordening een aanvraag om het besluit is ingediend en het besluit binnen 2 jaar daarna is genomen. Daaraan wordt voldaan.
 7. Deze groenstrook valt buiten de planontwikkeling en heeft de bestemming 'Groen'. Binnen deze bestemming zijn geen parkeerplaatsen toegestaan. Eventuele verblijfsvoorzieningen zijn binnen de bestemming wel mogelijk. De gemeente ziet geen reden om deze hier specifiek uit te sluiten.
 8. Voor de tweekapper aan de Cannenburgerweg zal de maximale bouwhoogte worden verlaagd van 10,5 naar 9,6 meter.
 9. De welstandsnota spreekt over het behouden en waar mogelijk versterken van doorzichten in gebieden met een bijzonder regiem, zoals dat voor deze locatie geldt. Van een doorzicht is nu geen sprake. Er staat over de gehele breedte van het perceel bedrijfsbebouwing. Met het plan ontstaat een klein woonbuurtje aan een woonstraat. Deze woonstraat zorgt voor een zeker doorzicht het buurtje in, maar wordt ook, net als nu, beëindigd door bebouwing. Ook vanaf de Herenweg ontstaan twee nieuwe doorzichten. Wordt gekeken vanaf de Klapbrug dan blijft het zicht bestaan op het witte pand aan de Cannenburgerweg 9 (geen monument). Met het huidige bestemmingsplan kan bedrijfsbebouwing worden geplaatst tot pal aan de weg. Met voorliggend plan wordt de hier geplande tweekapper op enige afstand van de weg af geplaatst. Dit is vergelijkbaar met Cannenburgerweg 9.
 10. Het is zeker de intentie om de parkeerplaats groen in te richten. Het inschijnen van lichten zal worden voorkomen door het plaatsen van een wintergroene haag. De initiatiefnemer stemt dat graag in de uitvoering af met belanghebbenden.

Gevolgen/acties in relatie tot het plan:

1. De bouwhoogte van de tweekapper aan de Cannenburgerweg wordt verlaagd naar 9,60 meter.

Zienswijzen indiener Q, ingekomen op 12 april 2022

Deze zienswijze is gelijk aan die van indiener O.

Verwezen wordt naar de samenvatting en beantwoording onder indiener O.

Zienswijzen indiener R, ingekomen op 12 april 2022
Ingetrokken op 7 november 2022

Zienswijzen indiener S, ingekomen op 14 april 2022

1. Is de onderhavige aanvraag wel op 20 oktober 2020 ingediend, omdat:
 - deze enkel betrekking heeft op de locatie Cannenburgerweg 3;
 - In de aanvraag gaat het om de bouw van 38 woningen. In het ontwerpbesluit is sprake van een plan met 32 woningen;
 - In de oorspronkelijke aanvraag is sprake van één uitrit, terwijl in ontwerpbesluit sprake is van een plan met twee uitritten.
2. De Raad van State heeft in een reeks uitspraken bepaald dat het uitgangspunt is dat getoetst wordt aan de provinciale verordening zoals deze geldt op het moment van het besluit. Zoals bij vorige punt gesteld dient dit besluit nog genomen te worden. Een enkele uitzondering zou zijn als een vergunning is aangevraagd die in overeenstemming is met het bestemmingsplan. Die situatie doet zich hier niet voor. Dit betekent dat Omgevingsvergunning NH 2020 geldig is en dat slechts tot 11 woningen kunnen worden gebouwd.
3. Indiener vraagt de nokhoogte van 2-onder-1-kapwoningen langs de vaart te verlagen. Indiener heeft winterdepressieve klachten door een gebrek aan zon- en daglicht. Omdat een rijks monumentale woning wordt bewoond kunnen geen aanpassingen aan de gevel plaatsvinden om een gebrek aan zon- en daglicht te compenseren.
4. Het bijzonder welstandsregime schrijft voor dat zichtlijnen moeten worden behouden of versterkt. Dat is door bouw 2-onder-1-kapwoningen niet het geval. De voorgevel zou eigenlijk ook stuk naar achteren moeten worden geplaatst in lijn met Cannenburgerweg 9.
5. Indiener pleit voor het opnemen van een wintergroene haag van voldoende hoogte (genoemd 1,5 meter) langs het parkeerterrein langs de vaart, zodat er geen sprake is van het inschijnen van autolichten richting de woningen aan het Noordereinde. Er dienen geen bomen te worden geplaatst, omdat deze dag- en zonlicht wegnemen en ook ten koste gaan van het aantal parkeerplaatsen
6. Indiener vraagt het huidige gebruik en uiterlijk van de groenstrook aan de 's-Gravelandse vaart te definiëren in de oprichtingsakte van het Cannenburgerpark, zodat dit gelijk blijft aan de huidige situatie en er geen bankjes, steigers, speeltoestellen of andere objecten van algemeen nut geplaatst mogen worden. Dit omdat deze strook tegenover woningen en monumenten ligt en leidt tot afname privacy. Verder bevat dit perceel het laatste stuk historisch jaagpad en is daarom van historisch belang.
7. Door de hoge gebouwen direct grenzend aan de weg daalt het gevoel van veiligheid en de verkeersveiligheid in het algemeen. Geldt zowel voor verkeer in het Cannenburgerpark als voor verkeer dat dit buurtje aan via beide uitgangen verlaat.
8. Het kruispunt op de Klapbrug wordt als zeer gevaarlijk ervaren. In rapport wordt vermeld dat per saldo een vermindering van het verkeer plaatsvindt. Er wordt verwezen naar een huidige situatie, maar dit wordt verder niet onderbouwd. De conclusie uit het verkeerskundig rapport wordt als onbetrouwbaar gezien.
9. De gemeente dient de ontwikkelaar te verplichten om een heimethode te kiezen die geen schade veroorzaakt aan de omliggende rijksmonumenten en gebouwen.
10. Indiener doet voorstel om als omwonenden en projectontwikkelaar om de tafel te gaan zitten om gezamenlijk bindende uitspraken/afspraken in een vaststellingsovereenkomst neer te leggen. Mocht dit niet lukken dan kan altijd nog het reguliere pad worden bewandeld.

Reactie gemeente:

1. In antwoord op de genoemde punten:
 - De aanvraag geeft inderdaad enkel de Cannenburgerweg 3 aan. De bij de aanvraag aangeleverde stukken laten er echter geen twijfel over bestaan dat hiermee een bredere ontwikkeling wordt bedoeld. Een ontwikkeling op gronden die al vanaf de aanvraag ook zijn gecommuniceerd naar omwonenden en in het ontwerpbesluit.

- De bijstelling van woningaantallen naar beneden verandert inhoudelijk niet wezenlijk de aanvraag. In het proces van een aanvraag zit ook besloten een zekere zoektocht en aanpassing naar een zo goed mogelijke ruimtelijke inpassing. Dit mede ook aan de hand van gesprekken met de omgeving. Een lager woningaantal maakt in dit geval dat er meer ruimtelijke kwaliteit wordt behaald.
 - Dit behoeft een aanpassing en verduidelijking in de tekst. De uitrit aan de Herenweg is enkel bedoelt voor calamiteitenverkeer en langzaam verkeer.
2. In artikel 12.2 van de provinciale Omgevingsverordening NH 2020 staat: Het oude recht blijft van toepassing tot een besluit onherroepelijk wordt, als voor de inwerkingtreding van de betreffende bepaling van deze verordening een aanvraag om het besluit is ingediend en het besluit binnen 2 jaar daarna is genomen. Daaraan wordt voldaan.
 3. Voor de tweekapper aan de Cannenburgerweg zal de maximale bouwhoogte worden verlaagd van 10,5 naar 9,60 meter.
 4. De welstandsnota spreekt over het behouden en waar mogelijk versterken van doorzichten in gebieden met een bijzonder regiem, zoals dat voor deze locatie geldt. Van een doorzicht is nu geen sprake. Er staat over de gehele breedte van het perceel bedrijfsbebouwing. Met het plan ontstaat een klein woonbuurtje aan een woonstraat. Deze woonstraat zorgt voor een zeker doorzicht het buurtje in, maar wordt ook, net als nu, beëindigd door bebouwing. Ook vanaf de Herenweg ontstaan twee nieuwe doorzichten. Wordt gekeken vanaf de Klapbrug dan blijft het zicht bestaan op het witte pand aan de Cannenburgerweg 9 (geen monument). Met het huidige bestemmingsplan kan bedrijfsbebouwing worden geplaatst tot pal aan de weg. Met voorliggend plan wordt de hier geplande tweekapper op enige afstand van de weg af gelegd.
 5. Het is zeker de intentie om de parkeerplaats groen in te richten. Het inschijnen van lichten zal worden voorkomen door het plaatsen van een wintergroene haag. De initiatiefnemer stemt dat graag in de uitvoering af met belanghebbenden.
 6. Deze groenstrook valt buiten de planontwikkeling en heeft de bestemming 'Groen'. Binnen deze bestemming zijn geen parkeerplaatsen toegestaan. Eventuele verblijfsvoorzieningen zijn binnen de bestemming wel mogelijk. De gemeente ziet geen reden om deze hier specifiek uit te sluiten.
 7. Ten eerste, er komt er maar één uitrit voor gemotoriseerd verkeer en die sluit aan op de Cannenburgerweg. Wij herkennen niet waarom de hogere bebouwing in het plan van negatieve invloed zou kunnen zijn op (verkeers-)veiligheid. Gezien de aard en inrichting van de doodlopende woonstraat zal hier sowieso zeer rustig gereden worden. Verder wordt het een rustig woonbuurtje waar vooral de mensen verblijven en bewegen die er wonen. Alle woningen kijken (mede) ook uit op de woonstraat en dat draagt bij aan (het gevoel van) sociale veiligheid.
 8. Om hier geen onduidelijkheden of onzekerheden over te laten bestaan is het verkeersrapport aangevuld met een verkeersonderzoek vanuit de lucht gericht op het kruispunt Klapbrug. Het beeld dat hieruit naar voren komt sluit aan bij eerdere verkeerstellingen. Het laat zien dat de 207 voertuigbewegingen die ontstaan door het realiseren van het plan, passen binnen de wegategorisering. Het kruispunt Klapbrug kan het verkeersaanbod op een acceptabele wijze verwerken. Dat geldt ook als wordt uitgegaan van een huidige situatie met geen enkel verkeersbeweging vanuit de locatie. Planologisch kan hier echter bedrijvigheid komen en als daaraan een maximale invulling wordt gegeven zou dat leiden tot 256 voertuigbewegingen. Bijna 50 voertuigbewegingen meer dan met het nieuwe plan.
 9. Door de ontwikkelaar zal gestart worden met een nulmeting. Daarmee wordt de huidige staat van de gebouwen in de omgeving opgenomen. Zo kan achteraf goed worden vastgesteld of er eventueel schade aan gebouwen is ontstaan door de bouwwerkzaamheden. De ontwikkelaar heeft de intentie om een heimethode te gebruiken die trillingen zoveel mogelijk voorkomt.
 10. Wij laten dat aan de ontwikkelaar en de omwonenden om hier eventueel aanvullende afspraken over te maken. Dit kan eventueel ook rondom het traject van de

omgevingsvergunning voor het bouwen, als er meer concrete bouwtekeningen op tafel liggen.

Gevolgen/acties in relatie tot het plan:

1. De bouwhoogte van de tweekapper aan de Cannenburgerweg wordt verlaagd naar 9,60 meter.
2. Er heeft een aanvullend verkeersonderzoek plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn verwerkt in de bij het plan behorende ruimtelijke onderbouwing.

Zienswijzen indiener T, ingekomen op 13 april 2022

1. Op 20 oktober 2020 is een aanvraag om omgevingsvergunning gedaan voor de activiteit bouwen. Indiener stelt dat aanvraag nadien ingrijpend is veranderd (er worden concrete punten aangegeven). Er had een nieuwe aanvraag moeten worden ingediend.
2. In het raadsvoorstel wordt ook gesproken van ingrijpende aanpassingen in het oorspronkelijke plan.
3. Een toets aan de provinciale Omgevingsverordening NH 2020 brengt met zich mee dat het aangevraagde plan niet kan worden vergund. Er mag daarbinnen geen nieuwe stedelijke ontwikkeling ter plaatse worden gerealiseerd.
4. De grondslag van de aanvraag is verlaten. De aanvraag zag op de activiteit 'het bouwen van een bouwwerk'. Het ontwerpbesluit ziet enkel op het gebruik van gronden in strijd met het bestemmingsplan.
5. Er is strijd met artikel 5a uit de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Er is niet onderbouwd of het plan in overeenstemming is met de regionale afspraken over woningbouw.
6. De strijdigheden, niet alleen wat gebruik, maar ook wat betreft bouwregels, met het vigerende bestemmingsplan zijn in het ontwerpbesluit onvoldoende vermeld.
7. Ten aanzien van de strijdigheden met het vigerende bestemmingsplan ten onrechte geen deugdelijke motivering en belangenafweging in de ontwerpbesluiten opgenomen. Niet alleen vanwege het beschermd dorpsgezicht en bijzonder landschap maar ook vanwege de gevolgen daarvan voor de directe omgeving van het plan.
8. Het plan voorziet in 60 parkeerplaatsen op eigen terrein. De echte parkeerbehoefte is echter 75 parkeerplaatsen. Dit omdat de motie van de gemeenteraad (d.d. 11 maart 2021) waarin een lagere parkeernorm is opgenomen nog niet opgenomen is in een geactualiseerde parkeernota. Het parkeerbeleid voorziet niet in een mandaat voor het college om af te wijken van de vastgestelde parkeernormen.
9. De 20 parkeerplaatsen langs de 's-Gravelandsevaart zijn al meer dan 30 jaar openbare weg en voor iedereen vrij toegankelijk. Deze kunnen niet worden meegerekend bij de benodigde parkeerplekken voor het Cannenburgerpark. Daarmee kan het plan niet voldoen aan het oplossen van de parkeerbehoefte op eigen terrein.
10. Indiener meent tevens dat geen sprake is van een groen karakter van de parkeerplaatsen langs de 's-Gravelandsche Vaart, zoals de provincie blijkens het ontwerpbesluit wenst. Ten opzichte van de huidige situatie (deels groen en deels parkeerplaatsen) vindt geen vergroening op de strook grond plaats. Ook hierom kan het plan niet vergund worden.
11. Indiener meent dat de toets aan de ladder van duurzame verstedelijking niet in overeenstemming met het Bro is verricht en onvoldoende inzicht in de behoefte en de plancapaciteit geeft. Ook hierom kan het plan niet vergund worden.
12. De verrichte onderzoeken zijn van onjuiste aannamen uitgegaan. Zo wordt ten onrechte uitgegaan van een binnenstedelijk project, terwijl het lintbebouwing in het buitengebied is.
13. Bij de berekening van het aantal verkeersbewegingen is ten onrechte een niet tot het bedrijf behorende opslagruimte meegeteld. Hiermee rekening houdend komt het aantal verkeersbewegingen per etmaal op 87,4 uit en niet op 256. Daarnaast is het bedrijf al in 2019 failliet verklaard en is geen sprake meer van bedrijfsactiviteiten en verkeersbewegingen.
14. Het aantal bewegingen tezamen met een hoofdontsluiting aan de Cannenburgerweg die smaller is dan de entree van het garagebedrijf, maakt dat de verkeersveiligheid in het geding is.
15. Nog niet alle onderzoeken zijn verricht, zoals bodemverontreiniging, waterhuishouding en natuurwaarden.
16. Het ontwerpbesluit hogere waarden heeft niet ter inzage gelegen. Er kan niet tot vergunningverlening worden overgegaan.

Reactie gemeente:

1. Er zijn wijzigingen gemaakt die positief uitpakken voor de ruimtelijke kwaliteit van de locatie en de omgeving. Dit is juist naar voren gekomen uit een intensief participatieproces dat is gevoerd na het indienen van de aanvraag. Het doel waarvoor de aanvraag staat is niet gewijzigd: het transformeren van een in verval geraakte bedrijfslocatie naar woonlocatie. Uiteindelijk komen er enkele woningen minder dan aangevraagd. Dit is positief en zien wij niet als een ingrijpende aanpassing.
2. Het woordgebruik in het raadsvoorstel was in positieve zin bedoeld voor de aanpassing van het plan naar aanleiding van het participatietraject.
3. Dit plan wordt getoetst aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening en niet aan de Omgevingsverordening NH 2020.
4. Bij de aanvraag om te bouwen dient tegelijk ook beoordeeld te worden of deze aanvraag niet strijdig is met het bestemmingsplan. Dat is het geval en daarmee dient deze strijdigheid eerst opgeheven te worden.
5. In paragraaf 3.1.2 van de ruimtelijke onderbouwing is het plan gerelateerd aan de regionale woningbouwopgave. Het past binnen het regionale woningbouwprogramma.
6. Er is aangegeven dat de bestemming een gebruik als woonlocatie niet toestaat en dat er daarmee strijd is met het bestemmingsplan. Dit zullen wij nader verduidelijken in het definitieve besluit.
7. Bij de overwegingen is onder punt 1.6 verwezen naar de ruimtelijke onderbouwing en bij punt 1.7 aangegeven waarom deze ontwikkeling gewenst is. In paragraaf 4.8 van de ruimtelijke onderbouwing is expliciet ingegaan op archeologie en cultuurhistorie. Daarin is ook ingegaan op het beschermd stadsgezicht.
8. De constatering is terecht. Wel heeft het college in haar besluit van 8 juni 2021 aangegeven hoe het wil omgaan met de motie van de raad betreffende het herzien van de parkeernormen voor sociale huur- en koopwoningen in de kern en in het landelijk gebied. Binnen een jaar na vaststelling van het Mobiliteitsplan Wijdmeren 2045 wil het college de parkeernota actualiseren.
Voor voorliggende ontwikkeling wil het college afwijken van de beleidsregels parkeernormen gemeente Wijdmeren op grond van artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht voor de sociale koopwoningen. De sociale woningen zijn dermate klein van omvang dat ze bedoeld zijn voor kleine huishoudens (jonge starters en ouderen) met naar verwachting een klein autobezit. Hierbij past niet de nu gehanteerde parkeernorm van 2,3 voor landelijk gebied. Mede ook gezien de locatie in een dicht bebouwingslint en de bereikbaarheid voor openbaar vervoer.
9. Dit betreft geen openbaar parkeerterrein. Het terrein is al decennia in privaat eigendom en behoorde bij het bedrijf dat nu getransformeerd wordt tot woningen. Het parkeerterrein kan dan ook voor deze transformatie worden ingezet.
10. De parkeerplaats zal met wintergroen blijvende beplanting worden afgeschermd. De initiatiefnemer stemt dat graag in de uitvoering af met belanghebbenden.
11. Niet aangegeven wordt waarom er sprake is van een onvoldoende inzicht. In paragraaf 3.1.2 van de ruimtelijke onderbouwing wordt ons inziens voldoende inzicht gegeven.
12. Ten tijde van de Provinciale Ruimtelijke Verordening, waaraan het plan dient te worden getoetst, maakte het plangebied deel uit van het bestaand stedelijk gebied.
13. Om hier geen onduidelijkheden of onzekerheden over te laten bestaan is het verkeersrapport aangevuld met een verkeersonderzoek vanuit de lucht gericht op het kruispunt Klapbrug. Het beeld dat hieruit naar voren komt sluit aan bij eerdere verkeerstellingen. Het laat zien dat de 207 voertuigbewegingen die ontstaan door het realiseren van het plan, passen binnen de wegcategorisering. Het kruispunt Klapbrug kan het verkeersaanbod op een acceptabele wijze verwerken. Dat geldt ook als wordt uitgegaan van een huidige situatie met geen enkel verkeersbeweging vanuit de locatie. Planologisch kan hier echter bedrijvigheid komen en als daaraan een maximale invulling wordt gegeven zou dat leiden tot 256 voertuigbewegingen. Bijna 50 voertuigbewegingen meer dan met het nieuwe plan.

14. Zoals in vorige punt is aangegeven is een aanvullend verkeersonderzoek gehouden. Hieruit blijkt niet dat in relatie tot de wegcapaciteit en de geconstateerde en theoretische intensiteiten sprake is van een verkeersonveilige situatie.
15. Wat betreft bodem zal nog nader onderzoek plaatsvinden. Bij de omgevingsvergunning voor het bouwen zal dit onderzoek en eventueel daaruit volgende maatregelen moeten zijn afgerond. De grond zal geschikt worden gemaakt voor een gebruik als woongebied. Verder is in de periode mei-juli 2022 een nader onderzoek huismussen en vleermuizen uitgevoerd. Hieruit kwam naar voren dat vleermuizen geen verblijfplaats bezetten en dat huismussen geen nestplaats bezetten in de te slopen bebouwing.
16. De stukken konden op het gemeentehuis worden ingezien. Helaas zijn de documenten betreffende het ontwerpbesluit hogere waarden niet digitaal geplaatst op ruimtelijkeplannen.nl. Zo stond het wel in onze publicatie aangegeven. Om deze reden hebben we nogmaals het ontwerpbesluit hogere waarden gepubliceerd vanaf 9 juni 2022. Deze kunnen worden ingezien op het gemeentehuis.

Gevolgen/acties in relatie tot het plan:

1. In het besluit worden de strijdigheden ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan nog explicieter vermeld.
2. Motivering ten aanzien van de gehanteerde parkeernorm wordt toegevoegd aan het besluit.
3. Er heeft een aanvullend verkeersonderzoek en nader onderzoek huismussen en vleermuizen plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn verwerkt in de bij het plan behorende ruimtelijke onderbouwing.