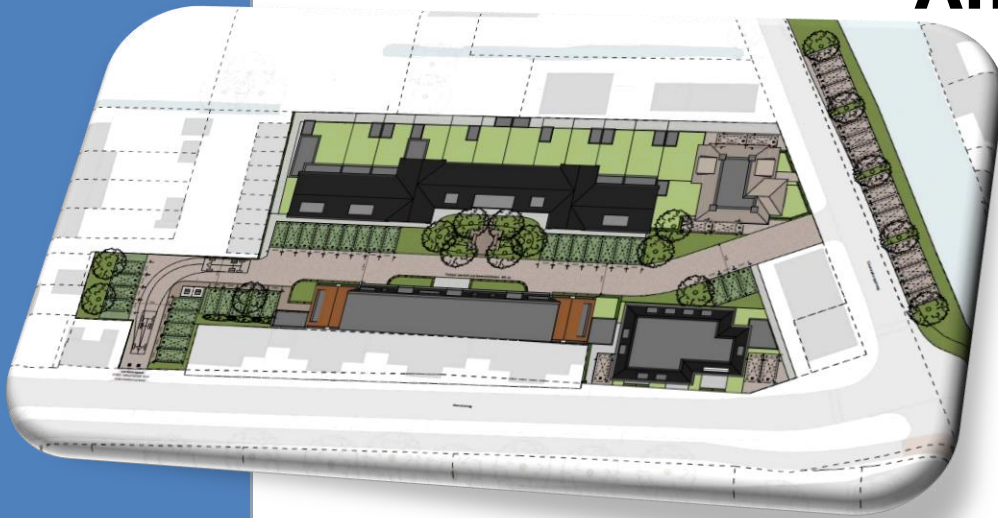


Ruimtelijke Onderbouwing
Cannenburgpark
(Herenweg 115
Cannenburgweg)
Ankeveen



Status: Ontwerp

Datum: 14 november 2022



ad fontem
RUIMTELIJK ADVIES

Plangegevens

Naam: **Cannenburgerpark (Herenweg 115 – Cannenburgeweg) Ankeveen**
Plantype: **Ruimtelijke Onderbouwing**

Datum: 14 november 2022

Projectnummer: 20AF224

Opdrachtgever: **Building Design Architectuur**

Opsteller: **Ad Fontem Juridisch Bouwadvies BV**
Stationsstraat 37
7622 LW BORNE
T) 074 – 255 7020
E) info@ad-fontem.nl

Contactpersoon: mw. G. Minkjan



Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en doelstelling	5
1.2	Projectgebied	5
1.3	Huidige situatie.....	7
1.4	Vigerend bestemmingsplan ‘Buitengebied Ankeveen’	9
1.5	Opzet van de ruimtelijke onderbouwing.....	10
2	Projectomschrijving.....	11
3	Beleid.....	16
3.1	Rijksbeleid.....	16
3.1.1	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	16
3.1.2	Besluit ruimtelijke ordening (Bro)	17
3.2	Provinciaal beleid	19
3.2.1	Omgevingsvisie NH 2050	19
3.2.2	Provinciale Ruimtelijke Verordening	20
3.3	Regionaal beleid	22
3.3.1	Woonvisie Regio Gooi en Vechtstreek 2030	22
3.4	Gemeentelijk beleid	23
3.4.1	Structuurvisie Wijdmeren.....	23
3.4.2	Woonvisie Wijdmeren 2021 - 2024.....	24
4	Omgevingsaspecten	26
4.1	Vormvrije mer-beoordeling.....	26
4.2	Bedrijven en Milieuzonering.....	27
4.3	Geluid	28
4.4	Bodem	31
4.5	Externe veiligheid	32
4.6	Luchtkwaliteit	34
4.7	Natuurwaarden	35
4.7.1	Quickscan natuurwaardenonderzoek	35
4.7.2	Stikstofberekening.....	36
4.8	Archeologie en cultuurhistorie.....	37
4.9	Water.....	40
4.11	Verkeer en parkeren.....	44

4.12	Duurzaamheid	46
4.12	Bezonningsstudie	47
5	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	48
6	Conclusie	49
BIJLAGEN		50

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Op een beeldbepalende locatie op de kruising van de Herenweg en de Cannenburgerweg in Ankeveen bevindt zich een verouderde bedrijfslocatie die in gebruik is ten behoeve van een garagebedrijf. De betreffende bedrijfslocatie aan de Herenweg 115 en Cannenburgerweg 5-7 beschikt over enkele bedrijfsloodsen en een groot verhard terrein die wordt gebruikt voor de stalling van voertuigen. Op de hoek van de Herenweg en de Cannenburgerweg staat een monumentaal woonhuis. Dit woonhuis maakt eveneens onderdeel uit van het garagebedrijf en bevat twee wooneenheden (bedrijfswoningen). Aan de overzijde van de Cannenburgerweg beschikt het bedrijf over een strook grond van circa 130 meter waar geparkeerd wordt ten behoeve van de garage.

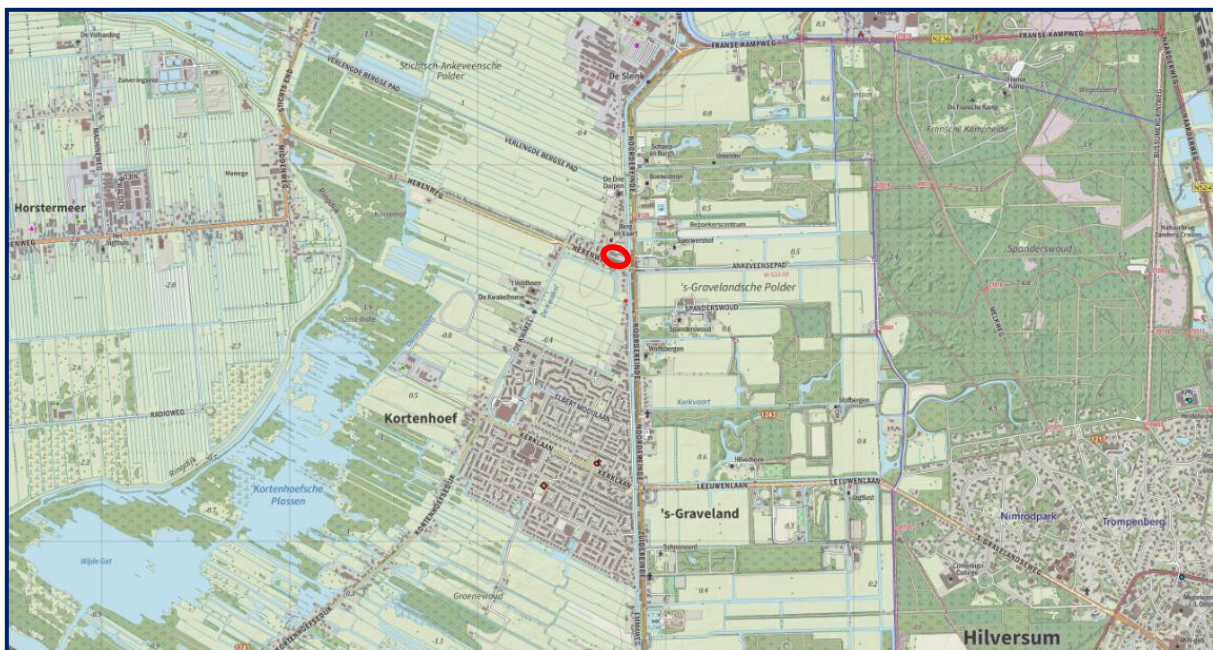
De bedrijfslocatie heeft een totale oppervlakte van ruim 4.700 m² en bevindt zich op een beeldbepalende locatie aan de 's Gravelandsche Vaart. Aan de overige drie zijden wordt het garagebedrijf begrensd door woonfuncties op korte afstand. Gesteld kan worden dat een bedrijfsfunctie binnen deze woonomgeving niet passend is. Daarnaast geeft het geheel verharde en bebouwde bedrijfslocatie een desolate indruk.

De huidige eigenaar van het garagebedrijf is voornemens om te stoppen met de bedrijfsactiviteiten zodat de mogelijkheid ontstaat het gebied een kwaliteitsimpuls te geven. Doel is om de aanwezige bedrijfsbebouwing (m.u.v. het monumentale woonhuis) te slopen en het perceel te transformeren naar wonen. Een ontwikkeling met perspectief die veel beter past binnen deze omgeving. Een herontwikkeling van de bedrijfslocatie naar wonen past niet binnen het geldende bestemmingsplan. Om medewerking te kunnen verlenen is een omgevingsvergunning met uitgebreide voorbereidingsprocedure (artikel 2.12, lid 1 onder a sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) vereist. Hieruit dient te blijken dat er bij uitvoering van het bouwplan sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt gemotiveerd dat het project passend is binnen de relevante beleidskaders op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. Ook wordt aangetoond dat de verschillende bij de beoordeling te betrekken omgevingsaspecten niet in de weg staan aan vergunningverlening. De onderbouwing kan ten grondslag worden gelegd aan het besluit omtrent de aanvraag omgevingsvergunning.

1.2 Projectgebied

Het plangebied op de kruising van de Herenweg en de Cannenburgerweg ligt aan de oostzijde van de eigenlijke dorpskern van Ankeveen en grenst direct aan het dorp 's-Graveland. De Herenweg en de Cannenburgerweg zijn twee oude straten door dit gebied die zich kenmerken door lintbebouwing. Ter plaatse van de kruising is een kleine dorpskern ontstaan. Deze dorpskern behoort tot Ankeveen maar ligt een kilometer ten oosten van het 'oude' Ankeveen. Ter plaatse van het plangebied bevindt zich een brug over de 's Gravelandsche Vaart dat tevens de verbinding betreft tussen de dorpen Ankeveen en 's-Graveland.

Het plangebied is gelegen tussen het dorp Kortenhoef in het zuiden en bedrijventerrein De Slenk in het noorden. De tussenliggende Cannenburgerweg, 's Gravelandsche Vaart en Noordereinde worden nagenoeg in het geheel begeleidt door lintbebouwing. In figuur 1.1 en 1.2 is de ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 1.1: ligging projectgebied (bron: open topo)



Figuur 1.2: ligging projectgebied (bron: Globespotter)

1.3 Huidige situatie

Het plangebied bestaat uit het garagebedrijf en de gronden aan de overzijde van de Cannenburgerweg. Het monumentale woongebouw met twee wooneenheden is geen onderdeel van het plangebied.

Het plangebied staat kadastraal bekend onder gemeente Ankeveen, sectie A, perceelnummers 1012, 1333, en 2490. De bedrijfslocatie heeft een oppervlakte van circa 4.700 m². De parkeerstrook aan de overzijde van de Cannenburgerweg heeft een oppervlakte van circa 500 m². De totale oppervlakte bedraagt daarmee ruim 5.200 m². Op de onderstaande afbeelding is de begrenzing van het plangebied weergegeven.



Figuur 1.3: weergave projectgebied (bron: Globespotter)

Het plangebied bestaat uit diverse bedrijfshallen die zich bevinden op een terrein dat in zijn geheel uit verharding bestaat. Aan de noordzijde van het perceel staat een grote bedrijfshal met een oppervlakte van ruim 665 m². Aan de zuidzijde staan meerdere bedrijfsgebouwtjes die door de jaren heen aan elkaar zijn gebouwd. Deze bedrijfsbebouwing grenst nagenoeg direct aan woonbebouwing aan de Herenweg. De bedrijfsbebouwing beschikt niet over architectonische waarde. Het terrein tussen de bedrijfsbebouwing is in zijn geheel verhard en wordt gebruikt voor buitenopslag en stalling van voertuigen. Zoals goed is te zien in de navolgende foto's heeft het plangebied vanaf de bedrijfslocatie aan de Cannenburgerweg een rommelige aanblik.

Positieve uitzondering daarop is het monumentale woongebouw dat iets zuidelijker is gelegen op de hoek Herenweg en Cannenburgerweg. Deze blijft ongewijzigd en is geen onderdeel van de herstructurering noch van het plangebied.



Figuur 1.4: voorzijde monumentale gebouw, links in de Herenweg is een deel van de bedrijfshal zichtbaar (bron: Googlemaps)



Figuur 1.5: zicht op bedrijfslocatie vanaf de Cannenburgerweg (bron: Googlemaps)

1.4 Vigerend bestemmingsplan 'Buitengebied Ankeveen'

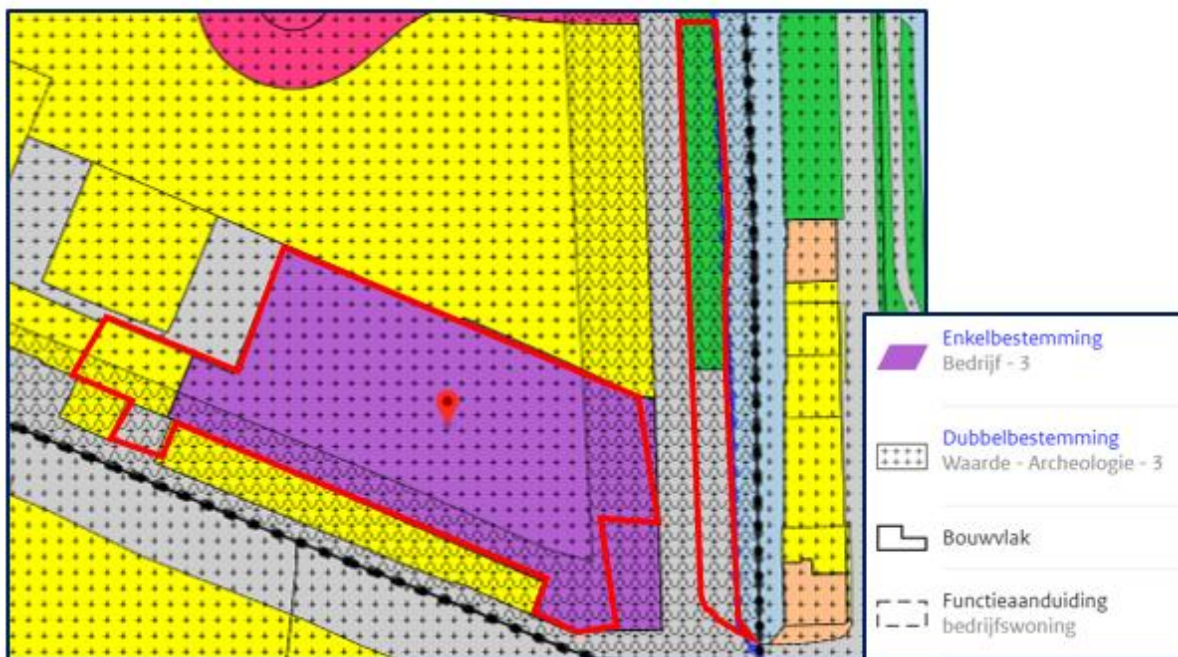
Het plangebied maakt deel uit van de volgende bestemmingsplannen:

- Buitengebied Ankeveen;
- Parapluplan Parkeren Wijdmeren 2019 (ontwerp).

Het bestemmingsplan 'Buitengebied Ankeveen' is door de gemeenteraad van Wijdmeren vastgesteld op 30 juni 2011. Zie voor een uitsnede van het bestemmingsplan 'Buitengebied Ankeveen' figuur 1.6. In deze uitsnede is het plangebied met een rode lijn omkaderd. Aan de bedrijfslocatie is de bestemming 'Bedrijf – 3' toegekend. De gronden zijn daarmee bestemd voor bedrijfsmatige activiteiten tot en met milieucategorie 3.1 zoals opgenomen in bijlage 1 bij de regels van het bestemmingsplan. Naast een garagebedrijf zoals er nu gevestigd is, zijn daarmee ter plaatse ook andere bedrijfsactiviteiten toegestaan binnen deze bedrijfscategorie. Gebouwen dienen te worden gebouwd binnen het bouwvlak. De gehele bedrijfsbestemming beschikt over een bouwvlak. Daarnaast geldt ter plekke de functieaanduiding 'bedrijfswoning' op basis waarvan een bedrijfswoning is toegestaan. Op het hele terrein geldt de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3'. Gronden met deze bestemming zijn eveneens bestemd voor de bescherming van mogelijke archeologische waarden in de grond.

Evenwijdig aan de Herenweg en de Cannenburgerweg ligt een strook grond waarvoor de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' geldt. Deze gronden zijn daarmee ook bestemd als waterkering en de bescherming daarvan.

Een deel van het plangebied aan de oostzijde beschikt over de bestemming 'Wonen'. Voor de strook aan de oostzijde geldt de bestemmingen 'Verkeer' en 'Groen'.



Figuur 1.6: uitsnede bestemmingsplan 'Buitengebied Ankeveen' (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Het parapluplan Parkeren Wijdmeren 2019 (vastgesteld 4 februari 2021) bevat een regeling voor de waarborging van de aanleg van voldoende parkeerplaatsen bij functieverandering.

1.5 Opzet van de ruimtelijke onderbouwing

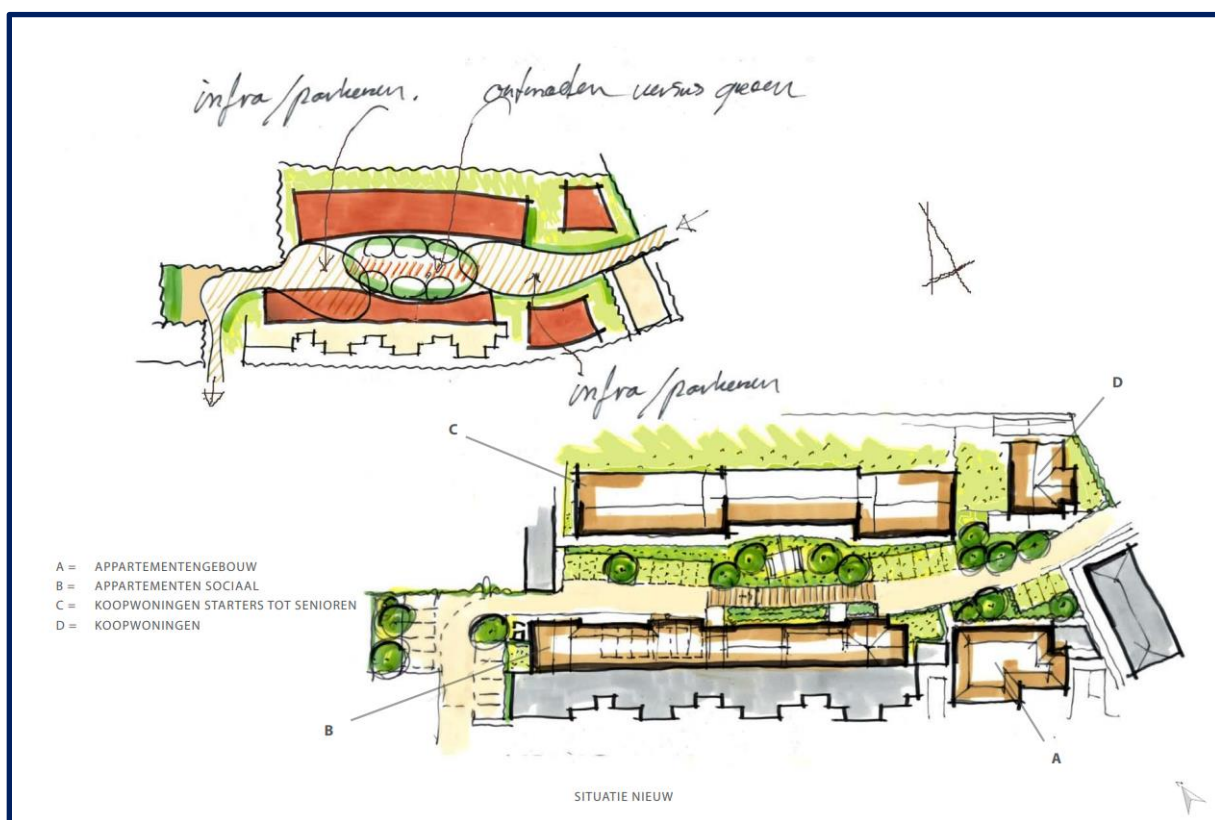
In de volgende hoofdstukken is het project nader toegelicht. In eerste instantie wordt ingegaan op het project zelf (hoofdstuk 2). Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 stilgestaan bij het van belang zijnde overheidsbeleid (rijks/provinciaal en gemeentelijk beleid). In hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan diverse omgevingsaspecten zoals geluid, archeologie, externe veiligheid, parkeren etc. Hoofdstuk 5 gaat in op de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 de conclusie beschreven en in hoofdstuk 7 staan de bijlagen genoemd.

2 Projectomschrijving

De eigenaar van het garagebedrijf is voornemens de bedrijfsactiviteiten te stoppen. Daarmee komt er een bedrijfslocatie van circa 4.700 m² vrij. Op de bedrijfslocatie zijn bedrijven tot en met milieucategorie 3.1 toegestaan. Voor dergelijke milieucategorie geldt een richtafstand van 50 meter tot omliggende woningen. Omdat het plangebied aan drie zijden op zeer korte afstand wordt omgeven door woningen is er een milieuhinderlijke situatie ontstaan. Om die reden bestaat de wens om de bedrijfslocatie te saneren en te transformeren naar woningbouw. Naast het oplossen van een milieuhinderlijke situatie komt de sloop van de bedrijfsloodsen ook de ruimtelijke kwaliteit op een beeldbepalende locatie ten goede.

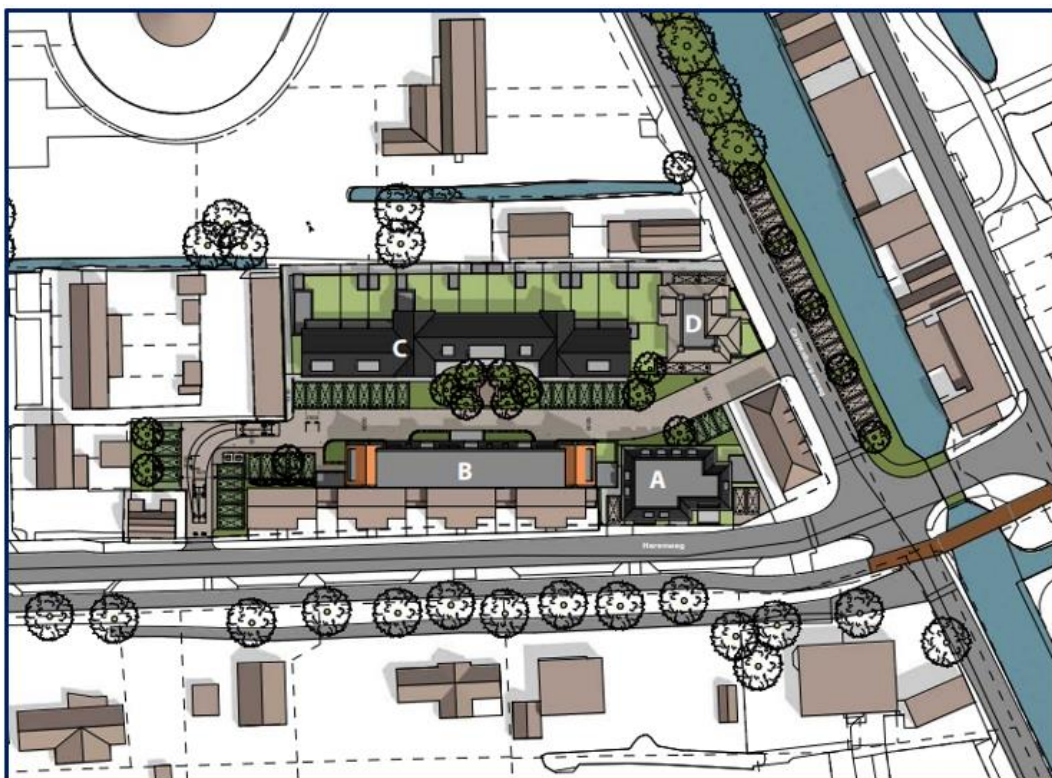
Voor de locatie is een stedenbouwkundige ontwerp gemaakt waarin het bedrijf wordt getransformeerd naar een locatie voor woningbouw. Het stedenbouwkundig plan is in figuur 2.1 opgenomen.

In het "voorontwerp herontwikkeling Cannenburgerpark Ankeveen" is in beeld gebracht de bestaande situatie, analyse van de bestaande structuur en de historische ontwikkeling. In combinatie met de volumestudie heeft dit geleid tot het stedenbouwkundige plan zoals dat in het genoemde voorontwerp is uitgewerkt.



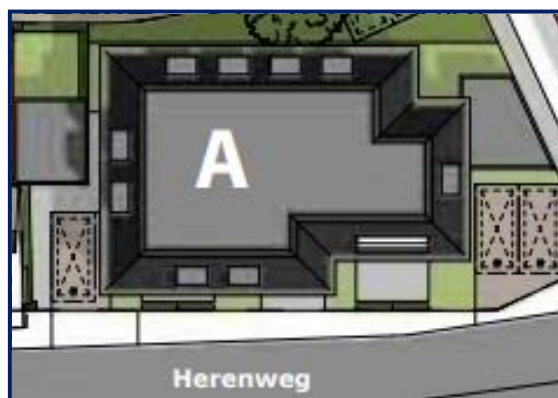
Figuur 2.1: stedenbouwkundig ontwerp Herenweg 115, Ankeveen (bron: Building Design)

Het stedenbouwkundige ontwerp is verder uitgewerkt naar een voorontwerp. De situatie van het voorontwerp is weergegeven in figuur 2.2.



Figuur 2.2: uitwerking stedenbouwkundig ontwerp Herenweg 115, Ankeveen (bron: Building Design)

De bedrijfshallen worden allemaal gesloopt. Eveneens wordt de verharding op het bedrijfsp perceel verwijderd. Het monumentale pand op de hoek van Herenweg en de Cannenburgerweg blijft behouden. Dit pand wordt momenteel bewoond en valt buiten het plangebied. In de nieuwe situatie komt het monument vrij te liggen van andere bebouwing. Aan de achterzijde wordt een bedrijfspand aan de Herenweg gesloopt (zie zwarte pijl in figuur 2.3). Het monument krijgt daarmee een nog prominentere plaats op deze beeldbepalende locatie. Dit draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit en identiteit van deze locatie.

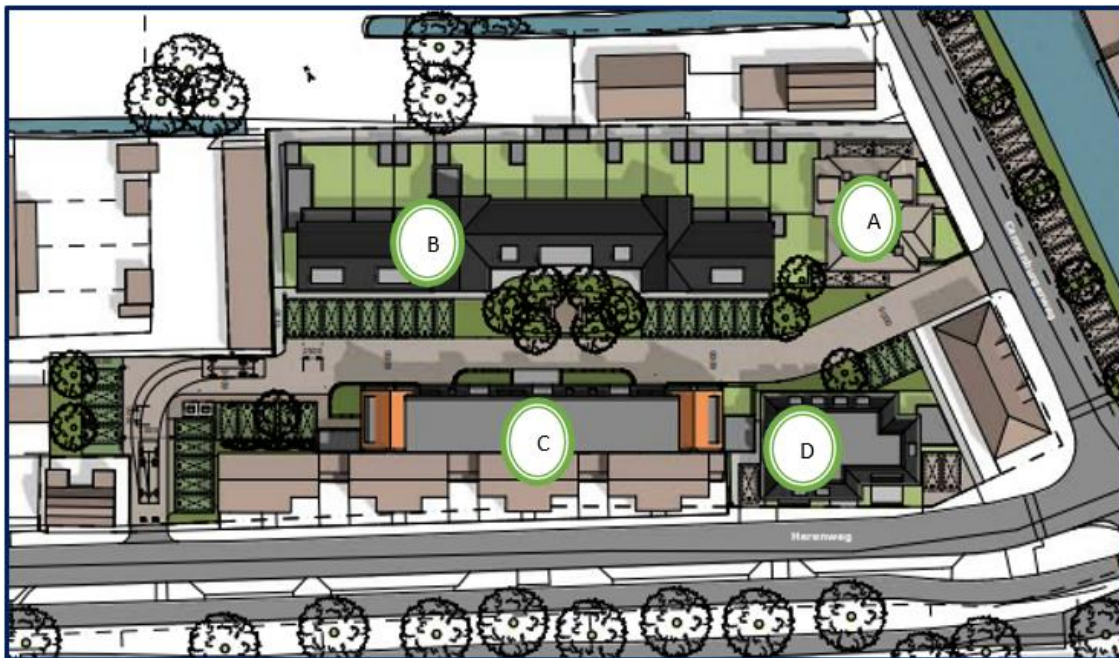


Figuur 2.3: aanzicht plangebied en uitsnede stedenbouwkundig ontwerp (bron: Googlemaps en Building Design)

Op het achterliggende terrein wordt door middel van inbreiding woningbouw gerealiseerd. De woningen worden ontsloten via dezelfde inrit als het huidige bedrijf gebruikt, ten noorden van het monument. Een tweede ontsluiting komt uit op de Herenweg en is toegankelijk voor langzaam verkeer en voor eventuele calamiteiten. Deze ontsluiting wordt gecreëerd door bestaande bebouwing te slopen.

Vanaf de inrit (vanaf Cannenburgerweg) zijn twee bouwstroken voorzien in de richting van het herkenbare verkavelingspatroon (zuidoost-noordwest). De bebouwingsstructuur vervoegd zich daarmee naar de omliggende bebouwing en verkaveling. Aan de noordzijde van de inrit zijn twee bouwblokken opgenomen met in totaal 13 grondgebonden woningen (aangegeven met een A en B op het stedenbouwkundig ontwerp). Het gaat om een twee-onder-een-kapper (A) en een blok van 11 rijwoningen (B).

Aan de zuidzijde van de inrit worden 5 appartementen (D) en een appartementengebouw (C) met 14 appartementen in de sociale sector gerealiseerd.



Figuur 2.4: nieuwe situatie (bron: Building Design)

De twee-onder-een-kapper (gebouw A) kent twee bouwlagen en de woning aan de noordzijde heeft een lage goot, waarmee deze aansluit op de naastliggende woning. De woningen zijn passend in het straatbeeld tussen het monumentale gebouw en de vrijstaande woning aan de andere zijde. De woningen hebben beide hun eigen gevelbeeld. De twee-onder-een-kapper heeft een maximale bouwhoogte van 9,60 meter. In figuur 2.5 is een impressie gegeven.



Figuur 2.5 impressie straatbeeld twee-onder-een-kapwoning (bron Building Design)

De 11 rijwoningen (gebouw B) bestaan uit drie bouwlagen, waarbij de derde bouwlaag zich in de kap bevindt. De maximale bouwhoogte van de rijwoningen is 10,00 meter. Een aantal woningen hebben een ander gevelaanzicht, waardoor er afwisseling ontstaat in het straatbeeld. Tevens kennen de middelste vier rijwoningen een terugliggende voorgevelrooilijn, hetgeen de afwisseling in het straatbeeld versterkt.

De grondgebonden rijwoningen liggen op een kleine kavel met een gebruiksoppervlakte van ruim 98 en 110 m². Drie van deze rijwoningen zijn ruimer en hebben een gebruiksoppervlakte van 144, 162 en 195 m². Aan de achterzijde beschikken deze woningen over een kleine tuin. Dit maakt deze

woningen zeer geschikt voor starters en kleine huishoudens. In figuur 2.6 is een impressie gegeven van deze woningen.



Figuur 2.6: Impressie straatzijde rijwoningen (bron: Building Design)

Het appartementengebouw (gebouw C) met de 14 sociale koopappartementen bestaat uit drie bouwlagen, waarbij de bouwhoogte circa 9,40 m is en voor een enkele verbijzondering hoger is. Op de begane grond worden vier appartementen in de sociale koopsector en bergruimte voor de appartementen gerealiseerd. Op de eerste en de tweede verdieping worden per laag 5 appartementen gerealiseerd voor de sociale sector. De sfeer wordt in figuur 2.7 weergegeven.



Figuur 2.7: Impressie straatzijde appartementengebouw (bron: Building Design)

De appartementen hebben een oppervlakte van maximaal 55 m². Het appartementengebouw sluit aan bij de bestaande woonbebouwing/appartementen aan de Herenweg. In de huidige situatie is de bedrijfsbebouwing nagenoeg tegen deze bestaande woningen aangebouwd. Ook in de nieuwe situatie komt de bebouwing tegen de bestaande woningbouw aan.

In figuur 2.8 is een foto van het aanzicht van de bestaande woningen aan de Herenweg weergegeven. In dit figuur is tevens een uitsnede opgenomen van het stedenbouwkundige ontwerp met daarbij de situering van het appartementengebouw ten opzichte van de bestaande woningen aan de Herenweg in beeld.



Figuur 2.8: aanzicht woningen Herenweg en uitsnede stedenbouwkundig ontwerp (bron: Googlemaps en Building Design)

Aan de Herenweg komt een appartementengebouw met 5 appartementen in de koopsector (gebouw D). Het gebouw kent drie bouwlagen, waarbij op de begane grond en 1^e verdieping twee

appartementen komen. Op de 2^e verdieping wordt een penthouse gerealiseerd. De maximale bouwhoogte is circa 10 meter en een goothoogte van circa 6 meter.



Figuur 2.9: Impressie gevels vanaf Herenweg (links) vanaf ontsluitingsweg (rechts) (bron: Building Design)

Zoals aangegeven wordt aan de westzijde een extra ontsluiting gecreëerd voor langzaam verkeer. Deze ontsluiting kan gebruikt worden als calamiteitenroute.

Op eigen terrein is voldoende ruimte om in de parkeerbehoefte te voorzien. Op de voormalige bedrijfslocatie worden 40 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. De parkeerstrook aan de overzijde van de Cannenburgerweg, die behoort bij het plangebied, blijft behouden. Daar is ruimte voor in totaal 20 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zullen worden uitgevoerd in halfverharding (grasstenen). Dat geldt ook voor de parkeerruimte tussen de woningen en appartementen. In totaal zijn er daarmee 60 parkeerplaatsen op eigen terrein opgenomen.

3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) biedt een duurzaam perspectief voor de Nederlandse leefomgeving. Hiermee kunnen we inspelen op de grote uitdagingen die voor ons liggen. De NOVI biedt een kader, geeft richting en maakt keuzes waar dat kan. Tegelijkertijd is er ruimte voor regionaal maatwerk en gebiedsgerichte uitwerking. Omdat de verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen ligt, kunnen inhoudelijke keuzes in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt. Met de NOVI zet de Rijksoverheid een proces in gang waarmee keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- Duurzaam economisch groeipotentieel;
- Sterke en gezonde steden en regio's;
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven vanuit de NOVI is combinaties te maken en win-win situaties te creëren. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van de ruimte;
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben echter geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de Amvb Ruimte. Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- Rijkswaardwegen;
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie;
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Ecologische hoofdstructuur;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;

- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen heeft invloed op het onderhavige project. Het project raakt niet aan de nationale belangen die in het Barro zijn opgenomen.

Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan heeft geen raakvlakken met de nationale belangen zoals deze benoemd zijn in de NOVI. Derhalve wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van strijd met het rijksbeleid.

3.1.2 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schrijft voor dat van een nieuwe 'stedelijke ontwikkeling' die in een bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt moet worden aangetoond dat er sprake is van een behoefte. De toelichting bij het bestemmingsplan bevat daartoe een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling. Indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, bevat een toelichting tevens een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Dit wordt de 'Ladder voor Duurzame Verstedelijking' genoemd.

De beschrijving van de behoefte aan de betreffende, 'stedelijke ontwikkeling', moet inzichtelijk maken of, in relatie tot het bestaande aanbod, concreet behoefte bestaat aan de desbetreffende ontwikkeling. Die behoefte moet dan worden afgewogen tegen het bestaande aanbod, waarbij moet worden gemotiveerd dat rekening is gehouden met het voorkomen van leegstand.

De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent en de verantwoordelijkheid draagt voor de ruimtelijke afweging met betrekking tot die ontwikkeling.

Onderhavig plan

In het Bro is het bestaand stedelijk gebied als volgt gedefinieerd:

'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

Zoals goed is te zien in de figuren 1.2, 1.3 en 1.6 wordt de locatie aan alle zijden omgeven door stedelijke functies. Gesteld kan worden dat er sprake is van een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing voor stedelijke functies. Dit is inclusief het plangebied zelf die in gebruik is als bedrijfslocatie (niet agrarisch). Geconcludeerd kan worden dat het plangebied onderdeel uitmaakt van het bestaand stedelijk gebied..

In het plan zijn in totaal 32 wooneenheden opgenomen. Gezien de grootte van de ontwikkeling (aantal woningen) en de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State die hierover is ontstaan, is deze ontwikkeling aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling en dient het plan getoetst te worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Toets

Kwantitatieve behoefte

Uit de 'Prognose 2017 - 2040 Bevolking, huishoudens en woningbehoefte' van de provincie Noord-Holland blijkt dat door de aantrekkelijke groene woonomgeving de vraag naar woningen van binnen en buiten de regio Gooi- en Vechtstreek groot is. Als gevolg van deze ontwikkelingen neemt

het aantal inwoners en huishoudens fors toe. Zoals in veel regio 's neemt het aantal 65+ers toe en is in 2040 het aantal huishoudens boven de 75 jaar bijna verdubbeld. De woningbehoefte in de regio Gooi- en Vechtstreek neemt volgens de actuele prognose met ruim 10.000 toe tot 2030. In de gemeente Wijdmeren neemt het aantal huishoudens in de periode 2017 - 2030 met 1.600 toe. De onderstaande tabel toont een overzicht van de regionale woningbehoefte.

Ontwikkeling woningbehoefte	Ontwikkeling t.o.v. 2017			
	2017	2020	2025	2030
Blaricum		4.400	400	900
Gooise Meren		26.000	600	1.300
Hilversum		41.900	1.100	2.200
Huizen		18.700	300	400
Laren		5.000	100	300
Weesp		8.900	600	1.700
Wijdmeren		10.300	400	600
Gooi en Vechtstreek		115.300	3.600	7.400

Figuur 3.1: regionale woningbehoefte (bron: Prognose 2017 - 2040)

Als aanvulling hierop heeft de regio Gooi- en Vechtstreek het programma 'Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 -2020 regio Gooi- en Vechtstreek', (RAP) vastgesteld op 10 april 2017. Op basis van het RAP bedraagt het kwantitatieve nieuwbouwprogramma voor de regio voor deze RAP-periode 3.750 woningen. Voor de realisatie van het volledige programma lijkt er voldoende plancapaciteit, maar een groot deel van de plannen heeft nog een zachte planstatus. In de gemeentelijke woonvisie, is het woningbouwprogramma tot 2025 in beeld gebracht. In totaal zijn 1.416 woningen gepland. Hiervan bestaat 390 woningen uit harde plancapaciteit. Dat betekent dat er nog 1.026 woningen kunnen worden toegevoegd. Hier wordt in paragraaf 3.4.2 van deze toelichting verder op ingegaan.

Het Woonakkoord van de regio Gooi en Vechtstreek (mei 2021) is een akkoord tussen de 7 gemeenten van de regio samen met woningcorporaties en de provincie Noord Holland. Dit akkoord heeft niet de status van een lokale woonvisie of prestatieafspraken, maar volgt de RAP op. Aangegeven is dat het streven is om in totaal 11.500 woningen tot 2040 toe te voegen.

Gelet op de grote behoefte in de regio Gooi- en Vechtstreek en in Wijdmeren is de realisatie van het plan met 32 wooneenheden reëel.

Kwalitatieve behoefte

De kwalitatieve opgave voor de regio in de nieuwbouw blijft, mede op basis van behoeftcijfers van de provincie, 1/3 sociaal. De regio zet hierop in en verwacht – gezien de plancapaciteit – deze kwalitatieve invulling te kunnen realiseren. Met de verdere planinvulling wordt rekening gehouden met de kwalitatieve behoefte naar woningen.

Het plan omvat 32 woningen. Daarvan worden 14 appartementen gerealiseerd in de sociale sector (koop), een aandeel van ruim 43%. Daarmee wordt ruim voldaan aan de kwalitatieve opgave voor de sociale sector.

Conclusie

Het plan voldoet aan het rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH 2050

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 vastgesteld door Provinciale Staten. Deze vervangt de Structuurvisie Noord-Holland 2040, het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, het Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018 en de Agenda Groen. De leidende hoofddambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving.

De hoofddambitie is opgedeeld in de volgende aspecten met bijbehorende ambities:

Leefomgeving

- a. Klimaatverandering: een klimaat bestendig en waterrobuust Noord-Holland. Stad, land en infrastructuur worden klimaatbestendig en waterrobuust ingericht.
- b. Gezondheid en veiligheid: het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.
- c. Biodiversiteit en natuur: de biodiversiteit in Noord-Holland vergroten, ook omdat daarmee andere ambities/doelen kunnen worden bereikt.

Gebruik van de leefomgeving

- a. Economische transitie: een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor. De provincie biedt ruimte aan ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten.
- b. Wonen en werken: woon- en werklocaties dienen beter met elkaar in overeenstemming te zijn. Woningbouw wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends.
- c. Mobiliteit: inwoners en bedrijven van Noord-Holland kunnen zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt verplaatsen.
- d. Landschap: het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

Noord-Holland in beweging: Op weg naar een economisch duurzame toekomst

De ambitie van de Provincie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal en gebaseerd is op hernieuwbare energie. Daarnaast wordt er met de Omgevingsvisie NH2050 geprobeerd om een richting uit te zetten om houvast te bieden naar de onzekere toekomst.

Daarvoor wordt een aantal bewegingen naar de toekomst toe benoemd:

1. **Dynamisch schiereiland:** Benutten van een unieke ligging
2. **Metropool in ontwikkeling:** Vergroten agglomeratiekracht door het ontwikkelen van een samenhangend internationaal concurrerend metropolitaan systeem
3. **Sterke kernen, sterke regio's:** Sterke kernen houden regio's vitaal
4. **Nieuwe energie:** Economische kansen benutten van energietransitie
5. **Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving:** vergroten van biodiversiteit en ontwikkelen van een economisch duurzame agrifoodsector

Er wordt in de Omgevingsvisie NH2050 uitgegaan van het principe 'lokaal wat kan, regionaal wat moet'. Hierbij wordt gelet op de diversiteit aan regio's en wordt ruimte geboden aan maatwerk en ruimte om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving.

Belangrijkste richtpunt van de provincie met betrekking tot realisatie van woningen en voorzieningen is dat dit vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden is gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Hierbij dient rekening gehouden te worden met behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. De omvang van de ontwikkelingen wordt ingegeven door de vraag die er op dat moment is.

Toets

Met het plan wordt een milieuhinderlijk bedrijf dat op zeer korte afstand wordt omgeven door woningen, gesaneerd. Dat draagt bij aan de verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving van Ankeveen. Daarmee ontstaat tevens ruimte voor een inbreidingslocatie voor woningbouw. Aansluitend bij het provinciale beleid wordt de woningbouw gerealiseerd binnen verstedelijkt gebied en gaat de ontwikkeling niet ten koste van landelijk gebied.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Aanvullend op de reeds vastgestelde Omgevingsvisie NH2050, worden belangrijke onderwerpen uit de Omgevingsvisie verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. De Omgevingsverordening NH2020 is vastgesteld op 16 november 2020. De aanvraag omgevingsvergunning dateert echter van 20 oktober 2020. Op dat moment gold nog de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). In de PRV staan de regels waaraan ruimtelijke plannen in Noord-Holland moeten voldoen.

In de PRV zijn regels opgenomen die voortvloeien uit de ambities en wensbeelden die in de visie zijn opgenomen. De oorspronkelijke versie is in 2014 vastgesteld. Nadien is deze regelmatig aangevuld en gewijzigd. De PRV met de laatste wijzigingen is op 27 mei 2019 door Provinciale Staten vastgesteld en op 7 juni 2019 in werking getreden.

De Provinciale Ruimtelijke Verordening stelt regels en voorwaarden waaraan de inhoud van onder andere (gemeentelijke) bestemmingsplannen moet voldoen. Er zijn regels voor het gehele provinciale grondgebied, voor het landelijk gebied, voor de groene ruimte, voor de blauwe ruimte en ten aanzien van energie.

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening zijn diverse kaarten opgenomen. Hierin is aangegeven welke functie onderhavig plangebied heeft. Aan de hand hiervan kan worden bepaald welke voorwaarden worden gesteld aan ruimtelijke ontwikkelingen binnen de functie.

Onderhavig plan*Nieuwe stedelijke ontwikkeling*

Op basis van artikel 5a van de PRV dienen nieuwe stedelijke ontwikkelingen te passen binnen de gemaakte afspraken binnen de regio. De gemeente Wijdmeren is gelegen binnen de regio Gooi- en Vechtstreek. Binnen deze regio is er sprake van een woningtekort. In de periode 2016-2040 moeten er binnen de regio 250.000 woningen worden gebouwd. Een deel van deze woningen moeten binnen de gemeente Wijdmeren gebouwd worden. Het transformatieplan aan de Herenweg/Cannenburgerweg past hier binnen.

Omdat de mogelijkheden buiten stedelijke gebieden in de gemeente Wijdmeren beperkt zijn is de onderhavig locatie ter plekke van een milieuhinderlijk bedrijf binnen woongebied een passende plek voor deze woningbouwontwikkeling.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Artikel 19 van de PRV regelt dat een bestemmingsplan binnen NNN geen nieuwe activiteiten mogelijk maakt die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een significante vermindering van de oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland of de natuurverbindingen, of van de samenhang tussen die gebieden. Ten westen en ten noorden van het plangebied is een gebied van het NNN gelegen (zie figuur 3.2). Voorliggende ontwikkeling is niet gelegen op gronden binnen het NNN. Geconcludeerd kan worden dat er geen sprake van aantasting van de kernkwaliteiten van het NNN. In hoofdstuk 4 wordt onder het aspect 'ecologie' verder ingegaan op de invloed van het plangebied op het NNN.



Figuur 3.2: Natuurnetwerk Nederland (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Nieuwe Hollandse Waterlinie

Voor het plangebied is de kaart UNESCO van toepassing. De specifieke aanduiding voor het plangebied is 'Nieuwe Hollandse Waterlinie'. In onderstaand figuur is de ligging van het plangebied binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie weergegeven. Zoals hierop is te zien ligt de grens van deze historische linie bij de Cannenburgerweg.



Figuur 3.3: cultuurhistorische gebiedsbegrenzing: Nieuwe Hollandse Waterlinie (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

In artikel 20 worden de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de Stelling van Amsterdam en de Beemster benoemd als erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden. In artikel 21 van de PRV wordt gesteld dat voor deze erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden in het bestemmingsplan regels dienen te worden opgenomen ten behoeve van het behoud of versterking van de kernkwaliteiten van deze gebieden. Dit betekent volgens artikel 22 dat een bestemmingsplan

uitsluitend mag voorzien in nieuwe functies en uitbreiding van de bebouwing van bestaande functies voor zover deze de kernkwaliteiten van de erfgoederen met uitzonderlijke universele waarde behouden of versterken.

Niet toegestaan zijn projecten die de uitgewerkte Uitzonderlijke Universele waarden “De Stelling van Amsterdam” of de “Nieuwe Hollandse Waterlinie”, aantasten of doen verdwijnen. Voorbeelden van dergelijke projecten zijn grootschalige stads- of dorpsontwikkelingslocaties of glastuinbouwlocaties dan wel een grootschalig bedrijventerrein of infrastructuurproject.

Onderhavig plan is niet gelegen in een direct systeemonderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Ter plekke zijn geen kenmerken van de waterlinie herkenbaar aanwezig. Het saneren van een bedrijfslocatie en het realiseren van woningbouw tast op geen enkele wijze de bijzondere waarden van de waterlinie aan.

Geconcludeerd kan worden dat het onderhavig plan past binnen de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Woonvisie Regio Gooi en Vechtstreek 2030

De gemeente Wijdemeren behoort samen met de gemeenten Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Blaricum, Weesp en Laren tot de regio Gooi- en Vechtstreek. Samen hebben deze gemeenten de Woonvisie Regio Gooi en Vechtstreek 2030 vastgesteld. De woonvisie geeft inzicht in de gezamenlijke missie en ambities van de regiogemeenten op het gebied van wonen. Ook biedt de visie een kader voor lokaal woonbeleid en vormt het de basis voor afspraken met andere overheden.

In de woonvisie is missie geformuleerd:

“De regio Gooi en Vechtstreek wil een complete regio zijn, met een passend woningaanbod voor jong en oud, rijk en arm, kleine of grote huishoudens en goed of slecht ter been.”

De missie vormt het lange termijn perspectief van de regio op het wonen. Vanuit deze missie zijn drie sleutelambities geformuleerd. Deze ambities vormen de basis van deze regionale woonvisie en worden per thema uitgewerkt in concrete acties en projecten.

1. **Beweging op de woningmarkt:** Door het wegnemen van belemmeringen en het stimuleren van doorstroming willen de gemeenten zorgen voor meer beweging op de regionale woningmarkt. Hierdoor krijgen meer mensen meer keuzes en meer kansen.
2. **Identiteit en diversiteit:** Gooi en Vechtstreek is een regio met een sterke eigen identiteit. Deze identiteit willen de gemeenten behouden en versterken. Dit willen ze doen door onder andere te zorgen voor meer diversiteit aan woningen en woonmilieus in de regio.
3. **Samenwerking:** De gemeenten werken nauw samen met alle woonpartners in de regio om de missie te verwezenlijken. De gemeenten voeren een continue dialoog en monitoren en evalueren de gezamenlijke inspanningen. Ook investeert de regio in nieuwe vormen van samenwerking tussen overheid en burgers.

Regio Gooi en Vechtstreek

Het functioneren van de woningmarkt in de regio Gooi en Vechtstreek kan niet los worden gezien van de ontwikkelingen in de omringende regio's, zoals Utrecht, Amersfoort en Amsterdam. In al deze regio's is de druk op de woningmarkt ook de komende jaren nog groot. Dit betekent een extra opgave om te zoeken naar voldoende woningbouw mogelijkheden. De regio Gooi en Vechtstreek is onderdeel van de Metropool Regio Amsterdam (MRA). Dit is een informeel samenwerkingsverband van 32 gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Stadsregio Amsterdam. De

Metropoolregio Amsterdam behoort tot de Europese top vijf van economisch sterke regio's. Rode draad van de samenwerking is het behouden en versterken van die internationale concurrentiepositie. In de MRA Agenda 2016 is daarom een woningbouwdoelstelling opgenomen van 250.000 woningen voor de periode van 2016 tot 2040. Deze woningen moeten vooral binnenstedelijk worden gerealiseerd, door verdichting en door transformatie en herstructurering van overbodige kantoren en bedrijventerreinen.

Woonakkoord regio Gooi en Vechtstreek

Het Woonakkoord van de regio Gooi en Vechtstreek (mei 2021) is een akkoord tussen de 7 gemeenten van de regio samen met woningcorporaties en de provincie Noord Holland. Het is een nieuw beleidsinstrument van de provincie Noord Holland met als hoofddoel om meer woningen te realiseren. De druk op de woningmarkt blijft groot.

De regionale woonvisie heeft met dit woonakkoord op enkele onderwerpen een aanscherping gekregen en de scope is verlegd van 2030 naar 2040.

Wijdemeren

Wijdemeren is met 7.700 hectare één van de grootste gemeenten in Gooi en Vechtstreek. Een uniek stuk Nederland met veel plassen, vaarten, moerassen, bossen en weiden. Dit leent zich bijzonder goed voor watersport en wandel- en fietstochten. Het groene karakter maakt Wijdemeren ook tot een aantrekkelijke woongemeente. De gemeente bestaat uit kleine, verspreide woonkernen: Ankeveen, Breukeleveen, 's-Graveland, Kortenhoef, Oud- en Nieuw-Loosdrecht en Nederhorst den Berg. Op de bedrijventerreinen en langs de dorpslinten en -kernen is er veel bedrijvigheid. Het aantal sociale huurwoningen is beperkt. De druk op de sociale markt is daardoor hoog. Specifieke aandacht vraagt de huisvesting van jongeren en jonge gezinnen en het vinden van kleinschalige bouwlocaties in en nabij de verschillende woonkernen. Daarmee wil Wijdemeren de kleine groene dorpen leefbaar houden.

Onderhavig plan

De bevolking in de regio Gooi en Vechtstreek zal tot 2040 blijven groeien. Het realiseren van nieuwbouw is hierdoor noodzakelijk. Niet alleen voor de directe woningbehoefte, maar ook om de doorstroming in wijken op gang te brengen. Voorliggende ontwikkeling betreft de transformatie van een voormalig bedrijventerrein aan de Heerenweg, een kleinschalige ontwikkelingslocatie binnen het bebouwingslint van het buitengebied van Ankeveen. In totaal voorziet de ontwikkeling in 13 grondgebonden woningen, 19 appartementen, waarvan 14 in de sociale sector. Deze woningen en appartementen zijn geschikt voor zowel jongeren, starters en senioren.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het initiatief in lijn is met de regionale woonvisie van de regio Gooi en Vechtstreek.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Wijdemeren

De Structuurvisie Wijdemeren is door de gemeenteraad van Wijdemeren vastgesteld op 1 november 2012. De Structuurvisie geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente aan. Het motto is 'beheerste ontwikkeling met behoud van het goede'.

Ten aanzien van het wonen geeft de structuurvisie aan dat er in de gemeente behoefte is aan woningen, vooral voor jongeren, ouderen en gehandicapten. Gezien de hoge natuur- en landschapswaarden in de gemeente is het beleid voor woningbouw restrictief. Daardoor zijn er weinig woningbouwlocaties van enige omvang beschikbaar.

Verschillende voormalige bedrijventerreinen vragen om een andere bestemming. Bedrijven liggen in de toekomst optimaal ontsloten, zonder overlast voor woongebieden en goed ingepast in het landschap. Omsloten door woongebieden liggen diverse kleinere verouderde locaties die

voortvarend ontwikkeld moeten worden. Bij herontwikkeling wordt steeds gezocht naar herstel van het contact met het landschap en het water. Het percentage sociale woningbouw in bouwprojecten is in principe 35%. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de vraag naar woningen voor jongeren, ouderen en gehandicapten.

Onderhavig plan

Het voorgenomen plan voorziet in de ontwikkeling van een nieuw woongebied aan de Herenweg, in het buitengebied van Ankeveen. Met voorgenomen plan wordt ingespeeld op de transformatie van een voormalig bedrijventerrein. Hiermee verdwijnt een milieuhinderlijk bedrijf in een woonomgeving. Dit heeft een positief effect op de fysieke leefomgeving van het gebied rondom het plangebied. Door de goede ontsluiting en ruime parkeergelegenheid wordt overlast voor omliggende woongebieden beperkt. Het plan bestaat uit 14 appartementen in de sociale sector. Daarmee wordt voorzien aan een aanzienlijk aantal wooneenheden in de sociale sector (43%). Derhalve is onderhavig plan in lijn met de structuurvisie van de gemeente Wijdmeren.

3.4.2 Woonvisie Wijdmeren 2021 - 2024

In juni 2021 heeft de gemeenteraad van Wijdmeren een nieuwe woonvisie vastgesteld: Woonvisie Wijdmeren 2021-2024.

De woningnood in de regio en in Wijdmeren is hoog. Een aantal trends spelen een rol in het woonbeleid die aandacht nodig hebben:

1. De bevolking groeit;
2. De bevolking vergrijsd;
3. Meer kleine huishoudens;
4. Tekort aan met name betaalbare woningen;
5. Aanpassen diverse wetten betaalbaarheid huurwoningen;
6. Tekort aan middeldure woningen;
7. Sociale koopprijs als experiment tijdelijk opgehoogd;
8. Aantal mensen dat is ingeschreven in Woningnet, stijgt;
9. Koopmarkt moeilijker voor starters;
10. Bijzonder doelgroepen moeten langer wachten op een woning;
11. Door covid-19 is woning tevens werkplek geworden en dit zal zo blijven;
12. Anders wonen en flexibel wonen steeds vaker instrument tegen woningnood.
13. Stikstofproblematiek en duurzaamheid blijvend aandachtspunt;
14. Nieuw woonakkoord met provincie Noord Holland;
15. Nieuwe Provinciale Omgevingsverordening.

Het hoofddoel voor de woonvisie Wijdmeren 2021-2024 is gericht op het stimuleren van een diverse samengestelde woningvoorraad, nu en in de toekomst, waarbij deze zo goed mogelijk is afgestemd op de samenstelling van de inwoners van Wijdmeren, met extra aandacht voor het behoud van (woon)mogelijkheden voor jongeren en jonge gezinnen. Dit leidt tot 3 doelstellingen:

1. Focus op nieuwbouw;
2. Leefbare kernen met oog voor kwaliteit van leefbaarheid;
3. Duurzame woningvoorraad.

Uit de prognose van de provincie Noord Holland blijkt dat Wijdmeren tot 2030 behoefte heeft aan circa 800 woningen. Dat betekent tussen 2021 en 10 jaar ongeveer 80 woningen per jaar.

Voor nieuwbouwprojecten vanaf 10 woningen gelden de volgende randvoorwaarden:

- Minimaal 1/3 deel van de woningen in segment middeldure huur (€ 752 - € 1.000) en/of koopwoningen (€ 220.000 – NHG-grens € 325.000, peil 2021);
- Minimaal 40% van de nieuwbouw is gestapelde bouw.

In de bijlage bij het Woningbouwprogramma 2021-2030 zijn 38 woningen opgenomen voor de Cannenburgerweg.

Toets

Voorliggend plan voorziet in het realiseren van een woningbouwplan met in totaal 32 woningen in het stedelijke gebied van Ankeveen aan de Herenweg en Cannenburgerweg. Van deze woningen zijn er 14 appartementen in de sociale sector (gebruiksoppervlakte van maximaal 55 m²).

Daarnaast nog 5 appartementen in de wat duurdere koopsector.

De kavels van de rijwoningen hebben een oppervlakte tussen de 100 en 145 m² en één kavel een oppervlakte van 233 m².

Gesteld kan worden dat het woningbouwprogramma is gericht op betaalbare woningen. Daarmee voorziet het plan voornamelijk in een behoefte voor starters, maar ook voor ouderen.

Het plan voorziet in 19 appartementen van de 32 woningen. Dat betekent dat ruim 59% van de nieuwbouw wordt uitgevoerd in gestapelde bouw. In de sociale sector (koop) worden 14 woningen gerealiseerd, dat is ruim 43% van de totale nieuwbouw en haalt daarmee ruim het gevraagde minimum van 33%.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de Woonvisie van de gemeente Wijdmeren.

4 Omgevingsaspecten

4.1 Vormvrije mer-beoordeling

Op 1 april 2011 is het huidige Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Op 7 juli 2017 zijn er enkele wijzigingen doorgevoerd binnen dit besluit om de m.e.r.-procedure eenduidiger en overzichtelijker te maken, alsmede het aspect milieueffectrapportage explicieter te behandelen in aanvragen. Dit besluit heeft tot doel het vaststellen van mogelijke, ernstig nadelige milieugevolgen ten gevolge van een activiteit binnen de aanvraag. Binnen het Besluit milieueffectrapportage zijn een tweetal mogelijkheden opgenomen hoe om te gaan met dit besluit bij een aanvraag. Wanneer de beoogde activiteit in de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage wordt benoemd, maar onder de gestelde drempelwaarden blijft, volstaat een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Wanneer de beoogde activiteit in de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage wordt benoemd en bovendien de gestelde drempelwaarden overstijgt, is de betreffende aanvraag m.e.r.-plichtig. Op dat moment zal een m.e.r.-rapportage op moeten worden gesteld.

Toets

Het voorliggende plan voorziet in de realisatie van een appartementengebouw met 5 appartementen, een twee-onder-een-kapper, een blok met 14 appartementen en een blok met 11 rijwoningen ter plaatse van een bedrijfslocatie. De ontwikkeling is concreet beschreven in hoofdstuk 2.

Woningbouw wordt in de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage aangemerkt als de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject. De m.e.r.-plicht geldt bij projecten van een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. De genoemde maximum oppervlakken gelden als drempelwaarden. Het ruimtebeslag van het onderhavige project ligt ruimschoots beneden de drempelwaarde. Conclusie die op grond hiervan getrokken kan worden is dat het onderhavige project niet m.e.r.-beoordelingsplichtig is. In de nota van toelichting op het Besluit mer wordt het begrip 'stedelijk ontwikkelingsproject' geduid. Hier wordt het volgende over gezegd:

"Bij een stedelijk ontwikkelingsproject kan het gaan om bouwprojecten als woningen, parkeerterreinen, bioscopen, theaters, sportcentra, kantoorgebouwen en dergelijke of een combinatie daarvan. Er kan overigens geen misverstand over bestaan dat ook 'dorpen' hieronder vallen. Wat 'stedelijke ontwikkeling' inhoudt kan van regio tot regio verschillen. Van belang hierbij is of er per saldo aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen zijn. Indien bijvoorbeeld een woonwijk wordt afgebroken en er komt een nieuwe voor in de plaats, zal dit in de regel per saldo geen of weinig milieugevolgen hebben. Bij een uitbreiding zal er eerder sprake kunnen zijn van aanzienlijke gevolgen."

Om te bepalen of een ontwikkeling ook een stedelijke ontwikkelingsproject als bedoeld in het Besluit m.e.r. betreft, kan afhangen van verschillende factoren waaronder of de ontwikkeling leidt tot een toename van het bebouwd oppervlak en of de ontwikkeling past binnen het karakter van de omgeving. Zo zal een ontwikkeling op een bedrijventerrein veel minder snel tot nadelige gevolgen leiden dan een ontwikkeling in een natuurgebied.

Voorliggend plan bestaat uit de herontwikkeling naar woningbouw van een locatie met een bestaande garagebedrijf, inclusief bedrijfswoning aan Herenweg in Ankeveen. De ontwikkeling heeft op zichzelf een positieve invloed op de milieubelasting ter plaatse van het plangebied. Het plangebied wordt namelijk omgeven door woningen op heel korte afstand. Met het plan verdwijnt een bedrijfslocatie met milieucategorie 3.1 en een bijbehorende richtafstand van 50 meter binnen de woonomgeving. De nieuwe functie past dan ook geheel binnen het karakter van de omgeving. Uit voorgaande wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling in algemene zin niet te kwalificeren is

als stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. De kwalificatie is wel afhankelijk van specifieke omstandigheden van een project en de ruimtelijke gevolgen die het project met zich meebrengt. In die gevallen is het Besluit m.e.r. niet van toepassing en hoeft geen aanmeldnotitie te worden opgesteld.

Gezien het feit dat de ruimtelijke gevolgen, het verdwijnen van een bedrijfslocatie, verbeteren is een aanmeldnotitie niet noodzakelijk.

4.2 Bedrijven en Milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

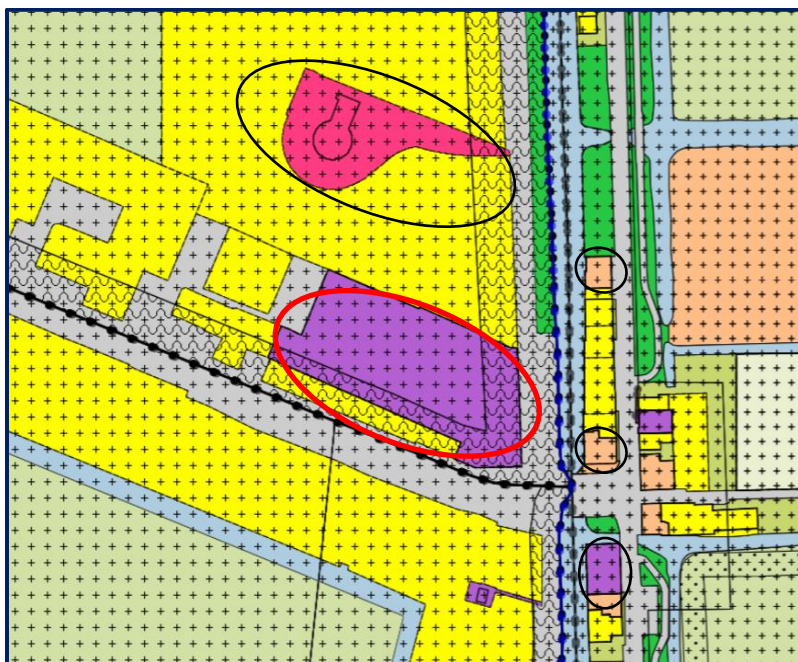
Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan/wijzigingsplan mogelijk is.

Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten is mede afhankelijk van het omgevingstype. De richtafstanden van de richtafstandenlijst gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk/buitengebied' dan wel 'gemengd gebied'. In het voorliggende geval is er sprake van het omgevingstype 'gemengd gebied'. In figuur 4.1 zijn de richtafstanden weergegeven.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Figuur 4.1: Richtafstanden VNG-uitgave Bedrijven en Milieuzonering

In de omgeving van het plangebied bevinden zich voornamelijk woonfuncties. Zoals is te zien op een uitsnede met verschillende verbeeldingen in figuur 4.2 is de belangrijkste milieubelastende functie het garagebedrijf zelf met een richtafstand van 50 meter. Met het plan zal de milieusituatie ter plekke dan ook verbeteren.



Figuur 4.2: uitsnede verbeelding met milieuhinderlijke bestemmingen, plangebied rood omcirkeld (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Ten noorden van het plangebied beschikt een perceel over de bestemming 'Cultuur en ontspanning – Atelier'. Ter plekke is een kantoor gevestigd. Hiervoor geldt op basis van de VNG lijst bedrijven en milieuzonering een richtafstand van 10 meter. De afstand tussen deze bestemming en de nieuwe woonpercelen bedraagt ruim 30 meter.

Aan de oostzijde van de 's Gravelandsche Vaart bevinden zich diverse bedrijfsfuncties. In figuur 4.2 zijn deze met een zwarte cirkel weergegeven. Het betreffen een atelier (noordzijde), café (midden) een winkel in kleding en decoratie (zuid). Voor al deze functies geldt een richtafstand tot milieugevoelige functies van 10 meter. Aan deze afstand wordt in alle gevallen ruimschoots voldaan.

Conclusie

Gezien het voorstaande kan worden geconcludeerd dat de omliggende functies geen belemmering vormen voor het realiseren van deze herontwikkeling.

4.3 Geluid

In het kader van de Wet geluidhinder moet er bij de voorbereiding van een bestemmingsplan of een afwijking van het bestemmingsplan een ontheffing op grond van de Wro, een onderzoek worden gedaan naar de geluidsbelasting op de gevels van geluidsgevoelige objecten, voor zover deze geluidsgevoelige objecten zijn gelegen binnen een zonering van een industrieterrein, wegen en/of spoorwegen.

De Wet geluidhinder kent de volgende geluidsgevoelige functies:

- Woningen.
- Onderwijsgebouwen (behoudens voorzieningen zoals een gymnastieklokaal).

- Ziekenhuizen en verpleeghuizen en daarmee gelijk te stellen voorzieningen zoals verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken, medische kleuterdagverblijven, etc.

Eenzijds betekent dit dat (geluids-)eisen worden gesteld aan de nieuwe milieubelastende functies, anderzijds betekent dit eveneens dat beperkingen worden opgelegd aan de nieuwe milieugevoelige functies.

Toetsing

Wegverkeerslawaa

Op grond van het artikel 74 van de Wet geluidhinder bevindt zich langs een weg een geluidszone, die aan weerszijde een breedte heeft van:

- a. in stedelijk gebied:
 - voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken: 350 meter;
 - voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 200 meter;
- b. in buitenstedelijk gebied:
 - voor een weg, bestaande uit vijf of meer rijstroken: 600 meter;
 - voor een weg, bestaande uit drie of vier rijstroken: 400 meter;
 - voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 250 meter.

Deze zonering geldt niet:

- c. voor wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- d. voor wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt;
- e. wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveau vaststaat dat de geluidsbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabij gelegen rijstrook 48 dB (A) of minder bedraagt (art. 74, lid 3 Wgh).

De geplande woningen liggen in 'binnenstedelijk' gebied aan de Herenweg en de Cannenburgerweg. De Cannenburgerweg is een weg waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 kilometer geldt waarvoor geen wettelijke geluidszone geldt.

De geplande woningen binnen de wettelijk vastgestelde geluidszone, als bedoeld in art. 74 van de Wet geluidhinder, van de Herenweg. De afstand van de toekomstige woningen tot aan de Herenweg bedraagt ruim 15 meter. Dicht bij de Herenweg bevindt zich echter een bouwblok met bestaande appartementen. Dit bouwblok heeft een hoogte van circa 10 meter en fungeert als een geluidscherm voor het gebied erachter.



Figuur 4.3: woningen aan Herenweg (bron: Googlemaps)

Geluid Plus Adviseurs heeft onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting (projectnr. 21.358, 29-8-2022) uitgevoerd naar het wegverkeerslawaai voor deze herontwikkeling. In november 2022 is daarop een aanvullende berekening uitgevoerd op de gevelbelasting van gebouw B vanwege de wijziging van 16 naar 14 sociale koopappartementen. De gezoneerde wegen betreffen de Herenweg en de Noordereinde.

In het onderzoek zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook de wegen meegenomen die een maximum snelheidsregime van 30 km/u kennen, ondanks dat er geen wettelijke zone geldt voor deze wegen. Dat gaat om de Koninginneweg, Cannenburgerweg en gedeeltelijk de Herenweg en Noordereinde.

Uit dit akoestisch onderzoek blijkt dat ter plekke van het appartementengebouw (zie figuur 4.4, blok D) de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden ten gevolge van de Herenweg (50 km/u). De hoogste geluidbelasting bedraagt 61 dB inclusief aftrek van 5 dB. Er wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 63 dB voor binnenstedelijk gebied.

De hoogste geluidbelasting op dit appartementengebouw ten gevolge van de Herenweg (30 km/u) voldoet met 47 dB wel aan de voorkeursgrenswaarde.

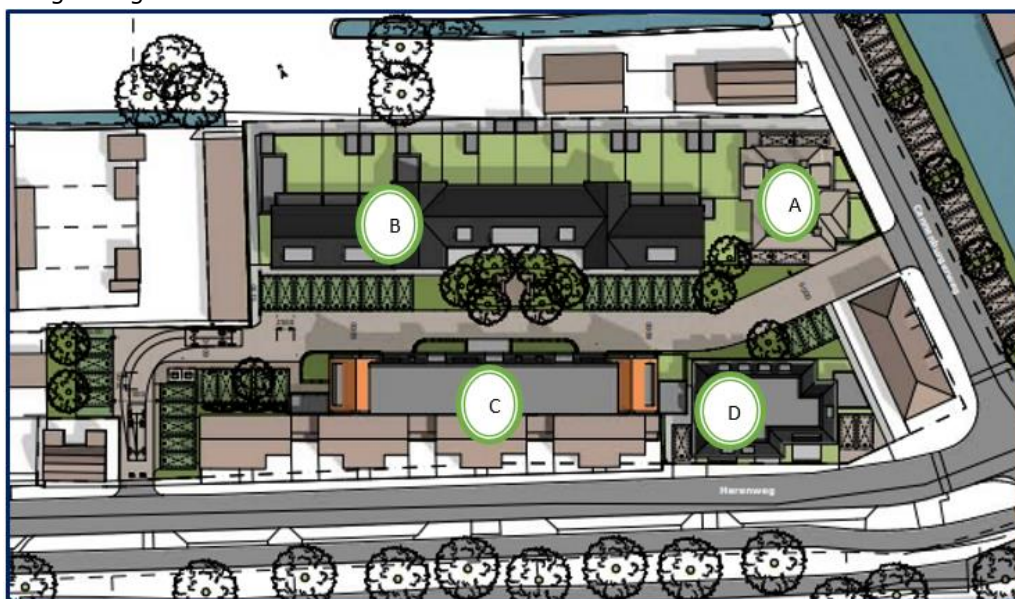
De hoogste geluidbelasting ten gevolge van Noordereinde (50 km/u) ter plaatse de twee-onder-één-kap (blok A) bedraagt 44 dB, waarmee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Als gevolg van Noordereinde (30 km/u) bedraagt de hoogste geluidbelasting 41 dB en blijft dus ook onder de voorkeursgrenswaarde.

De hoogste geluidbelasting ten gevolge van de Cannenburgerweg (30 km/u) ter plekke van de twee-onder-één-kapwoningen (blok A), bedraagt 49 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hier met 1 dB overschreden. Er is geen sprake van een onaanvaardbare situatie.

Ter plaatse van blok D bedraagt de hoogste geluidbelasting ten gevolge van de Koninginneweg (30 km/u) 41 dB en daarmee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

De genoemde hoogste waarden voor de geluidbelasting zijn inclusief de aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wet geluidhinder.



Figuur 4.4 nieuwe situering woningen/appartementen (bron: Building Design Architectuur)

De bron- en overdrachtsmaatregelen voor het wegverkeerslawaai afkomstig van de Herenweg zijn niet doelmatig of stuiten op stedenbouwkundige of verkeerskundige bezwaren en zijn voor deze situatie niet aan de orde. Voor 30 km-wegen zijn geen hogere waarden aan de orde en is nader

onderzoek naar bron- en overdrachtsmaatregelen niet nodig.
In hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek is dit nader toegelicht.

Bronmaatregelen Herenweg

Door het toepassen van een geluidreducerend wegdek kan een lagere geluidbelasting van 3 – 4 dB worden bereikt. Deze reductie is onvoldoende om de geluidbelasting te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde.

Het verlagen van de maximum snelheid naar 30 km/u levert een geluidreductie op van 4 dB. Dat is onvoldoende om binnen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB te vallen.

Overdrachtsmaatregelen Herenweg

Indien bronmaatregelen niet haalbaar c.q. voldoende zijn, is het treffen van overdrachtsmaatregelen aan de Herenweg zoals een geluidscherm of een geluidwal het volgende wat dient te worden bekeken.

Vanuit stedenbouwkundig en verkeerskundig oogpunt is het plaatsen van een geluidscherm niet realiseerbaar, omdat de woningen direct aan de weg zijn gesitueerd. Tevens zou het scherm een minimale hoogte van 7,5 meter moeten hebben. Dit is praktisch niet uitvoerbaar danwel inpasbaar in de omgeving. Daarnaast wegen de kosten niet op tegen het te bereiken resultaat.

Een andere mogelijkheid is het vergroten van de afstand tussen bron en ontvanger. Echter gezien de bestaande omliggende bebouwing en de geringe ruimte op de kavel is het niet mogelijk om de afstand tot de weg zodanig te vergroten dat aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan.

Gezien het vorenstaande kan worden geconcludeerd dat het nemen van maatregelen in de overdracht stuiten op stedenbouwkundige en verkeerskundige bezwaren en niet het gewenste doel hebben.

Verzocht wordt om hogere grenswaarden te verlenen ten gevolge van de Herenweg.

De hoogste gecumuleerde geluidbelasting als gevolg van alle wegen samen bedraagt 66 dB (exclusief aftrek van 5 dB ex art. 110g Wgh). Voor deze dienen aanvullende berekeningen te worden uitgevoerd ten aanzien van geluidwerende (bouwkundige) voorzieningen. Dit onderzoek wordt uitgevoerd voordat de tweede fase van de omgevingsvergunning wordt aangevraagd.

Conclusie

Indien de gevraagde hogere grenswaarden worden verleend, levert het aspect geluid geen belemmeringen op voor deze herontwikkeling van een garagebedrijf ten behoeve van woningen.

4.4 Bodem

Ten aanzien van de bodemkwaliteit geldt de Wet bodembescherming (Wbb) en het (bijbehorende) Besluit bodemkwaliteit. Bij een ruimtelijk plan moet worden bepaald of de bodemkwaliteit van het betreffende gebied geschikt is voor het beoogde gebruik. Hiervoor is er sprake van een wettelijke verplichting om informatie over de bodemkwaliteit te inzichtelijk te maken. Hierbij is het van belang te weten of er mogelijk sprake is van een bodemverontreiniging, of er gezondheidsrisico's of ecologische risico's zijn en wat de mogelijkheden zijn om er tijdig iets aan te doen.

Toets

Milieutechniek ZVS Eemnes BV heeft een verkennend en nader bodemonderzoek en verkennend asbest in bodemonderzoek uitgevoerd (projectnr. BO18313, 7 maart 2019) conform NEN5740 en NEN 5707 en NTA5755.

Conclusies en aanbevelingen

Asbest

De onderzoekslocatie is grotendeels verhard met klinkers, stelcon of beton (bebouwing). Op de

zuidelijke helft van de locatie is in de grond bijmenging aan puin, sintels, kolengruis of resten ijzer aangetroffen. Deze grond is onderzocht op asbest en blijkt daar niet mee verontreinigd. De hypothese 'onverdacht' is hiermee bevestigd. Op het noordelijke deel van de onderzoekslocatie is bijmenging met baksteenpuin waargenomen. Eenduidige bijmenging van baksteenpuin wordt niet als asbestverdacht beschouwd en derhalve is dit deel van de locatie niet conform de NEN 5707 onderzocht

Restverontreiniging met minerale olie

Op voorhand was bekend dat na een bodemsanering omstreeks 1997 onder de bebouwing, ter plaatse van kantoor/winkel en garage/werkplaats, een restverontreiniging met minerale olie van 164 m³ grond is achtergebleven. In een beschikking op het saneringsresultaat is destijds gesteld dat de verontreiniging zich weliswaar niet verspreid doch dat deze dient te worden verwijderd als de bebouwing wordt gesloopt. De omvang van de restverontreiniging is niet geactualiseerd. Deze wordt geacht nog aanwezig te zijn. Hiermee dient bij sloop en ontwikkeling rekening te worden gehouden.

Verontreinigingen op de locatie

Lokaal is elders op de locatie een zwakke oliegeur in de grond (boring 300) opgemerkt. Zowel grond als grondwater ter plaatse zijn licht met minerale olie verontreinigd. De herkomst van deze verontreiniging is niet bekend. Middels een aanvullend onderzoek dient te worden vastgesteld of sprake is van een lokale en enkel lichte verontreiniging. Verder zijn in het grondwater lichte verontreinigingen met barium aangetroffen. Van barium is bekend dat deze vaker in deze mate in het grondwater voorkomt.

Verder komen op de onderzoekslocatie de volgende verontreinigingen voor:

- ter hoogte van boring 104 is de bovengrond sterk verontreinigd met koper en zink;
- ter hoogte van boring 109 is de bovengrond sterk verontreinigd met PCB, koper en lood;
- ter hoogte van boring 113 is de bovengrond sterk verontreinigd met lood.

De verontreinigingen hebben geen overlap met elkaar. Hoewel de omvang van deze verontreinigingen niet exact zijn bepaald, is het reëel mogelijk dat sprake is van ernstige gevallen van grondverontreiniging. Omdat het hier vermoedelijk historische verontreinigingen betreft, hoeven deze bij gelijkblijvend gebruik vermoedelijk niet met spoed te worden gesaneerd.

Naast deze drie verontreinigingen is de grond tevens heterogeen matig verontreinigd met de metalen zink en lood. De hypothese 'heterogeen verdacht' is hiermee bevestigd. Mocht de locatie worden ontwikkeld tot wonen dan dient rekening te worden gehouden met de heterogene aanwezigheid van deze verontreinigingen. Door het voorkomen van matig tot sterk verhoogde gehalten voldoet de grond niet aan de bestemming 'wonen'. Bij ontwikkeling van het perceel dient rekening te worden gehouden met grondverbetering, hierbij zijn diverse grondstromen te onderscheiden.

In het onderzoek is geen rekening gehouden met een voormalige drugsfab op een deel van het perceel. De kwaliteit van de bodem als gevolg van de activiteiten hiervan, zijn in het onderhavige onderzoek uitgesloten.

Er is opdracht gegeven om specifiek onderzoek te doen naar de bodemkwaliteit als gevolg van dit voormalige drugsfab.

Conclusie

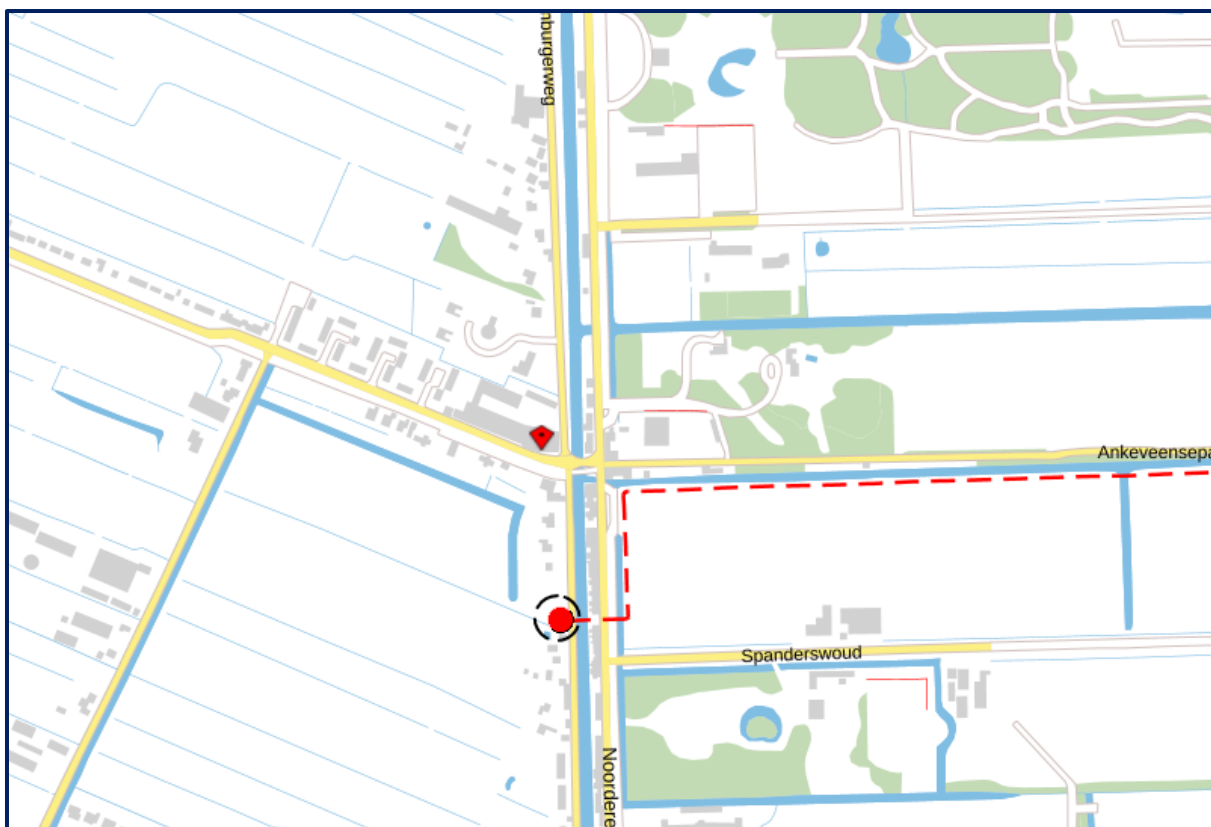
De grond zal verbeterd moeten worden voordat deze voor woningbouw gebruikt kan worden.

4.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid is een beleidsveld dat is gericht op het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, de opslag, de verlading, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan wet- en regelgeving op het

gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het daarbij om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen.

Aan hand van de Risicokaart is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het plangebied. Op de Risicokaart staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen weergegeven. In figuur 4.5 is een uitsnede van de risicokaart opgenomen.



Figuur 4.5: risicokaart (bron: risicokaart.nl)

Uit de inventarisatie van de risicokaart blijkt dat op circa 180 meter ten zuiden van het plangebied een aardgasontvangststation van de Nederlandse Gasunie is gelegen. Dit station kent een risicocontour van 25 meter. Het station is verbonden met een buisleiding, gelegen ten westen van het plangebied.

Uit de inventarisatie blijkt dat in de nabijheid van het plangebied geen risico's op basis van de externe veiligheid zijn gelegen, derhalve geldt dat het plangebied:

- zich niet bevindt binnen de risicocontour van Bevi- en Brzo-inrichtingen, danwel inrichtingen die vallen onder het Vuurwerkbesluit (plaatsgebonden risico);
- zich niet bevindt binnen een gebied waarbinnen een verantwoording van het groepsrisico nodig is;
- niet is gelegen binnen de veiligheidsafstanden van het vervoer gevaarlijke stoffen;
- niet is gelegen binnen de veiligheidsafstanden van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Conclusie

Een en ander brengt met zich mee dat het project in overeenstemming is met wet- en regelgeving met betrekking tot externe veiligheid.

4.6 Luchtkwaliteit

Om een goede luchtkwaliteit in Europa te garanderen heeft de Europese unie een viertal kaderrichtlijnen opgesteld. De hiervan afgeleide Nederlandse wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer. Deze wetgeving staat ook bekend als de Wet luchtkwaliteit. In de Wet luchtkwaliteit staan onder meer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Onderdeel van de Wet luchtkwaliteit is het Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen.

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet luchtkwaliteit vindt niet plaats.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m² bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO₂ en PM₁₀ moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

Toets

In de toekomstige situatie neemt het aantal verkeersbewegingen niet toe ten opzichte van de huidige situatie. Omdat de bedrijfsactiviteiten worden beëindigd zullen de verkeersbewegingen afnemen.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2023
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		219
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,13
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,03
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 4.6: NIBM-tool worst-case berekening toename verkeer (bron: Infomil)

Er is voor de ontwikkeling een 'wordt case scenario' in het kader van de Regeling NIBM gedaan. Met deze tool kan uitgesloten worden dat voorgenomen ontwikkeling boven de grenswaarde uitkomt. Bovenstaande afbeelding weergeeft de uitkomst van de berekening. Hierbij wordt uitgegaan van het maximaal aantal verkeersbewegingen per etmaal van 219. Geconcludeerd kan worden dat in een worst-case scenario de bijdrage van het verkeer niet in betekenende mate is. Nader onderzoek is derhalve niet nodig.

4.7 Natuurwaarden

Bij een ruimtelijk plan moeten de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling met betrekking tot aanwezige natuurwaarden in beeld worden gebracht. Daarbij wordt ingegaan op de relatie van het plan met beschermde gebieden, beschermde soorten, en het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De wettelijke kaders hiervoor worden gevormd door Europese richtlijnen (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn), nationale regelgeving (Wet natuurbescherming) en provinciale regelgeving (NNN in provinciale verordening).

Het plangebied behoort niet tot het Natura2000-gebied of Natuurnetwerk Nederland, maar behoort wel tot bijzonder provinciaal landschap. Op de navolgende afbeelding wordt de ligging van het Natuurnetwerk Nederland in de omgeving van het plangebied weergegeven.

4.7.1 Quickscan natuurwaardenonderzoek

Natuurbank Overijssel te Aalten heeft een Quickscan natuurwaardenonderzoek uitgevoerd (projectnummer 3425, d.d. 29-6-2021) vanwege de voorgenomen herontwikkeling. Via dit onderzoek worden de wettelijke consequenties van de voorgenomen ontwikkeling in het kader van de Wet natuurbescherming, Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland in beeld gebracht. Het plangebied is onderzocht op de (potentiële) aanwezigheid van beschermde planten, dieren en beschermde nesten, holen, vast rust- en voorplantingslocaties. Ook is onderzocht of de voorgenomen activiteiten een negatief effect hebben op beschermd (natuur)gebied, zoals Natura en Natuurnetwerk Nederland.

Conclusie

Wettelijke consequenties m.b.t. gebiedsbescherming:

Het plangebied behoort niet tot het Natuurnetwerk Nederland of Natura2000-gebied, maar behoort wel tot bijzonder provinciaal landschap. In figuur 4.7 is de ligging van het Natuurnetwerk Nederland in de omgeving van het plangebied weergegeven.



Figuur 4.7: Natuurnetwerk Nederland (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Vanwege de ligging buiten het Natuurnetwerk Nederland, leiden de voorgenomen activiteiten niet tot wettelijke consequenties, omdat de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland geen

externe werking kent in Noord-Holland. Ook wordt de herontwikkeling van het plangebied niet als strijdige activiteit in het kader van de bescherming van bijzonder provinciaal landschap beschouwd. Gelet op de toename verkeer in gebruiksfase en de afstand tussen het plangebied en Natura 2000-gebied, kan een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebied, als gevolg van het bewonen van de nieuwe woningen, niet op voorhand uitgesloten worden. Geadviseerd wordt een stikstofberekening uit te voeren.

In paragraaf 3.7.2 wordt ingegaan op de stikstofberekening.

Wettelijke consequenties m.b.t. soortbescherming:

De inrichting en het gevoerde beheer maken het plangebied niet tot een geschikte groeiplaats voor beschermde plantensoorten, maar wel tot geschikt functioneel leefgebied voor verschillende beschermde dieren. Mogelijk benutten vleermuizen, amfibieën, vogels en grondgebonden zoogdieren het plangebied als foerageergebied, bezetten vleermuizen er een verblijfplaats en bezetten beschermde grondgebonden zoogdieren er een vaste rust- of voortplantingsplaats.

Vleermuizen en hun vaste rust- en voortplantingsplaatsen zijn beschermd en mogen alleen met een ontheffing negatief beïnvloed worden. Om de functie van de bebouwing voor vleermuizen vast te kunnen stellen dient aanvullend onderzoek conform het vleermuisprotocol uitgevoerd te worden. Dit onderzoek dient uitgevoerd te worden in de periode half mei-half september (half oktober). Op basis van nader onderzoek kunnen de wettelijke consequenties bepaald worden.

Er nestelen ieder jaar vogels in het plangebied waarvan uitsluitend het bezette nest beschermd, maar er nestelen mogelijk ook vogels in het plangebied waarvan de nestplaats jaarrond beschermd is, zoals huismus.

Om de functie van de bebouwing voor de huismus vast te kunnen stellen dient nog één aanvullend bezoek aan het plangebied uitgevoerd te worden. Alle bezette vogelnesten zijn beschermd.

Werkzaamheden met negatieve effecten voor vogelnesten, moeten daarom buiten de voortplantingsperiode uitgevoerd worden.

Als gevolg van de voorgenomen activiteiten worden mogelijk beschermde grondgebonden zoogdieren gedood en wordt mogelijk een vaste (winter)rust- en/of voortplantingsplaats van een beschermd grondgebonden zoogdier beschadigd of vernield. Voor de beschermde grondgebonden zoogdieren, die een vaste (winter)rust- en/of voortplantingsplaats in het plangebied bezetten, geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen 'beschadigen/vernielen van vaste rust- en voortplantingsplaats'. Er geldt geen vrijstelling voor het doden van beschermde grondgebonden zoogdieren. Door uitvoering van de voorgenomen activiteiten neemt de betekenis van het plangebied als foerageergebied voor de foeragerende diersoorten niet af.

Nader onderzoek

In de periode mei-juli 2022 is nader onderzoek uitgevoerd m.b.t. de huismussen en de vleermuizen (Natuurbank Overijssel, d.d. 25-7-2022 projectnr. 4536). Uit het onderzoek kwam naar voren dat vleermuizen geen verblijfplaats bezetten en dat huismussen geen nestplaats bezetten in de te slopen bebouwing.

Er hoeft geen ontheffing van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming aangevraagd te worden om de gebouwen te mogen slopen.

Conclusie

Het aspect 'ecologie' levert geen belemmeringen op voor het realiseren van de voorgenomen planontwikkeling.

4.7.2 Stikstofberekening

Op 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden. Deze wet regelt onder meer drie resultaatverplichtingen voor stikstofreductie: in 2025 moet minimaal 40% van het areaal van de stikstofgevoelige natuur in beschermde Natura-2000-gebieden een gezond stikstofniveau hebben; in 2030 minimaal de helft en in 2035 minimaal 74%. De wet geeft de

opdracht voor een programma van maatregelen om die reductie te bereiken en de natuur te herstellen. Ook regelt de wet de tussentijdse monitoring en zo nodig bijsturing. Voor de zogeheten PAS melders en initiatiefnemers die onder het PAS vergunningvrij waren is in de wet bepaald dat zij alsnog gelegaliseerd worden.

De wet maakt een gedeeltelijke vrijstelling mogelijk van de natuurvergunningplicht voor het aspect stikstof voor activiteiten van de bouwsector. Het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering werkt de stikstofwet verder uit, waaronder de bouwvrijstelling. De vrijstelling geldt voor bouw-, aanleg- en sloopactiviteiten.

De vrijstelling geldt niet voor de gebruiksfase van wat wordt gebouwd of aangelegd. Dat betekent bijvoorbeeld dat nog steeds een natuurvergunning nodig kan zijn voor de stikstofdepositie die wordt veroorzaakt door het verkeer op een aan te leggen weg.

Hieronder worden de resultaten van de AERIUS-berekening weergegeven.

De berekeningen zijn uitgevoerd met het programma AERIUS Calculator 2020. Voor de beoogde situatie is gerekend voor het rekenjaar 2022, omdat uitgegaan wordt dat de woningen uiterlijk dan pas bewoond kunnen worden. De bijdrage aan de stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden is in alle gevallen berekend voor een vergunning Wet natuurbescherming. Als bijlage bij deze rapportage behoort het AERIUS analysebestand (pdf) met rekenresultaten (bronnen, rekenpunten en resultaten) van de gebruiksfase van de beoogde situatie.

Gebruiksfase

De totale NO_x-emissie in de gebruiksfase van de woningen bedraagt 7,44 kg/j. De totale NH₃-emissie bedraagt < 1,0 kg/j. Er zijn geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j.

Conclusie

Hoewel er NO_x en NH₃ vrijkomt als gevolg van het gebruik van de woningen en appartementen (verkeersbewegingen), is door de uitvoering van de AERIUS berekening aangetoond dat dit niet leidt tot een meetbare depositie van NO_x of NH₃ in Natura 2000-gebied dat gevoelig is voor stikstof en ammoniak. De ontwikkeling leidt niet tot een verslechtering van de milieukwaliteit van Natura 2000-gebieden. Er hoeft geen nader onderzoek uitgevoerd te worden. De AERIUS Calculator 2021 biedt voldoende inzicht in het effect van de voorgenomen activiteit op Natura 2000-gebieden voor het aspect stikstof en ammoniak. De uitkomsten van de berekeningen met de AERIUS Calculator zijn geldig en toepasbaar voor ruimtelijke plannen.

De Wet natuurbescherming vormt voor het aspect stikstof en ammoniak geen belemmering voor uitvoering van de voorgenomen ontwikkeling.

4.8 Archeologie en cultuurhistorie

Nederland heeft in 1992 het verdrag van Malta ondertekend. Het verdrag van Malta heeft als doel het archeologisch erfgoed in de bodem beter te beschermen. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar een reële verwachting bestaat dat er archeologische waarden aanwezig zijn dient er een archeologisch onderzoek uit te worden gevoerd, voordat er bodemingrepen plaatsvinden.

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden ter vervanging van de Monumentenwet 1988. Een deel van de monumentenwet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in werking treedt. Tot die tijd blijven deze onderdelen van de Monumentenwet 1988 gelden als overgangsrecht binnen de Erfgoedwet.

Gemeenten hebben een archeologische zorgplicht en initiatiefnemers van projecten waarbij de bodem wordt verstoord zijn verplicht rekening te houden met de archeologische relicten die in het plangebied aanwezig (kunnen) zijn. Hiervoor is onderzoek noodzakelijk: het archeologisch

vooronderzoek. Als blijkt dat in het plangebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

Archeologie

De gemeente Wijdmeren heeft in 2011 de Beleidsnotitie archeologie vastgesteld. Onderdeel van deze beleidsnota is de beleidskaart Archeologie. Op deze beleidskaart is de gemeente ingedeeld in verschillende gebieden waarvoor geldt wanneer archeologisch onderzoek vereist is bij bodemingrepen. De archeologiekaart is verwerkt in de bestemmingsplannen. Het plangebied kent de dubbelbestemming 'Archeologie 3' (zie hoofdstuk 1.4). De gemeentelijke eis is om bij grondwerkzaamheden vanaf 500 m² en met een diepte van 40 m een archeologisch inventariserend onderzoek uit te laten voeren.

Met het plan is er sprake van nieuwe bebouwing die groter is dan 500 m² waarbij de bodem dieper dan 40 cm zal worden verstoord.

Voor de locatie is een archeologisch bureauonderzoek (conform BRL4002) en een verkennend booronderzoek (conform BRL4003) uitgevoerd voor deze herontwikkeling door Hamaland Advies (projectnummer 21393, d.d. 02-11-2021).

Uit deze onderzoeken komt het volgende naar voren.

Bureauonderzoek

Het bureauonderzoek toont aan dat voor het plangebied een hoge verwachting geldt voor archeologische vindplaatsen uit de periode Paleolithicum-Bronstijd en Late Middeleeuwen-Nieuwe Tijd. De periode IJzertijd tot Vroege Middeleeuwen hebben een lage verwachting, doordat het plangebied in deze periode in een uitgestrekt veengebied lag. De periode van de Tweede Wereldoorlog heeft een zeer lage verwachting door de aanwezig bebouwing in die periode.

Er is in het plangebied dekzand aanwezig dat door veenontginningen in de 17e en 18e eeuw opnieuw aan de oppervlakte is komen te liggen. Mogelijk dat het dekzand afgedekt is met een antropogene ophoging uit de 19e en 20e eeuw van 1,0 tot 1,5 meter dikte.

Door bebouwing en de inrichting van het terrein is de bodem in het plangebied naar verwachting tot een diepte tussen de 0,50-0,80 m-mv verstoord.

De woningbouwontwikkeling zal een nog onbekende bodemverstoring teweegbrengen. Doorgaans betreft het ingrepen die de bodem tot een diepte van 0,50 à 2,00 m-mv verstoren door de aanleg van riolering, kabels en leidingen en funderingen.

Op grond van gemeentelijk beleid, de archeologische verwachting van het gebied, alsmede de bodemverstorende aard van de werkzaamheden die in het kader van de toekomstige ontwikkeling van het plangebied dieper gaan dan de bestaande verstoring, is een verkennend booronderzoek noodzakelijk om de intactheid van de bodem en de bodemopbouw vast te stellen. Buiten dit onderzoeksgebied ligt het te handhaven gebouw Cannenburg 1-3, dat een gemeentelijke monument is. Voorafgaand aan het booronderzoek is conform de BRL 4003 een Plan van Aanpak opgesteld.

Booronderzoek

Uit de resultaten van het booronderzoek is gebleken dat de bodemopbouw binnen het plangebied tamelijk uniform is. Onder een verharding met betonklinkers en stelconplaten bevindt zich een pakket ophoogzand met (gebroken) puin en kiezels die op een diepte variërend van 35 cm-mv in boring 2 tot 130 cm in boring 3 over gaat in een menglaag (A/C-horizont) van bruingrijs gevlekt veraard veen en weinig zand met brokken grijs fijn zand en baksteenpuin. Onder de menglaag bevindt zich met uitzondering van boring 1 een dunne laag zwart veraard veen (C1-horizont). Het veraarde veenpakket heeft een dikte variërend van 30 cm in boring 4 tot 40 cm in boring 5 en gaat scherp over in de basis van het bodemprofiel die bestaat uit fijn dekzand. In boring 5 is onder het

veraaarde veenpakket een intact pakket Hollandveen aangetroffen dat op 230 cm-mv overgaat in dekzand. Dit is de enige boring waar nog een intact bodemprofiel aanwezig is onder de subrecente ophoging.

In boring 1 is op onder de subrecente ophoging op een diepte van 90 cm-mv een B/C-horizont aangetroffen van roodbruin gevlekt fijn zand met bruine humeuze brokjes zand die op een diepte van 110 cm-mv overgaat in geel fijn dekzand.

Conclusie/advies

Op grond van de onderzoeksresultaten wordt geadviseerd om geen vervolgonderzoek uit te laten voeren. De oorspronkelijke bodemopbouw in het plangebied is als gevolg van de aanleg van het bedrijventerrein in de 20e eeuw grotendeels verstoord geraakt. In de top van het onderliggende dekzand zijn geen 'vuile lagen' met archeologische indicatoren aanwezig of bodemvorming als gevolg van menselijk handelen in het verleden aangetroffen. De kans dat met de voorgenomen bodemingrepen behoudenwaardige archeologische vindplaatsen verloren gaan, wordt nihil geacht.

Cultuurhistorie

Onder de noemer Modernisering Monumentenzorg (MoMo) heeft het Rijk in 2009 een aanzet gegeven voor een goede afweging van het belang van de cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening. Gepleit wordt voor een verantwoorde verankering van de integrale cultuurhistorie in de diverse ruimtelijke plannen. Het voornaamste doel hiervan is om het cultuurhistorische karakter van Nederland op gebiedsniveau te behouden en te versterken.

De aandacht voor cultuurhistorie is ook wettelijk vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Artikel 3.1.6 onder 2 van dit Besluit geeft aan dat 'een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden' in het bestemmingsplan opgenomen moet worden. In de structuurvisie van de gemeente Wijdmeren benadrukt de gemeente het behoud van de cultuurhistorische waarden van het landschap in de gemeente. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is een belangrijk aspect hierin.

In artikel 20 van de Provinciale Verordening worden de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de Stelling van Amsterdam en de Beemster benoemd als erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden. In artikel 21 van de PRV wordt gesteld dat voor deze erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden in het bestemmingsplan regels dienen te worden opgenomen ten behoeve van het behoud of versterking van de kernkwaliteiten van deze gebieden. Dit betekent volgens artikel 22 dat een bestemmingsplan uitsluitend mag voorzien in nieuwe functies en uitbreiding van de bebouwing van bestaande functies voor zover deze de kernkwaliteiten van de erfgoederen met uitzonderlijke universele waarde behouden of versterken.

Niet toegestaan zijn projecten die de uitgewerkte Uitzonderlijke Universele waarden "De Stelling van Amsterdam" of de "Nieuwe Hollandse Waterlinie", aantasten of doen verdwijnen. Voorbeelden van dergelijke projecten zijn grootschalige stads- of dorpsontwikkelingslocaties of glastuinbouwlocaties dan wel een grootschalig bedrijventerrein of infrastructuurproject.

Onderhavig plan is niet gelegen in een direct systeemonderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Ter plekke zijn geen kenmerken van de waterlinie herkenbaar aanwezig. Het saneren van een bedrijfslocatie en het realiseren van woningbouw tast op geen enkele wijze de bijzondere waarden van de waterlinie aan. Daarnaast wordt rekening gehouden met de cultuurhistorische waarden van het monumentale pand aan de Herenweg 115. Dit voormalige bedrijfspand blijft buiten de herontwikkeling. De cultuurhistorische waarden van dit pand blijven intact.

Nabij het plangebied bevindt zich aan de oostzijde het beschermd stads- en dorpsgezicht 's-Graveland. De westgrens van het beschermde gebied ligt tussen de Cannenburgerweg en de 's-Gravenlandse vaart.

Het unieke karakter van 's Graveland met de concentratie van buitenplaatsen binnen het 17^e eeuwse plan van aanleg en de bijzondere ruimtelijke relatie tussen dorpsbebouwing en buitenplaatsen, vormt de achtergrond van de aanwijzing tot beschermd dorpsgezicht. Het herontwikkelen van het plangebied omvat de sloop van het garagebedrijf en het realiseren van woningen. Het monumentale pand op de hoek van de Herenweg / Cannenburgerweg blijft staan. Deze ligt ten westen en nabij het beschermde stads- en dorpsgezicht. Iets verderop zijn aan de Cannenburgerweg twee-onder-één-kapwoningen gepland. Deze woningen krijgen een lage goot en een bouwhoogte van maximaal 10,50 m. Dit is een hoogte die passend is in het straatbeeld. De andere woningen die in het plangebied worden gerealiseerd, liggen verder van de weg af en komen qua hoogte niet boven de hoogte van de bestaande gebouwen/woningen uit.

Het voorgenomen plan doet daarom geen afbreuk aan het beschermde stads- en dorpsgezicht 's Graveland.

4.9 Water

Een belangrijk instrument om waterbelangen in ruimtelijke plannen te waarborgen is de watertoets, die sinds 1 november 2003 wettelijk is verankerd. Initiatiefnemers zijn verplicht in ruimtelijke plannen een beschrijving op te nemen van de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Het doel van de wettelijk verplichte watertoets is te garanderen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in het plan worden afgewogen.

Rijksbeleid

Op Rijksniveau zijn de laatste jaren veel plannen en wetten gemaakt met betrekking tot water. De belangrijkste hiervan zijn het Waterbeleid voor de 21e eeuw, de Waterwet en het Nationaal Waterplan.

Waterbeleid voor de 21e eeuw

De Commissie Waterbeheer 21ste eeuw heeft in augustus 2000 advies uitgebracht over het toekomstige waterbeleid in Nederland. De adviezen van de commissie staan in het rapport 'Anders omgaan met water, Waterbeleid voor de 21ste eeuw' (WB21). De kern van het rapport WB21 is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. In het Waterbeleid voor de 21e eeuw worden twee principes(dietrapsstrategieën) voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd:

- vasthouden, bergen en afvoeren: dit houdt in dat overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Vervolgens wordt zo nodig het water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en pas als vasthouden en bergen te weinig opleveren wordt het water afgevoerd.
- schoonhouden, scheiden en zuiveren: hier gaat het erom dat het water zoveel mogelijk schoon wordt gehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en als laatste komt het zuiveren van verontreinigd water aan bod.

Waterwet

Centraal in de Waterwet staat een integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering'. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Denk hierbij aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Het doel van de Waterwet is het integreren van acht bestaande wetten voor waterbeheer. Door middel van één watervergunning regelt de wet het beheer van oppervlaktewater en grondwater en de juridische implementatie van Europese richtlijnen, waaronder de Kaderrichtlijn Water. Via de Waterwet gelden verschillende algemene regels. Niet alles is onder algemene regels te vangen en daarom is er de integrale watervergunning. In deze integrale watervergunning zijn zes vergunningen uit eerdere wetten (inclusief keurvergunning) opgegaan in één aparte watervergunning.

Nationaal Waterplan

Op basis van de Waterwet wordt elke zes jaar een Nationaal Waterplan vastgesteld. Het Nationaal Waterplan is het rijksplan voor het waterbeleid in Nederland. Op 22 december 2015 is het Nationaal Waterplan 2016-2021 vastgesteld. Dit Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Met dit Nationaal Waterplan zet het kabinet een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart.

Beleid Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vechtstreek

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) heeft de zorg voor het regionale watersysteem. Het waterschap streeft op een duurzame en kosteneffectieve wijze naar optimale bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van schoon water en efficiënte zuivering van afvalwater.

Daarnaast draagt het waterschap op het gebied van recreatie, landschap en cultuurhistorie bij aan verbetering. Het Waterbeheerplan 2016-2021, vastgesteld op 8 oktober 2015, bouwt voort op het plan voor de periode 2010-2015 en houdt tegelijk rekening met nieuwe ontwikkelingen. Voor de komende periode heeft het AGV per thema een aantal wensbeelden voor 2030 genoemd, te weten:

1. **Waterveiligheid:** Bij waterveiligheid gaat het over bescherming tegen overstroming vanuit buitenwater of boezemstelsels. Insteek van het AGV is een waterrobuuste inrichting van de omgeving. Wanneer de veiligheid in het gedrang dreigt te komen houdt het AGV rekening met economische, landschappelijke en natuurwaarden. Voor de primaire waterkeringen heeft het Rijk het vereiste veiligheidsniveau opnieuw bepaald. In 2050 moeten alle primaire keringen aan de normen voldoen.
2. **Voldoende water:** Voldoende water gaat over de inrichting en het beheer van het watersysteem, zodanig dat het optimaal functioneert. Doel voor 2021 is dat er sprake is van een robuust watersysteem die de functies van gebieden faciliteren, en wateroverlast en watertekort voorkomen. Er is voldoende water beschikbaar voor vitale functies, nu en in de toekomst.
3. **Schoon water:** Schoon water betekent voor het waterschap een goede waterkwaliteit, zowel chemisch als ecologisch. De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn hierbij leidend. Maatregelen liggen op waterzuivering, samenwerking met de agrarische sector en het toekennen van een extra beschermde status aan innamepunten voor drinkwater. Het AGV wil zorgen dat al het water in het beheergebied geschikt is voor de vastgestelde gebruiksfunctie: voor veeteelt en akkerbouw, als grondstof voor drinkwater, voor recreatie en visserij, als proceswater en voor de natuur. Het doel is dat inwoners en bezoekers het water in het gebied ervaren als een verrijking van de omgeving.
4. **Waterketen:** Binnen de waterketen zorgt het waterschap voor het transporteren en zuiveren van stedelijk afvalwater. Om te zorgen dat het gezuiverde water blijft voldoen aan de lozingeisen werkt het waterschap in de planperiode aan het onderhouden, vernieuwen en optimaliseren van de zuiveringsinstallaties en -processen. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de microverontreinigingen zoals microplastics en medicijnresten. Het waterschap richt zich ook op het terugwinnen van grondstoffen en energie uit afvalwater. Tevens wil het waterschap innoveren en nieuwe technologische mogelijkheden doelmatig toepassen in de praktijk. Verder heeft het AGV als doel om in 2020 klimaatneutraal te zijn. Hiervoor worden extra maatregelen genomen.
5. **Op en om het water:** Het waterschap vindt het belangrijk dat inwoners en bezoekers van het gebied volop kunnen genieten van water, als onlosmakelijk onderdeel van het landschap. Het AGV heeft als doel voor 2030 in een groot deel van het beheersgebied de integrale uitvoerder te zijn van alle watertaken. In de komende planperiode wordt nagegaan of het wenselijk en haalbaar is om vaarwegbeheer en nautisch beheer tot zelfstandige taken van het waterschap te maken.

Keur en uitvoeringsregels

Op grond van de Waterwet is AGV als waterschap bevoegd via een eigen verordening, de Keur, regels te stellen aan handelingen die het watersysteem beïnvloeden. De Keur kent een flink aantal bepalingen die bedoeld zijn om het goed functioneren van de waterkeringen te beschermen. Ook de bepalingen die betrekking hebben op het beschermen van de aan- en afvoer van water zijn van belang om droge voeten te houden én van betekenis in tijden van waterschaarste. Maar ook de bescherming van de ecologische toestand van het watersysteem neemt een belangrijke plaats in. Het hoogheemraadschap streeft een goede ecologische toestand na van de watersystemen in zijn beheergebied, conform de Europese Kaderrichtlijn Water en conform nationaal en provinciaal beleid. Een goede ecologische toestand betekent dat water, oever en waterbodem voldoende leefmogelijkheden bieden aan de daar van nature thuis horende planten en dieren.

De Keur vermeldt expliciet welke handelingen vergunningplichtig zijn en welke aan algemene regels of aan de zorgplicht moeten voldoen. Wie bijvoorbeeld water wil lozen, moet een watervergunning aanvragen bij AGV. Vergunningaanvragen worden getoetst aan beleidsregels. In de uitvoeringsregels die bij de Keur horen is dit nader uitgewerkt.

Watertoets

De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is geen technische toets maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. In de waterparagraaf worden de watertoets en de uitkomsten van een eventueel overleg opgenomen.

Toets

Waterkering

In het geldende bestemmingsplan ligt op een deel van het plangebied een dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. De navolgende afbeelding is een uitsnede van de legger van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht opgenomen. Aan de overzijde van de Cannenburgerweg en de Herenweg bevinden zich primaire watergangen. Bij nieuwe plannen dient het belang van de waterkering niet onevenredig te worden geschaad. Op of in de waterkering mag uitsluitend in de primaire bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 3 meter. Met een afwijking kan hiervan worden afgeweken indien de waterkering niet onevenredig wordt geschaad en na positief advies van de beheerder van de waterkering.



Figuur 4.7: legger Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (bron: Waternet)

Met het plan wordt bestaande bebouwing gesloopt en ter plaatse nieuwbouw gepleegd. Een klein deel van de nieuwbouw vindt plaats binnen de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Het betreft een deel van het bouwblok ten behoeve van de twee-onder-één-kapper (circa 5 meter) aan de noordoostzijde. Dit zorgt echter niet dat het waterkerend vermogen van de waterkering wordt beperkt. Er worden geen gronden afgegraven of opgehoogd. Er vinden geen activiteiten plaats die de waterkering kan schaden.

Er is afstemming geweest met Waternet over de plannen in relatie tot de bestaande waterkering. Daaruit blijkt dat, gezien de afstand en de maximale diepte van de funderingen, voor de twee-onder-één-kapper de vaste fundering ongeveer 35 cm hoger moet komen dan eerst gepland (op -0,12 meter NAP). Voor bouwwerken op meer dan 10,50 meter afstand van de referentielijn is een vaste fundering op NAP -0,45 meter (of ondieper) in elk geval toegestaan.

Voor deze planontwikkeling is een onderzoek uitgevoerd met betrekking tot de waterstructuur (Roelofs, 2-11-2022 docnr. N01-D01-51058213-lwf), waarin de waterhuishouding van de toekomstige situatie is weergegeven. Dit betreft zowel het hemelwater als het afvalwater.

Riolering

Langs het plangebied is een gescheiden rioolstelsel aanwezig. Het nieuwbouwplan zal hier op worden aangesloten. De woningen aan de Cannenburgerweg worden op riool in deze weg aangesloten, de andere woningen op het bestaande gemengde riool van de Herenweg.

Hemelwaterafvoer

Het verhard oppervlak binnen het plangebied zal in de toekomst aanzienlijk afnemen. Momenteel is het gehele plangebied verhard en of bebouwd en is er een verhard oppervlak van 4526 m². In de nieuwe situatie ontstaat er een verhard oppervlak van 3629 m². Daarmee ontstaan er meer mogelijkheden voor hemelwater om te infiltreren in de ondergrond. Dit is een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de bestaande situatie.

Gelet op het soort verharding resulteert dit in een bergingsopgave van 126 m³. Deze zou gerealiseerd kunnen worden in een waterbufferende fundering onder de rijbanen of onder de parkeer- en groenvakken. Deze dient een noodoverloop richting de sloot aan de noordkant van het

plangebied te krijgen. Daarvoor zou de sloot verlengd moeten worden en de duiker aangepast. Via een aan te leggen voetpad kan het hemelwater in een extreme situatie naar de sloot afstromen. De uitwerking vindt plaats tijdens de civieltechnische uitwerking.

Openbare ruimte

De openbare ruimte binnen het plangebied blijft particulier gebied, dat zal niet worden overgedragen aan de gemeente. Dit deel van het plangebied zal straks in eigendom zijn en beheerd worden door de toekomstige bewoners/eigenaars.

4.11 Verkeer en parkeren

Indien een ruimtelijk plan voorziet in de toevoeging van verkeersaantrekkende functies dienen de gevolgen voor de verkeer- en parkeersituatie te worden beoordeeld. Om de verkeersgeneratie te berekenen wordt gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. De parkeernormen zijn gebaseerd op het gemeentelijk parkeerbeleid.

Parkeren

Het gemeentelijk parkeerbeleid van de gemeente Wijdmeren is vastgelegd in de 'Beleidsregel parkeernormen van de gemeente Wijdmeren', zoals vastgesteld door burgemeester en wethouders op 31 maart 2015. Uitgangspunt van de beleidsregel is dat elke initiatiefnemer van een bouwplan zelf verantwoordelijk is voor het oplossen van zijn eigen parkeerbehoefte en dat die parkeerbehoefte zo veel mogelijk op eigen terrein moet worden opgelost. Het toepassen van de parkeernormen heeft daarmee een positieve invloed op de bereikbaarheid, leefbaarheid en de economische ontwikkeling van de gemeente.

In de beleidsregels zijn parkeernormen voor verschillende woningtypen voor de kern en het landelijk gebied opgenomen. In de beleidsregels is het plangebied in eerste instantie aangewezen als landelijk gebied. Echter maakt het plangebied onderdeel uit van een aaneengesloten gebied met bebouwing met diverse stedelijke functies, zoals ook in paragraaf 3.1.2 is beschreven. Verkeerskundig is er ook sprake van de bebouwde kom met een snelheidsregime van 30 en/of 50 kilometer per uur. In het buitengebied geldt een snelheidsregime van 60 kilometer per uur. Daar komt bij dat het gebied rondom het plangebied bereikbaar is met een busverbinding. Geconcludeerd zou kunnen worden dat er ter plaatse sprake is van stedelijk gebied.

Wonen			
categorie	kern	landelijk gebied	per
eengezinswoning	1,6	2,6	woning
tussen/hoekwoning van een rij	1,4	2,4	woning
appartement, etage, koop	1,3	2,3	woning
appartement, etage, sociale huur	1,0	2,0	woning
aanleunwoning, zorgwoning, serviceflat	0,9	1,4	woning
kamerverhuur	0,6	0,8	kamer

Figuur 4.9: uit Beleidsregel parkeernormen wonen gemeente Wijdmeren (bron: gemeente Wijdmeren)

Het woningbouwprogramma bestaat uit het realiseren van 11 rijwoningen in de koopsector, 5 appartementen in de koopsector, 14 appartementen in de sociale koop en een twee-onder-éénkapper.

Voor de 14 appartementen in de sociale koop wordt het toepassen van een parkeernorm van 2,3 parkeerplaats per woning, conform de in het bestemmingsplan 'Parapluplan Parkeren Wijdmeren 2019' opgenomen 'beleidsregels Parkeernormen gemeente Wijdmeren', als onevenredig beschouwd. De 14 sociale koopwoningen kennen een beperkte oppervlakte van maximaal 55 m². Ze zijn bedoeld voor startende jongeren en ouderen. Het gaat daarbij vaak ook om alleenstaanden. Voor

meer dan 2 personen zijn deze woningen vrijwel niet geschikt. Dit zijn doelgroepen waarvan het autobezit lager ligt dan het gemiddelde. Dit maakt dat voor dit geval wordt afgeweken van het beleid en een parkeernorm van 1,2 per sociaal koopappartement wordt gehanteerd. Deze norm van 1,2 heeft het college eerder aangegeven in haar besluit van 8 juni 2021, waarin zij aangeeft hoe zij de beleidsregels Parkeernormen gemeente Wijdmeren wil gaan aanpassen na vaststelling van de Mobiliteitsvisie.

Woningen	Norm	Totaal
11 rijwoningen	2,4	26,4
5 appartementen	2,3	11,5
14 appartementen (sociaal)	1,2	16,8
2-1-kapper	2,6	5,2
Totaal		59,9

Figuur 4.10: Berekening parkeerplaatsen (bron: Ad Fontem)

Daarmee bedraagt de parkeerbehoefte afgerond 60 parkeerplaatsen. Zoals in hoofdstuk 2 beschreven worden op eigen terrein 60 parkeerplaatsen gerealiseerd. Er kan worden voldaan aan de parkeernorm.

Verkeer

In de huidige situatie kan het garagebedrijf worden geclassificeerd worden als arbeidsintensief en bezoekersextensief. Het totale bedrijfsvloeroppervlakte bedraagt circa 2.350 m². Per 100 m² bedrijfsvloeroppervlakte geldt op basis van de CROW uitgave een verkeersgeneratie van 10,9. De totale verkeersgeneratie in de huidige situatie komt in een worst-case scenario daarmee uit op 256 verkeersbewegingen per etmaal.

In de voorgenomen situatie komt het totaal aantal verkeersbewegingen volgens de CROW uitgave in een worst case scenario neer op een totaal van circa 219 verkeersbewegingen per etmaal. Dat is als volgt opgebouwd:

Soort woning	Buitengebied/ Rest bebouwde kom	Aantal	Totaal
2-1-kap	8,2	2	16,4
Sociale koop, appartement	6,0	14	84
tussenwoning	7,8	11	85,8
Koop, appartement, midden	6,4	5	32
			218,2

Figuur 4.8 Berekening verkeersbewegingen (bron: Ad Fontem gebaseerd op CROWuitgave)

Verkeerskundig advies

In november 2022 heeft bureau Roelofs een verkeerskundig advies uitgebracht om inzicht te krijgen in de verkeerseffecten van de voorgenomen ontwikkeling. Daarbij is gekeken naar de onderdelen: parkeren, verkeersgeneratie, verkeersontsluiting, verkeersveiligheid. Dit advies is als bijlage toegevoegd.

Om een goed beeld te krijgen van de huidige verkeerssituatie is een verkeerstelling uitgevoerd op 7 juni 2022. Tijdens de ochtendspits en de avondspits is met behulp van een drone het verkeer gefilmd en opgenomen. Deze aantallen zijn vergeleken met de tellingen die door de gemeente zijn uitgevoerd. Daaruit blijkt dat de dronetellingen representatief zijn.

In deze notitie is geconcludeerd dat:

- Parkeren: het voorgenomen verkavelingsplan volstaat om te voorzien in de parkeerbehoefte van het planvoornemen.
- Verkeersgeneratie: de voorgenomen ontwikkeling kent een verkeersgeneratie van ongeveer 219 verkeersbewegingen per gemiddelde werkdag. Op basis van een verkeersonderzoek, uitgevoerd met een drone op 7 juni 2022, is geconstateerd dat zowel vanuit doorstroming en wachtrijen als vanuit de door de gemeente Wijdmeren vastgestelde wegcategorysering de ontwikkeling niet lijdt tot onacceptabele verkeersintensiteiten. De ontwikkeling is daarmee acceptabel, zeker wanneer in ogenschouw wordt genomen dat binnen het huidige bestemmingsplan meer verkeer gegenereerd zou mogen/kunnen worden als in het toekomstige bestemmingsplan voor de woningen.
- Verkeersontsluiting: het plangebied kent goede ontsluitingsmogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer. Dit geldt ook voor de ontsluitingsmogelijkheden voor fietsers en voetgangers. Het plangebied is in de basis goed bereikbaar, waarbij een aansluiting voor fietsers aan de westzijde van het plangebied op het fietspad langs de Herenweg een belangrijk aandachtspunt is.
- Verkeersveiligheid: op basis van de geringe verkeerstoename en weginrichting zijn op het omliggende wegennet en binnen het plangebied geen onaanvaardbare verkeersveiligheidsrisico's geconstateerd, mits de volgende voorzieningen worden toegepast:
 1. De aansluiting vanuit het plangebied op de Herenweg de doorsteek richting het fietspad in de bestaande tussenberm verbreden naar 3,00 meter;
 2. De nieuwe aansluiting vanaf het plangebied op de Herenweg inrichten als uitritconstructie, ook al wordt deze alleen door voetgangers, fietsers en uitzonderlijke voertuigen gebruikt;
 3. De aansluiting vanuit het plangebied op de Cannenburgerweg inrichten als gelijkwaardig kruispunt.

Geconcludeerd kan worden dat verkeer en parkeren geen belemmering vormen voor het realiseren van de voorgenomen herontwikkeling Cannenburgerpark.

4.12 Duurzaamheid

Het plan is een herontwikkeling van bedrijfslocatie waarbij er kansen liggen voor duurzaamheidsmaatregelen. De herontwikkeling van deze locatie waarbij een bedrijfslocatie verdwijnt en woningen worden gerealiseerd, betekent een betere leefomgeving voor de omliggende woningen.

Energietransitie

Uiteraard moet worden voldaan aan de eisen van het Bouwbesluit. De nieuwe woningen zijn energiezuinig en worden gasloos gebouwd. De woningen/appartementen zullen worden van voorzien van zonnepanelen op de daken. Circulair bouwen en duurzame bouwmaterialen hebben de aandacht.

Er wordt onderzocht of collectieve verwarming mogelijk is voor de herontwikkeling.

Mobiliteit

Er zijn op dit moment geen plannen om laadpalen voor motorvoertuigen te realiseren in het plangebied.

Klimaatadaptatie

Duurzaam waterbeheer betekent wateroverlast zoveel mogelijk voorkomen. Ook het opvangen van regenwater waarbij het water wordt vastgehouden en geïnfiltreerd in de grond in plaats van af te voeren via het rioolstelsel.

Het hemelwater zal worden opgevangen op eigen terrein, dus binnen het plangebied en zal voldoen aan de gemeentelijke eisen.

Deze herontwikkeling betekent eveneens minder verhard oppervlak (afname van circa 1200 m²) omdat er groen en tuinen binnen het plangebied worden gerealiseerd. Tevens worden de parkeerplaatsen tussen de woningen voorzien van halfverharding. Ook de parkeerplaatsen langs de vaart zullen bestaan uit halfverharding. Dat heeft positieve gevolgen voor klimaatadaptatie.

Waterberging

Het verhard oppervlak binnen het plangebied zal in de toekomst aanzienlijk afnemen. Momenteel is het gehele plangebied verhard en of bebouwd en is er een verhard oppervlak van 4526 m². In de nieuwe situatie ontstaat er een verhard oppervlak van 3629 m². Daarmee ontstaan er meer mogelijkheden voor hemelwater om te infiltreren in de ondergrond. Dit is een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de bestaande situatie.

Gelet op het soort verharding resulteert dit in een bergingsopgave van 126 m³. Deze kan gerealiseerd worden in een waterbufferende fundering onder de rijbanen of onder de parkeer- en groenvakken. Deze dient een noodoverloop richting de sloot aan de noordkant van het plangebied te krijgen. Daarvoor zou de sloot verlengd moeten worden en de duiker aangepast. Via een aan te leggen voetpad kan het hemelwater in een extreme situatie naar de sloot afstromen.

De uitwerking vindt plaats bij de civieltechnische uitwerking van het plan.

4.12 Bezonningsstudie

Het realiseren van een nieuw plan kan effect hebben op de bezonning van objecten in de directe omgeving. Er is een bezonningsstudie voor dit plan uitgevoerd en wel voor het pand Noordereinde 265 (BDA, 31-8-2022, proj.nr. 20-284). De bezonningsstudie is gedaan voor 4 data in een jaar: 21 april, 21 juni, 21 september en 21 december en op 4 tijdstippen, te weten 9.00, 12.00, 15.00 en 18.00 uur.

Uit deze bezonningsstudie blijkt dat voor de betreffende woning er sprake is van schaduwwerking op 21 september om 18.00 uur en 21 december om 15.00 uur. Voor de andere data en tijdstippen niet. De woning ten noorden van de twee-onder-een-kap-woningen. Uit de studie blijkt dat ten opzichte van deze woning in september rond 18 uur en in december rond 12 en 15 uur er sprake is van schaduwwerking als gevolg van deze twee-onder-een-kapwoningen.

In deze studie is gerekend met het laatste ontwerp waarin de twee-onder-een-kap-woningen een bouwhoogte van 9,60 meter hebben en de rijwoningen met een bouwhoogte van 10,00 m. Het geldende bestemmingsplan staat bebouwing toe met een bouwhoogte van 8,00 m tot de perceelsgrens, zowel aan de zijkant als aan de voorzijde. De rijwoningen worden op minimaal 10 meter uit de perceelsgrens gebouwd, waardoor geconcludeerd kan worden dat de schaduwwerking door de nieuwe ontwikkeling niet méér is dan in de huidige situatie mogelijk is.

5 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

Economische uitvoerbaarheid

Het project is een particulier initiatief. De uitvoering van het plan is voor eigen rekening en risico van de initiatiefnemer. De procedurele kosten voor de gemeente worden gedekt uit de leges.

Het risico op planschade wordt, gelet op de aard van de beoogde ontwikkeling, nihil geacht. Met het plan wordt een milieuhinderlijk bedrijf uit een woonomgeving verwijderd. De nieuwe functie (wonen) is meer passend binnen het karakter van de woonomgeving. Eventuele planschade is wel voor rekening van initiatiefnemer. Met initiatiefnemer wordt hiertoe een planschadeovereenkomst afgesloten.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor dit project is een participatietraject gestart om omwonenden en geïnteresseerden mee te nemen, in een co-creatieve aanpak. Het doel is om gezamenlijk te komen tot een goed, gedragen ontwerp voor het Cannenburgerpark.

In oktober 2020 werd de eerste aankondiging, huis-aan-huis, gedaan via een brief.

Op 15 februari 2021 werd gestart met een meedenkkrant die huis-aan-huis werd verspreid. Tevens werd er een enquête gehouden om inzichtelijk te krijgen hoe de omgeving tegen de herontwikkeling aankijkt. Voor de herontwikkeling is een projectwebsite in de lucht gezet.

Daarna werd er in februari brainstormwandelingen gehouden over de bedrijfslocatie. Deze werden opgevolgd door thematafels op basis van de verzamelde informatie en thema's werden behandeld. In april volgde een afsluitende digitale verdiepingsavond, waarbij verschillende structuurschetsen werden gepresenteerd.

In het bijgevoegde Participatieverslag Cannenburgerpark is de participatie weergegeven met de doelen, doelgroepen en wijze waarop de participatie plaatsvond en gaat plaatsvinden en wat dit aan informatie heeft opgeleverd.

Dit co-creatieproces heeft een goed proces opgeleverd waarbij er diverse mogelijkheden waren/zijn om mee te denken in de herontwikkeling.

Het ontwerpbesluit omgevingsvergunning heeft van 3 maart 2022 t/m 13 april 2022 ter inzage gelegen. In deze periode zijn 19 zienswijzen ingediend.

Deze zienswijzen zijn aanleiding geweest voor aanpassingen in het plan en nadere onderzoeken. De belangrijkste zijn dat het plan nu één ontsluiting heeft voor gemotoriseerd verkeer en de andere ontsluiting alleen voor langzaam verkeer en calamiteiten. De hoogte van de twee-onder-een-kapwoningen en de rijwoningen zijn verlaagd.

Met betrekking tot de onderzoeken kan worden opgemerkt dat er een nieuw verkeersonderzoek is uitgevoerd, akoestisch onderzoek en een nader onderzoek naar vleermuizen en huismussen heeft plaatsgevonden. De bezonningsstudie is aangepast op de meest actuele situatie.

6 Conclusie

Zoals reeds is benoemd dient een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan te voldoen aan een goede ruimtelijke ordening. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft aangetoond dat, na de benodigde grondverbetering, de milieu- en omgevingsaspecten geen belemmering vormen voor het initiatief om een bedrijfslocatie aan de Herenweg/Cannenburgerweg in Ankeveen te transformeren naar wonen.

Uit de onderbouwing blijkt dat er geen onevenredige negatieve milieueffecten worden veroorzaakt voor de omgeving.

Het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het vigerende bestemmingsplan is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

BIJLAGEN

- Verkennend en nader bodemonderzoek en verkennend asbest in bodemonderzoek (Milieutechniek ZVS Eemnes BV, d.d. 7-3-2019);
- Quicksan natuurwaardenonderzoek (Natuurbank Overijssel, Aalten d.d. 29-6-2021);
- Nader onderzoek vleermuizen & huismussen (Natuurbank Overijssel, Aalten, d.d. 25-7-2022)
- AERIUS-berekening (Ad Fontem, d.d. oktober 2021)
- Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (Geluid Plus adviseurs, 29-8-2022, aanvulling nov. 2022);
- Bureauonderzoek en verkennend booronderzoek archeologie (Hamaland Advies, d.d. 02-11-2021).
- Notitie verkeerskundig advies Cannenburgerpark Ankeveen (Roelofs, d.d. november 2022);
- Notitie Waterstructuurplan Cannenburgerpark Ankeveen (Roelofs, d.d. 2 november 2022);
- Bezonningsstudie (Building Design Architectuur, d.d. 31-08-2022);
- Participatieverslag Cannenburgerpark (Bureau Lokahi, d.d. 04-06-2022).