

ECLI

ECLI:NL:RVS:2025:320

Datum uitspraak

29 januari 2025

Inhoudsindicatie

Bij besluit van 10 oktober 2022 heeft de raad van de gemeente Kaag en Braassem het bestemmingsplan "Julianalaan 68-70, Kaag" vastgesteld. Het plangebied bevindt zich in de kern van Kaag, aan het einde van het bebouwingslint aan de Julianalaan. Het plan voorziet in de herontwikkeling van de gronden aan de Julianalaan 66, 68 en 70 in Kaag, waar zich momenteel een insteekhaventje met een dagrecreatieve voorziening, twee woningen en horecagelegenheid De Twee Wilgen bevinden. Het plan maakt de bouw van in totaal tien woningen mogelijk, bestaande uit negen appartementen en één vrijstaande woning. [appellant] en anderen wonen allemaal in de omgeving van het plangebied en exploiteren direct ten zuiden van het plangebied Jachtwerf [naam appellant] (hierna: de jachtwerf). [appellant] en anderen kunnen zich niet met het plan verenigen, met name omdat zij vrezen dat het plan leidt tot een beperking van hun bedrijfsvoering.

Volledige tekst

202206845/1/R3.

Datum uitspraak: 29 januari 2025

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Tussenuitspraak met toepassing van artikel 8:51d van de Algemene wet Bestuursrecht (Awb) in het geding tussen:

[appellant] en anderen, allen wonend respectievelijk gevestigd te Kaag, gemeente Kaag en Braassem,

appellanten,

en

de raad van de gemeente Kaag en Braassem,

verweerder.

#### Procesverloop

Bij besluit van 10 oktober 2022 heeft de raad het bestemmingsplan "Julianalaan 68-70, Kaag" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant] en anderen beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De Afdeling heeft de zaak op de zitting van 27 september 2024 behandeld, waar [appellant] en anderen, vertegenwoordigd door [appellant] en [gemachtigde A] en bijgestaan door drs. M.S. Mol-van Zelst en [gemachtigde B], en de raad, vertegenwoordigd door mr. V. Platteeuw en R. 't Jong, zijn verschenen. Verder zijn op de zitting Kaag Investments B.V., NU Projectontwikkeling B.V. en Keizerrijk Investments B.V., vertegenwoordigd door mr. J.J.D. van Doleweerd, advocaat te Amersfoort, vergezeld door [gemachtigden], als partij gehoord.

#### Overwegingen

##### Overgangsrecht inwerkingtreding Omgevingswet

1. Op 1 januari 2024 zijn de Omgevingswet en de Invoeringswet Omgevingswet in werking getreden. Op grond van artikel 4.6, derde lid, van de Invoeringswet Omgevingswet blijft op een beroep tegen een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan waarvan het ontwerp vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de Omgevingswet ter inzage is gelegd het recht zoals dat gold onmiddellijk vóór dat tijdstip van toepassing tot het bestemmingsplan onherroepelijk is.

Het ontwerpplan is op 14 april 2022 ter inzage gelegd. Dat betekent dat op deze beroepsprocedure het recht, waaronder de Wet ruimtelijke ordening, zoals dat gold vóór 1 januari 2024 van toepassing blijft.

##### Inleiding

2. Het plangebied bevindt zich in de kern van Kaag, aan het einde van het bebouwingslint aan de Julianalaan. Het plan voorziet in de herontwikkeling van de gronden aan de Julianalaan 66, 68 en 70 in Kaag, waar zich momenteel een insteekhaventje met een dagrecreatieve voorziening, twee woningen en horecagelegenheid De Twee Wilgen bevinden. Het plan maakt de bouw van in totaal tien woningen mogelijk, bestaande uit negen appartementen en één vrijstaande woning.

3. [appellant] en anderen wonen allemaal in de omgeving van het plangebied en exploiteren direct ten zuiden van het plangebied Jachtwerf [naam appellant] (hierna: de jachtwerf).

[appellant] en anderen kunnen zich niet met het plan verenigen, met name omdat zij vrezen dat het plan leidt tot een beperking van hun bedrijfsvoering.

##### Opzet van de uitspraak

4. De Afdeling zal hierna eerst ingaan op de goede procesorde, waarna de Afdeling zal weergeven welke beroepsgronden op de zitting zijn ingetrokken. Vervolgens zal de Afdeling toelichten hoe zij een beroep tegen een bestemmingsplan beoordeelt. Daarna komen per onderwerp de verschillende beroepsgronden aan de orde.

## Goede procesorde

5. [appellant] en anderen hebben op de zitting betoogd dat het plan leidt tot een vermindering van het uitzicht vanuit hun woningen.

5.1. Behalve in geschillen waarin de wet het niet toestaat, kunnen ook na afloop van de beroepstermijn en, als die termijn is gegeven, na de termijn als bedoeld in artikel 6:6 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb), nieuwe gronden worden ingediend. Deze mogelijkheid wordt begrensd door de goede procesorde. De goede procesorde laat het indienen van een nieuwe beroepsgrond niet toe als andere partijen onvoldoende op die beroepsgrond kunnen reageren of de goede voortgang van de procedure daardoor op andere wijze wordt belemmerd. Dat is hier het geval. [appellant] en anderen hebben deze beroepsgrond pas op de zitting naar voren gebracht en daardoor was het voor de raad niet mogelijk om op adequate wijze op deze beroepsgrond te reageren. Niet gebleken is dat [appellant] en anderen deze beroepsgrond niet in een eerder stadium van de procedure naar voren konden brengen. Gelet hierop is het voor het eerst op de zitting aanvoeren van deze grond in dit geval in strijd met een goede procesorde. De Afdeling laat deze grond daarom buiten beschouwing.

## Ingetrokken beroepsgronden

6. [appellant] en anderen hebben op de zitting de beroepsgronden over stikstofdepositie, soortenbescherming en de dove gevel ingetrokken.

## Toetsingskader

7. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen. De Afdeling oordeelt niet zelf of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. De Afdeling beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in overeenstemming is met het recht. Daarbij kan aan de orde komen of de nadelige gevolgen van het plan onevenredig zijn in verhouding tot de met het plan te dienen doelen.

## Beroepsgronden

### Richtafstand VNG-brochure

8. [appellant] en anderen betogen dat het plan ten onrechte voorziet in woningen op korte afstand van de jachtwerf. Zij vrezen dat dit leidt tot een belemmering van de bedrijfsvoering. Volgens hen is ten onrechte geen onderzoek verricht naar de aspecten geur, gevaar en stof terwijl niet aan de aanbevolen richtafstand van 30 m, uit de Brochure Bedrijven en milieuzonering van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten van 2009 (hierna: de VNG-brochure), is voldaan.

8.1. De Afdeling stelt vast dat de jachtwerf in het plangebied van het bestemmingsplan "Julianalaan 72a" ligt. Aan het perceel van de jachtwerf zijn de bestemmingen "Bedrijf" en "Water", en de functieaanduiding "jachthaven" toegekend.

Artikel 3.1 van de regels van het bestemmingsplan "Julianalaan 72a" luidt:

"De voor Bedrijf aangewezen gronden zijn bestemd voor gebouwen en terreinen ten behoeve van:

a. een scheepswerf tot maximaal de categorie 3.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, zoals opgenomen in de bijlage behorende bij de regels;

b. een jachthaven en botenverhuur;

c. inrichtingen die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zijn uitgezonderd van vestiging;

[...]"

Artikel 5.1 luidt:

"De op de verbeelding voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor:

[...]

d. ter plaatse van de aanduiding 'jachthaven': een jachthaven en botenverhuur;

[...]"

8.2. De Afdeling stelt vast dat uit paragraaf 4.2.4 van de plantoelichting blijkt dat de raad bij het maken van een ruimtelijke afweging gebruik heeft gemaakt van de VNG-brochure. Deze brochure geeft richtafstanden tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is. Zie bijvoorbeeld de uitspraak van 12 mei 2021, [ECLI:NL:RVS:2021:1021](#), onder 5.3. Als aan deze richtafstanden wordt voldaan, kan in beginsel ervan worden uitgegaan dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De VNG-brochure heeft echter een indicatief karakter waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken.

8.3. Tussen partijen is niet in geschil dat zowel een "jachthaven" als een "scheepswerf" kan worden aangemerkt als een type bedrijvigheid van milieucategorie 3.1. Daarnaast is tussen partijen niet in geschil dat het plangebied in een "gemengd gebied", als bedoeld in de VNG-brochure, ligt. Wanneer de omgeving getypeerd kan worden als gemengd gebied kunnen de richtafstanden met één afstandsstap worden verlaagd. De Afdeling stelt verder vast dat niet in geschil is dat de kortste afstand tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is, 0 m is.

8.4. Wat betreft het betoog dat de aspecten geur en stof niet zijn getoetst, overweegt de Afdeling als volgt. Voor de typen bedrijvigheid "jachthaven" en "scheepswerf" geldt in een rustige woonwijk een grootste richtafstand van respectievelijk 10 m en 30 m ten opzichte van gevoelige objecten voor de aspecten geur en stof. In dit geval kan de richtafstand met één afstandsstap naar beneden worden bijgesteld zodat de richtafstand voor de typen bedrijvigheid "jachthaven" en "scheepswerf" respectievelijk 0 m en 10 m is. In dit geval wordt dus niet aan de richtafstand van 10 m voor de aspecten geur en stof voor het type bedrijvigheid "scheepswerf" voldaan.

Dit betekent naar het oordeel van de Afdeling niet per definitie dat dit een onaanvaardbare belemmering van de bedrijfsactiviteiten van de jachtwerf oplevert. Zoals de raad, onder verwijzing naar paragraaf 4.2.4 van de plantoelichting, heeft toegelicht, wordt de jachtwerf niet extra beperkt in haar mogelijkheden als gevolg van het plan. De jachtwerf moet ten aanzien van de bestaande en dichtbij de jachtwerf gelegen woningen namelijk al aan het Activiteitenbesluit milieubeheer (hierna: Activiteitenbesluit) voldoen voor de aspecten geur en

stof. Daardoor zijn de gebruiksmogelijkheden van de jachtwerf al beperkt. De raad heeft zich onder deze omstandigheden naar het oordeel van de Afdeling op het standpunt mogen stellen dat de voorziene woningen geen belemmering opleveren voor de bedrijfsactiviteiten van de jachtwerf. Vergelijk onder 5.10 van de uitspraak van de Afdeling van 24 maart 2021, [ECLI:NL:RVS:2021:620](#).

8.5. Wat betreft het betoog dat het aspect gevaar niet is getoetst, overweegt de Afdeling als volgt. Niet in geschil is dat er niet aan de richtafstand voor het aspect gevaar wordt voldaan. Dat hoeft niet te betekenen dat er sprake is van een onaanvaardbare belemmering van de bedrijfsactiviteiten van de jachtwerf. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat de jachtwerf een inrichting is die onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit valt en de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 15 (hierna: PGS 15). Hierin zijn veiligheidsafstanden opgenomen die in acht moeten worden genomen. Deze veiligheidsafstanden betreffen echter uitsluitend interne afstanden binnen een bedrijf. Externe veiligheidsrisico's van deze bedrijven reiken dus niet tot buiten de inrichtingsgrens. Volgens de raad leidt het plan uit het oogpunt van gevaar niet tot een grotere beperking voor het bedrijfsperceel dan onder het voorheen geldende plan al het geval was. Naar het oordeel van de Afdeling hebben [appellant] en anderen niet aannemelijk gemaakt dat de bedrijfsactiviteiten van de jachtwerf zodanige risico's met zich brengen dat de raad het niet voldoen aan de richtafstand niet aanvaardbaar heeft mogen achten. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat moet worden voldaan aan de voorschriften over opslag, zoals onder meer vervat in het Activiteitenbesluit en de PGS 15. Daarom heeft de raad op dit punt redelijkerwijs gemotiveerd kunnen afwijken van de richtafstand van de VNG-brochure.

8.6. Voor de aspecten geur, stof en gevaar slaagt het beroep op de VNG-brochure niet. Hierna komt het onderwerp geluid aan de orde.

#### Geluid

9. [appellant] en anderen betogen dat de toekomstige bewoners door de bedrijfsvoering van de jachtwerf geluidoverlast zullen ervaren. Hun betoog over geluid kan worden onderverdeeld in twee onderwerpen:

1) akoestisch onderzoek en 2) voorwaardelijke verplichtingen voor geluid. Deze onderwerpen zullen hieronder worden besproken.

#### Akoestisch onderzoek

10. [appellant] en anderen betogen dat het akoestisch onderzoek van Kraaij Akoestisch Adviesbureau van 9 februari 2022 (hierna: het akoestisch onderzoek), waar de raad zich op baseert, gebrekkig is. Volgens hen is de bestaande bedrijfsvoering van de jachtwerf ten onrechte het uitgangspunt geweest bij de beoordeling van de geluidbelasting. Ook zijn in het akoestisch onderzoek verschillende geluidbronnen, onder meer twee heftrucks, een tractor en de vallen die tegen de masten klapperen, niet meegenomen. Daardoor is het akoestisch onderzoek volgens [appellant] en anderen niet representatief voor de bedrijfsvoering. Tot slot voeren zij aan dat de geluidbelasting van de toename van gemotoriseerd verkeer op de voorziene woningen ten onrechte niet onderzocht.

10.1. Volgens vaste rechtspraak van de Afdeling moet bij het onderzoek dat ertoe dient te beoordelen of ter plaatse van een in een bestemmingsplan voorziene woning een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd in verband met mogelijke milieuhinder van een nabijgelegen bedrijf worden uitgegaan van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden op het perceel van dat bedrijf. De Afdeling

wijst ter vergelijking op haar uitspraak van 29 september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:2177, onder 3.3. Op de zitting is toegelicht dat de representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden op het perceel van het bedrijf is bepaald op basis van een vragenlijst die door [appellant] en anderen op 11 januari 2021 is ingevuld.

In wat [appellant] en anderen hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen grond om tot het oordeel te komen dat de in het akoestisch onderzoek gehanteerde uitgangspunten onjuist zijn. Daarbij acht de Afdeling van belang dat [appellant] en anderen niet aannemelijk hebben gemaakt dat de gehanteerde uitgangspunten onjuist zijn. Verder acht de Afdeling van belang dat de raad naar aanleiding van de zienswijze van [appellant] en anderen het akoestisch onderzoek heeft laten verrichten en de uitgangspunten die aan dat onderzoek ten grondslag liggen, heeft gebaseerd op een vragenlijst die door [appellant] en anderen is ingevuld. Kraaij Akoestisch Adviesbureau heeft bovendien naar aanleiding van de zienswijze geluidmetingen uitgevoerd ter bepaling van de geluidbelasting van het afsputten van boten.

10.2. De Afdeling stelt verder vast dat in paragraaf 4.2.3 van de plantoelichting staat dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening beoordeeld moet worden of de wegen in de omgeving een belemmering vormen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de beoogde en bestaande woningen. De beoogde woningen zijn voorzien aan de Julianalaan, die ter hoogte van het plangebied een doodlopende weg is. Volgens de raad heeft deze weg een dusdanig lage verkeersintensiteit dat deze geen belemmering vormt voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In wat [appellant] en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de raad de geluidbelasting van de toename van gemotoriseerd verkeer op de voorziene en bestaande woningen ten onrechte niet heeft onderzocht. Bovendien heeft de raad naar aanleiding van het beroep van [appellant] en anderen de notitie van 16 januari 2024 laten opstellen door Kraaij akoestisch adviesbureau. Uit die notitie blijkt dat de geluidbelasting van de toename van gemotoriseerd verkeer beperkt is tot 0,25 dB. De raad heeft toegelicht dat hij deze toename aanvaardbaar acht, omdat dit feitelijk niet waarneembaar is.

10.3. Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat aan het akoestisch onderzoek zulke gebreken kleven of dat dit onderzoek leemten in kennis bevat dat de raad dit onderzoek niet ten grondslag heeft mogen leggen aan het plan.

Het betoog slaagt niet.

Voorwaardelijke verplichtingen voor geluid

11. [appellant] en anderen betogen dat de akoestische maatregelen niet geborgd zijn in de planregels. Zij voeren in de eerste plaats aan dat het niet mogelijk is om te voldoen aan de voorwaardelijke verplichting van artikel 4.3.2 van de planregels, omdat het oprichten van een geluidsscherm van 3 m hoog op gronden met de bestemming "Water" in strijd is met de bestemmingsomschrijving van artikel 4.1 van de planregels en de maximale hoogte van artikel 4.2.2, onder b, van de planregels.

In de tweede plaats voeren zij aan dat het onvoldoende duidelijk is wat voor geluidwerende voorziening er gerealiseerd moet worden op grond van artikel 5.3.3 van de planregels. Zo ontbreken zowel een hoogtemaat als een algemene beschrijving van de te realiseren voorziening. Zij wijzen er verder op dat het akoestisch onderzoek, waar artikel 5.3.3 van de planregels naar verwijst, spreekt over een afsluitbare glazen wand die door de toekomstige eigenaar geopend kan worden. Volgens [appellant] en anderen zullen de normen van het Activiteitenbesluit milieubeheer echter overschreden worden indien de toekomstige eigenaar

ervoor kiest om deze wand te openen. Hierdoor zijn hun belangen onvoldoende geborgd, aldus [appellant] en anderen.

11.1. Artikel 4.1 van de planregels luidt:

"De op de verbeelding voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. waterberging;
- b. waterhuishouding;
- c. waterlopen en waterpartijen;
- d. steigers ten behoeve van de pleziervaart;

alsmede voor:

- e. groenvoorzieningen;
- f. infiltratievoorzieningen;
- g. kruisingen en overbruggingen ten behoeve van verkeersdoeleinden."

Artikel 4.2.2 luidt:

"Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. uitsluitend keermuren voor de waterbeheersing, oeverbeschoeiingen, duikers, bruggen mogen worden gebouwd.
- b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 2 m bedragen;
- c. in afwijking van het gestelde in artikel 4 lid 2.2 sub a zijn aanlegsteigers toegestaan met een maximale diepte van 25 meter, gemeten vanaf de bestemming 'Wonen - 1'."

Artikel 4.3.2 luidt:

"Het gebruik van bouwwerken overeenkomstig de bestemming 'Wonen - 1' is uitsluitend toegestaan indien ter plaatse van de aanduiding 'geluidscherm' een geluidscherm met een hoogte van minimaal 3 meter wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden."

Artikel 5.3.3 luidt:

"Het gebruik van bouwwerken overeenkomstig de bestemming 'Wonen - 1' is uitsluitend toegestaan indien de appartementengebouwen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - gebouwgebonden afscherming' worden voorzien van een gebouwgebonden afscherming, conform het als bijlagen bij toelichting, bijlage 4 bijgevoegde akoestische rapport."

- Geluidscherm

11.2. De Afdeling volgt [appellant] en anderen in het betoog dat de oprichting van een geluidscherm van 3 m hoog planologisch niet is toegestaan. De Afdeling stelt vast dat het plan ter plaatse van de functieaanduiding "geluidscherm" de oprichting en instandhouding van een geluidscherm verplicht, maar ook dat artikel 4.1 en artikel 4.2.2, aanhef en onder a, van de planregels het oprichten hiervan op gronden met de bestemming "Water" niet toestaat, terwijl artikel 4.3.2 van de planregels het geluidscherm op gronden met de bestemming "Water" noodzakelijk acht voor het gebruiken van bouwwerken overeenkomstig de bestemming "Wonen - 1". Bovendien staat artikel 4.2.2, aanhef en onder b, van de planregels

het niet toe dat de bouwhoogte van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, zoals een geluidsschermbank, hoger is dan 2 m. De planregels zijn hierdoor innerlijk tegenstrijdig. Het plan is in zoverre niet met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid vastgesteld.

In zoverre slaagt het betoog.

#### - Gebouwgebonden afscherming

11.3. Over de gebouwgebonden afscherming als bedoeld in artikel 5.3.3 van de planregels overweegt de Afdeling als volgt. De Afdeling stelt vast dat is onderzocht in hoeverre er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de voorziene woningen (het ruimtelijk spoor), en in hoeverre de ontwikkeling een belemmering vormt voor de bedrijfsvoering van de jachtwerf (het milieuspoor). Uit paragraaf 7.2 van het akoestisch onderzoek blijkt dat de raad het met het oog op de bescherming van het woon- en leefklimaat bij de voorziene woningen noodzakelijk heeft geacht om ter plaatse van de oostelijke gevel van gebouw B in een gebouwgebonden afscherming te voorzien.

11.4. Met wat [appellant] en anderen hebben aangevoerd, acht de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat het in verband met de geluidnormen van het Activiteitenbesluit (het milieuspoor) noodzakelijk is te verplichten dat de gebouwgebonden afscherming niet open kan. In paragraaf 6.1 van het akoestisch onderzoek is toegelicht dat ter plaatse van de gevels van de gebouwen A en B wordt voldaan aan de geluidsgrenswaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en het maximale geluidniveau van artikel 2.17 van het Activiteitenbesluit. Dit leidt volgens het akoestisch onderzoek dan ook niet tot een belemmering van de bedrijfsvoering van de jachtwerf.

Ten overvloede overweegt de Afdeling nog dat ter plaatse van de oostgevel van gebouw C niet wordt voldaan aan de geluidsgrenswaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en het maximale geluidniveau van artikel 2.17 van het Activiteitenbesluit. Dit leidt volgens het akoestisch onderzoek echter niet tot een belemmering van de bedrijfsvoering van de jachtwerf, omdat de oostgevel van gebouw C doof dient te worden uitgevoerd. De Afdeling stelt vast dat dit in de verbeelding in samenhang gezien met artikel 5.3.4 van de planregels als zodanig is geborgd.

In zoverre slaagt het betoog niet.

11.5. Over het betoog van [appellant] en anderen dat het onvoldoende duidelijk is wat voor geluidwerende voorziening er gerealiseerd moet worden op grond van artikel 5.3.3 van de planregels, overweegt de Afdeling als volgt. Hoewel het stemgeluid van de bezoekers van de jachthaven een geluidbron is die ingevolge artikel 2.18, eerste lid en onder b, van het Activiteitenbesluit buiten beschouwing blijft, heeft de raad daaraan in het kader van de beoordeling van een goede ruimtelijke ordening ter plaatse van de voorziene woningen betekenis toegekend. Uit paragraaf 6.2 van het akoestisch onderzoek blijkt dat de raad met het oog op de beoordeling of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de voorziene woningen, het stemgeluid in het hoogseizoen worst-case heeft laten berekenen. In paragraaf 7.2 van het akoestisch onderzoek staat dat de richtwaarden van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau worden overschreden op de oostgevel van gebouw B. Volgens het akoestisch onderzoek bedraagt de geluidbelasting zonder afsluitbare buitenruimte op de oostgevel van gebouw B, 60 dB(A). Dit betekent volgens de raad dat de afsluitbare (glazen) wand een geluidwering van 14 dB(A) moet bedragen. Daarbij hebben de toekomstige bewoners volgens de raad de keuze om de wand dicht te laten of te openen, bijvoorbeeld als zij naar het geluid van watersportrecreanten willen luisteren.

11.6. De Afdeling stelt vast dat het plan ter plaatse van de functieaanduiding "specifieke vorm van wonen - gebouwgebonden afscherming" het aanbrengen van een gebouwgebonden afscherming verplicht. Uit de algemene verwijzing naar het akoestisch onderzoek in de voorwaardelijke verplichting van artikel 5.3.3 van de planregels blijkt echter niet welk geluidwerend effect de gebouwgebonden afscherming moet bewerkstelligen. Gelet hierop is artikel 5.3.3 van de planregels niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid en in zoverre is het besluit in strijd met artikel 3:2 van de Awb vastgesteld.

Ook in zoverre slaagt het betoog.

#### Tussenconclusie geluid

12. Gelet op het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat de planregels in de weg staan aan het realiseren van een geluidsscherm ter plaatse van de aanduiding "geluidsscherm". Daarnaast is onvoldoende geborgd dat ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van wonen - gebouwgebonden afscherming" de geluidreductie wordt verwezenlijkt die de raad heeft beoogd. Daarmee is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat van de toekomstige bewoners niet gewaarborgd. Aan het slot van de uitspraak onder 23 gaat de Afdeling in op wat dit betekent voor het plan.

#### Bezonnning

13. [appellant] en anderen betogen dat in de bezonningsstudie "Bezonnning bouwplan Julianalaan Kaag" van Van Wilsum van Loon architectuur & stedenbouw van 1 september 2022 (hierna: de bezonningsstudie van 1 september 2022) ten onrechte alleen de maand februari is onderzocht. Volgens hen hadden ten minste vier maanden onderzocht moeten worden, waaronder de minimale zonnestand in december. Daarbij heeft de raad ten onrechte de bezonnning op slechts één woning gemeten.

13.1. Onder verwijzing naar de uitspraak van 5 december 2018, [ECLI:NL:RVS:2018:3982](#), onder 5.1, overweegt de Afdeling dat er geen wettelijke normen bestaan die zien op een minimum aantal zonuren per dag in een woning. De wetgever heeft ervoor gekozen regulering hiervan over te laten aan bestuursorganen. Dit betekent dat bestuursorganen op dit onderwerp beleidsruimte hebben. Dat neemt echter niet weg dat in het kader van een bestemmingsplan een afweging dient plaats te vinden van alle bij het gebruik van de gronden betrokken belangen, waaronder het belang van omwonenden bij een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

13.2. De raad heeft deze afweging in dit geval gemaakt aan de hand van de bezonningsstudie van 1 september 2022, die als bijlage 10 bij de plantoelichting is gevoegd. Bij dit onderzoek is de lichte TNO-norm toegepast. Deze norm gaat uit van minimaal twee bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober ter plaatse van het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam. De raad heeft in de bezonningsstudie van 1 september 2022 de maatgevende datum op

19 februari bepaald. De enkele niet onderbouwde stelling van [appellant] en anderen dat de bezonnning in ten minste vier maanden, waaronder in december, onderzocht had moeten worden biedt geen aanknopingspunt voor het oordeel dat de raad ten onrechte heeft nagelaten om in de bezonningsstudie meer meetmomenten, waaronder in december, op te laten nemen. Over het betoog van [appellant] en anderen dat de raad ten onrechte de bezonnning op één woning heeft gemeten, overweegt de Afdeling tot slot dat uit de bezonningsstudie van 1 september 2022 blijkt dat de bezonnning op de gevels van één woning zijn onderzocht, omdat de overige omliggende woningen ruimschoots aan de

gestelde norm van twee zonuren voldoen. Bovendien heeft de raad op 28 september 2023 een aanvullende bezonningsstudie laten uitvoeren waaruit blijkt dat de woningen op de percelen Julianalaan 64A en Julianalaan 62H ruimschoots aan de lichte TNO-norm voldoen. [appellant] en anderen hebben dit niet bestreden. Het betoog slaagt niet.

#### Privacy

14. [appellant] en anderen betogen dat de gevolgen voor de privacy ten onrechte buiten beschouwing zijn gelaten.

14.1. In paragraaf 2.2 van de plantoelichting staat dat het bouwdeel aan de noordzijde van het geprojecteerde appartementengebouw aan de noordzijde van het plangebied in verband met de privacy wordt afgesloten door middel van een blinde gevel. Naar het oordeel van de Afdeling volgt daaruit dat de gevolgen voor de privacy niet buiten beschouwing zijn gelaten.

Het betoog slaagt niet.

#### Parkeerbehoefte

15. [appellant] en anderen betogen dat 20 parkeerplaatsen onvoldoende zijn om in de parkeerbehoefte te voorzien. Volgens hen heeft de raad er bij het bepalen van de parkeerbehoefte ten onrechte geen rekening mee gehouden dat in het water steigers gerealiseerd kunnen worden.

15.1. Artikel 10.5 van de planregels luidt:

"a. Voor zover in hoofdstuk 2 geen specifieke parkeernormen zijn opgenomen, dient bij het wijzigen van het bestaande gebruik en/of het bouwen op grond van de regels in hoofdstuk 2, voorzien te worden in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de 'Nota Parkeernormen 2018' van de gemeente Kaag en Braassem of het beleid dat daarop volgt.

b. Van het bepaalde onder a. kan worden afgeweken, indien kan worden aangetoond dat op andere wijze is voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

[...]"

15.2. In paragraaf 4.7.2 van de plantoelichting is toegelicht dat de parkeerbehoefte is berekend aan de hand van de parkeernormen zoals vastgesteld in de Nota Parkeernormen 2018 van de gemeente Kaag en Braassem (hierna: nota parkeernormen). Daarin is een onderverdeling gemaakt naar woningtypen en stedelijkheidsgraad, met een minimum en een maximum parkeernorm waarbij de mogelijkheid bestaat om maatwerk te leveren. Het uitgangspunt van de nota parkeernormen is dat bij een nieuwbouwontwikkeling in overleg met de initiatiefnemer een realistische parkeernorm wordt bepaald, waarbij de minimale parkeernorm als ondergrens dient. In artikel 3, onder a, van de regels van de nota parkeernormen is bepaald dat de parkeerbehoefte van een nieuwbouwontwikkeling wordt berekend op basis van de parkeernormen zoals genoemd in bijlage 2. Uit deze bijlage volgt dat voor appartementen groter dan 120 m<sup>2</sup> een minimale parkeernorm van 1,7 en een maximale parkeernorm van 2,5 parkeerplaatsen per appartement wordt gehanteerd. Voor vrijstaande woningen wordt een minimale parkeernorm van 1,9 en een maximale parkeernorm van 2,7 parkeerplaatsen per vrijstaande woning gehanteerd.

Uit paragraaf 4.7.2 van de plantoelichting blijkt verder dat de parkeerbehoefte bestaat uit 20 parkeerplaatsen, waarmee het plan voldoet aan de gemiddelde parkeernormen die gelden

binnen de gemeente Kaag en Braassem. Door de raad is in dat verband toegelicht dat aan de steigers ligplaatsen zullen worden gerealiseerd die benut kunnen worden door de toekomstige bewoners. Daarnaast is er beperkte ruimte aan de steiger voor passanten om kort aan te leggen, bijvoorbeeld om horecagelegenheid De Twee Wilgen te bezoeken of een bezoek te brengen aan de toekomstige bewoners. Uit dit gebruik vloeit volgens de raad geen aanvullende parkeerbehoefte voort.

15.3. In wat is aangevoerd ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat op voorhand duidelijk is dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning niet aan het vereiste van artikel 10.5, onder a, van de planregels kan worden voldaan. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de raad heeft toegelicht hoe de parkeerbehoefte is berekend. Daarnaast blijkt uit paragraaf 4.7.2 van de plantoelichting dat er op eigen terrein in de parkeerbehoefte kan worden voorzien door een parkeergarage te realiseren. De raad heeft zich ook redelijkerwijs op het standpunt kunnen stellen dat het vanuit ruimtelijk oogpunt niet noodzakelijk is om in het plan vast te leggen dat de ondergrondse parkeergarage gerealiseerd moet worden. Daarbij is van belang dat de gronden waaraan de bestemming "Wonen" is toegekend onder andere zijn bestemd voor parkeervoorzieningen. Verder heeft de raad toegelicht dat er tegenover het plangebied, namelijk op het kadastrale perceel 1368 dat in eigendom is van de initiatiefnemer, ook ruimte is voor minimaal tien parkeerplaatsen en dat dit ook planologisch is toegestaan. Gelet op deze omstandigheden hebben [appellant] en anderen naar het oordeel van de Afdeling onvoldoende aannemelijk gemaakt dat niet in de parkeerbehoefte van het plan kan worden voorzien.

15.4. Gelet op het voorgaande heeft de raad naar het oordeel van de Afdeling redelijkerwijs niet in het plan hoeven opnemen dat de ondergrondse parkeergarage zal moeten worden uitgevoerd. Ook ziet de Afdeling gelet op het voorgaande geen grond voor het oordeel de raad de parkeerbehoefte onjuist heeft berekend.

Het betoog slaagt niet.

#### Ondergrondse parkeergarage

16. [appellant] en anderen betogen dat ten onrechte geen nader onderzoek is verricht naar de effecten van de aanleg van de parkeergarage op de grondwaterstand en daarmee op de veengrond in en rondom het plangebied. Zij vrezen voor de gevolgen voor de omliggende bebouwing en de waterkering en voeren aan dat het, gelet op die gevolgen, niet mogelijk zal zijn om de parkeergarage te realiseren. Volgens [appellant] en anderen begint het grondwater op slechts 66 cm diepte en bestaat de eerste 13 m ondergrond uit veen. Een ondergrondse parkeergarage stuwt het grondwater niet alleen bovenstrooms op waardoor wateroverlast kan ontstaan, maar verlaagt het grondwater ook benedenstrooms waardoor kabels, leidingen en stoepen kunnen verzakken. Bovendien veroorzaken lagere grondwaterstanden in een zettingsgevoelige bodem ongelijke zettingen waardoor de veengrond uitdroogt. Dit is volgens hen een onomkeerbaar proces, waardoor het noodzakelijk is dat alle bouwwerkzaamheden voor langere tijd worden gemonitord. Zij wijzen ter onderbouwing hiervan op de door E. Omtzigt opgestelde notitie "Zienswijze: Geohydrologische risico's bouwplannen". Verder is de afwenteling van overtollig water op eigen terrein volgens [appellant] en anderen in strijd met wat daarover in de plantoelichting is vermeld.

16.1. Artikel 5.1 van de planregels luidt:

"De op de verbeelding voor 'Wonen - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

[...]

- d. parkeervoorzieningen;
  - e. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' tevens voor een parkeergarage;
- [...]"

Artikel 10.2 luidt:

"a. Voor het bouwen van ondergrondse bouwwerken gelden, behoudens in deze regels opgenomen afwijkingen, de volgende bepalingen:

1. ondergrondse bouwwerken zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak;
2. het oppervlak aan ondergrondse bouwwerken mag niet meer bedragen dan het toegestane oppervlak aan bouwwerken boven peil vermeerderd met 15 m<sup>2</sup>;
3. in afwijking van het bepaalde onder 1 en 2 zijn ondergrondse bouwwerken tevens toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage';
4. de ondergrondse bouwdiepte van ondergrondse bouwwerken bedraagt maximaal 4 m onder peil.

b. Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 10 lid 2 sub a onder 4 voor het bouwen van ondergrondse bouwwerken met een ondergrondse bouwdiepte van maximaal 10 m onder peil onder de voorwaarde dat:

1. de waterhuishouding niet wordt verstoord;

[...]"

16.2. De Afdeling overweegt dat de vaststelling van het bestemmingsplan een ruimtelijke keuze betreft. Wat [appellant] en anderen hebben aangevoerd over trillinghinder en de zetting van de veengrond als gevolg van de bouwwerkzaamheden, heeft geen betrekking op het plan zelf, maar op de uitvoering daarvan. Volgens vaste rechtspraak van de Afdeling (bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling van 11 september 2019, [ECLI:NL:RVS:2019:3124](#), onder 7.2) maken uitvoeringsaspecten geen onderdeel uit van het besluitvormingsproces over de ruimtelijke keuze en hoeven deze aspecten daarom niet te worden betrokken bij de vaststelling van het plan. Zij zijn bij de beoordeling van het besluit tot vaststellen van het plan dan ook niet het onderwerp van toetsing door de Afdeling. De wijze waarop uitvoering mag worden gegeven aan de feitelijke bouw van de woningen komt aan de orde bij de beoordeling van het besluit tot het verlenen van de omgevingsvergunning. De Afdeling ziet in wat [appellant] en anderen naar voren hebben gebracht over de gevolgen van de bouwwerkzaamheden geen bijzondere omstandigheden die aanleiding geven om tot een andere conclusie te komen. De Afdeling merkt ten overvloede op dat ter plaatse van de aanduiding "Waterstaat - Waterkering" op grond van artikel 8.2.2 van de planregels uitsluitend in overeenstemming met een schriftelijke toestemming dan wel een watervergunning van het hoogheemraadschap van Rijnland, gebouwd mag worden.

16.3. Over het betoog van [appellant] en anderen dat ten onrechte geen nader onderzoek is verricht naar de effecten van de aanleg van de parkeergarage op de grondwaterstand, overweegt de Afdeling als volgt. In paragraaf 4.3 van de plantoelichting is vermeld dat een toename aan verharding van meer dan 500 m<sup>2</sup> in de vorm van nieuw open water gecompenseerd dient te worden. Bij de berekening van de watercompensatie is de grond met de functieaanduiding "parkeergarage" voor 100% meegenomen als toename van verharding, hoewel er door de leeflaag op deze parkeergarage wel enige infiltratie plaatsvindt.

Uit de berekening volgt dat er sprake is van toename van 229 m<sup>2</sup> aan verharding binnen het plangebied, waardoor watercompensatie voor het plangebied niet vereist is. Daarnaast neemt het oppervlakte van het water in het plangebied met meer dan 90 m<sup>2</sup> toe. De raad heeft zich onder verwijzing naar de notitie van Royal Haskoning DHV van 31 juli 2023 op het standpunt gesteld dat het mogelijk is om ter plaatse van de functieaanduiding "parkeergarage" een ondergrondse parkeergarage te realiseren zonder dat dit onaanvaardbare geohydrologische risico's met zich meebrengt. In de notitie is beschreven dat er nagenoeg geen dan wel een grondwaterstroming met zeer lage snelheid optreedt. Als deze er al is dan zal de grondwaterstroming vanuit landzijde naar het open water optreden. Er is volgens de notitie een zeer kleine kans op enige opstuwing van het grondwater aan de landzijde van de ondergrondse parkeergarage. Bovendien is er een ophooglaag aanwezig van ongeveer 1 tot 1,5 m waardoor, als er sprake is van een kleine verhoging van de grondwaterstand, het water altijd zal afstromen richting het open water. Gelet hierop heeft de raad redelijkerwijs een ondergrondse parkeergarage ruimtelijk aanvaardbaar kunnen achten en geen aanleiding hoeven zien om nader onderzoek uit te (laten) voeren naar de effecten van een parkeergarage op de grondwaterstand.

Het betoog slaagt niet.

#### Verkeer

17. [appellant] en anderen vrezen dat het plan zal leiden tot een onaanvaardbare verkeersdruk op het Kaageiland. Hun betogen hierover kunnen worden onderverdeeld in twee aspecten: 1) verkeersbewegingen op de Julianalaan en 2) restcapaciteit van de veerpont. Deze aspecten zullen hieronder worden besproken.

#### Verkeersbewegingen op de Julianalaan

18. [appellant] en anderen betogen dat de toekomstige verkeerssituatie onvoldoende in kaart is gebracht.

Zij voeren allereerst aan dat de toename aan motorvoertuigen per etmaal (hierna: mtv/etmaal) als gevolg van het plan onjuist is berekend in het "Verkeersonderzoek Julianalaan 68-70" van Goudappel Coffeng van

21 maart 2022 (hierna: het verkeersonderzoek van 21 maart 2022). Volgens hen is bij de berekening van de toekomstige verkeersgeneratie ten onrechte uitgegaan van tien appartementen in plaats van negen appartementen en één vrijstaande woning. Bovendien hadden niet de gemiddelde kencijfers, maar de maximale kencijfers gehanteerd moeten worden, omdat het gemiddelde autobezit op het Kaageiland hoger is dan in de rest van de gemeente Kaag en Braassem. Daarnaast is er volgens [appellant] en anderen ten onrechte geen rekening mee gehouden dat de steigers leiden tot extra verkeersbewegingen, omdat zij door eenieder gebruikt mogen worden.

Verder voeren [appellant] en anderen aan dat de jaarlijkse autonome groei in het verkeersonderzoek van 21 maart 2022 is onderschat. Zo is bij de berekening ten onrechte uitgegaan van het aantal motorvoertuigen per werkdag, te weten 750 mtv/etmaal, uit het verkeersonderzoek "Onderzoek Kaag" van Goudappel Coffeng van 18 december 2013 (hierna: het verkeersonderzoek van 2013). In plaats daarvan had uitgegaan moeten worden van het aantal motorvoertuigen per weekdag uit het verkeersonderzoek van 2013, te weten 766 mtv/etmaal. Bovendien is de gehanteerde autonome groei van 1 % per jaar volgens [appellant] en anderen te laag.

Tot slot voeren zij aan dat voor de Julianalaan niet kan worden uitgegaan van een capaciteit van 1.000 mtv/etmaal, omdat de Julianalaan een smalle weg is zonder vrij liggend voet- of fietspad.

18.1. De Afdeling stelt vast dat de raad bij de voorbereiding van het plan onderzoek heeft laten doen naar de verkeersgeneratie van verschillende ontwikkelingen op het Kaageiland, waaronder de ontwikkeling die hier aan de orde is, het verkeerskundige effect van het te genereren verkeer op Kaageiland en of de veerpont voldoende capaciteit heeft om de extra verkeersgeneratie van het plan te kunnen verwerken. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het verkeersonderzoek van 21 maart 2022, dat als bijlage 8 bij de plantoelichting is gevoegd. De raad heeft na vaststelling van het plan een aanvullend verkeersonderzoek laten uitvoeren. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in de "Nadere analyse restcapaciteit pont Kaag — Buitenkaag en capaciteit Julianalaan" van Goudappel van 21 december 2023 (hierna: het verkeersonderzoek van 21 december 2023).

De Afdeling zal hierna eerst aan de hand van de beroepsgronden beoordelen of het verkeersonderzoek van 21 maart 2022, dat aan het plan ten grondslag is gelegd, in overeenstemming is met het recht. Als de Afdeling in het onderzoek van 21 maart 2022 een gebrek constateert, zal zij bezien of dat gebrek met het verkeersonderzoek van 21 december 2023 is hersteld.

18.2. De Afdeling stelt voorop dat in een bestemmingsplan niet geregeld hoeft te worden hoe een weg of ontsluiting verkeerstechnisch wordt ingericht (zie bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling van 24 juli 2024,

ECLI:NL:RVS:2024:2985, onder 18.1). De inrichting heeft namelijk geen betrekking op het plan zelf, maar op de uitvoering daarvan, wat in de bestemmingsplanprocedure niet aan de orde kan komen. Wel is van belang of de raad zich er voldoende van heeft vergewist dat een aanvaardbare verkeerssituatie en -afwikkeling in en om het plangebied bestaat of kan worden gerealiseerd.

#### - Capaciteit van de Julianalaan

18.3. Voor zover [appellant] en anderen betogen dat de Julianalaan geen 1.000 mtv/etmaal kan verdragen gelet op de omstandigheid dat het een smalle weg is zonder vrij liggend voet- of fietspad, stelt de Afdeling voorop dat in hoofdstuk 4 van het verkeersonderzoek van 21 december 2023 staat dat Goudappel een Wegenscan heeft verricht, wat eerder in het verkeersonderzoek van 21 maart 2022 niet is gedaan. Daarmee is voor het gedeelte van de Julianalaan dat de veerpont en de andere wegen op het eiland verbindt de verkeersveilige wegvakcapaciteit bepaald. Over een lengte van 350 m varieert de breedte van de weg tussen de 3,1 en 3,8 m. Dit gedeelte kan worden gezien als het meest kwetsbare gedeelte in Kaag als het gaat om wegvakcapaciteit en verkeersveiligheid, zo staat in het verkeersonderzoek van 21 december 2023. In figuur 4.2 van het onderzoek zijn de invoergegevens van de Wegenscan weergegeven. Daaruit blijkt dat bij de Wegenscan rekening is gehouden met de aanwezigheid van voetgangers en fietsers op de rijbaan en bij de rijbaanbreedte is uitgegaan van het smalste gedeelte van de Julianalaan van 3,1 m. Anders dan [appellant] en anderen betogen, is er bij de berekening van de capaciteit van de weg dus wel rekening gehouden met de omstandigheid dat het gaat om een smalle weg zonder vrij liggend voet- of fietspad. De Afdeling ziet in het aangevoerde daarom geen aanleiding voor het oordeel dat Goudappel onjuiste invoergegevens bij het uitvoeren van de Wegenscan heeft gehanteerd.

In zoverre slaagt het betoog niet.

#### - Verkeersgeneratie plangebied

18.4. De raad heeft zich bij het vaststellen van de verkeersgeneratie gebaseerd op hoofdstuk 4 van de CROW-publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren". Op grond hiervan heeft de raad de verwachte toename van de verkeersgeneratie vastgesteld op in totaal 82 mtv/etmaal.

18.4.1. Over het betoog van [appellant] en anderen dat de raad bij de berekening van de verkeersgeneratie van het plangebied had moeten uitgaan van negen appartementen en één vrijstaande woning, overweegt de Afdeling als volgt. In het verkeersonderzoek van 21 maart 2022 is de verkeersgeneratie van alle voorziene woningen berekend door uit te gaan van de kencijfers voor appartementen groter dan 100 m<sup>2</sup>. De Afdeling stelt vast dat uit artikel 5.2.1, aanhef en onder c, van de planregels en de verbeelding volgt dat in het plangebied negen appartementen en één vrijstaande woning mogelijk zijn. De raad heeft erkend dat bij de berekening van de verkeersgeneratie uitgegaan had moeten worden uitgegaan van negen appartementen groter dan 100 m<sup>2</sup> en één vrijstaande woning. In het verkeersonderzoek van 21 december 2023 is dit wel in de berekening van de verkeersgeneratie betrokken. Nu er in het verkeersonderzoek van 21 maart 2022 ten onrechte is uitgegaan van tien appartementen bij de berekening van de verkeersgeneratie, heeft de raad dat verkeersonderzoek ten onrechte aan het plan ten grondslag gelegd.

Het betoog slaagt in zoverre.

18.4.2. Het betoog dat de raad bij de verkeersgeneratieberekening is uitgegaan van onjuiste kencijfers, volgt de Afdeling niet. In paragraaf 4.2.2 van het verkeersonderzoek van 21 maart 2022 staat dat voor de verkeersgeneratieberekening is uitgegaan van het gemiddelde van de bandbreedte tussen de minimale en maximale kencijfers, zoals ook gedaan is bij de parkeernormen van de gemeente Kaag en Braassem. De raad heeft op de zitting toegelicht dat hij bij de berekening van het gemiddelde autobezit per huishouden is uitgegaan van een worst-case-berekening, omdat het inwoneraantal van Kaag met 75 personen is gedaald. In het verkeersonderzoek van 21 maart 2022 is dan ook redelijkerwijs uitgegaan van een gemiddeld kencijfer voor de berekening van de verkeersgeneratie.

In zoverre slaagt het betoog niet.

18.4.3. Over de toename aan verkeersbewegingen als gevolg van de aanlegplaatsen in het plangebied, overweegt de Afdeling als volgt. Uit paragraaf 4.3 van het verkeersonderzoek van 21 maart 2022 volgt dat als uitgangspunt is aangehouden dat de nieuwe steigers behorende bij het bestemmingsplan "Julianalaan 68-70" feitelijk alleen voor de nieuwe bewoners zijn. Hier kunnen zij hun sloepen of motorboten aanmeren. Het betreft dus een privé steiger. Er zal wel een stuk steiger als 'passanten'-steiger worden aangelegd (de inham van de waterpartij) om bezoek aan horecagelegenheid De Twee Wilgen vanaf het water mogelijk te maken of voor een bezoeker van de appartementen die per boot op bezoek komt. In het verkeersonderzoek van 21 maart 2022 staat: "Los hiervan, mocht het zo zijn dat toekomstige koper(s) geen boot(en) heeft en hij/zij zijn plek(ken) alsnog wil verhuren/verkopen aan eventuele derden (mits dit uiteraard wordt toegestaan door de toekomstig VvE - nog nader uit te werken door initiatiefnemer) dan wordt er nog steeds voldaan aan de pontcapaciteit als dit een verkeer aantrekkende beweging genereert. Zelfs als dit het aantal ligplaatsen blijft conform de huidige situatie, 27 ligplaatsen [...]". In het verkeersonderzoek van 21 december 2023 heeft de raad verduidelijkt dat er geen extra motorvoertuigen per werkdag etmaal te verwachten zijn, omdat de aanlegsteigers, gelet op het beoogde gebruik, niet gelijk worden gesteld met een jachthaven. De raad heeft op de zitting toegelicht dat de eventuele bedrijfsmatige verhuur/verkoop van de aanlegplaatsen aan derden niet past binnen de

woonbestemming. De Afdeling acht dat standpunt niet onredelijk.  
In zoverre slaagt het betoog niet.

18.4.4. Gezien het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de verkeersgeneratie is onderschat.

- Autonome groei

18.5. Zoals hiervoor onder 18.1 is overwogen, gaat het verkeersonderzoek van 21 december 2023 niet alleen over deze ontwikkeling, maar ook over andere ontwikkelingen, waaronder het bestemmingsplan "Irenelaan 3a, Kaag". In haar uitspraak van 16 oktober 2024, [ECLI:NL:RVS:2024:4145](#), waarin het besluit van 7 maart 2022 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Irenelaan 3a, Kaag" ter beoordeling voorlag, heeft de Afdeling dit verkeersonderzoek beoordeeld. Onder 9 van die uitspraak is overwogen dat de uitgangspunten die gehanteerd zijn in de verkeersonderzoeken, waaronder het verkeersonderzoek van 21 december 2023, niet inzichtelijk maken wat de huidige verkeerssituatie op de Julianalaan is. De Afdeling overwoog ook dat de raad daarom niet kon beoordelen of het bestemmingsplan "Irenelaan 3a, Kaag" niet zou leiden tot overbelasting van de veerpont en de Julianalaan. De Afdeling ziet aanleiding om dat oordeel in de uitspraak van 16 oktober 2024, [ECLI:NL:RVS:2024:4145](#) te volgen, met dien verstande dat de Afdeling met het oog op eventuele nieuwe besluitvorming in het kader van finale geschilbeslechting ook zal ingaan op wat [appellant] en anderen voor het overige over verkeer hebben aangevoerd.

18.5.1. Ten aanzien van het betoog van [appellant] en anderen over de autonome groei overweegt de Afdeling het volgende. In de verkeersonderzoeken van 21 maart 2022 en 21 december 2023 staat dat de restcapaciteit van de Julianalaan is berekend aan de hand van verkeerstellingen uit 2013 en een autonome groei van 1% per jaar, die ook in het onderzoek van 2013 is gehanteerd. De raad is uitgegaan van de werkdagintensiteit uit het onderzoek van 2013 van 750 mtv/etmaal. Uit de verkeersonderzoeken blijkt echter niet waarom de werkdagintensiteit van 750 mtv/etmaal als uitgangspunt is gehanteerd, in plaats van de weekdagintensiteit van 766 mtv/etmaal. Er is daarmee naar het oordeel van de Afdeling gereede twijfel gerezen over het gehanteerde uitgangspunt dat aan de berekening van de restcapaciteit van de Julianalaan ten grondslag is gelegd. Dit betekent ook dat niet inzichtelijk is of de autonome groei van het verkeer (met 1% per jaar) reëel is.

Het betoog slaagt in zoverre.

Restcapaciteit veerpont

19. [appellant] en anderen betogen dat het plan niet uitvoerbaar is, omdat de veerpont niet berekend is op extra verkeer afkomstig uit het plangebied. Daartoe voeren zij aan dat de restcapaciteit die in het verkeersonderzoek van 21 maart 2022 is berekend niet representatief is, omdat geteld is in de corona-periode en er geen rekening is gehouden met het toeristische karakter van Kaag. Een telling bij de veerpont gedurende slechts twee dagdelen geeft volgens [appellant] en anderen geen representatief beeld van de verkeerssituatie.

Daarnaast voeren [appellant] en anderen aan dat het verkeersonderzoek van 21 maart 2022 er ten onrechte van uitgaat dat er 30 afvaarten binnen één uur in een drukke periode kunnen plaatsvinden. Dit aantal is volgens hen alleen haalbaar als er geen sprake is van oponthoud. Er is wel oponthoud doordat voorrang verleend moet worden aan beroeps- en pleziervaartuigen, maar ook door de smalle toegang naar de veerpont. De veerpont heeft volgens hen weliswaar een capaciteit van maximaal vier personenauto's, maar dit betekent volgens hen niet dat dit aantal auto's per afvaart mee kan op de veerpont, omdat er soms

ook vrachtwagens of veel voetgangers en fietsers met de pont meegaan. Bovendien ontstaan er lange wachtrijen bij de veerpont, waardoor de Julianalaan wordt geblokkeerd. In geval van calamiteiten wordt de doorgang van de hulpdiensten ernstig gehinderd, aldus [appellant] en anderen.

19.1. De Afdeling stelt vast dat uit paragraaf 4.7.1 van de plantoelichting volgt dat er metingen zijn verricht van de verschillende afvaarten en bekeken is wat de bezetting van de veerpont was op de verschillende momenten van de dag. Deze metingen zijn conform CROW/ASVV 2021 uitgevoerd gedurende de maatgevende ochtend- en avondspitsuren om een goed beeld te krijgen van de verkeersintensiteiten en de verkeersdruk gedurende de drukste momenten in de week. Uit paragraaf 2.1 van het verkeersonderzoek van 21 maart 2022 volgt dat er op de volgende momenten metingen hebben plaatsgevonden:

- donderdagochtend 3 februari 2022 van 07:00 tot 09:00 uur;
- donderdagmiddag 3 februari 2022 van 16:00 tot 18:00 uur;

In het verkeersonderzoek van 21 maart 2022 staat dat de tellingen niet zijn uitgevoerd in de zomerperiode. Metingen gedurende de zomermaanden (juli tot en met augustus) volgens de CROW/ASVV 2021 zijn niet representatief, omdat bewoners op vakantie zijn en er dan ook een hoger fietsgebruik is vanwege de mooiere weersomstandigheden. In paragraaf 2.4 van het verkeersonderzoek van 21 maart 2022 wordt op basis van deze metingen geconcludeerd dat de restcapaciteit van de veerpont gedurende de ochtendspits 29 auto's richting Buitenkaag bedraagt. De extra verkeersgeneratie van 14 auto's kan daarmee verwerkt worden. De restcapaciteit van de veerpont gedurende de avondspits bedraagt 47 auto's richting Kaag. De extra verkeersgeneratie van 19 auto's kan daarmee verwerkt worden.

19.2. De Afdeling stelt vast dat met de metingen van het verkeersonderzoek van 21 maart 2022 die aan het plan ten grondslag zijn gelegd, in totaal vier uur is gemeten. Deze metingen hebben alleen plaatsgevonden op donderdag en alleen tijdens een beperkt aantal uren op deze dag. Zoals de Afdeling in haar uitspraak van 16 oktober 2024, [ECLI:NL:RVS:2024:4145](#), onder 9.4 heeft overwogen, is de

(verkeers-)situatie op Kaageiland bijzonder. De bewoners van Kaageiland zijn voor al hun levensbehoeften en voorzieningen afhankelijk van de pont en hebben belang bij een goede afwikkeling van het verkeer rond de pont en op de Julianalaan. Gelet op de bijzondere (verkeers-)situatie op Kaageiland en het toeristische karakter van Kaageiland, heeft de raad daarmee naar het oordeel van de Afdeling onvoldoende onderzocht of er nog restcapaciteit zou kunnen zijn. Dit was in dit geval temeer noodzakelijk omdat op Kaageiland al enige verkeersdruk wordt ervaren. Nu representatieve gegevens daarover ontbreken in het verkeersonderzoek van 21 maart 2022, heeft de raad het plan in zoverre niet met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid vastgesteld.

In zoverre slaagt het betoog.

19.3. Naar aanleiding van het beroep van [appellant] en anderen zijn metingen uitgevoerd bij de pontverbindingen op de drukste momenten per dag. Uit hoofdstuk 3 van het verkeersonderzoek van 21 december 2023 volgt dat er op de volgende momenten metingen hebben plaatsgevonden:

- zaterdag 24 juni 2023 van 13:00 tot 14:00 en van 16:00 tot 17:00 uur;
- maandag 26 juni 2023 van 10:00 tot 12:00 uur;

- dinsdag 27 juni 2023 van 15:00 tot 17:00 uur;
- woensdag 28 juni 2023 van 10:00 tot 11:00 en van 15:00 tot 16:00 uur;
- donderdag 29 juni 2023 van 09:00 tot 10:00 en van 12:00 tot 13:00 uur;
- vrijdag 30 juni 2023 van 09:00 tot 11:00 uur;
- zondag 2 juli 2023 van 14:00 tot 16:00 uur;

In hoofdstuk 5 van het verkeersonderzoek van 21 december 2023 wordt op basis van deze metingen geconcludeerd dat op de drukste momenten van de dag is gebleken dat er ruim voldoende restcapaciteit is op de pont. Uit de metingen blijkt dat per pontovergang gemiddeld vier auto's over kunnen en dat de aanwezigheid van fietsers en/of voetgangers normaliter geen beperkingen oplevert voor de autocapaciteit.

19.4. Zoals de Afdeling in haar uitspraak van 16 oktober 2024, ECLI:NL:RVS:2024:4145, onder 9.4 heeft overwogen, mogen wachttijden voor de pont niet zo lang zijn dat het woon- en leefklimaat van de bewoners van het eiland daardoor onaanvaardbaar wordt aangetast. Dat er, zoals de raad stelt, geen (wettelijke) norm bestaat voor wachttijden bij een pont, betekent niet dat het vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar is als de bewoners van het eiland structureel in lange wachtrijen komen te staan. Ook kunnen lange wachtrijen, door de inrichting van de Julianalaan rond de pont, problematisch zijn voor de bereikbaarheid van hulpdiensten. Verkeer dat het eiland op wil kan vast komen te staan door een rij van verkeer dat het eiland af wil. Het is aan de raad om vast te stellen met wat voor wachttijden bewoners van het eiland te maken hebben en vervolgens te bezien of die wachttijden aanvaardbaar zijn en ook blijven na het realiseren van de ontwikkeling die het plan mogelijk maakt. Dit vraagt om een zorgvuldig verkeersonderzoek dat inzicht biedt in wachtrijen en wachttijden op verschillende momenten.

19.5. Zoals de Afdeling in haar uitspraak van 16 oktober 2024, ECLI:NL:RVS:2024:4145, onder 9.5 heeft overwogen, maakt het verkeersonderzoek van 21 december 2023 niet inzichtelijk of er wachtrijen bij de pont ontstaan en of er daardoor ook onaanvaardbaar lange wachttijden zijn. De wijze waarop de restcapaciteit van de pont in het verkeersonderzoek van 21 december 2023 is berekend is daarvoor namelijk niet voldoende. In die berekening wordt ten onrechte uitgegaan van het ideale scenario dat er altijd vier auto's op de veerpont kunnen staan. Zoals [appellant] en anderen terecht hebben aangevoerd, passen er minder auto's op de veerpont als er groot verkeer op staat. Daar had in de berekening van de capaciteit van de veerpont dan ook rekening mee gehouden moeten worden. Ook is het onduidelijk of er vier auto's op de veerpont kunnen als er tegelijkertijd een groot aantal fietsers en/of voetgangers op de veerpont staat. De raad heeft verder nagelaten een standpunt in te nemen over acceptabele wachttijden en wijst alleen op de gemiddelde duur van een afvaart van de veerpont, die 3-5 minuten is. Dit zegt echter niets over de daadwerkelijke wachttijden en ook niet over welke wachttijden de raad uit ruimtelijk oogpunt aanvaardbaar acht.

19.6. Het voorgaande leidt tot de conclusie dat de raad zich er onvoldoende van heeft vergewist dat er een aanvaardbare verkeerssituatie en -afwikkeling bestaat of kan worden gerealiseerd.

Het betoog slaagt.

Beschermd dorpsgezicht

20. [appellant] en anderen betogen dat het beschermd dorpsgezicht wordt aangetast door de

met het plan voorziene ontwikkelingen. Hiertoe voeren zij aan dat de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (hierna: CRK) heeft miskend dat de voorziene gesloten muur aan de noordzijde van het plangebied afbreuk doet aan het historische karakter van Kaag. Zij voeren daarnaast aan dat de met het plan toegestane bouwvolumes niet in lijn met het advies van de CRK zijn vastgesteld, omdat de CRK heeft geadviseerd om de nieuwbouw meer in relatie te brengen met het karakter van het Kaageiland. Verder is er geen rekening is gehouden met de zichtlijnen vanaf het water. Bovendien vrezen zij dat de bouwwerkzaamheden tot schade aan de beeldbepalende horecagelegenheid De Twee Wilgen, gelegen aan de Julianalaan 66 in Kaag, zal leiden omdat het pand niet is onderheid.

20.1. De Afdeling stelt vast dat de gronden in het plangebied met de bestemming "Wonen - 1" vrijwel geheel zijn voorzien van de dubbelbestemming "Waarde - Beschermd dorpsgezicht".

Artikel 7.1 van de planregels luidt:

"De voor 'Waarde - Beschermd dorpsgezicht' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud, het herstel en bescherming van de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en bebouwingsbeeld zoals omschreven in het aanwijzingsbesluit tot beschermd dorpsgezicht."

20.2. Wat betreft het betoog dat het beschermd dorpsgezicht wordt aangetast door de gesloten muur aan de noordzijde en de bouwvolumes, overweegt de Afdeling als volgt.

Uit het eerste advies van de CRK van 26 augustus 2021 volgt dat de combinatie van de forse afmetingen van de bouwblokken en de tamelijk ver doorgevoerde maritieme sfeer waarmee de gevels ontworpen zijn, het totaalbeeld een uitstraling geven die onvoldoende past bij het kleinschalige, het historische en het nog aanwezige agrarische karakter van de omgeving. De CRK heeft geadviseerd de nieuwbouw meer in relatie te brengen met het karakter van het Kaageiland. De raad heeft toegelicht dat de bouwhoogte naar aanleiding van dit advies met 2 m is verlaagd. Het plan is daarop opnieuw ter beoordeling aan het CRK voorgelegd. Dit heeft geresulteerd in het tweede advies van 15 december 2021, waaruit blijkt dat de CRK heeft geconcludeerd dat zij kan instemmen met alle aspecten van de ontwikkeling, waaronder de relatie tot het beschermd dorpsgezicht. Dit blijkt ook uit paragraaf 4.6 van de plantoelichting. De enkele omstandigheid dat [appellant] en anderen een andere waardering hebben van de karakteristieke waarde van de betrokken bebouwing dan de CRK betekent op zichzelf niet dat de raad zich niet op dit advies mocht baseren bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Het betoog slaagt in zoverre niet.

20.3. Over de stelling van [appellant] en anderen dat geen rekening is gehouden met de zichtlijnen vanaf het water, overweegt de Afdeling als volgt. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat uit paragraaf 2.2 van de plantoelichting blijkt dat de relatie met het water bij de totstandkoming van het plan uitdrukkelijk is betrokken. In het plan wordt een nieuwe directe zichtlijn gecreëerd vanaf het water tot aan de Julianalaan. De Afdeling acht dit standpunt juist. In paragraaf 2.2 van de plantoelichting staat: "Centraal in het plangebied en aan de zuidkant wordt extra oppervlaktewater gerealiseerd, waarbij het water naar binnen wordt getrokken en zicht op het water vanaf de Julianalaan is veiliggesteld [...]. Daarnaast is sprake van een noord-zuidzichtlijn, mede door het verwijderen van erfbebouwing bij De Twee Wilgen." In de niet onderbouwde stelling van [appellant] en anderen ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad geen rekening heeft gehouden met de zichtlijnen vanaf het water.

Het betoog slaagt in zoverre niet.

20.4. Wat [appellant] en anderen hebben aangevoerd over de schade aan horecagelegenheid De Twee Wilgen als gevolg van de bouwwerkzaamheden, heeft geen betrekking op de in het plan gemaakte ruimtelijke keuze, maar op de uitvoering daarvan. Volgens vaste rechtspraak van de Afdeling maken uitvoeringsaspecten geen onderdeel uit van het besluitvormingsproces over de ruimtelijke keuze en hoeven zij daarom niet te worden betrokken bij de vaststelling van het plan. De Afdeling verwijst als voorbeeld naar haar uitspraak van 16 december 2020, [ECLI:NL:RVS:2020:3019](#), onder 6.2. Uitvoeringsaspecten zijn bij de beoordeling van het besluit tot het vaststellen van het plan dan ook niet het onderwerp van toetsing door de Afdeling. De Afdeling ziet in wat [appellant] en anderen hebben aangevoerd over de gevolgen van de feitelijke bouwwerkzaamheden, geen bijzondere omstandigheden die aanleiding geven om tot een ander oordeel te komen.

Het betoog slaagt niet.

Strijd met de Omgevingsvisie

21. [appellant] en anderen betogen dat het plan niet in lijn is met de Omgevingsvisie Kaag en Braassem, die op 26 oktober 2020 door de raad is vastgesteld (hierna: de Omgevingsvisie). Zij verwijzen hiervoor naar vijf passages uit de Omgevingsvisie. Uit deze passages valt volgens hen allereerst af te leiden dat het niet wenselijk is om binnen het plangebied te bouwen omdat dit gebied al last heeft van bodemdaling. Ook stellen zij dat het plan niet voorziet in de meest urgente woningvraag terwijl hier in de Omgevingsvisie wel de focus op ligt. Verder voorziet het plan ten onrechte in grootschalige woningbouw en zal de bereikbaarheid van Kaag negatief worden beïnvloed, terwijl er gestreefd wordt naar goede leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. Tot slot stellen [appellant] en anderen dat de herontwikkeling onvoldoende in lijn is met de Omgevingsvisie, omdat daarin volgens hen staat dat de gemeente recreatieve initiatieven wil blijven stimuleren om de balans tussen de vraag van de recreant en het aanbod van recreatie te behouden. De wijziging van de bestemming "Recreatie - Verblijfsrecreatie" in de bestemming "Wonen" staat daar haaks op.

21.1. De eerste passage van de Omgevingsvisie waarnaar [appellant] en anderen verwijzen, luidt:

"Belasting van de veengrond met zwaarder ophoogmateriaal zoals zand, beton of asfalt. Deze vorm van bodemdaling is vooral terug te zien in gebieden waar gebouwd wordt: de bebouwde kom en bij wegen. Deze vorm van bodemdaling kan (plaatselijk) oplopen tot centimeters per jaar en heeft grote gevolgen: wegen verzakken, rioleringsbuizen breken af, er ontstaat wateroverlast of hinder en er kan paalrot optreden in houten funderingen. [...] Daarnaast is het niet wenselijk om te bouwen binnen gebieden die gevoelig zijn voor bodemdaling."

De tweede passage luidt:

"We bouwen voor alle doelgroepen, maar hebben op basis van woononderzoeken een extra focus op jongeren, starters en senioren."

De derde passage luidt:

"Grootschalige woningbouw - meer dan 11 woningen - concentreert zich voornamelijk in de kernen waar voorzieningen zijn (Roelofarendsveen, Oude Wetering, Leimuiden en Woubrugge) en die zijn aangemerkt als 'centrum dorps'."

De vierde passage luidt:

"Gewenste beweging. We zien een volgende beweging: naar het integraal oppakken van mobiliteitsvraagstukken, waarbij we andere opgaven in het oog houden, met als uitgangspunt een goede leefbaarheid in Kaag en Braassem."

De vijfde passage luidt:

"Het behoud van en waar mogelijk investeren in recreatieve voorzieningen. Het mogelijk maken van nevenfuncties voor agrarische bedrijven. [...] Daarnaast wordt er ingezet op het behoud en waar mogelijk versterken van de recreatieve faciliteiten op het eiland. Ideeën voor het verbeteren hiervan zijn nieuwe wandel- en/of laarzenpaden en het toevoegen van aanlegsteigers ten behoeve van passanten."

21.2. De Afdeling stelt vast dat de Omgevingsvisie mede betrekking heeft op het plangebied.

Ten aanzien van de eerste passage overweegt de Afdeling dat het betoog van [appellant] en anderen feitelijke grondslag mist. De passage waarnaar zij verwijzen is van toepassing op gronden die aangewezen zijn als "veenweide". De Afdeling constateert dat het plangebied daar niet onder valt.

Over de tweede passage overweegt de Afdeling dat het enkele feit dat het plan voorziet in woningen in een duurder segment, niet betekent dat het plan in strijd is met de Omgevingsvisie. Daarin staat immers dat voor alle doelgroepen wordt gebouwd. Hoewel er in staat dat extra focus ligt op bepaalde doelgroepen, volgt uit de passage naar het oordeel van de Afdeling niet dat niet voor de andere doelgroepen zou mogen worden gebouwd.

Ten aanzien van de derde passage overweegt de Afdeling dat het betoog van [appellant] en anderen feitelijke grondslag mist. Artikel 5.2.1, aanhef en onder c, van de planregels en de verbeelding maken de realisatie van negen appartementen en één vrijstaande woning mogelijk. Het plan voorziet dus, in tegenstelling tot wat [appellant] en anderen betogen, niet in grootschalige woningbouw bestaande uit meer dan 11 woningen.

Ten aanzien van de vierde passage overweegt de Afdeling dat het betoog van [appellant] en anderen feitelijke grondslag mist. De passage waarnaar zij verwijzen ziet op de doorstroming en bereikbaarheid via de A4 en N207. De Afdeling constateert dat het plangebied zich op een afstand van ongeveer 1,5 km van de A4 en 0,7 km van de N207 bevindt.

Ten aanzien van de vijfde passage overweegt de Afdeling als volgt. De Afdeling stelt voorop dat, zoals de raad terecht opmerkt, het initiatief waarvoor het bestemmingsplan is vastgesteld in de Omgevingsvisie is benoemd als één van de (potentiële) woningbouwontwikkelingen. In dat verband acht de Afdeling ook van belang dat uit de passage niet alleen volgt dat er wordt ingezet op het behoud en waar mogelijk de versterking van de recreatieve faciliteiten op het eiland, maar ook dat de uitbreiding van het aantal bedrijven en bestaande evenementen (zowel in volume als in aantallen) niet wenselijk is. Daarom heeft de raad zich naar het oordeel van de Afdeling op het standpunt kunnen stellen dat de ontwikkeling binnen de Omgevingsvisie past.

21.3. Gezien het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het plan in strijd is met de Omgevingsvisie.

Het betoog slaagt niet.

Maatschappelijk Ruimtelijke Structuurvisie 2025

22. [appellant] en anderen betogen dat het plan in strijd is met de Maatschappelijk Ruimtelijke Structuurvisie 2025 (hierna: de structuurvisie), omdat daaruit volgens hen volgt dat het dorp wat woningbouw betreft is voltooid.

22.1. De raad heeft in de zienswijzennota toegelicht dat het voorgenomen plan uitgaat van sloop van de bestaande woningen en netto acht wooneenheden toevoegt aan de kern van Kaag, waardoor het volgens de raad geen grootschalige ontwikkeling betreft. Verder heeft de raad toegelicht dat de Structuurvisie inmiddels is vervangen door de Omgevingsvisie en dat daarin de door [appellant] en anderen aangehaalde tekst is genuanceerd. Zij hebben dit niet gemotiveerd betwist. De Afdeling ziet in het aangevoerde dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat het plan in strijd is met de gemeentelijke structuurvisie.

Het betoog slaagt niet.

Bestuurlijke lus

23. Het besluit tot vaststelling van het plan is in strijd met artikel 3:2 en artikel 3:46 van de Awb. De Afdeling ziet aanleiding om de raad op grond van artikel 8:51d van de Awb in de gelegenheid te stellen om de gebreken te herstellen. Met het oog op een spoedige beslechting van het geschil zal de Afdeling de raad opdragen om binnen 16 weken na verzending van deze tussenuitspraak (alsnog):

- met inachtneming van wat is overwogen onder 11.2, artikel 4.1 en

artikel 4.2.2, aanhef en onder c, van de planregels te wijzigen;

- met inachtneming van wat is overwogen onder 11.6, artikel 5.3.3 van de planregels te wijzigen;

- met inachtneming van wat is overwogen onder 18.4.1, 18.5.1 en 19 - 19.6 dit gebrek te herstellen door alsnog deugdelijk te onderzoeken en te motiveren dat het plan niet leidt tot een onaanvaardbare verkeerssituatie rondom de veerpont en op de Julianalaan.

- en de Afdeling en [appellant] en anderen de uitkomst zo spoedig mogelijk mee te delen en het gewijzigde of nieuwe besluit zo spoedig mogelijk op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mee te delen. Afdeling 3.4 van de Awb hoeft bij de voorbereiding van het gewijzigde of nieuwe besluit niet opnieuw te worden toegepast.

Proceskosten en griffierecht

24. In de einduitspraak zal worden beslist over de proceskosten en de vergoeding van het betaalde griffierecht.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

draagt de raad van de gemeente Kaag en Braassem op:

- om binnen 16 weken na verzending van deze uitspraak, met inachtneming van de overwegingen 11.2, 11.6, 18.4.1, 18.5.1 en 19 - 19.6 en 23, de daar omschreven gebreken in het besluit van de raad van de gemeente Kaag en Braassem van 10 oktober 2022 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Julianalaan 68-70, Kaag" te herstellen, en

- de Afdeling en de andere partij de uitkomst mede te delen en het gewijzigde of nieuwe besluit zo spoedig mogelijk op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede

te delen.

Aldus vastgesteld door mr. A.J.C. de Moor-van Vugt, voorzitter, en mr. C.H. Bangma en mr. M.M. Kaajan, leden, in tegenwoordigheid van mr. E.W.L. van der Heijden, griffier.

w.g. De Moor-van Vugt  
voorzitter

w.g. Van der Heijden  
griffier

Uitgesproken in het openbaar op 29 januari 2025

884-1091