

## Ruimtelijke onderbouwing **Blaricummertollaan 21-23, Laren**

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

**Uw specialist in Bestemmingsplannen**

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

## Ruimtelijke onderbouwing Blaricummertolleen 21-23, Laren

Plannaam: Blaricummertolleen 21-23, Laren  
Plantype: Ruimtelijke onderbouwing  
Datum: Februari 2024

## INHOUDSOPGAVE

|                    |                                                 |           |
|--------------------|-------------------------------------------------|-----------|
| <b>HOOFDSTUK 1</b> | <b>INLEIDING .....</b>                          | <b>3</b>  |
| 1.1                | AANLEIDING .....                                | 3         |
| 1.2                | LIGGING PROJECTGEBIED .....                     | 3         |
| 1.3                | HUIDIG PLANOLOGISCH REGIME .....                | 3         |
| 1.4                | EISEN AAN EEN RUIMTELIJKE ONDERBOUWING .....    | 5         |
| 1.5                | LEESWIJZER .....                                | 5         |
| <b>HOOFDSTUK 2</b> | <b>HUIDIGE EN GEWENSTE SITUATIE .....</b>       | <b>6</b>  |
| 2.1                | HUIDIGE SITUATIE PROJECTGEBIED EN OMGEVING..... | 6         |
| 2.2                | DE GEWENSTE SITUATIE.....                       | 8         |
| 2.3                | VERKEER EN PARKEREN .....                       | 9         |
| <b>HOOFDSTUK 3</b> | <b>BELEIDSKADER .....</b>                       | <b>11</b> |
| 3.1                | RIJKSBELEID .....                               | 11        |
| 3.2                | PROVINCIAAL BELEID .....                        | 13        |
| 3.3                | REGIONAAL BELEID.....                           | 15        |
| 3.4                | GEMEENTELIJK BELEID.....                        | 16        |
| <b>HOOFDSTUK 4</b> | <b>MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN .....</b>       | <b>18</b> |
| 4.1                | MILIEUZONERING .....                            | 18        |
| 4.2                | ECOLOGIE.....                                   | 21        |
| 4.3                | WATER.....                                      | 21        |
| <b>HOOFDSTUK 5</b> | <b>CONCLUSIE.....</b>                           | <b>22</b> |
| <b>BIJLAGEN</b>    | <b>.....</b>                                    | <b>23</b> |
| BIJLAGE 1          | AERIUS-BEREKENING.....                          | 23        |
| BIJLAGE 2          | VOORLOPIG ONTWERP PROJECT .....                 | 24        |

## HOOFDSTUK 1 INLEIDING

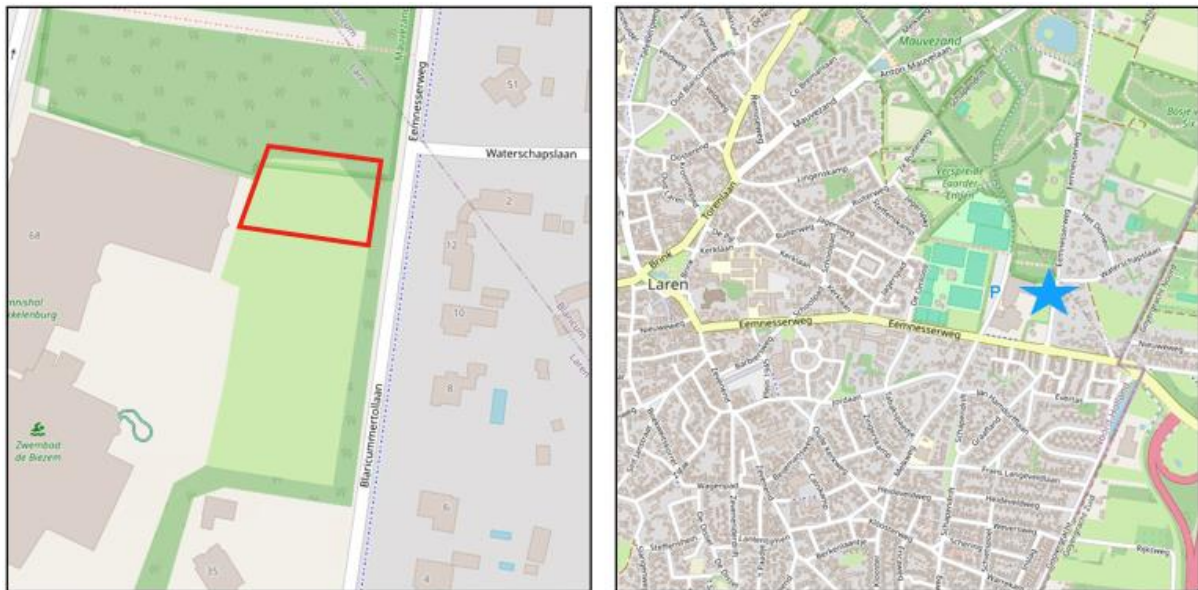
### 1.1 Aanleiding

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op twee bouwkvellen aan de Blaricummertolleen 21-23, Laren (hierna: projectgebied). Het project is onderdeel van een groter plan waarvoor de gemeente Laren in 2021 een bestemmingsplan voor heeft laten opstellen. In het noordelijke deel van het projectgebied waren twee vrijstaande woningen beoogd, maar met de huidige marktomstandigheden is er nauwelijks animo hier voor deze villa's en wenst initiatiefnemer daar nu van af te wijken door hier nu 4 twee-onder-een-kap woningen te realiseren. Voor deze herontwikkeling is een omgevingsvergunning vereist om af te kunnen wijken van het geldende bestemmingsplan.

De voorgenomen ontwikkeling is in strijd met het geldende bestemmingsplan "Ligweide", aangezien ter plaatse uitsluitend één vrijstaande woning per bouwvlak is toegestaan. In voorliggend geval kan van het bestemmingsplan worden afgeweken en medewerking worden verleend middels een omgevingsvergunning conform artikel 2.12, eerste lid, onder a, sub 3<sup>o</sup> Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (uitgebreide voorbereidingsprocedure). Deze afwijking van het bestemmingsplan moet gemotiveerd worden met een ruimtelijke onderbouwing, waarin wordt aangetoond dat de ontwikkeling in overeenstemming is met 'een goede ruimtelijke ordening'. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin.

### 1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied bevindt zich aan de Blaricummertolleen op een locatie die recent bouwrijp is gemaakt in de gemeente Laren. In afbeelding 1.1 is de ligging van het projectgebied ten opzichte van de directe omgeving en de kern van Laren weergegeven, met respectievelijk een rode contour en een blauwe ster.



Afbeelding 1.1 Ligging van het projectgebied in Laren (Bron: PDOK)

### 1.3 Huidig planologisch regime

#### 1.3.1 Algemeen

De locatie ligt binnen "Ligweide" van de gemeente Laren. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad op 24 november 2021. Tevens gelden ter plaatse "BP Laren Noord" (vastgesteld op 24 april

2013), “1<sup>e</sup> partiële herziening bestemmingsplan Laren-Noord” (vastgesteld op 24 juni 2015) en het bestemmingsplan “Correctieve herziening, Laren” (vastgesteld op 24 juni 2016).

In afbeelding 1.2 is een uitsnede van de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan “Ligweide” opgenomen. Het projectgebied wordt hierop aangeduid met de rode omlijnning.



Afbeelding 1.2 Uitsnede verbeelding geldend “Buitengebied 2013” (Bron: [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl))

### 1.3.2 Beschrijving bestemmingen

Het projectgebied heeft op basis van “Ligweide” de enkelbestemmingen ‘Wonen’, ‘Tuin’ en ‘Verkeer – Verblijfsgebied’. Binnen het projectgebied zijn twee bouwvlakken opgenomen.

#### **Wonen**

De voor ‘Wonen’ aangewezen gronden zijn bestemd voor het wonen, al dan niet in combinatie met de uitoefening van aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteit en behoud, met de daarbij behorende erven, tuinen en nutsvoorzieningen.

Ten aanzien van hoofdgebouwen, deze mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het bouwvlak. Deze mag niet meer dan één bedragen. Tevens mag de goothoogte maximaal 4,5 meter bedragen, de maximale bouwhoogte mag maximaal 8 meter bedragen

#### **Tuin**

De voor ‘Tuin’ aangewezen gronden zijn bestemd voor tuinen behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen gebouwen, in- en uitritten en paden, met de daarbij behorende groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen en terreinen. Binnen deze bestemmingen mogen geen gebouwen worden gebouwd.

#### **Verkeer - Verblijfsgebied**

De voor 'Verkeer – Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen met hoofdzakelijk een functie voor het doorgaande verkeer, met de daarbij behorende fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen en bermstroken.

### 1.3.3 Strijdigheid

Het realiseren van twee extra wooneenheden past niet binnen het geldende bestemmingsplan. Ter plekke van geldende bestemming "Wonen" is het namelijk maximaal één woning per bouwvlak toegestaan. Daarnaast valt ook een deel binnen de huidige tuinbestemming. Om de gewenste ontwikkeling mogelijk te maken wordt via een omgevingsvergunning afgeweken van het geldende bestemmingsplan ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3<sup>o</sup> van de Wet algemene bepaling omgevingsrecht (uitgebreide voorbereidingsprocedure).

In deze ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat het voorgenomen initiatief in overeenstemming is met een 'goede ruimtelijke ordening'.

## 1.4 Eisen aan een ruimtelijke onderbouwing

Een op artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3<sup>o</sup> Wabo gebaseerde zelfstandige instructie voor de inhoud en inrichting van deze ruimtelijke onderbouwing ontbreekt in het Besluit omgevingsrecht (Bor). Artikel 5.20 van het (Bor) verklaart voor de inhoud van het besluit de artikelen 3.1.2, 3.1.6 en 3.3.1, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening van overeenkomstige toepassing. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing belicht alle relevante aspecten vanuit de ruimtelijke ordening en toont aan dat voorliggende ontwikkeling in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Hieronder is verwoord waaraan een ruimtelijke onderbouwing moet voldoen.

In een goede ruimtelijke onderbouwing zijn neergelegd:

1. een verantwoording van de gemaakte keuzen;
2. een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding; Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 4;
3. de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek; verwezen wordt naar de gehele ruimtelijke onderbouwing waaruit blijkt dat met alle relevante feiten en af te wegen belangen rekening is gehouden;
4. een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding zijn betrokken. Het ontwerpbesluit wordt daarom voor eenieder ter inzage gelegd. Er wordt gelegenheid geboden om zienswijzen in te dienen;

Voor zover bij het project geen milieueffectrapport als bedoeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer wordt opgesteld, waarin de hiernavolgende onderdelen zijn beschreven, worden in de ruimtelijke onderbouwing ten minste neergelegd:

5. een beschrijving van de wijze waarop met de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden; Verwezen wordt naar hoofdstuk 4.
6. voor zover nodig een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met overige waarden van de in het besluit begrepen gronden en de verhouding tot het aangrenzende gebied; In hoofdstuk 4 is aandacht besteed aan relevante aspecten;
7. een beschrijving van de wijze waarop krachtens hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer vastgestelde milieukwaliteitseisen bij het besluit zijn betrokken; het betreffende hoofdstuk 4 van de Wet milieubeheer heeft betrekking op luchtkwaliteitseisen. Deze zijn beschreven in hoofdstuk 4.

## 1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de huidige en gewenste situatie van het projectgebied gegeven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het beleidskader. Hierin wordt het relevante beleid van het Rijk, de provincie Noord-Holland en de gemeente Laren beschreven. In hoofdstuk 4 passeren de relevante milieuaspecten kort de revue. In hoofdstuk 5 is de conclusie opgenomen.



## HOOFDSTUK 2 HUIDIGE EN GEWENSTE SITUATIE

### 2.1 Huidige situatie projectgebied en omgeving

Het projectgebied bevindt zich in de kern van Laren. De directe omgeving van het projectgebied bestaat uit allerlei sportvoorzieningen aan de westelijke zijde, een bouwrijp stuk grond aan de zuidelijk zijde die voor woningbouw wordt klaargemaakt, een bosrand aan de noordelijke zijde en ten slotte aan de oostelijke zijde de Blaricummertolleen.

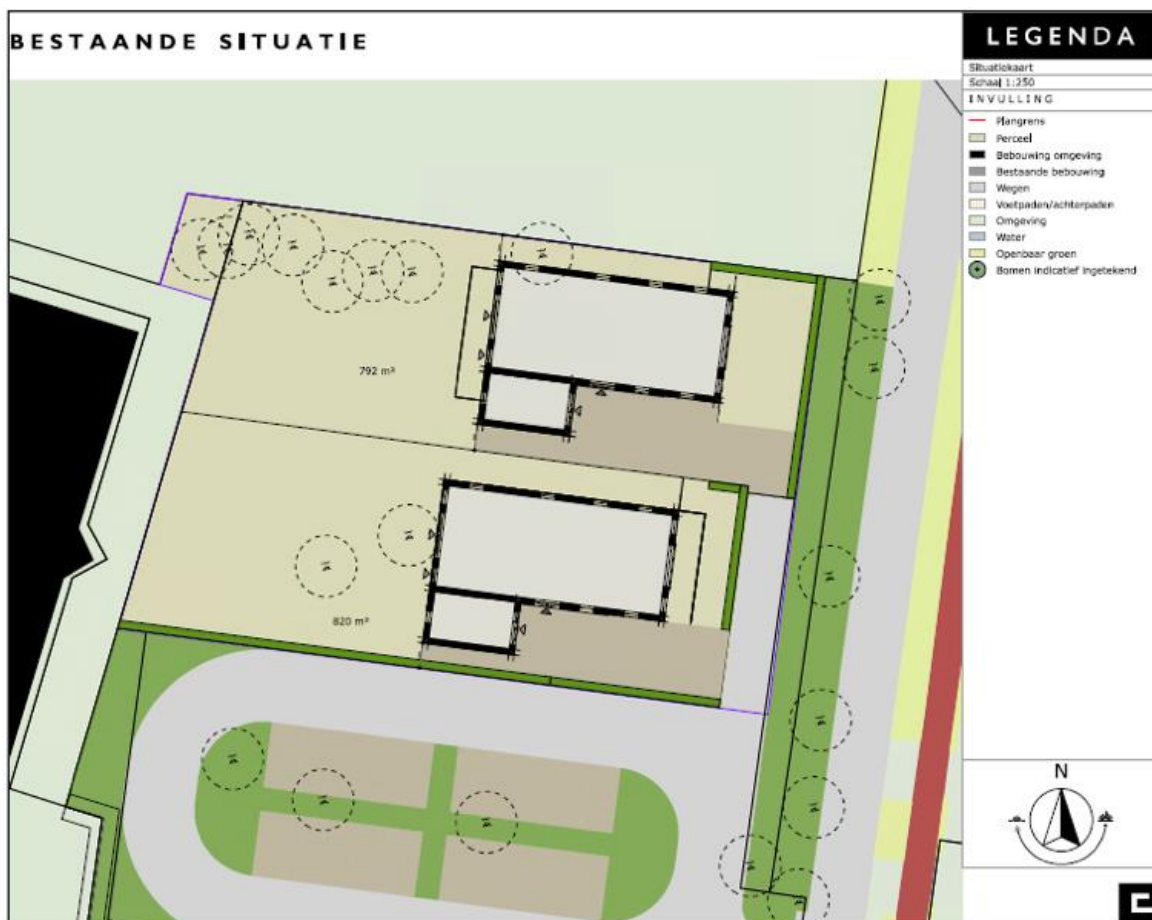
In afbeelding 2.1 is een luchtfoto van de bestaande situatie weergegeven, het projectgebied is hierin met een rode contour aangegeven. Afbeelding 2.2 geeft met een straatbeeld vanaf de Blaricummertolleen de bestaande situatie in het projectgebied weer. Daarnaast is ook in afbeelding 2.3 de verkaveling weergegeven zoals opgenomen in het bestemmingsplan 'Ligweide'.



Afbeelding 2.1 Luchtfoto projectgebied (Bron: PDOK.nl)



Afbeelding 2.2 Straatbeeld vanaf de Blaricummertolleen (Bron: Google Streetview 2011)



Afbeelding 2.3 Verkaveling van het projectgebied volgens het huidige bestemmingsplan 'Ligweide' (Bron: Ruimtelijkeplannen.nl)



## 2.2 De gewenste situatie

Zoals in de voorgaande hoofdstukken is genoemd zijn in de huidige situatie twee bouwvlakken aanwezig waarbinnen allebei een vrijstaande woning mag worden gerealiseerd. Initiatiefnemer is voornemens om hiervan af te wijken en 4 twee-onder-één-kap woningen te realiseren om daarmee op de vraag van de markt in te spelen. Afbeelding 2.4 geeft een indeling van het projectgebied in de nieuwe situatie weer. Afbeelding 2.5 geeft een schets weer van hoe de woningen er uit komen te zien.



Afbeelding 2.4 schetsontwerp projectgebied gewenste situatie (Bron: KP Ontwikkeling)



Afbeelding 2.5 Gewenste Situatie (Bron: KP Ontwikkeling)

## 2.3 Verkeer en parkeren

### 2.3.1 Algemeen

Bij nieuwe ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie die ontstaat. In dit geval wordt voor wat betreft de parkeerbehoefte aangesloten bij de parkeernormen en de verkeersgeneratie aangesloten bij de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig Parkeren'. Het CROW ontwikkelt en publiceert kennis onder andere op het gebied van verkeer en parkeren. Specifiek voor verkeersgeneratie en parkeren heeft het CROW de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' opgesteld. Deze kencijfers zijn landelijk (en juridisch) geaccepteerd en worden gezien als de meest betrouwbare gegevens met betrekking tot het bepalen van de verkeersgeneratie en het benodigde aantal parkeerplaatsen. Overigens wordt opgemerkt dat bij iedere functie, in de CROW-publicatie, een maximum en minimum wordt genoemd. Dit is de bandbreedte.

Ten aanzien van voorliggend plan worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Verstedelijkingsgraad: matig stedelijk / gemeente Laren (Bron: CBS Statline);
- Stedelijke zone: Rest bebouwde kom;
- Functie: Koop, huis, twee-onder-een-kap

#### Parkeren

De CROW-publicatie leert dat bij koopwoningen rij en twee onder een kap in het dure segment in matig stedelijk gebied in een centrum een parkeerbehoefte ontstaat van 1,6 tot 2,4, gemiddeld 2,0 parkeerplaatsen per woning. In het gebied worden in totaal 14 woningen gebouwd, 10 hofwoningen en 4 tweekappers. In totaal zijn dus 28 parkeerplaatsen nodig.

In het gebied worden 22 openbare parkeerplaatsen aangelegd. De tweekappers krijgen op eigen terrein 2 parkeerplaatsen. In totaal is voorzien in 30 parkeerplaatsen. Hiermee wordt in voldoende mate voorzien in de parkeerbehoefte van zowel de toekomstige bewoners als dat van bezoekers in het projectgebied.

#### *Verkeer*

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie als gevolg van de realisatie van de vier woningen is gebruikgemaakt van cijfers van CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig Parkeren'. In deze gids worden verschillende functies onderscheiden en wordt per functie een onderscheid gemaakt tussen de ligging van het project (centrum of juist buitengebied) en de mate van stedelijkheid. Voor het planvoornemen geldt dat deze valt te typeren als weinig stedelijk gebied en als de rest van de bebouwde kom. De CROW-publicatie maakt een onderscheid in type woningen. Voor het planvoornemen betekent dat sprake is van tussenwoningen in het koopsegment, met de bijbehorende verkeersgeneratie. Op basis van publicatie 381 voorziet een hofwoning (tussenwoning) maximaal in 7,8 voertuigbewegingen per dag, wat neerkomt op afgerond 8 verkeersbewegingen. Totaal voorziet het project daarmee in  $14 \times 8 = 112$  voertuigbewegingen per dag.

De wegen rondom het projectgebied kunnen deze verkeersgeneratie eenvoudig afwikkelen. De beoogde ontsluitingen van de parkeerplaatsen op de Blaricummertolleen is verder, gelet op de lage verkeersintensiteiten op deze weg, verkeersveilig.

#### **2.3.3 Conclusie**

Geconcludeerd wordt dat het aspect 'verkeer en parkeren' geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

## HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit projectgebied geldende uitgangspunten weergegeven.

### 3.1 Rijksbeleid

#### 3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

##### 3.1.1.1 Algemeen

Nederland staat voor grote uitdagingen die van invloed zijn op onze fysieke leefomgeving. Complexe opgaven zoals verstedelijking, verduurzaming en klimaatadaptatie zijn nauw met elkaar verweven. Dat vraagt een nieuwe, integrale manier van werken waarmee keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden. De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) zorgt voor een gezamenlijke aanpak die leidt tot een duurzaam perspectief voor onze leefomgeving. Dit is nodig om onze doelen te halen en is een zaak van overheid en samenleving.

##### 3.1.1.2 Vier prioriteiten

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. Dit komt samen in vier prioriteiten.

1. *Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie*  
Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering. In 2050 is Nederland klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt om maatregelen in de leefomgeving, waarmee tegelijkertijd de leefomgevingskwaliteit verbeterd kan worden en kansen voor natuur geboden kunnen worden. In 2050 heeft Nederland daarnaast een duurzame energievoorziening. Dit vraagt echter om ruimte. Door deze ruimte zoveel mogelijk te clusteren, wordt versnippering van het landschap voorkomen en wordt de ruimte zo efficiënt mogelijk benut. Het Rijk zet zich in door het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenrgiesysteem op nationale schaal.
2. *Duurzaam economisch groeipotentieel*  
Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Daarmee kan ons land zijn positie handhaven in de top vijf van meest concurrerende landen ter wereld. Er wordt ingezet op een innovatief en sterk vestigingsklimaat met een goede *quality of life*. Belangrijk is wel dat onze economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam en circulair.
3. *Sterke en gezonde steden en regio's*  
Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Dit vraagt optimale afstemming op en investeringen in mobiliteit. Dit betekent dat voorafgaand aan de keuze van nieuwe verstedelijkingslocaties helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid daar stelt en welke extra maatregelen nodig zijn wanneer er voor deze locaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid in steden en regio's geborgd.
4. *Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied*  
Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. In alle gevallen zetten we in op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit



vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.

### 3.1.1.3 Afwegingsprincipes

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

1. Combinatie 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 onze ruimte;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal. Het verschilt tussen gebieden wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling en tussen concurrentiekracht en leefbaarheid. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
3. Afwentelen wordt voorkomen. Het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie inwoners, zonder dat dit ten koste gaat van toekomstige generaties.

### 3.1.1.4 Toetsing van het initiatief aan de NOVI

Voorliggende ontwikkeling betreft een project waarbij geen nationale belangen in het geding zijn en er is geen sprake van enige belemmering met betrekking tot de prioriteiten zoals verwoord in de NOVI. Het betreft een ontwikkeling waarbij 4 twee-onder-één-kap woningen worden gerealiseerd in plaats van de twee vrijstaande woningen die eerder beoogd waren voor deze locatie. De woningen worden daarnaast gerealiseerd binnen bestaand bebouwd gebied. Geconcludeerd wordt dat de NOVI geen belemmering vormt voor de voorliggende ontwikkeling.

## 3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

### 3.1.2.1 Algemeen

In de toenmalige Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als onderbouwingsgrond in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2) opgenomen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Hierbij geldt een onderbouwingsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt.

Teneinde een ontwikkeling adequaat te kunnen toetsen aan de ladder is het noodzakelijk inzicht te geven in de begrippen 'bestaand stedelijk gebied' en 'stedelijke ontwikkeling'.

In het Bro zijn in artikel 1.1.1 definities opgenomen voor:

bestaand stedelijk gebied: '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'.

stedelijke ontwikkeling: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.'

### 3.1.2.2 Toetsing van het initiatief aan de Ladder

Op het realiseren van woningen is ondermeer de uitspraak ABRvS 16 september 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2921 van toepassing. Uit deze uitspraak blijkt dat het realiseren van 11 woningen niet wordt gezien als stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, Bro.

In voorliggend geval is de ladder voor duurzame verstedelijking dan ook niet van toepassing aangezien sprake is van de realisatie van slechts twee woningen extra woningen dan de huidige bouw mogelijkheden toelaten. Het relevante ruimtelijke ordeningsbeleid op rijksniveau staat de ontwikkeling niet in de weg.

### 3.1.3 Toetsing van het initiatief aan het Rijksbeleid

Het initiatief is in overeenstemming met het rijksbeleid.

## 3.2 Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid is verwoord in tal van plannen. Het belangrijkste plan betreft de Structuurvisie Noord-Holland 2050 en de daarbij behorende Provinciale Ruimtelijke Verordening.

### 3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

#### 3.2.1.1 Algemeen

Op 19 november 2018 is door de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 vastgesteld. Hierin is de visie op de fysieke leefomgeving beschreven.

De Omgevingsvisie wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zo kunnen we voor toekomstige generaties het welvaarts- en welzijnsniveau in Noord-Holland op een hoog niveau houden. Dit betekent dat in Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd; de ruimte voor economische ontwikkeling wordt altijd in samenhang met dit uitgangspunt beschouwd.

Duurzame economische ontwikkeling is nodig voor de werkgelegenheid en daarmee voor de bestaanszekerheid van inwoners; de provincie Noord-Holland wil ook in de toekomst een provincie zijn voor iedereen zodat de provincie sociaal-inclusief kan worden gehouden. Maar ook om de grote investeringen op te brengen die nodig zijn voor onder meer de transitie naar een duurzame-energiehuishouding, de overgang naar een circulaire economie en het behoud van het karakteristieke landschap.

In de wetenschap dat de wereld waarmee Noord-Holland is verbonden continu verandert, geeft deze visie enerzijds richting en daarmee houvast naar een onbekende toekomst, en anderzijds voldoende ruimte en handelingsperspectief om te anticiperen op nieuwe ontwikkelingen. Er wordt dus geen eindbeeld voor 2050 gepresenteerd.

Deze visie laat in algemene zin wel zien wat onze ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod, alsook een aantal generieke principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving.

Daarnaast worden vijf samenhangende bewegingen geschetst: bewegingen die laten zien hoe wordt omgegaan met opgaven die op de samenleving afkomen en die de provincie wil faciliteren. Dat wordt gedaan door een aantal ontwikkelprincipes en randvoorwaarden mee te geven om de beweging naar de toekomst te kunnen maken.

Het gaat om de volgende vijf bewegingen:

1. **Dynamisch schiereiland** – hier is het benutten van de unieke ligging leidend waarbij de kustverdediging voorop staat en waar toeristische en recreatieve kansen benut kunnen worden en natuurwaarden worden toegevoegd.
2. **Metropool in ontwikkeling** – hierin beschrijven we hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad gaat functioneren en dat de reikwijdte van de metropool groter wordt. Door het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan systeem vergroten we de agglomeratiekracht.
3. **Sterke kernen, sterke regio's** – deze beweging gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die daarmee het voorzieningenniveau in de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden en de kernen hun herkenbare identiteit behouden.

4. **Nieuwe energie** – in deze beweging gaat het over het benutten van de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie.
5. **Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving** – deze beweging gaat over het ontwikkelen van natuurwaarden in combinatie met het versterken van de (duurzame) agrifoodsector.

Alle vijf bewegingen hebben een economische drijver. Van de kansen die de kusten bieden voor toeristisch-recreatieve ontwikkeling in Dynamisch schiereiland tot de economische mogelijkheden die de transitie naar duurzame energie bieden voor de 'draaischijven' Den Helder en het Noordzeekanaalgebied. De bewegingen verbinden deze economische kansen aan het versterken van de leefbaarheid, juist met het oog op duurzame economische groei. Bijvoorbeeld door de ontwikkeling van het metropolitane landschap nadrukkelijk onderdeel te maken van het gehele metropolitane systeem, inclusief de verstedelijking, alsook om de agrifoodsector te ondersteunen als partner om de biodiversiteit te vergroten.

In voorliggend geval is voornamelijk de beweging 'Sterke kernen, sterke regio's' van belang.

### 3.2.1.2 Sterke kernen, sterke regio's

Nieuwe ontwikkelingen van woningbouw worden geconcentreerd in kernen, passend bij de rol van de kernen in het regionale netwerk, en voegen zich naar de vraag op basis van de meest actuele cijfers. Uitgangspunt bij dit principe is dat ontwikkelingen zo veel mogelijk binnenstedelijk en -dorps plaatsvinden. Dit geldt voor alle kernen. De omvang waarin dit gebeurt wordt ingegeven door de vraag die er op dat moment is (meest actuele bevolkingsprognoses). Deze wordt afgelezen aan de hand van demografische ontwikkelingen (afspraken over uitleglocaties worden aan de actuele prognoses aangepast), periodieke monitors over woonwensen en woonbehoefte-onderzoeken. Deze ontwikkelingen en daaruit voortvloeiende afspraken worden regionaal ingevuld met ruimte voor maatwerk en herijking. De omvang en verschijningsvorm is passend bij de kernen waarbij grofweg drie typen kernen vallen te onderscheiden. Centrumsteden, Groenstedelijke kernen en Dorpskernen.

Laren is volgens de Omgevingsvisie een Groen-binnenstedelijke kern. Groen-binnenstedelijke kernen en dorpskernen horen bij het regionale netwerk, versterken dat en zijn aanvullend op wat de centrumstad te bieden heeft en andersom. Zij bieden een woon- en werkmilieu passend bij dit type kern. Het beleid is er op gericht om kernen hun eigen identiteit te laten behouden. Versterking van de relatie met het landschap kan helpen hun identiteit krachtiger te maken.

### 3.2.1.3 Toetsing van het initiatief aan de omgevingsvisie

Voorliggend plan voorziet in een kleinschalige ruimtelijke ontwikkeling in de kern van Laren, namelijk het toestaan van 4 twee-onder-een-kap woningen waar momenteel twee vrijstaande woningen zijn toegestaan. Door gebrek aan vraag is het nog niet gelukt om de twee vrijstaande villa's te verkopen. Door af te wijken van de bestaande bouw mogelijkheden wordt er bijgedragen aan de vitaliteit van de omgeving en ingespeeld op de woningbehoefte.

Geconcludeerd wordt dat het initiatief in overeenstemming is met de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050.

## 3.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland 2020

### 3.2.2.1 Algemeen

In de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. Hierdoor is het makkelijker geworden om te zien welke regels waar gelden. De Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 geldt vanaf 17 november 2020.

De Omgevingsverordening vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. De provincie wil met de omgevingsverordening NH 2020 ontwikkelingen, zoals

woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. De provincie zoekt naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De belangrijkste belangrijke ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland.

### 3.2.2.2 Toetsing aan de omgevingsverordening Noord-Holland 2020

Ten aanzien van het planvoornemen geldt dat het voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De Omgevingsverordening NH2020 geeft in artikel 6.3 aan dat een ruimtelijk plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. De mate waarin dit planvoornemen in overeenstemming is met die regionale afspraken met betrekking tot hoeveelheid en type woningen bespreekt subparagraaf 3.3.1 (Woonvisie Regio Gooi en Vechtstreek 2016 - 2030). Uit die subparagraaf volgt dat dit planvoornemen binnen de regionale afspraken past en dus daarmee ook voldoet aan de Omgevingsverordening NH2020. Om deze reden komt dit planvoornemen overeen met de Omgevingsverordening NH2020. Geconcludeerd wordt dat het plan in overeenstemming is met de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020.

### 3.2.3 Conclusie toetsing aan het provinciaal beleid

Geconcludeerd wordt dat het plan in overeenstemming is met de uitgangspunten uit de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 en Omgevingsverordening Noord-Holland 2020.

## 3.3 Regionaal beleid

### 3.3.1 Regionale woonvisie Gooi en Vechtstreek 2016-2030

#### 3.3.1.1 Algemeen

De regionale woonvisie is door de gemeenten uit de regio, professionals en belanghebbenden op interactieve wijze gezamenlijk gemaakt. Woningcorporaties, marktpartijen, zorgorganisaties, burgers, belangenbehartigers en de betrokken gemeenten worden opgeroepen om ieder op zijn eigen wijze en eigen terrein invulling te geven aan deze regionale woonvisie. Einddoel is om de regio mooier, completer en duurzamer te maken. Dit einddoel wil de regio bereiken door drie sleutelambities na te streven:

1. **Beweging op de woningmarkt:** door het wegnemen van belemmeringen en het stimuleren van doorstroming 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 behouden en versterken. Dit wordt onder andere gepoogd door te zorgen voor meer diversiteit aan woningen en woonmilieus in de regio.
3. **Samenwerking:** Omdat men samen sterker staat, werken de gemeenten nauw samen met alle woonpartners in de regio om de missie te verwezenlijken. Via het voeren van een continue dialoog en via het monitoren en evalueren van de gezamenlijke inspanning.

#### Thema's

Bij het bereiken van de drie sleutelambities zijn vijf thema's opgesteld:

1. **De inclusieve regio:** een woonregio voor iedereen. Dit thema richt zich op de betaalbaarheid en beschikbaarheid van woningen voor minder kansrijke groepen op de woningmarkt.
2. **De bouwende regio:** bouwopgave en transformatie. Dit thema geeft aan dat uitbreiding van de woningvoorraad nodig blijft. De ambitie is om minimaal 20 procent van de woningtoevoegingen door middel van transformaties te laten plaatsvinden.

3. De vernieuwende regio: vernieuwing van de bestaande woningvoorraad. Dit thema richt zich zowel op de fysieke als de sociale aspecten van de bestaande woningvoorraad. Het gaat hierbij om aspecten als onderhoud, verbetering en verduurzaming van de bestaande woningvoorraad.
4. De zorgzame regio: wonen met zorg. Dit thema richt zich op passende woonvormen met aandacht voor ondersteuning en begeleiding van mensen met fysieke, mentale of sociale beperkingen.
5. De duurzame regio: naar een duurzame toekomst. Dit thema richt zich op het terugdringen van het energieverbruik in de bebouwde omgeving, onder andere door het verduurzamen van de bestaande woningvoorraad en aandacht voor duurzaamheid bij nieuwbouw.

Het vraag gestuurde regionale bouwprogramma bestaat uit doelstellingen voor zowel nieuwbouw als transformatie. Het nieuwbouwprogramma voor de regio bevat voor de periode 2015 t/m 2019 per jaar 750 woningen. Vanaf 2020 neemt is een nieuwbouwproductie van 550 woningen per jaar nodig. In totaal komt het regionaal vraag gestuurde bouwprogramma op 9.250 nieuwbouwwoningen tot 2030.

Om een gewenst woningbouwprogramma ook daadwerkelijk te realiseren blijkt in de praktijk een planvoorraad nodig te zijn die ongeveer 30 tot 50 procent groter is dan de gewenste productie in een bepaalde periode. Dit komt omdat een deel van de geplande woningen niet of later dan gepland gerealiseerd worden, als gevolg van planwijziging, planuitstel of uitval. Voor de periode na 2019 ligt planvoorraad nog niet op 130 procent van het regionale vraag gestuurde bouwprogramma.

#### 3.3.1.2 Toetsing aan de Regionale woonvisie 2016-2030

Voorliggende ontwikkeling voorziet in de realisatie van vier twee-onder-een-kap woningen in plaats van de hiervoor beoogde twee vrijstaande woningen in het de kern van Laren. Hiermee worden twee extra woningen gerealiseerd in de regio Gooi en Vechtstreek. Doordat de gronden binnen het projectgebied reeds bouwrijp zijn gemaakt is er sprake van een uitbreiding van de regionale woningvoorraad met behoud van de groene omgeving. Een passende bijdrage aan een van de woningopgaven voor Laren alsmede omschreven in de regionale woonvisie.

#### 3.3.2 Conclusie toetsing aan het regionaal beleid

Geconcludeerd wordt dat het plan in overeenstemming is met de uitgangspunten van het regionaal beleid.

### 3.4 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid is verwoord in tal van plannen. Met betrekking tot deze ruimtelijke onderbouwing is vooral de Woonvisie Laren 2023-2027 van toepassing. Daarnaast is er bij deze ontwikkeling al ruim getoetst aan gemeentelijk beleid in de toelichting van het bestemmingsplan Ligweide. Voor een nadere uitwerking wordt daarnaar verwezen.

#### 3.4.1 Woonvisie Laren 2023-2027

De belangrijkste doelstelling van het lokale woonbeleid, zoals het in deze woonvisie is verwoord, is om de woningvoorraad, nu en in de toekomst, zo goed mogelijk af te stemmen op de woonwensen van de inwoners van de gemeente Laren. Laren wil een dorp zijn waar elke generatie en elke portemonnee plezierig kan wonen en recreëren, en tegelijkertijd de saamhorigheid en uitstraling van het dorp wordt behouden.

Een van de hoofdpijlers is om het tekort aan betaalbare woningen in te lopen en de doorstroming te verbeteren. 65% van de nieuw te bouwen woningen moet in het betaalbare segment worden gebouwd.

De programmering van de Ligweide is onder het signatuur van de Woonvisie 2017-2022 tot stand gekomen. Aangezien er aan de Ligweide slechts 2 woningen worden toegevoegd, kan niet aan de 65% wens worden



voldaan. De 4 twee-onder-een-kap woningen zijn wel goedkoper dan de eerder beoogde 2 vrijstaande woningen. Hiermee wordt in die zin wel voldaan aan wens om doorstroming te verbeteren.

#### **3.3.4 Conclusie toetsing aan het gemeentelijk beleid**

Geconcludeerd wordt dat het plan in overeenstemming is met de uitgangspunten van het gemeentelijk beleid.

## HOOFDSTUK 4 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

In een ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van een omgevingsvergunning moet een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders.

Het betreft de thema's geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering, ecologie, archeologie & cultuurhistorie, het Besluit milieueffectrapportage en water.

In voorliggend geval zijn een aantal thema's minder van belang. Dit vanwege het feit dat deze milieu- en omgevingsaspecten al uitvoerig zijn getoetst op de toekomstige woonbestemming in het bestemmingsplan "Ligweide" dat is vastgesteld door de gemeente Laren op 24 November 2021. Het gaat om de thema's geluid, luchtkwaliteit, bodem, externe veiligheid, geur, archeologie, cultuurhistorie en besluit milieueffectenrapportage minder van belang. Dit vanwege het feit dat:

- Er bij het opstellen van het bestemmingsplan 'Ligweide' enkele jaren geleden een akoestisch onderzoek heeft plaatsgevonden om het planvoornemen aan omliggende wegen te toetsen. Dat onderzoek heeft uitgewezen dat er geen sprake zou zijn van geluidshinder ter plaatse van de nieuwe woningen. Daarnaast is de uiteindelijke situatie gunstiger geworden dan waar in de berekening in eerste instantie mee is rekening gehouden (Geluid);
- het project 'niet in betekende mate bijdraagt' aan de luchtverontreiniging. Daarnaast wordt de ontwikkeling niet aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van het 'Besluit gevoelige bestemmingen' (luchtkwaliteit);
- Er bij het opstellen van het bestemmingsplan 'Ligweide' enkele jaren geleden een bodemonderzoek is uitgevoerd waaruit bleek dat er binnen het projectgebied geen sprake is van bodemverontreiniging (bodem);
- Er bij het opstellen van het bestemmingsplan 'Ligweide' enkele jaren geleden een inventarisatie van de risico's in de buurt heeft plaatsgevonden. Hieruit bleek dat het naastgelegen zwembad als inrichting gevaarlijke stoffen is aangemerkt vanwege het gebruik van chloor. De risicocontouren van de chloorinstallatie bevinden zich echter niet binnen de grenzen van het projectgebied, waarmee de woningen binnen het projectgebied niet zijn blootgesteld aan externe risicofactoren (externe veiligheid);
- Er zich in de omgeving van het projectgebied geen boerderijen of bedrijven bevinden die tot stankoverlast kunnen leiden (geur);
- Er bij het opstellen van het bestemmingsplan 'Ligweide' enkele jaren geleden een archeologisch onderzoek is uitgevoerd waaruit bleek dat er binnen het projectgebied geen archeologische resten aanwezig (archeologie);
- In de omgeving van het projectgebied is geen sprake van bijzondere cultuurhistorische waarden. (cultuurhistorie);
- Er middels deze ruimtelijke onderbouwing in feite 4 twee-onder-een-kap woningen worden toegestaan waar er in de huidige situatie twee vrijstaande woningen zijn toegestaan. Daarnaast is bij het opstellen van het bestemmingsplan 'Ligweide' al uitvoerig ingegaan op de toen toe te voegen 12 woningen, waarbij geen nadelige effecten werden voorzien voor het milieu (Besluit MER).

### 4.1 Milieuzonering

#### 4.1.1 Algemeen

Indien door middel van een project nieuwe, gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet men aantonen dat een aanvaardbaar woon- en leefmilieu mogelijk is. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies, zoals bedrijven en andere milieubelastende functies. Anderzijds mogen omliggende bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden aangetast worden door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie. Het aspect milieuzonering is dus tweeledig.

Bedrijven worden ingedeeld in categorieën met behulp van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering (2009)' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (hierna: VNG). Deze publicatie biedt een handreiking ten behoeve van de afstemming tussen ruimtelijke ordening en milieu op lokaal niveau en geeft informatie over de milieukeurmerken van verschillende typen bedrijven. Op basis van de milieukeurmerken van de verschillende typen bedrijven en inrichtingen wordt een indicatie van de afstanden gegeven, die als gevolg van deze kenmerken moeten worden aangehouden tussen de diverse omgevings- en gebiedstypen: 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. In een rustige woonwijk en een rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies dan de woonfunctie voor. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een dergelijk gebied komen direct naast woningen andere functies voor, zoals winkels, maatschappelijke voorzieningen, horeca en kleine bedrijven.

De informatie heeft geen betrekking op individuele bedrijven, maar op bedrijfstypen. Dit betekent dat een concrete situatie altijd in de context moet worden bekeken:

- binnen bepaalde bedrijfstypen kunnen zich grote verschillen voordoen;
- concrete milieu-informatie over een specifiek bedrijf heeft meer waarde dan algemene informatie;
- de afstanden hebben betrekking op de afstand tot een rustige woonwijk; bij andere gebiedsfuncties kunnen dus andere afstanden mogelijk zijn;
- afdoende milieuhygiënische maatregelen bij de bron, bij de overdracht of bij de ontvanger, kunnen een kortere afstand eventueel mogelijk maken.

De onderstaande toetsing bevat een onderdeel dat aandacht besteedt aan bedrijven en functies in de omgeving die al dan niet hinder kunnen ondervinden van dit project alsook in hoeverre het project al dan niet hinder kan ondervinden als gevolg van bedrijven en functies in de omgeving.

#### 4.1.2 Situatie plangebied en onderzoek

In de nabijheid van het plangebied zijn enkele sportaccommodaties gelegen waaronder een zwembad, een tennishal en een hockeyvereniging.

Op basis van de VNG uitgave Bedrijven en Milieuzonering is een hockeyvereniging aangemerkt met een milieucategorie 3.1. Dit houdt in dat er ten minste 50 meter afstand gehouden dient te worden tussen de hockeyvelden en gevoelige functies zoals woningen, in dit geval op basis van het aspect geluid. Dit initiatief ligt op meer dan 50 meter afstand van de hockeyvereniging. Aanvullend onderzoek in het kader van Bedrijven en Milieuzonering is niet noodzakelijk.

De naastgelegen tennishal valt ook onder milieucategorie 3.1, wat betekent dat een richtafstand van 50 meter geldt. Het betreft hier echter een binnenaccommodatie. Er zijn hier geen buitenbanen met verlichting aanwezig op korte afstand van het plangebied. Daarnaast vindt de ontsluiting van de inrichting niet plaats aan de zijde van de planlocatie, maar aan de westzijde ter plaatse van de parkeerplaats. Van geluiduitstraling vanwege de overdekte tennisbanen is geen sprake. Het geluid dat door bezoekers van de tennishal rond de entree en het parkeerterrein van het complex wordt veroorzaakt wordt afgeschermd door het gebouw en ligt bovendien op een grote afstand van circa 100 meter de dichtstbijzijnde geprojecteerde woningen.

Het naastgelegen zwembad valt eveneens onder milieucategorie 3.1 met een richtafstand van 50 meter. Aan de buitenzijde van het zwembad is de ligweide met een spraypark en een paar speelvoorzieningen gelegen. Dit is een buitenspeelplaats voor bezoekende jeugd van het zwembad. De ligweide is op korte afstand van de geprojecteerde woningen gelegen. Om de effecten van de ligweide en het park in beeld te brengen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 7 van het bestemmingsplan Ligweide. Hieronder worden de resultaten besproken.

#### Toetsingskader Wet milieubeheer / Activiteitenbesluit

Het zwembad valt onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit. Stemgeluid vanwege het buitenterrein van het zwembad blijft bij de toetsing aan het Activiteitenbesluit buiten beschouwing. Alleen de bijdrage van de installaties en de glijbaan zijn dan relevant. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de hoogst berekende langtijdgemiddelde geluidbelasting 41 dB(A) etmaalwaarde bedraagt. Hiermee wordt voldaan aan de

grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde. De hoogst berekende waarde voor de maximale geluidniveaus bedraagt 52 dB(A) als gevolg van de glijbaan. Hiermee wordt voldaan aan de maximale grenswaarde van 65 dB(A) voor de avondperiode. Het zwembad voldoet ruimschoots aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit. Het zwembad wordt hiermee niet beperkt in zijn functioneren door woningbouw op de planlocatie.

#### Toetsingskader ruimtelijke ordening

In het kader van 'een goede ruimtelijke ordening' is ook het stemgeluid van bezoekers aan het zwembad en de ligweide beoordeeld. Bij de beoordeling van de geluidbelasting is aansluiting gezocht met de VNG-brochure 'toetsingskader planherziening'. Voor dit bestemmingsplan gaan we uit van een streefwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau. Een 5 dB hogere geluidbelasting is ook mogelijk (dus tot 55 dB(A)), mits gemotiveerd wordt dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor piekgeluiden wordt een streefwaarde van 70 dB(A) etmaalwaarde gehanteerd.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting op de begane grond van alle woningen niet boven de 45 dB uitkomt. Bij enkele hofjeswoningen komt de geluidbelasting op de eerste verdieping wel boven de 50 dB uit, maar overschrijdt de belasting niet de 55 dB. De maximale geluidniveaus op de begane grond van alle woningen komen niet boven de 63 dB(A) uit en voldoen hiermee aan de streefwaarde. Voor wat betreft de eerste verdieping bij een aantal hofjeswoningen geldt dat piekgeluiden van meer dan 65 dB behaald worden, maar niet boven de streefwaarde overdag van 70 dB uitkomen. De streefwaarde in de avond ligt echter op 65 dB. Daarom zijn er enkele maatregelen overwogen om het geluid zoveel mogelijk te verminderen.

Ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan zijn in dit bestemmingsplan enkele planologische maatregelen getroffen aan het buitenterrein van het zwembad. In het voorgaande bestemmingsplan had het buitenterrein nog een brede sportbestemming. In dit bestemmingsplan is de bestaande situatie, waaronder de locatie van het spraypark en de aanwezige speelvoorzieningen is vastgelegd. Dit betekent bijvoorbeeld dat het spraypark niet verplaatst kan worden naar een andere locatie op de ligweide, die dicht bij de woningen ligt. Daarnaast is ook het reeds aanwezige geluidscherm planologisch verankerd in dit bestemmingsplan en geldt er een instandhoudingsverplichting. Verdere maatregelen aan het buitenterrein van het zwembad en het bestaande geluidscherm, zoals het vastleggen van gebruikstijden voor het buitenterrein en/of het ophogen van het bestaande geluidscherm, zijn niet goed

mogelijk en/of niet aanvaardbaar. Het leidt tot zwaarwegende bedrijfseconomische bezwaren en bezwaren van stedenbouwkundige aard. Het zou het zwembad in zijn functioneren beperken. Daarnaast is het vastgestelde stedenbouwkundige plan opgesteld met het geluidscherm in de huidige omvang.

Daarbij moet ook het volgende opgemerkt worden. Het buitenterrein is 7 maanden per jaar gesloten en slechts een aantal maanden per jaar geopend (van mei tot en met september), alleen bij mooi weer. Dit betekent dat het grootste deel van het jaar er geen geluidsbelasting vanwege de ligweide op de woningen plaatsvindt. De ligweide is bovendien nooit in de nachtperiode (23:00-07:00) geopend, waardoor er geen sprake kan zijn van een verstoorde nachtrust vanwege het geluid van de ligweide. De ligweide is ook niet de gehele avondperiode (19:00-23:00) geopend, maar slechts tot 21:30u, waarbij opgemerkt moet worden dat het geluid gedurende de avond afneemt. Daarnaast worden de geluidwaarden bij alle woningen op de begane grond, waar men over het algemeen het grootste deel van de dag doorbrengt, niet overschreden. Alle woningen beschikken bovendien over ten minste één gevel waarbij de streefwaarden op beide verdiepingen niet worden overschreden. In het geval van de hofwoningen is dat bij de binnentuin.

Ondanks het voorgaande zijn het treffen van maatregelen aan de gevels van de woningen nodig.

De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 55 dB(A) etmaalwaarde voor het tijdgemiddelde geluidniveau. Om een binnenwaarde te garanderen van 35 dB(A) etmaalwaarde is een karakteristieke gevelwering van minimaal 20 dB(A) vereist. Dit komt overeen met de minimale eis uit het bouwbesluit.

- De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 69 dB(A) voor de maximale geluidniveaus. Voor de binnenwaarde wordt aansluiting gezocht bij de, op het tijdgemiddelde geluidniveau gebaseerde, binnenwaarde uit het bouwbesluit +10 dB. Voor de avondperiode komt dit neer op een binnenwaarde voor geluidpieken van 40 dB(A). Een karakteristieke gevelwering van 29 dB(A) vanaf de tweede

bouwlaag is dan vereist. Deze maatregel is geborgd in de regels van dit bestemmingsplan door middel van een voorwaardelijke verplichting.

- Ventileren van de woning. Met suskasten kan de gewenste karakteristieke gevelwering bereikt worden en kan ook worden voldaan aan de eisen uit het bouwbesluit met betrekking tot luchtverversing.

#### 4.1.3 Conclusie

Op grond van bovenstaande motivering kan geconcludeerd worden dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, mits de maatregelen in acht genomen worden. Het aspect 'milieuzonering' vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit plan. Ter plaatse is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

## 4.2 Ecologie

Voor ecologie wordt voornamelijk verwezen naar het plan 'Ligweide'. Hier is het aspect ecologie al uitvoerig behandeld. Hieronder worden nog enkele aanvullingen uiteengezet.

Allereerst wordt opgemerkt dat de gronden van de Ligweide, inclusief de herontwikkelingslocatie, in 2023 en 2024 bouwrijp zijn gemaakt. Dat wil zeggen dat er bomen zijn gekapt, het aanwezige groen is verwijderd en tevens het riool en bouwwegen zijn aangelegd. De relatief kleine aanpassing van het plan leidt er niet toe dat het bebouwd oppervlak wordt vermeerderd. Verder hoeven er ook geen extra bomen te worden gekapt of zal er op andere wijze meer groen plaats hoeven maken. De verandering heeft daarmee geen negatieve invloed op beschermde soorten en op beschermde natuurgebieden.

Verder is er ook een nieuwe AERIUS-berekening uitgevoerd om negatieve gevolgen op het stikstofgebied uit te kunnen sluiten. Uit deze berekening wordt geconcludeerd dat voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Het project is in het kader van de Wet natuurbescherming, ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, niet vergunningsplichtig. De stikstofberekening is tevens ook onder bijlage 1 van deze onderbouwing bijgevoegd.

Het aspect ecologie vormt hiermee geen belemmering voor dit initiatief.

## 4.3 Water

Voor het aspect water wordt verwezen naar de watertoets van het bestemmingsplan 'Ligweide'. Aanvullend daarop wordt het volgende opgemerkt. In het bestemmingsplan 'Ligweide' zijn bij de ontwikkellocatie 2 bouwblokken opgenomen voor vrijstaande woningen van in totaal 400 m<sup>2</sup>. Het nieuwe plan beoogt de bouw van 4 woningen van elk circa 80 m<sup>2</sup>, waarmee het totaal op circa 320 m<sup>2</sup> uitkomt. Met garages is het verschil respectievelijk 440 m<sup>2</sup> tegenover 400 m<sup>2</sup>. Hiermee betreft in beide gevallen de oude situatie een grotere hoeveelheid bebouwd oppervlak.

Het milieuaspect water vormt zodoende geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

## HOOFDSTUK 5 CONCLUSIE

Het realiseren van vier twee-onder-een-kap woningen aan de Blaricummertolleen te Laren, waarmee planologisch wordt voorzien in twee extra woningen, past binnen de relevante beleidskaders. Verder gaat de ontwikkeling niet gepaard met significante milieugevolgen, gevolgen voor het woon- en leefklimaat van omliggende woonfuncties of de gebruiksmogelijkheden van omliggende bedrijven.

Gelet op het vorenstaande kan via een aanvraag omgevingsvergunning conform artikel 2.12, lid 1 onder a sub 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht medewerking worden verleend aan de voorgenomen ontwikkeling.

## BIJLAGEN

### Bijlage 1      AERIUS-berekening



AERIUS-berekening

# Blaricummertollaan 21-23, Laren

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

**Uw specialist in Bestemmingsplannen**

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

# **AERIUS-BEREKENING**

## **BLARICUMMERTOLLAAN 21-23,**

### **LAREN**

Auteur: BJZ.nu  
Status: Definitief  
Datum: 14 februari 2024



**Almelo, Groningen, Utrecht, Zwolle**  
0546 - 45 44 66 | [info@bjz.nu](mailto:info@bjz.nu) | [www.bjz.nu](http://www.bjz.nu)

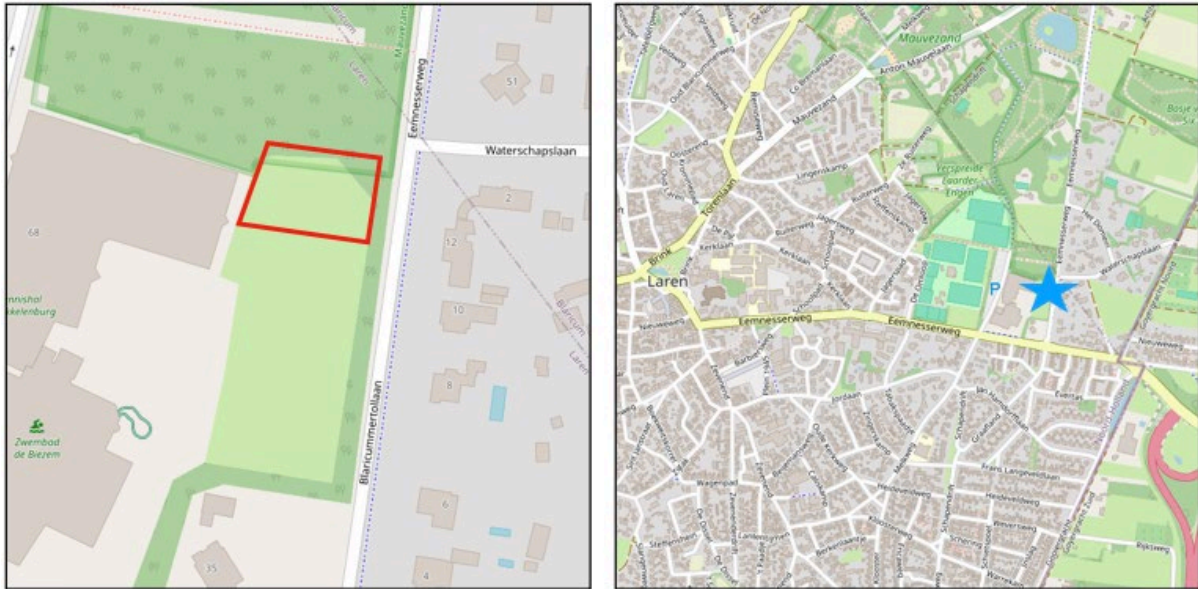
## INHOUDSOPGAVE

|                                                 |                                         |           |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------------|-----------|
| <b>HOOFDSTUK 1</b>                              | <b>INLEIDING .....</b>                  | <b>4</b>  |
| <b>HOOFDSTUK 2</b>                              | <b>VOORGENOMEN ONTWIKKELING .....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>HOOFDSTUK 3</b>                              | <b>UITGANGSPUNTEN .....</b>             | <b>8</b>  |
| 3.1                                             | Algemeen.....                           | 8         |
| 3.2                                             | Aanlegfase .....                        | 8         |
| 3.3                                             | Gebruiksfase .....                      | 10        |
| <b>HOOFDSTUK 4</b>                              | <b>RESULTATEN &amp; CONCLUSIE .....</b> | <b>11</b> |
| 4.1                                             | Aanlegfase .....                        | 11        |
| 4.2                                             | Gebruiksfase .....                      | 11        |
| 4.3                                             | Conclusie.....                          | 11        |
| <b>BIJLAGEN BIJ DE STIKSTOFBEREKENING .....</b> |                                         | <b>12</b> |
| Bijlage 1                                       | Rekenresultaten aanlegfase.....         | 12        |
| Bijlage 2                                       | Rekenresultaten gebruiksfase.....       | 13        |

## HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Voorliggende AERIUS-berekening heeft betrekking op twee bouw kavels aan de Blaricummertolleen 21-23 te Laren. Het voornemen bestaat om binnen het projectgebied 4 twee-onder-een-kapwoningen te realiseren.

In afbeelding 1.1 zijn uitsneden van het projectgebied ten opzichte van de directe omgeving (rode omkadering) en ten opzichte van Laren (blauwe ster) opgenomen.



Afbeelding 1.1 Ligging projectgebied (Bron: PDOK)

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is inzicht in de te verwachten effecten van stikstof op nabijgelegen Natura 2000-gebieden nodig. BJZ.nu is gevraagd om de te verwachten stikstofemissie als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling en de eventuele gevolgen daarvan inzichtelijk te maken.

De stikstofberekening is uitgevoerd met behulp van de voorgeschreven rekentool AERIUS Calculator 2024. In voorliggend rapport wordt een toelichting op de AERIUS berekening gegeven.

## HOOFDSTUK 2 VOORGENOMEN ONTWIKKELING

Het voornemen bestaat om op twee bouwkavels aan de Blaricummertolleen 21-23 te Laren (gemeente Laren) 4 twee-onder-een-kapwoningen te realiseren. Tevens worden parkeerplaatsen, overige verharding en groen aangelegd. Het projectgebied is onbebouwd, er is dus geen sprake van sloop ten behoeve van het voornemen.

In afbeelding 2.1 is een luchtfoto van het projectgebied (rode omkadering) weergegeven. In afbeelding 2.2 is een schetsontwerp van de gewenste situatie weergegeven. In afbeelding 2.3 is een impressie van het voornemen weergegeven.



Afbeelding 2.1 Luchtfoto projectgebied (Bron: PDOK)



Afbeelding 2.2 Schetsontwerp gewenste situatie (Bron: KP Ontwikkeling)





Afbeelding 2.3 Impressie voornemen (Bron: KP Ontwikkeling)

## HOOFDSTUK 3 UITGANGSPUNTEN

### 3.1 Algemeen

Het projectgebied bevindt zich op circa 7 kilometer afstand van het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied 'Naardermeer'.

Om de stikstofdepositie van het voornemen op Natura 2000-gebieden te bepalen zijn twee berekeningen gemaakt, namelijk: een berekening van de stikstofdepositie als gevolg van de aanlegfase en als gevolg van de gebruiksfase. Hieronder worden de uitgangspunten per fase toegelicht.

### 3.2 Aanlegfase

#### 3.2.1 Algemeen

Binnen de aanlegfase is in voorliggend geval sprake van de volgende activiteiten (bronnen) die bijdragen aan de emissie van stikstof:

- Verkeer van en naar het projectgebied en het verkeer in het projectgebied;
- Emissies mobiele werktuigen.

#### 3.2.2 Verkeersgeneratie

De realisatie van het voornemen heeft een tijdelijke toename van vervoersbewegingen tot gevolg, namelijk door de komst van het personeel (bouwwerkers en aannemers) en de aan- en afvoer van bouw materiaal en bouwafval. Dit heeft tijdelijke stikstofuitstoot tot gevolg.

Op basis van de vorenstaande uitgangspunten is tijdens de aanlegfase van de voorgenomen ontwikkeling sprake van de volgende verkeersgeneratie:

| Type verkeer        | Aantal voertuigen | Aantal verkeersbewegingen (aantal voertuigen x2) |
|---------------------|-------------------|--------------------------------------------------|
| Licht verkeer       | 400               | 800                                              |
| Middelzwaar verkeer | 25                | 50                                               |
| Zwaar verkeer       | 100               | 200                                              |

De vorenstaande gegevens zijn gebaseerd op ervaringscijfer van BJZ.nu<sup>1</sup>.

In voorliggend geval zijn er gezien de ligging van het projectgebied twee aannemelijke routes die het verkeer volgt om de locatie te bereiken en verlaten.

De eerste route is gemodelleerd via de Blaricummertolleen in zuidelijke richting. Hier zal het verkeer de Eemnesserweg in oostelijke richting volgen. De route is gemodelleerd tot de rotonde met de Gooiergracht, Laarderweg en de Verlengde Laarderweg. Ter hoogte van deze rotonde gaat het verkeer op in het heersende verkeersbeeld.

De tweede route is gemodelleerd via de Blaricummertolleen in zuidelijke richting. Hier zal het verkeer de Eemnesserweg in westelijke richting volgen. Na circa 300 meter op deze weg te hebben gereden gaat het verkeer op in het heersende verkeersbeeld.

Gesteld wordt dat het verkeer afkomstig van het projectgebied op bovenstaande punten verdund is tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer en dat het verkeer qua rij- en stopgedrag niet meer te onderscheiden zal zijn van het overige wegverkeer.

Om een uiterst worst-case scenario te berekenen is 100% van de verkeersbewegingen op beide routes gemodelleerd. Zodoende is met twee keer zoveel verkeer gerekend dan wordt verwacht.

<sup>1</sup> De ervaringscijfers zijn gebaseerd op input geleverd door verschillende projectontwikkelaars, vastgoed- sloop en bouwpartijen.



### 3.2.3 Emissie mobiele werktuigen

Tijdens de realisatie van het voornemen worden er werktuigen ingezet. Deze werktuigen stoten stikstof uit en dienen om deze reden in ogenschouw genomen te worden. Voor het berekenen van het dieselverbruik is de volgende formule aangehouden:

$$LBPJ = (0.095 * P_{max} + 0.54) * D$$

LBPJ staat in de bovengenoemde formule voor literverbruik per jaar.  $P_{max}$  is het maximale vermogen van het werktuig en D staat voor het aantal draaiuren. Daarnaast is er rekening gehouden met het gebruik van Ad-Blue. Ligterink et al 2021<sup>2</sup> constateert dat voor Stage IV en V werktuigen dit 6% van het totale dieselverbruik bedraagt.

In de onderstaande tabel zijn de gegevens zoals ingevoerd in de AERIUS-Calculator weergegeven.

| Werktuig          | STAGE-klasse     | Maximaal vermogen (kW) | Aantal uren | Diesel/benzine verbruik totaal | Aantal liter Ad-Blue |
|-------------------|------------------|------------------------|-------------|--------------------------------|----------------------|
| <b>Bouwfase</b>   |                  |                        |             |                                |                      |
| Graafmachine      | IV               | 200                    | 40          | 782                            | 46                   |
| Hijskraan         | IV               | 200                    | 100         | 1.954                          | 117                  |
| Betonpomp         | IV               | 150                    | 18          | 266                            | 15                   |
| Shovel            | IV               | 100                    | 50          | 502                            | 30                   |
| <b>Inrichting</b> |                  |                        |             |                                |                      |
| Midigraafmachine  | IV               | 60                     | 18          | 112                            | 6                    |
| Midishovel        | IV               | 60                     | 18          | 112                            | 6                    |
| Trilplaat/stamper | Benzine (2-takt) | 10                     | 24          | 36                             | --                   |

De vorenstaande gegevens zijn gebaseerd op ervaringscijfer van BJZ.nu<sup>3</sup>. De werktuigen zijn in de AERIUS-berekening ingevoerd als oppervlaktebron – mobiele werktuigen.

<sup>2</sup> Ligterink et al., 2021. 'AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NOx en NH3 uitstoot van mobiele werktuigen'. TNO\_2021\_R12305

<sup>3</sup> De ervaringscijfers zijn gebaseerd op input geleverd door verschillende projectontwikkelaars, vastgoed- sloop en bouwpartijen.

### 3.3 Gebruiksfas

In de berekening voor de gebruiksfase worden de NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub> emitterende bronnen van de voorgenomen ontwikkeling in kaart gebracht. Deze emitterende bronnen bestaan in dit geval uit de verkeersgeneratie en het eventuele gasverbruik van de te realiseren woningen.

#### 3.3.1 Gasverbruik

Doordat de te realiseren woningen gasloos worden gebouwd, is ten aanzien van het gebruik hiervan zelf geen sprake van stikstofemissies en deposities op Natura 2000-gebieden. De woningen zijn dan ook neutraal (zonder emissies) gemodelleerd in de AERIUS-berekening.

#### 3.3.2 Verkeersgeneratie

De te realiseren woningen brengen een bepaald aantal verkeersbewegingen met zich mee. Het aantal verkeersbewegingen heeft invloed op de AERIUS-berekening en moet in ogenschouw worden genomen. Om het aantal verkeersbewegingen te bepalen is gebruik gemaakt van de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381 (december 2018)' van het CROW.

Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Verstedelijkingsgraad: matig stedelijk / gemeente Laren (Bron: CBS Statline);
- Stedelijke zone: rest bebouwde kom.

In de publicatie van het CROW is de verkeersgeneratie per functie uiteengezet. Daarnaast wordt hierin een minimaal en maximaal aantal verkeersbewegingen voor de functies aangegeven. In voorliggend geval is van het gemiddelde uitgegaan.

Op basis van de vorenstaande uitgangspunten ontstaat qua verkeersgeneratie als gevolg van het project het volgende beeld:

| Functie:                       | Verkeersbewegingen per woning | Aantal woningen | Totaal aantal verkeersbewegingen per weekdag (gemiddeld) |
|--------------------------------|-------------------------------|-----------------|----------------------------------------------------------|
| Koop, huis, twee-onder-een-kap | 7,8                           | 4               | 31,2                                                     |

De totale verkeersgeneratie voor de te realiseren woningen komt afgerond neer op **32 verkeersbewegingen per etmaal**.

In verband met het ophalen van vuilnis en het leveren van goederen voor de woningen is rekening gehouden met 0,02 vrachtwagenbewegingen per woning. Dit komt overeen met tabel A6 in de publicatie van het CROW. Dit komt neer op  $0,02 \cdot 4 = 0,08$  vrachtwagenbewegingen per etmaal.

In voorliggend geval zijn er gezien de ligging van het projectgebied twee aannemelijke routes die het verkeer volgt om de locatie te bereiken en verlaten.

De eerste route is gemodelleerd via de Blaricummertolleen in zuidelijke richting. Hier zal het verkeer de Eemnesserweg in oostelijke richting volgen. De route is gemodelleerd tot de rotonde met de Gooiergracht, Laarderweg en de Verlengde Laarderweg. Ter hoogte van deze rotonde gaat het verkeer op in het heersende verkeersbeeld.

De tweede route is gemodelleerd via de Blaricummertolleen in zuidelijke richting. Hier zal het verkeer de Eemnesserweg in westelijke richting volgen. Na circa 300 meter op deze weg te hebben gereden gaat het verkeer op in het heersende verkeersbeeld.

Gesteld wordt dat het verkeer afkomstig van het projectgebied op bovenstaande punten verdund is tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer en dat het verkeer qua rij- en stopgedrag niet meer te onderscheiden zal zijn van het overige wegverkeer.

Om een uiterst worst-case scenario te berekenen is 100% van de verkeersbewegingen op beide routes gemodelleerd. Zodoende is met twee keer zoveel verkeer gerekend dan wordt verwacht.

## HOOFDSTUK 4 RESULTATEN & CONCLUSIE

### 4.1 Aanlegfase

Uit de AERIUS-berekening met betrekking tot de aanlegfase blijkt dat in de aanlegfase van de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. De onderdelen en resultaten van de AERIUS-berekening zijn in bijlage 1 bijgevoegd.

### 4.2 Gebruiksfase

Uit de AERIUS-berekening met betrekking tot de gebruiksfase blijkt dat in de gebruiksfase van de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. De onderdelen en resultaten van de AERIUS-berekening zijn in bijlage 2 bijgevoegd.

### 4.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Het project is in het kader van de Wet natuurbescherming, ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, niet vergunningsplichtig.

## **BIJLAGEN BIJ DE STIKSTOFBEREKENING**

### **Bijlage 1      Rekenresultaten aanlegfase**

## **Bijlage 2      Rekenresultaten gebruiksfase**

# Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:  
[www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers](http://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers)*



Contactgegevens

Rechtspersoon

Inrichtingslocatie

bjz.nu

Blaricummertolleen 21-23,  
1251 LX Laren

Activiteit

Omschrijving

Toelichting

Blaricummertolleen 21-23 Laren  
bouw 2 extra woningen

Berekening

AERIUS kenmerk

Datum berekening

Rekenconfiguratie

Re9a3fAjgrJY

14 februari 2024, 15:25

Wnb-rekengrid

Totale emissie

Aanlegfase - Beoogd

Rekenjaar

Emissie NH<sub>3</sub>

Emissie NO<sub>x</sub>

2024

0,9 kg/j

24,6 kg/j

Resultaten

Aanlegfase - Beoogd

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

Grootste toename

Grootste afname

Hoogste bijdrage

Hexagon

Gebied

-

-

-

-

-

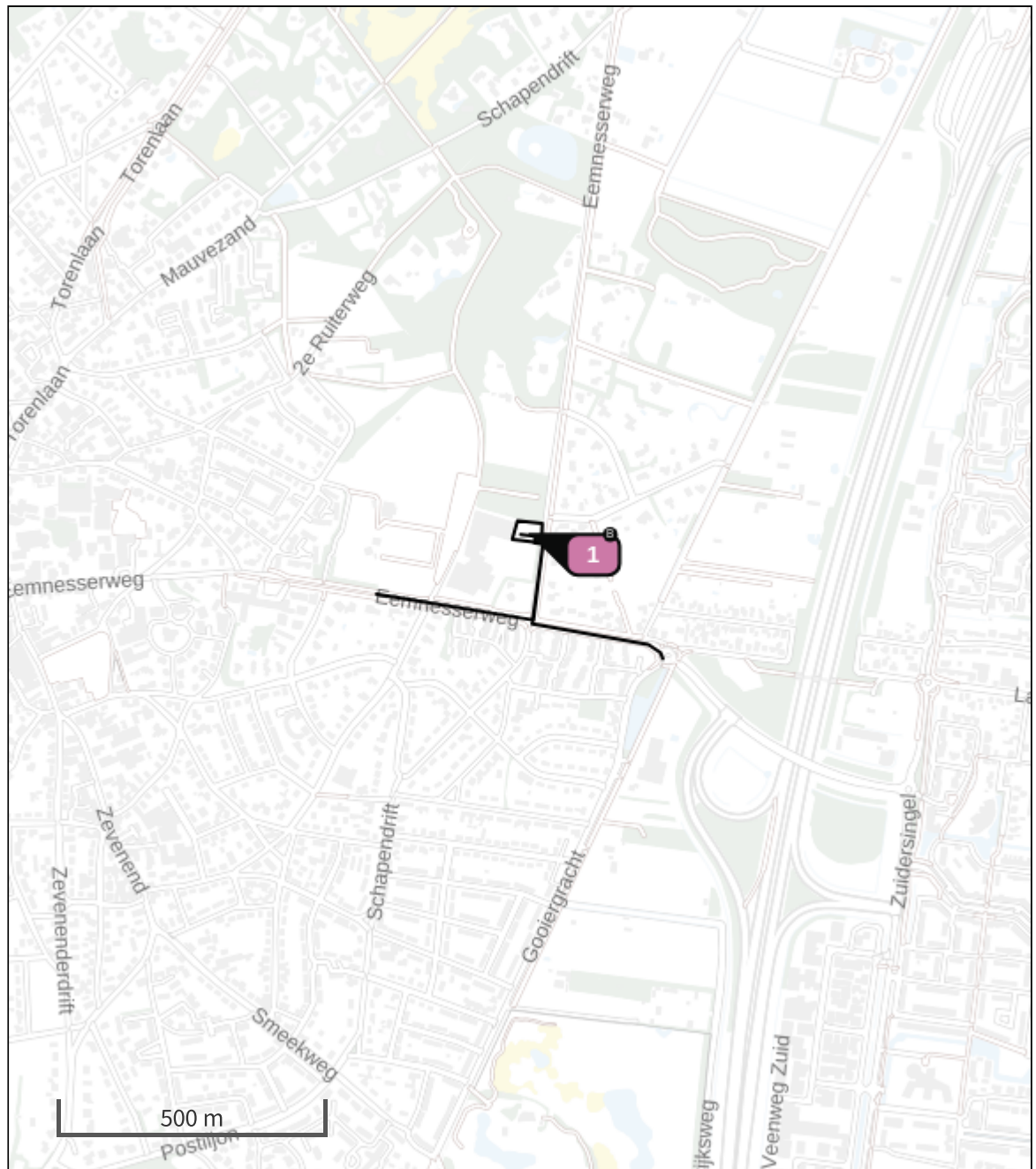


Aanlegfase (Beoogd), rekenjaar 2024

| Emissiebronnen                                                                    |                                                                                            | Emissie NH <sub>3</sub> | Emissie NO <sub>x</sub> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 1                                                                                 | Mobiele werktuigen   Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning  <br>Emissie mobiele werktuigen | 0,9 kg/j                | 23,2 kg/j               |
|  | Verkeersnetwerk                                                                            | 25,5 g/j                | 1,4 kg/j                |



Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- |                                                                                     |                                  |                                                                                     |                                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
|  | Habitatrichtlijn                 |  | Grootste toename (projectberekening)             |
|  | Vogelrichtlijn                   |  | Grootste afname (projectberekening)              |
|  | Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn |  | Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  | Niet bepaald                     |                                                                                     |                                                  |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase"  
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie

|        | Berekend (ha<br>gekarteed) | Hoogste totale<br>depositie (mol<br>N/ha/jr) | Met toename<br>(ha gekarteerd) | Grootste<br>toename (mol<br>N/ha/jr) | Met afname (ha<br>gekarteed) | Grootste afname<br>(mol N/ha/jr) |
|--------|----------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| Totaal | -                          | -                                            | -                              | -                                    | -                            | -                                |

Aanlegfase, Rekenjaar 2024

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

|                  |                                                 |                    |                 |                 |                 |           |
|------------------|-------------------------------------------------|--------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------|
| Naam             | Emissie mobiele werktuigen                      |                    | NO <sub>x</sub> |                 |                 | 23,2 kg/j |
| Locatie          | X:145009,45                                     |                    | NH <sub>3</sub> |                 |                 | 0,9 kg/j  |
| Oppervlakte      | Y:474279,73<br>0,19 ha                          |                    |                 |                 |                 |           |
| Naam             | Stageklasse                                     | Brandstof-verbruik | Draaiuren       | AdBlue verbruik | Stof            | Emissie   |
| Graafmachine     | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja | 782 l/j            | 40 u/j          | 46 l/j          | NO <sub>x</sub> | 4,8 kg/j  |
|                  |                                                 |                    |                 |                 | NH <sub>3</sub> | 0,2 kg/j  |
| Hijskraan        | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja | 1954 l/j           | 100 u/j         | 117 l/j         | NO <sub>x</sub> | 11,2 kg/j |
|                  |                                                 |                    |                 |                 | NH <sub>3</sub> | 0,5 kg/j  |
| Betonpomp        | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja | 266 l/j            | 18 u/j          | 15 l/j          | NO <sub>x</sub> | 2,0 kg/j  |
|                  |                                                 |                    |                 |                 | NH <sub>3</sub> | 63,8 g/j  |
| Shovel           | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja | 502 l/j            | 50 u/j          | 30 l/j          | NO <sub>x</sub> | 3,0 kg/j  |
|                  |                                                 |                    |                 |                 | NH <sub>3</sub> | 0,1 kg/j  |
| Midigraafmachine | Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja  | 112 l/j            | 18 u/j          | 6 l/j           | NO <sub>x</sub> | 1,0 kg/j  |
|                  |                                                 |                    |                 |                 | NH <sub>3</sub> | 26,9 g/j  |
| Midishovel       | Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja  | 112 l/j            | 18 u/j          | 6 l/j           | NO <sub>x</sub> | 1,0 kg/j  |
|                  |                                                 |                    |                 |                 | NH <sub>3</sub> | 26,9 g/j  |
| Trilplaat        | alle werktuigen op benzine, 2takt               | 36 l/j             |                 |                 | NO <sub>x</sub> | 0,1 kg/j  |
|                  |                                                 |                    |                 |                 | NH <sub>3</sub> | 0,0 kg/j  |

2 Wegverkeer | Weg

|                           |                               |                           |        |                 |          |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------|-----------------|----------|
| Naam                      | Route 1                       | Links                     | Rechts | NO <sub>x</sub> | 0,6 kg/j |
| Locatie                   | X:145071,26 Y:474095,35       | Type scherm               | -      | NO <sub>2</sub> | 0,2 kg/j |
| Lengte                    | 417,99 m                      | Hoogte                    | -      | NH <sub>3</sub> | 11,5 g/j |
| Wegtype                   | Binnen bebouwde kom (normaal) | Afstand tot de weg        | -      |                 |          |
| Rijrichting               | Beide richtingen              |                           |        |                 |          |
| Tunnelfactor              | 1                             |                           |        |                 |          |
| Type hoogteligging        | Normaal                       |                           |        |                 |          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | 0 m                           |                           |        |                 |          |
| Verkeer                   | Max. snelheid                 | Aantal voertuigbewegingen |        | In file         |          |
| Licht verkeer             | Voorgeschreven factoren       | 800,0 /jaar               |        | 0,0 %           |          |
| Middelwaar vrachtverkeer  | Voorgeschreven factoren       | 50,0 /jaar                |        | 0,0 %           |          |
| Zwaar vrachtverkeer       | Voorgeschreven factoren       | 200,0 /jaar               |        | 0,0 %           |          |
| Busverkeer                | Voorgeschreven factoren       | 0,0 /jaar                 |        | 0,0 %           |          |

### 3 Wegverkeer | Weg

| Naam                      | Route 2                       | Links                     | Rechts | NO <sub>x</sub> | 0,7 kg/j                 |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------|-----------------|--------------------------|
| Locatie                   | X:144941,82 Y:474125,1        | Type scherm               | -      | -               | NO <sub>2</sub> 0,2 kg/j |
| Lengte                    | 447,29 m                      | Hoogte                    | -      | -               | NH <sub>3</sub> 12,3 g/j |
| Wegtype                   | Binnen bebouwde kom (normaal) | Afstand tot de weg        | -      | -               |                          |
| Rijrichting               | Beide richtingen              |                           |        |                 |                          |
| Tunnelfactor              | 1                             |                           |        |                 |                          |
| Type hoogteligging        | Normaal                       |                           |        |                 |                          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | 0 m                           |                           |        |                 |                          |
| Verkeer                   | Max. snelheid                 | Aantal voertuigbewegingen |        | In file         |                          |
| Licht verkeer             | Voorgeschreven factoren       | 800,0 /jaar               |        | 0,0 %           |                          |
| Middelzwaar vrachtverkeer | Voorgeschreven factoren       | 50,0 /jaar                |        | 0,0 %           |                          |
| Zwaar vrachtverkeer       | Voorgeschreven factoren       | 200,0 /jaar               |        | 0,0 %           |                          |
| Busverkeer                | Voorgeschreven factoren       | 0,0 /jaar                 |        | 0,0 %           |                          |

### 4 Wegverkeer | Weg

| Naam                      | Verkeer binnen projectgebied  | Links                     | Rechts | NO <sub>x</sub> | 0,1 kg/j                 |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------|-----------------|--------------------------|
| Locatie                   | X:145022,95 Y:474271,54       | Type scherm               | -      | -               | NO <sub>2</sub> 25,2 g/j |
| Lengte                    | 56,61 m                       | Hoogte                    | -      | -               | NH <sub>3</sub> 1,6 g/j  |
| Wegtype                   | Binnen bebouwde kom (normaal) | Afstand tot de weg        | -      | -               |                          |
| Rijrichting               | Beide richtingen              |                           |        |                 |                          |
| Tunnelfactor              | 1                             |                           |        |                 |                          |
| Type hoogteligging        | Normaal                       |                           |        |                 |                          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | 0 m                           |                           |        |                 |                          |
| Verkeer                   | Max. snelheid                 | Aantal voertuigbewegingen |        | In file         |                          |
| Licht verkeer             | Voorgeschreven factoren       | 800,0 /jaar               |        | 70,0 %          |                          |
| Middelzwaar vrachtverkeer | Voorgeschreven factoren       | 50,0 /jaar                |        | 70,0 %          |                          |
| Zwaar vrachtverkeer       | Voorgeschreven factoren       | 200,0 /jaar               |        | 70,0 %          |                          |
| Busverkeer                | Voorgeschreven factoren       | 0,0 /jaar                 |        | 0,0 %           |                          |

#### Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

#### Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2023.1\_20240207\_c93f01d6e8

Database versie 2023.1\_c93f01d6e8\_calculator\_nl\_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

# Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:  
[www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers](http://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers)*



Contactgegevens

Rechtspersoon

Inrichtingslocatie

bjz.nu

Blaricummertolleen 21-23,

1251 LX Laren

Activiteit

Omschrijving

Toelichting

Blaricummertolleen 21-23 Laren

bouw 2 extra woningen

Berekening

AERIUS kenmerk

Datum berekening

Rekenconfiguratie

RyU4jmPhoq3E

14 februari 2024, 15:26

Wnb-rekengrid

Totale emissie

Gebruiksfasen - Beoogd

Rekenjaar

Emissie NH<sub>3</sub>

Emissie NO<sub>x</sub>

2024

0,1 kg/j

3,4 kg/j

Resultaten

Gebruiksfasen - Beoogd

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

Grootste toename

Grootste afname

Hoogste bijdrage

Hexagon

Gebied

-

-

-

-

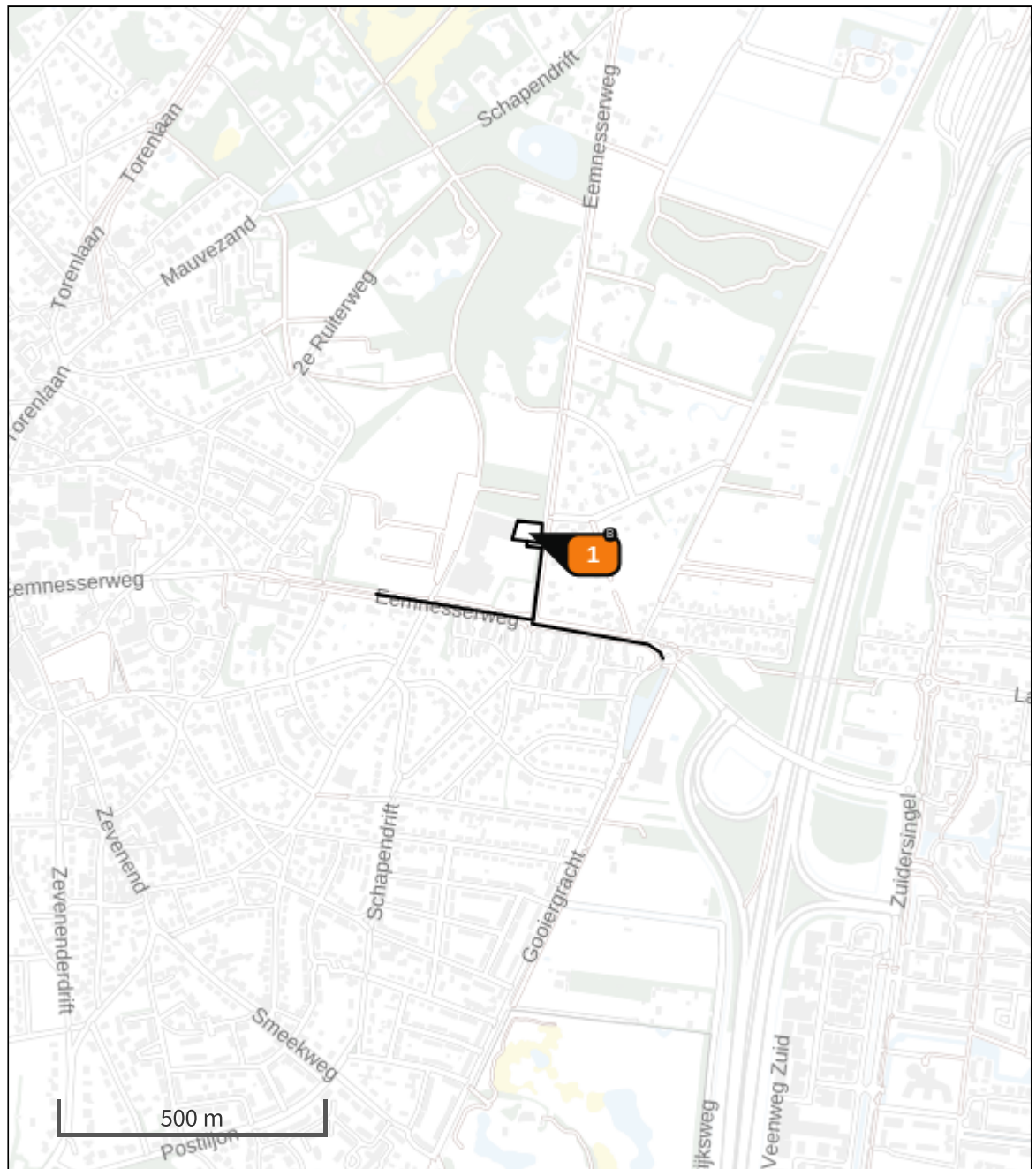
-



Gebruiksphase (Beoogd), rekenjaar 2024

| Emissiebronnen |                                       | Emissie NH <sub>3</sub> | Emissie NO <sub>x</sub> |
|----------------|---------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| <div>1</div>   | Wonen en Werken   Woningen   Woningen | -                       | -                       |
| <div></div>    | Verkeersnetwerk                       | 0,1 kg/j                | 3,4 kg/j                |

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).



Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase"  
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie

|        | Berekend (ha<br>gekarteed) | Hoogste totale<br>depositie (mol<br>N/ha/jr) | Met toename<br>(ha gekarteed) | Grootste<br>toename (mol<br>N/ha/jr) | Met afname (ha<br>gekarteed) | Grootste afname<br>(mol N/ha/jr) |
|--------|----------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| Totaal | -                          | -                                            | -                             | -                                    | -                            | -                                |

## Gebruiksfasen, Rekenjaar 2024

## 1 Wonen en Werken | Woningen

|                      |                            |                |                 |
|----------------------|----------------------------|----------------|-----------------|
| Naam                 | Woningen                   | Uittreedhoogte | <u>1,0 m</u>    |
| Locatie              | X:145009,45<br>Y:474279,73 | Warmteinhoud   | <u>0,002 MW</u> |
|                      |                            | Spreiding      | 1 m             |
| Oppervlakte          | 0,19 ha                    |                |                 |
| Wijze van ventilatie | Niet geforceerd            |                |                 |
| Temporele variatie   | <u>Continue Emissie</u>    |                |                 |

## 2 Wegverkeer | Weg

| Naam                      | Route 1                       | Links                     | Rechts  | NO <sub>x</sub> | 1,6 kg/j                 |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------|-----------------|--------------------------|
| Locatie                   | X:145055,58 Y:474098,07       | Type scherm               | -       | -               | NO <sub>2</sub> 0,3 kg/j |
| Lengte                    | 449,82 m                      | Hoogte                    | -       | -               | NH <sub>3</sub> 66,1 g/j |
| Wegtype                   | Binnen bebouwde kom (normaal) | Afstand tot de weg        | -       | -               |                          |
| Rijrichting               | Beide richtingen              |                           |         |                 |                          |
| Tunnelfactor              | 1                             |                           |         |                 |                          |
| Type hoogteligging        | Normaal                       |                           |         |                 |                          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | 0 m                           |                           |         |                 |                          |
| Verkeer                   | Max. snelheid                 | Aantal voertuigbewegingen | In file |                 |                          |
| Licht verkeer             | Voorgeschreven factoren       | 32,0 /etmaal              |         |                 | 0,0 %                    |
| Middelwaar vrachtverkeer  | Voorgeschreven factoren       | 0,0 /etmaal               |         |                 | 0,0 %                    |
| Zwaar vrachtverkeer       | Voorgeschreven factoren       | 0,1 /etmaal               |         |                 | 0,0 %                    |
| Busverkeer                | Voorgeschreven factoren       | 0,0 /etmaal               |         |                 | 0,0 %                    |

## 3 Wegverkeer | Weg

| Naam                      | Route 2                       | Links                     | Rechts  | NO <sub>x</sub> | 1,7 kg/j                 |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------|-----------------|--------------------------|
| Locatie                   | X:144957,74 Y:474122,46       | Type scherm               | -       | -               | NO <sub>2</sub> 0,3 kg/j |
| Lengte                    | 479,58 m                      | Hoogte                    | -       | -               | NH <sub>3</sub> 70,5 g/j |
| Wegtype                   | Binnen bebouwde kom (normaal) | Afstand tot de weg        | -       | -               |                          |
| Rijrichting               | Beide richtingen              |                           |         |                 |                          |
| Tunnelfactor              | 1                             |                           |         |                 |                          |
| Type hoogteligging        | Normaal                       |                           |         |                 |                          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | 0 m                           |                           |         |                 |                          |
| Verkeer                   | Max. snelheid                 | Aantal voertuigbewegingen | In file |                 |                          |
| Licht verkeer             | Voorgeschreven factoren       | 32,0 /etmaal              |         |                 | 0,0 %                    |
| Middelwaar vrachtverkeer  | Voorgeschreven factoren       | 0,0 /etmaal               |         |                 | 0,0 %                    |
| Zwaar vrachtverkeer       | Voorgeschreven factoren       | 0,1 /etmaal               |         |                 | 0,0 %                    |
| Busverkeer                | Voorgeschreven factoren       | 0,0 /etmaal               |         |                 | 0,0 %                    |

## Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

## Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2023.1\_20240207\_c93f01d6e8

Database versie 2023.1\_c93f01d6e8\_calculator\_nl\_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

**Bijlage 2      Voorlopig ontwerp project**



GEWIJZIGDE SITUATIE

## LEGENDA

### ALGEMEEN

- Het ontwerp blijft te allen tijde eigendom van EVE Architecten B.V.
- Voor alle werkzaamheden van EVE Architecten B.V. is DNR 2011 van toepassing.
- Alle wijzigingen dienen door EVE Architecten B.V. te worden goedgekeurd.
- Het bouwen dient te geschieden overeenkomstig de eisen van het Bouwbesluit 2012, zoals deze luidt ten tijde van de indiening van de bouw aanvraag.
- De constructie dient te worden uitgevoerd conform de tekening en berekening van de constructeur.
- Dit zijn bouw aanvraagtekeningen en derhalve niet bestemd voor de uitvoering.

### IMPRESSIES

De tekeningen en afbeeldingen geven een impressie van het ontwerp. De werkelijke uitvoering en kleuren van gevelaanzichten, schilderwerk, dakbedekkingen etc. kunnen afwijken. Aan deze tekeningen kunnen, ondanks alle zorgvuldigheid die is nagestreefd, géén rechten worden ontleend.

### MAATVOERING EN INRICHTING

De maten op de tekening zijn circa-maten. Deze zijn aangegeven in millimeters, tenzij anders vermeld. Bij de maatvoering tussen de wanden is geen rekening gehouden met enige wandafwerking, zoals wandtegels en spuitwerk. Daarnaast kunnen zich tijdens de bouw veranderingen voordoen, die kunnen leiden tot maatverschillen. Op de tekening aangegeven meubilair en apparatuur dienen alleen ter oriëntatie.

## RENVOL

### SYMBOLEN

- ▲ Positie voordeur
- P Parkeren
- wp Buitenunit warmtepomp
- Bouwvlak
- Hoge haag 1,8m
- Lage haag 1,2m

### INVULLING

- Kavels
- Omliggend perceel
- Omliggende bebouwing
- Wegen
- Wandelpad
- Groen
- Bijgebouw
- Deelfse stoep

30 Gevel 30 minuten brandwerend + constructieonderdelen grenzend aan de buitenlucht dienen te voldoen aan brandklasse B cf. NEN-EN 13501-1

### BRON SITUATIE

Deze tekening is gebaseerd op de digitale tekening van het **Kadaster digitaal**, de maatvoering van het kavel en de perceelsgrenzen kunnen in de werkelijkheid afwijken.

EVE Architecten B.V.  
Ernst Machstraat 2  
Postbus 115  
7440 AC Nijverdal  
T: 0548-65 69 50  
E: info@eve-bv.nl  
I: www.eve-bv.nl  
KvKnr.: 08098089



## ALGEMEEN

### Project

De Biezemtuin te Laren  
Blaricummertolleen  
1251 LX Laren

### Opdrachtgever

KP Ontwikkeling  
Vleutensevaart 100  
3532 AD Utrecht

### Hoofdarchitect

ir. Edwin van Elk

### Projectmanager

ing. Martijn Schulenburg

### Bouwkundig tekenaar

ing. Stan Harmsen

## TEKENING

### Onderdeel

Situatie

### Schaal

1:500

### Datum getekend

30 maart 2023

### Datum gewijzigd

14 februari 2024

11 maart 2024

5 april 2024

### Formaat

A1 (594x841)

### Status

Definitief

### Gecontroleerd

EVE

(hoofd)architect

collega

MS

projectmanager



**UT4351-000**  
**DEFINITIEF ONTWERP**

