

# Berekening stikstofdepositie en Passende beoordeling plantoets

---

## Bestemmingsplan Zuidwest – Walden Gemeente Gooise Meren



## Colofon

### Gegevens over het project:

Plannaam: Zuidwest - Walden, gemeente Gooise Meren  
Datum: 5 maart 2025  
Projectnummer Buro SRO: SR220037 (HvA)

### Gegevens projectbetrokkenen:

Opdrachtgever: VOF FransVast

### Gegevens Buro SRO:

Bezoekadres: 't Goylaan 11  
3525 AA Utrecht  
Telefoon: 030-2679198  
E-mail: utrecht@buro-sro.nl  
Internet: www.burosro.nl



# Inhoudsopgave

|          |                                                              |           |
|----------|--------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>                                             | <b>4</b>  |
| 1.1      | Aanleiding                                                   | 4         |
| 1.2      | Projectbeschrijving                                          | 4         |
| 1.3      | Wettelijk kader                                              | 5         |
| 1.4      | Leeswijzer                                                   | 6         |
| <b>2</b> | <b>Ruimtelijke gegevens en uitgangspunten</b>                | <b>7</b>  |
| 2.1      | Ruimtelijke gegevens                                         | 7         |
| 2.2      | Aanlegfase                                                   | 7         |
| 2.3      | Gebruiksfase                                                 | 10        |
| 2.4      | Referentiesituatie                                           | 12        |
| <b>3</b> | <b>Berekeningen en resultaten</b>                            | <b>16</b> |
| 3.1      | Berekening aanlegfase en gebruiksfase zonder intern salderen | 16        |
| 3.2      | Verschilberekening aanlegfase                                | 18        |
| 3.3      | Verschilberekening gebruiksfase                              | 19        |
| 3.4      | Additionaliteitstoets                                        | 20        |
| <b>4</b> | <b>Samenvatting en conclusies</b>                            | <b>29</b> |

## Bijlagen:

1. AERIUS\_Bijlage\_Aanlegfase (18-10-2024)
2. AERIUS\_Bijlage\_Gebruiksfase (18-10-2024)
3. Bijlagen onderbouwing referentiesituatie



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Aan de Franse Kampweg in Bussum ligt een bijzondere locatie die tot voor kort de thuisbasis vormde van het familiebedrijf Hocras. Op deze locatie wordt een nieuwe passende ontwikkeling beoogd. Initiatiefnemer is voornemens om op het perceel meerdere woningen, werkunits en een middelbare school te realiseren. Reden waarom het familiebedrijf Hocras, een groothandel in horecaproducten, reeds is verplaatst naar een bedrijventerrein in Almere. De beoogde ontwikkeling past niet binnen de regels van het geldende bestemmingsplan 'Zuidwest' van de gemeente Gooise Meren. Derhalve is voor deze locatie een nieuwe bestemmingsplan opgesteld: bestemmingsplan 'Zuidwest – Walden'. Dit voorgenomen plan brengt stikstofuitstoot met zich mee tijdens zowel de aanleg- als gebruiksfase. Daarom is het noodzakelijk om de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling op de instandhoudingsdoelstellingen van omliggende Natura 2000-gebieden te onderzoeken. In deze rapportage worden de potentiële effecten in kaart gebracht en beoordeeld.

De onderzoekslocatie is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. In het potentiële invloedsgebied van de planlocatie bevinden zich wel de Natura 2000-gebieden 'Oostelijke Vechtplassen' en 'Naardermeer'. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied is 'Oostelijke Vechtplassen', op circa 1.250 meter afstand ten westen van het plangebied. Het eveneens stikstofgevoelige Natura-2000 gebied 'Naardermeer' bevindt zich op ca. 1.400 meter ten noorden van het plangebied.

## 1.2 Projectbeschrijving

Initiatiefnemer is voornemens om op het perceel aan de Franse Kampweg een nieuwe buurt te realiseren met 157 woningen, woon-werkunits en een middelbare school. Daarvoor is de groothandel in horecaproducten reeds verplaatst. Het betreffende bedrijf is dan ook inmiddels niet meer op de planlocatie actief. Met de beoogde ontwikkeling wordt de huidige bedrijfsbebouwing gesloopt. Hiervoor in de plaats komen verschillende type woningen, woon-werkunits met bedrijfsruimten en een middelbare school voor ca. 1.200 leerlingen. De woningen, woon-werkunits met bedrijfsruimten en de school zullen gasloos gerealiseerd worden. De navolgende situatie toont de beoogde situatie.

Hieronder worden de planverbeelding bij het (ontwerp-)bestemmingsplan (links) en een illustratie van de beoogde toekomstige inrichting van het plangebied (rechts) weergegeven.



### 1.3 Wettelijk kader

Sinds 1 januari 2024 is het Natura 2000-gebiedsbeschermingsrecht geregeld in de Omgevingswet (Ow) en het daaronder hangende Besluit Kwaliteit Leefomgeving (hierna: 'Bkl'). Vóór 1 januari 2024 was het Natura 2000-gebiedsbeschermingsrecht geregeld in hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wnb is per 1 januari 2024 komen te vervallen. Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 29 december 2023 zes weken ter inzage gelegen. Nu het bestemmingsplan in procedure is gebracht vóór 1 januari 2024, blijft het oude recht van toepassing op de vaststelling van het beoogde bestemmingsplan, zoals dat gold vóór 1 januari 2024.

In de Wnb geldt dat bij ontwikkelingen twee toetsingen plaatsvinden aan het Natura 2000 gebiedsbeschermingsrecht, die van elkaar moeten worden onderscheiden. Allereerst geldt dat voor een ontwikkeling een natuurvergunning (artikel 2.7 lid 2 Wnb) nodig kan zijn. Dit betreft de Natura 2000-projecttoets. Daarnaast geldt voor plannen de Natura 2000-plantoets. De Natura 2000 plantoets is onder het oude recht geregeld in artikel 2.7 lid 1 van de Wnb. Artikel 2.7 lid 1 van de Wnb bepaalt dat een bestuursorgaan een plan dat niet direct verband houdt met of het nodig is voor het beheer van een Natura 2000- gebied, en dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, uitsluitend vaststelt indien is voldaan aan artikel 2.8 van de Wnb. Om te beoordelen of sprake is van een plan zoals bedoeld in artikel 2.7 lid 1 van de Wnb is relevant of het gaat om een plan dat *“significante gevolgen kan hebben”*. Deze beoordeling vindt plaats in de 'voortoets'.

Wanneer in de voortoets significante gevolgen niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, moet op grond van artikel 2.8 lid 1 van de Wnb voor het plan een passende beoordeling worden doorlopen. In de passende beoordeling (en niet in de voortoets) mag rekening worden gehouden met mitigerende maatregelen. Een mitigerende maatregel is een maatregel die beoogt eventuele schadelijke gevolgen die rechtstreeks uit een plan of project voortvloeien te voorkomen of te verminderen, teneinde ervoor te zorgen dat het plan of project de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied niet zal aantasten. Artikel 2.8 lid 3 van de Wnb bepaalt dat het plan dan alleen kan worden vastgesteld wanneer uit de passende beoordeling volgt dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende Natura 2000-gebied niet worden aangetast (daargelaten de ADC-toets).

De Natura 2000-projecttoets dient te worden onderscheiden van de Natura 2000 plantoets. Het betreffen twee separate en zelfstandige van elkaar te onderscheiden toetsingen. In de plantoets wordt het bestemmingsplan volledig en zelfstandig beoordeeld. In de plantoets – zo volgt expliciet uit de uitspraak ABRS 30 september 2020 (ECLI:NL:RVS:2020:2318 (Moerdijk)) – geldt geen uitvoerbaarheidstoets, waarin de vraag beantwoord wordt of ook een natuurvergunning c.q. omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit nodig is (projecttoets) en zo ja, of die kan worden verleend. De onderhavige notitie dient als onderbouwing voor het bestemmingsplan, waarmee dus invulling wordt gegeven aan de Natura 2000-plantoets.

Gelet op de ligging van het plangebied ten opzichte van de Natura 2000-gebieden (meer dan 1,2 km), zijn er op voorhand alleen eventuele effecten van stikstof te verwachten. De depositie van stikstofoxiden (NOx en NH3) kan voor verzuring en vermesting van de beschermde habitats in de Natura 2000-gebieden zorgdragen. Ondanks dat de woningen, de beoogde school en werkunits met bedrijfsruimten gasloos worden uitgevoerd, dient rekening te worden met de stikstofemissie van het wegverkeer gerelateerd aan deze ontwikkelingen waarin het plan voorziet. Voor ieder habitattype binnen een Natura 2000-gebied dat gevoelig is voor verzuring en/of vermesting is een



kritische depositiewaarde (KDW) vastgesteld. De KDW geeft de grens aan waarboven het risico bestaat dat de kwaliteit van het habitat significant wordt aangetast door de verzurende en/of vermestende invloed van atmosferische stikstofdepositie. Door middel van het rekeninstrument AERIUS wordt de stikstofdepositie berekend als gevolg van projecten en plannen op alle stikstofgevoelige habitats in de Natura 2000-gebieden. Wanneer de depositie op alle relevante hexagonen in de omliggende Natura 2000-gebieden (al dan niet na saldering in een passende beoordeling) op 0,00 mol N/ha/jaar uitkomt, is verzekerd dat het plan de natuurlijke kenmerken niet aantast en kan het bestemmingsplan in overeenstemming met (artikel 2.8 lid 3 van) de Wnb worden vastgesteld.

Op 18 december 2024 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State twee uitspraken gedaan over de toepassing van intern salderen in de projecttoets - het natuurvergunningenspoor - (ECLI:NL:RVS:2024:4923 (Rendac) en ECLI:NL:RVS:2024:4909 (Amercentrale)). Op basis hiervan dient intern salderen bij het verlenen van natuurvergunningen te worden aangemerkt als een mitigerende maatregel die niet meer mag worden betrokken in de zogenoemde voortoets. Intern salderen moet nu plaatsvinden in de passende beoordeling. Die beoordeling moet zekerheid geven dat het project de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zal aantasten (zie hiervoor). In de uitspraken van 18 december wordt niet ingegaan op de gevolgen voor de plantoets. Het is nog onduidelijk of de Afdeling vindt dat ook in het planspoor geldt dat interne salderingsmaatregelen (rekening houden met het bestaande planologische legale gebruik) mitigerende maatregelen zijn die niet in de voortoets, maar in de passende beoordeling moeten worden toegepast. Zekerheidshalve wordt in deze rapportage ervan uitgegaan dat intern salderen ook in de Natura 2000-plantoets als een mitigerende maatregel moet worden beschouwd. De voorliggende rapportage betreft om die reden dan ook een passende beoordeling, waarbij ook in wordt gegaan op de voorwaarden die horen bij mitigerende maatregelen (zoals een toetsing aan het additionaliteitsvereiste).

## 1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk worden in hoofdstuk 2 de ruimtelijke gegevens beschreven. Hierin wordt ook ingegaan op de uitgangspunten voor de stikstofberekeningen die betrekking hebben op de aanlegfase, de gebruiksfase en de referentiesituatie (waarmee intern wordt gesaldeerd). De uitgevoerde berekening en resultaten worden beschreven in hoofdstuk 3, waarbij ook ingegaan wordt op het additionaliteitsvereiste. Ten slotte wordt in hoofdstuk 4 de conclusie getrokken.

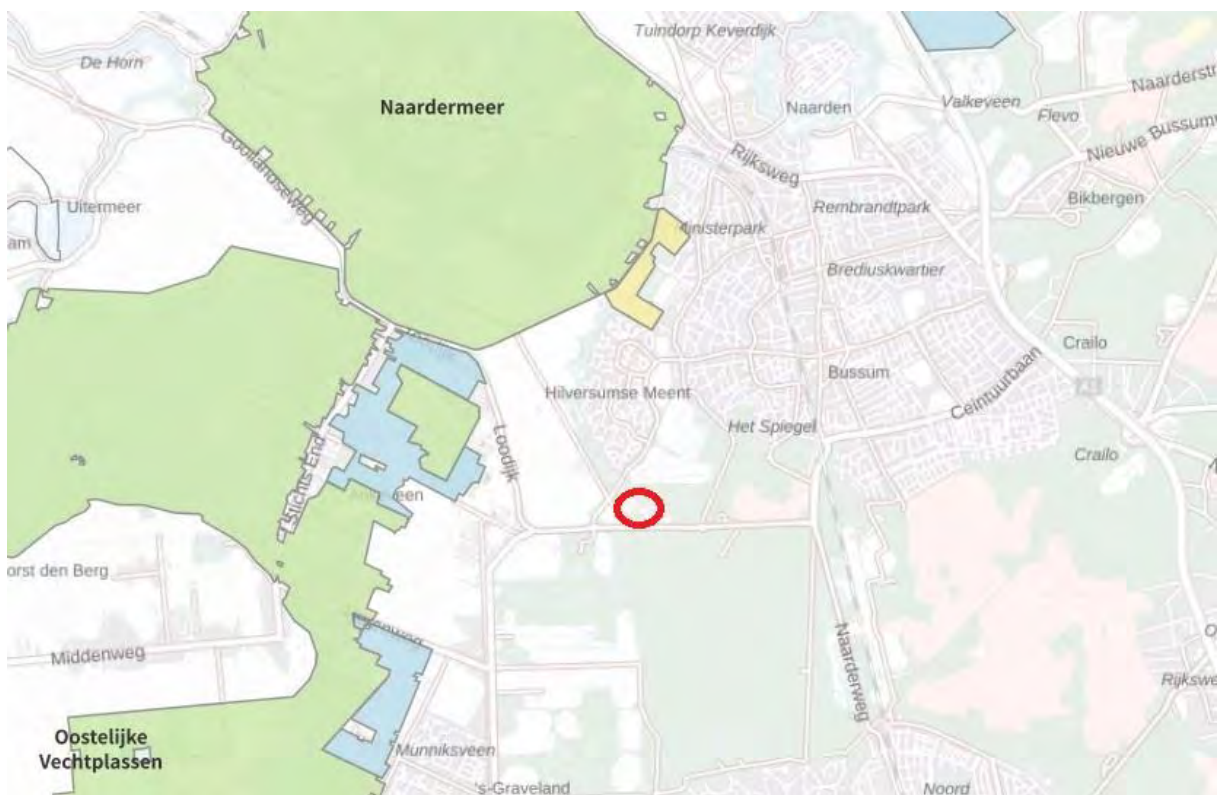


## 2 Ruimtelijke gegevens en uitgangspunten

### 2.1 Ruimtelijke gegevens

Bij een stikstofdepositieberekening wordt rekening gehouden met de Natura 2000-gebieden binnen een straal die relevant is voor de omvang van het plan. Binnen een straal van 10 km zijn meerdere Natura 2000-gebieden aanwezig. Het Natura 2000-gebied 'Oostelijke Vechtplassen' bevindt zich op van ca. 1.250 meter ten westen van het plangebied. Het Natura-2000 gebied 'Naardermeer' bevindt zich op ca. 1.400 meter ten noorden van het plangebied.

Op onderstaande afbeelding is de ligging van het plangebied ten opzichte van het Natura 2000-gebieden 'Oostelijke Vechtplassen' en 'Naardermeer' weergegeven.



*Ligging plangebied ten opzichte van de omliggende Natura 2000-gebieden, plangebied rood omkaderd (bron: AERIUS Calculator)*

### 2.2 Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase zullen tijdelijk voertuigen en mobiele werktuigen op de bouwplaats aanwezig zijn, wat gepaard gaat met verkeer van werklieden en materialen van en naar de locatie. Daarnaast zal zwaar vrachtverkeer dat stationair draait ook bijdragen aan de stikstofuitstoot.

De voertuigen en mobiele werktuigen die door verbrandingsmotoren worden aangedreven veroorzaken een tijdelijke toename van stikstofemissies. De hoeveelheid emissies hangt af van de emissienormen (stageklassen) die gelden voor de specifieke werktuigen. Voor de berekening van de NOx-emissies van de mobiele werktuigen

moet het brandstofverbruik per stageklasse worden opgegeven, evenals het aantal draaiuren en, indien van toepassing, het verbruik van AdBlue (bij aanwezigheid van een SCR-systeem).

Het dieselvebruik is berekend op basis van het TNO-rapport R12305, waarin rekening wordt gehouden met factoren zoals de aandrijfconfiguratie (vaste as, transmissie, hydrauliek), de stand-by tijd bij de soort inzet (wisselend en constant) en de verliezen. Voor werktuigen met wisselende inzet wordt uitgegaan van een gemiddelde 'typische motorlast' van 35%, zoals aangegeven in de bijbehorende tabel.

De verschillende motorbelastingen die in EMMA onderscheiden worden.

| aandrijving | motorbelasting | inzet     | 0%    | 10%   | 20%   | 30%  | 40%  | 50%  | 60%   | 70%   | 80%   | 90%  | 100% | gemiddeld |
|-------------|----------------|-----------|-------|-------|-------|------|------|------|-------|-------|-------|------|------|-----------|
| vaste as    | beperkt        | wisselend | 0.0%  | 60.0% | 17.0% | 1.0% | 1.0% | 1.0% | 5.0%  | 7.0%  | 5.0%  | 2.0% | 1.0% | 25.3%     |
| transmissie | dynamisch      |           | 34.3% | 12.9% | 10.0% | 7.2% | 6.6% | 6.1% | 5.5%  | 3.9%  | 2.8%  | 3.9% | 7.2% | 29.9%     |
| hydrauliek  |                |           | 34.3% | 10.7% | 6.2%  | 2.2% | 2.8% | 5.5% | 7.7%  | 11.0% | 8.8%  | 5.0% | 6.1% | 36.7%     |
| vaste as    | hoge last      | continue  | 32.1% | 9.6%  | 5.6%  | 1.7% | 2.8% | 5.5% | 16.5% | 11.0% | 4.4%  | 5.5% | 5.5% | 38.0%     |
| transmissie | constant       |           | 24.5% | 10.9% | 10.0% | 9.1% | 8.4% | 7.7% | 7.0%  | 4.9%  | 3.5%  | 4.9% | 9.1% | 37.0%     |
| hydrauliek  |                |           | 24.5% | 8.1%  | 5.1%  | 2.8% | 3.5% | 7.0% | 9.8%  | 14.0% | 11.2% | 6.3% | 7.7% | 45.6%     |
| vaste as    |                |           | 21.7% | 6.7%  | 4.4%  | 2.1% | 3.5% | 7.0% | 21.0% | 14.0% | 5.6%  | 7.0% | 7.0% | 47.3%     |

Voor werktuigen met een constante inzet is 35% een onderschatting en wordt uitgegaan van een gemiddelde motorbelasting van  $(37,0+45,6+47,3)/3 = 43,3\%$ .

Het brandstofverbruik kan berekend worden met behulp van de formule afkomstig uit Ligterink et al 2021. Met behulp van de navolgende formule is het mogelijk het brandstofverbruik per uur te berekenen:  $B = 0.095 \cdot P_{max} + 0.54$ . Hier is B het brandstofgebruik per uur en  $P_{max}$  het maximale vermogen van het werktuig [kW].

#### Inzet mobiele werktuigen

De exacte inzet van mobiele werktuigen is nog onbekend, waardoor op basis van ervaring een inschatting is gedaan. Hierbij is uitgegaan van ouder materieel (Stage IV, bouwjaar 2015). Voor Stage IV en V werktuigen, waarmee gerekend is, kan worden uitgegaan van het normale AdBlue-verbruik dat door TNO is gegeven. Dit is 6% van het brandstofverbruik (Ligterink et al 2021).

In de navolgende tabel is een overzicht weergegeven van de door brandstof aangedreven mobiele werktuigen die ingezet worden bij de aanlegfase.

| Werktuig                             | STAGE-klasse | Bouwjaar | Vermogen (KW) | Brandstofverbruik totaal | Draaiuren/j | AdBlue verbruik (l/j) |
|--------------------------------------|--------------|----------|---------------|--------------------------|-------------|-----------------------|
| <b>Sloop</b>                         |              |          |               |                          |             |                       |
| Sloopkraan                           | Stage-IV     | 2015     | 210           | 3395                     | 165         | 204                   |
| <b>Infrastructuur/bouwrijp maken</b> |              |          |               |                          |             |                       |
| Rupskraan groot                      | Stage-IV     | 2015     | 210           | 905                      | 44          | 54                    |
| Mobiele kraan                        | Stage-IV     | 2015     | 209           | 491                      | 24          | 29                    |
| Shovel                               | Stage-IV     | 2015     | 150           | 594                      | 40          | 36                    |
| <b>Bouw en woonrijp maken</b>        |              |          |               |                          |             |                       |
| Graafmachine                         | Stage-IV     | 2015     | 100           | 403                      | 40          | 24                    |



|               |          |      |     |      |     |     |
|---------------|----------|------|-----|------|-----|-----|
| Mobiele kraan | Stage-IV | 2015 | 210 | 2469 | 120 | 148 |
| Hijskraan     | Stage-IV | 2015 | 210 | 4938 | 240 | 296 |
| Betonpomp     | Stage-IV | 2015 | 200 | 1256 | 64  | 75  |
| Heistelling   | Stage-IV | 2015 | 210 | 2469 | 120 | 148 |
| Shovel        | Stage-IV | 2015 | 100 | 403  | 40  | 24  |

In de berekening is rekening gehouden met het rekenjaar 2025. In het geval dat de aanleg een periode van meer dan een jaar in beslag neemt, wordt dit als een positief aspect beschouwd in vergelijking met de stikstofdepositie. Dit komt doordat de jaarlijkse uitstoot dan afneemt, wat gunstig is voor de totale stikstofdepositie. Deze berekening kan derhalve gezien worden als een *worst case*-scenario.

In de voorliggende berekening wordt uitgegaan van een wisselende inzet van de mobiele werktuigen en daarmee van een typische motorlast van 35%. Het is namelijk niet te verwachten dat deze werktuigen continu onder hoge belasting worden ingezet.

### Verkeersgeneratie

Voor de berekening van verkeersgeneratie is een inschatting gemaakt van het aantal voertuigbewegingen dat tijdens de aanleg plaatsvindt. De navolgende tabel tonen de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling.

| Vervoer personeel en materiaal |       |          |
|--------------------------------|-------|----------|
| Licht verkeer                  | 2.000 | per jaar |
| Zwaar vrachtverkeer            | 985   | per jaar |

Voor het vervoer van personeel en materialen is uitgegaan van 2.000 voertuigbewegingen aan 'licht verkeer' en 985 voertuigbewegingen aan 'zwaar vrachtverkeer' per jaar. Voor het bouwverkeer wordt uitgegaan van twee routes.

- 50% rijdt via Franse Kampweg in westelijke richting de Noordereinde;
- 50% rijdt via de Franse Kampweg in oostelijke richting naar de Bussumergrintweg.

Volgens het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK) beschikt de Franse Kampweg over een verkeersintensiteit van ongeveer 11.000 voertuigbewegingen per etmaal. Daarmee is het verkeer in de aanlegfase minder dan 1% van de totale verkeersintensiteit van de Franse Kampweg. Gesteld kan worden dat het verkeer bij de Franse Kampweg over gaat in het heersende verkeersbeeld, ook gelet op het reeds aanwezige verkeer. Volgens het CIMLK is ter plaatse van de route geen sprake van filecongestie.

### Koude starts verkeer

Als de motor van een voertuig 2 uur of langer niet heeft gedraaid, is de motor afgekoeld en is er sprake van extra emissies door deze koude start. In de AERIUS Calculator moet de emissie van voertuigen met een koude start als een aparte bron worden gemodelleerd. Het is aan de initiatiefnemer om te bepalen hoeveel koude starts er per uur, etmaal, maand of jaar plaatsvinden. Bij deze berekening wordt aangenomen dat al het licht verkeer in de aanlegfase met een koude start weggrijdt. Dit komt overeen met de helft van de totale verkeersgeneratie. Dit kan worden beschouwd als een *worst case*- benadering, aangezien het voor de hand ligt dat niet al het verkeer met een koude motor (> 2 uur niet-draaiende motor) zal starten of een deel van het verkeer (vrijwel) direct weggrijdt. Voor het zwaar



vrachtverkeer is al rekening gehouden met het stationair draaien, zie hiervoor de navolgende paragraaf. De onderstaande tabel toont het aantal koude starts per jaar.

| Aantal koude starts |       |          |
|---------------------|-------|----------|
| Licht verkeer       | 1.000 | per jaar |

#### Stationair draaien

Met betrekking tot het laden en lossen zal er op de planlocatie zwaar vrachtverkeer aanwezig zijn dat stationair draait. Gedurende de periode dat het zwaar vrachtverkeer op de planlocatie aanwezig is zal er sprake zijn van stikstofuitstoot. De uitstoot die ontstaat tijdens het stationair draaien kan berekend worden met de kencijfers beschreven in bijlage 1 van de 'Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2024'. In de bijlage zijn kencijfers opgenomen voor de NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub> uitstoot. De uitstoot dient handmatig in AERIUS ingevoerd te worden.

Voor het rekenjaar 2025 geldt voor 'Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers' een uitstoot van 0,90 NH<sub>3</sub> g/uur en 92,49 NO<sub>x</sub> g/uur. De gemiddelde laad/lostijd per vracht is ingeschat op circa 15 minuten. Uitgaande van 492,5 vrachten is er in totaal sprake van 123 stationaire draaiuren.

De onderstaande tabel toont de totale uitstoot van het stationair draaien voor NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub>.

| Type                                       | Aantal draaiuren | NO <sub>x</sub> uitstoot kg/j | NH <sub>3</sub> uitstoot kg/j |
|--------------------------------------------|------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers 2025 | 123              | 11,39                         | 0,11                          |

## 2.3 Gebruiksfasen

#### Verkeersgeneratie

Het gebruik van het plangebied draagt in de gebruiksfase zorg voor verkeersbewegingen. Voor de berekening van verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de CROW publicatie 744 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering'. Met de beoogde ontwikkeling worden woningen gerealiseerd. Uitgegaan wordt van een 'niet stedelijk'-woonmilieu in de 'rest bebouwde kom'.

De navolgende tabel toont de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling.

| type woning                | CROW-categorie                                               | aantal | verkeersgeneratie per woning | verkeersgeneratie per etmaal |
|----------------------------|--------------------------------------------------------------|--------|------------------------------|------------------------------|
| twee-onder-één-kapwoningen | koop, huis, twee-onder-één-kap                               | 10     | 7,8                          | 78                           |
| vrijstaande woning         | koop, huis, vrijstaand                                       | 1      | 8,2                          | 8,2                          |
| parkwoningen               | koop, huis, tussen/hoek                                      | 14     | 7,1                          | 99,4                         |
| drive-in-woningen          | koop, huis, tussen/hoek                                      | 7      | 7,1                          | 49,7                         |
| sociale huur appartementen | huur, appartement, sociale huur, <75 m <sup>2</sup> bvo      | 15     | 2,7                          | 40,5                         |
| sociale huur appartementen | huur, appartement, sociale huur, 75 - 100 m <sup>2</sup> bvo | 37     | 3,0                          | 111                          |
| woon-werk-studio's         | koop, appartement, 75 - 100m <sup>2</sup> bvo                | 3      | 5,6                          | 16,8                         |
| woon-werk-studio's         | koop, appartement, >100 m <sup>2</sup> bvo                   | 14     | 7,1                          | 99,4                         |
| koopappartementen          | koop, appartement, 75 - 100m <sup>2</sup> bvo                | 3      | 5,6                          | 16,8                         |



|                    |                                |                          |                                             |                          |
|--------------------|--------------------------------|--------------------------|---------------------------------------------|--------------------------|
| koopappartementen  | koop, appartement, >100 m² bvo | 19                       | 7,1                                         | 134,9                    |
| luxe appartementen | koop, appartement, >100 m² bvo | 34                       | 7,1                                         | 241,4                    |
| <b>type</b>        | <b>CROW-categorie</b>          | <b>aantal leerlingen</b> | <b>verkeersgeneratie per 100 leerlingen</b> | <b>verkeersgeneratie</b> |
| middelbare school  | middelbare school              | 1200                     | 16,1                                        | 193,2                    |
| <b>type</b>        | <b>CROW-categorie</b>          | <b>bvo in m²</b>         | <b>verkeersgeneratie per 100 m² bvo</b>     | <b>verkeersgeneratie</b> |
| bedrijfsunits      | kantoor (zonder baliefunctie)  | 1.400                    | 7,2                                         | 100,8                    |
| <b>totaal</b>      |                                |                          |                                             | <b>1190,1</b>            |

Zoals in de voorgaande tabel is te zien bedraagt de verkeersgeneratie afgerond 1.191 voertuigbewegingen in licht verkeer per etmaal. Bij de beoogde ontwikkeling is tevens sprake van een verkeersgeneratie aan zwaar vrachtverkeer. Uitgaande van de CROW-publicatie 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering' geldt er per woning een verkeersgeneratie van 0,02 voertuigbewegingen aan zwaar vrachtverkeer. De beoogde ontwikkeling ziet toe op de realisatie van 157 woningen. Daarmee is er sprake van een totale verkeersgeneratie van 3,14 aan zwaar verkeer per etmaal. Dit is meegenomen in de AERIUS berekening.

Bij de gebruiksfase is uitgegaan van twee routes.

- 50% rijdt via Franse Kampweg in westelijke richting de Noordereinde;
- 50% rijdt via de Franse Kampweg in oostelijke richting naar de Bussumergrintweg.

Volgens het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK) beschikt de Franse Kampweg over een verkeersintensiteit van ongeveer 11.000 voertuigbewegingen per etmaal. In het westen splitst het verkeer zich over de Noordeinde en de Loodijk. Volgens het CIMLK is ter plaatse van de Loodijk sprake van een verkeersintensiteit van ongeveer 6.500 motorvoertuigen per etmaal en op de Noordeinde sprake van een verkeersintensiteit van ongeveer 8.200 motorvoertuigbewegingen. Op beide wegen kan gesteld worden dat hier het verkeer overgaat in het heersende verkeersbeeld. Aan de Oostzijde is de lijnbron getrokken tot aan de kruising met de Bussumergrintweg. Ook hier splitst het verkeer van de planlocatie zich op. De Bussumergrintweg splitst zich in noordelijke- en in zuidelijke richting. In beide richtingen beschikt de weg over een verkeersintensiteit van meer dan 17.000 (noord) en 12.000 (Zuid) voertuigbewegingen per etmaal. Gesteld kan worden dat ook hier het verkeer overgaat in heersende verkeersbeeld. Volgens het CIMLK is ter plaatse van de route geen sprake van filecongestie.

#### Koude starts verkeer

Ook tijdens de gebruiksfase moet de emissie van voertuigen met een koude motor als een aparte bron worden gemodelleerd. AERIUS maakt onderscheid tussen 'Koude start: parkeergarage' en 'Koude start: overig'. Het is aan de initiatiefnemer om te bepalen hoeveel koude starts er per uur, etmaal, maand of jaar plaatsvinden. Bij deze berekening wordt aangenomen dat al het verkeer met een koude start wegrijdt. Dit betreft de helft van de totale verkeersgeneratie. Dit kan worden beschouwd als een *worst case*-benadering, aangezien het voor de hand ligt dat niet al het verkeer met een koude motor wegrijdt. Tijdens de gebruiksfase zal het vrachtverkeer doorgaans af- en aanrijden met een warme motor, omdat zij de woonlocatie slechts kort bezoeken. De onderstaande tabel toont het aantal koude starts per etmaal.

| Aantal koude starts |     |            |
|---------------------|-----|------------|
| Licht verkeer       | 595 | per etmaal |



## Gasverbruik

De nieuwe woningen, de school en de werkunits met bedrijfsruimten worden niet aangesloten op het gas. Er is dan ook geen sprake van gasverbruik met stikstofemissies gerelateerd aan het verwarmen van gebouwen. In overeenstemming met de Instructie gegevensinvoer AERIUS wordt dit dan niet verder meegenomen in de berekening voor de gebruiksfase.

## 2.4 Referentiesituatie

De voorgenomen ontwikkeling leidt tot stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten. Omdat de verwachting is dat significante gevolgen hiervan niet voor alle instandhoudingsdoelstellingen van die habitattypen en soorten zijn uit te sluiten, is interne saldering als mitigerende maatregel toegepast voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase (zie ook paragraaf 1.3).

Intern salderen betreft het reduceren van de door de ruimtelijke ontwikkelingen uit het plan veroorzaakte stikstofdepositie op stikstofgevoelig habitat in Natura 2000-gebied door binnen de ruimtelijke ontwikkelingen en de planbegrenzing rekening te houden met het beëindigen van het feitelijke, planologisch legale gebruik (dat onder de referentiesituatie uit de plantoets valt).

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft eerder geoordeeld dat voor de beoordeling van de gevolgen van een plan voor Natura 2000-gebieden alle samenhangende gevolgen dienen te worden betrokken, zoals bijvoorbeeld bij de uitspraak van de Randweg Haps (Uitspraak 201406796/1/R3) waarbij werd geconcludeerd dat *“De raad daarbij terecht ook de positieve gevolgen van de aanleg van de randweg als gevolg van het feitelijk verdwijnen van landbouwgronden heeft betrokken. Het betreft in dit geval een rechtstreeks, onlosmakelijk gevolg van het plan, nu de weg ter plaatse van deze gronden zal worden aangelegd en deze gronden zodoende niet meer agrarisch kunnen worden gebruikt.”* Uit de uitspraak blijkt dat alle positieve gevolgen beschouwd mogen worden en als interne salderingsmaatregel kunnen worden betrokken in de stikstofberekeningen. De raad heeft daarbij ook de positieve gevolgen van de aanleg van de randweg als gevolg van het feitelijk verdwijnen van landbouwgronden betrokken.’ De ontwikkeling van de middelbare school, woningen en bedrijfsunits waarin het plan voorziet, kan alleen maar plaatsvinden als het huidige gebruik is beëindigd. De beëindiging van de horecagroothandel en de bestaande woningen is het rechtstreekse, onlosmakelijke gevolg van de ontwikkeling en het bestemmingsplan. Gelet hierop wordt ook voldaan aan de voorwaarde om te salderen, dat sprake moet zijn van directe samenhang tussen de saldogevende activiteit en de saldo-ontvangende ontwikkelingen waarin het plan voorziet.

Om te beoordelen of dit gebruik als interne salderingsmaatregel mag worden betrokken in de stikstofberekeningen in het kader van deze passende beoordeling, is relevant dat dat gebruik onderdeel moet uitmaken van de referentiesituatie. De referentiesituatie is de feitelijk bestaande, planologisch legale situatie voorafgaand aan de vaststelling van het plan. ‘Voorafgaand aan de vaststelling van het plan’ betekent niet dat het gebruik ten tijde van de vaststelling nog aanwezig moet zijn. Wanneer onomstotelijk (uit schriftelijke stukken) vaststaat dat het gebruik destijds is beëindigd ten behoeve van de ontwikkelingen die het (ontwerp)bestemmingsplan mogelijk maakt, is ook sprake van ‘voorafgaand aan de vaststelling van het plan’ en kan dit gebruik als interne salderingsmaatregel worden betrokken in de stikstofberekeningen. Ratio achter deze regeling is dat het stikstof-uitstotende gebruik in de praktijk niet om uitsluitend juridische redenen hoeft te worden gecontinueerd, gelet op alle negatieve gevolgen voor de Natura 2000-gebieden die een dergelijke werkwijze met zich mee zou brengen.



Om te behoordelen of 'onomstotelijk vaststaat' dat het gebruik destijds is beëindigd ten behoeve van het nieuwe plan, volgt uit rechtspraak (o.a. AbRS 1 september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1960) dat getoetst moet worden aan drie voorwaarden.

1. Allereerst moet uit (schriftelijke) stukken van vóór beëindiging van de saldogevende activiteit volgen dat de activiteit is beëindigd ten behoeve van de ontwikkeling uit het plan. Aan deze voorwaarde wordt voldaan. De bedrijfsvoering op deze locatie (Hocras) is ook beëindigd ten behoeve van de transformatie naar woningbouw, werken en school. Hocras heeft vanaf begin 2019 toen men nog vol in bedrijf was, al gesprekken met het college geopend en daar haar plannen ook schriftelijk gepresenteerd. Uit die plannen volgt dat de haar locatie zeer geschikt is voor de nieuwe ontwikkelingen waarin het plan voorziet. Reden om de bedrijfsactiviteiten over te hevelen en het plangebied vervolgens te herontwikkelen. Dit is ook schriftelijk vastgelegd. Concreet blijkt dit uit:
  - stedenbouwkundig plan Landgoed nieuw Bussum, maart 2019;
  - verslaglegging overleg met college maart 2019;
  - presentatie college september 2019;
  - foto's kerst 2019, Hocras vol in bedrijf.

Nadien zijn deze schriftelijke stukken ook vastgelegd in de volgende (gemeentelijke) stukken:

- collegevoorstel februari 2020;
- brief schriftelijke bevestiging afspraken februari 2020;
- raadsmededeling maart 2020.

Deze stukken zijn opgenomen als bijlage 3 bij deze passende beoordeling.

2. Als tweede geldt dat moet zijn uitgesloten dat de activiteit sowieso zou zijn beëindigd vóór de gehanteerde peildatum. In dit geval is het bedrijf verplaatst en verricht het bedrijf haar activiteiten thans nog steeds (alleen thans op de nieuwe locatie). Wanneer de verplaatsing niet zou zijn doorgegaan, zou het bedrijf haar activiteiten nog steeds ontplooiën op de huidige locatie, dan wel zou ter plaatse een – in zoverre gelijkwaardig bedrijf - zijn gevestigd binnen de grenzen die het vorige bestemmingsplan bood. Bovendien blijkt dit ook uit het gegeven dat het bedrijf in stappen is verplaatst, juist om de continuïteit van de bedrijfsvoering te borgen. Er is dan ook geen sprake van een autonome bedrijfsbeëindiging. Aan de tweede voorwaarde wordt voldaan.
3. Tot slot geldt als derde voorwaarde dat in de periode tussen de beëindiging van de saldogevende activiteit en de vaststelling van het plan geen *andere* stikstofveroorzakende activiteiten zijn ontplooid op het desbetreffende perceel. Ook aan deze derde voorwaarde wordt voldaan. De bedrijfsactiviteiten zijn ook in stappen overgeheveld en zijn thans op het perceel gestaakt.

Dit betekent dan ook dat de horecagroothandel onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie van het plan (als vereiste om intern te kunnen salderen). Die bedrijfsbeëindiging kan als interne salderingsmaatregel in deze passende beoordeling worden betrokken. Daarvoor is de verkeersgeneratie en het gasverbruik in de voormalige



situatie van het plangebied als interne salderingsmaatregel berekend. Onderstaand is de uitstoot van de verkeersgeneratie en het gasverbruik nader toegelicht.

#### Verkeersgeneratie

Voor de berekening van verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de CROW publicatie 744 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering'. Met de beoogde ontwikkeling worden woningen gerealiseerd. Uitgegaan wordt van een 'weinig stedelijk'-woonmilieu in de 'schil centrum'. De navolgende tabel toont de verkeersgeneratie van de referentiesituatie.

| type                                               | verkeersgeneratie |
|----------------------------------------------------|-------------------|
| bezoekers (licht verkeer)                          | 233.392           |
| personeel (licht verkeer)                          | 84.760            |
| transport leveranciers (middelzwaar vrachtverkeer) | 23.576            |
| transport goederen (Zwaar vrachtverkeer)           | 21.968            |

Toen het bedrijf nog actief was had het in totaal 233.392 voertuigbewegingen (licht verkeer) per jaar in verband met bezoekers. Voor wat betreft personeel was sprake van een verkeersgeneratie van 84.760 voertuigbewegingen (licht verkeer) per jaar. In totaal had het plangebied een verkeersgeneratie van 318.152 voertuigbewegingen licht verkeer per jaar.

Van en naar het bedrijf werden door externe leveranciers goederen getransporteerd. Dit gebeurde grotendeels door busjes. Per jaar was er sprake van een totale verkeersgeneratie van 23.576 voertuigbewegingen in middelzwaar vrachtverkeer per jaar. Daarnaast was er ook sprake van zwaar vrachtverkeer van en naar het plangebied. Er was sprake van 21.968 voertuigbewegingen zwaar vrachtverkeer per jaar.

Er wordt van uitgegaan dat 50% in westelijke richting rijdt via de Franse Kampweg tot aan de Noordereinde. De andere 50% van het verkeer rijdt via de Frans Kampweg in oostelijke richting tot aan de Bussumergrintweg, waar het verkeer vervolgens opgaat in het heersende verkeersbeeld.

#### Koude starts verkeer

Bij de berekening van de referentiesituatie wordt aangenomen dat al het personeel met een koude start wegrijdt. Voor de rest van het verkeer wordt uitgegaan dat deze korter dan 2 uur aanwezig zullen zijn en dus nog met een warme motor zullen wegrijden. Aangenomen wordt dat het vrachtverkeer doorgaans af- en aanrijdt met een warme motor. De navolgende tabel geeft een overzicht van het aantal koude starts per etmaal dat in de referentiesituatie wordt verwacht.

| Aantal koude starts       |        |          |
|---------------------------|--------|----------|
| Licht verkeer (personeel) | 42.380 | per jaar |

#### Gasverbruik

In het plangebied staan vier woningen en de bedrijfsbebouwing van de groothandel. Deze gebouwen worden verwarmd met gas. Het gasverbruik van de groothandel was over het jaar 2019 166.544 m³/j. Om de emissies NOx en NH3 te berekenen wordt gebruik gemaakt van de kencijfers van de Rijksdienst voor Volksgezondheid en Milieu.



Met behulp van de Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator 2024 is de NO<sub>x</sub>-emissie van het pand berekend. De NO<sub>x</sub>-emissie op jaarbasis wordt berekend met behulp van de volgende vergelijking:

$$E_{NOx} = \frac{F_s \cdot C_{NOx}}{1.000.000} \quad [kg/jaar]$$

Waarin:  $F_s$  = droog rookgasdebiet onder standaard condities [Nm<sup>3</sup>/j]

$C_{NOx}$  = NO<sub>x</sub>-concentratie onder standaard condities [mg/N<sup>3</sup>]

De Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator 2024 van AERIUS geeft aan dat vanuit het aardgasverbruik van de installatie ook het rookgasdebiet berekend kan worden. 1 m<sup>3</sup> aardgas staat gelijk aan ca. 9 m<sup>3</sup> rookgas. Voor de emissieconcentratie NO<sub>x</sub> wordt aangesloten bij de emissiegrenswaarde voor stookinstallaties conform het Activiteitenbesluit, CNO<sub>x</sub> = 70 mg/Nm<sup>3</sup>. De navolgende tabel toont de NO<sub>x</sub>-emissie van het pand.

| Brandstofverbruik in<br>2019/2020 (Nm <sup>3</sup> /j) | Rookgasdebiet (Nm <sup>3</sup> /j) | CNO <sub>x</sub> (mg/Nm <sup>3</sup> ) | NO <sub>x</sub> -emissie (kg/j) |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------|
| 166.544                                                | 1.498.896                          | 70                                     | 104,92                          |

Voor de vier bestaande woningen kan het gasverbruik berekend worden met behulp de standaard emissies van een woning volgens AERIUS. Gemiddeld verbruikt een vrijstaande woning 2.200 m<sup>3</sup> aan gas en is er sprake van een NO<sub>x</sub> emissie van 3,59 kg/j per woning. Samen hebben de vier woningen een NO<sub>x</sub> uitstoot van 14,36 kg/j.



### 3 Berekeningen en resultaten

De berekeningen die als bijlage zijn opgenomen bij deze passende beoordeling, zijn verricht met het web-based programma AERIUS Calculator versie 2024.

#### 3.1 Berekening aanlegfase en gebruiksfase zonder intern salderen

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling, zonder dat rekening wordt gehouden met intern salderen, is in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase sprake van een (geringe) stikstofdepositie op meerdere habitattypen binnen de Natura 2000-gebieden 'Oostelijke Vechtplassen' en 'Naardermeer', waarvan de kritische depositiewaarde (naderend) wordt overschreden. Op andere Natura 2000-gebieden wordt geen stikstofdepositie berekend.

Onderstaande tabel toont het effect van de aanlegfase (zonder intern salderen) op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebied 'Oostelijke Vechtplassen' (maximale toename 0,01 mol N/ha/jaar).

|          |                                                                       |       |       |      |
|----------|-----------------------------------------------------------------------|-------|-------|------|
| Lg05     | Grote-zeggenmoeras                                                    | 17,05 | 1.714 | 0,01 |
| H7140B   | Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)                           | 0,39  | 500   | 0,01 |
| H3150baz | Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,39  | 2.143 | 0,01 |
| ZGH3150  | Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,21  | 2.143 | 0,01 |
| H7210    | Galigaanmoerassen                                                     | 0,16  | 1.429 | 0,01 |
| H7140A   | Overgangs- en trilvenen (trilvenen)                                   | 0,11  | 1.214 | 0,01 |

#### *Habitattypen en maximale belasting ten tijde van de aanlegfase op 'Oostelijke Vechtplassen'*

De effecten van de aanlegfase (zonder intern salderen) op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebied 'Naardermeer' zijn in onderstaande tabel weergegeven (maximaal 0,02 mol N/ha/jaar).

|            |                                                                                                |       |       |      |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|------|
| H6410      | Blauwgraslanden                                                                                | 2,02  | 786   | 0,02 |
| H3130      | Zwakgebufferde vennen                                                                          | 0,40  | 500   | 0,02 |
| Lg05       | Grote-zeggenmoeras                                                                             | 25,96 | 1.714 | 0,01 |
| H91D0      | Hoogveenbossen                                                                                 | 24,57 | 1.786 | 0,01 |
| H3140lv    | Kranswierwateren, in laagveengebieden                                                          | 2,41  | 2.143 | 0,01 |
| H7140B     | Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)                                                    | 2,35  | 500   | 0,01 |
| H7140A     | Overgangs- en trilvenen (trilvenen)                                                            | 1,55  | 1.214 | 0,01 |
| H9999:94   | Habitatype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische relevante type (H3130;H4010B;H7140B). | 1,49  | 500   | 0,01 |
| H3150baz   | Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen                          | 0,91  | 2.143 | 0,01 |
| ZGH3150baz | Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen                          | 0,04  | 2.143 | 0,01 |

#### *Habitattypen en maximale belasting ten tijde van de aanlegfase op 'Naardermeer'*



De navolgende tabel toont de effect van de gebruiksfase (zonder intern salderen) op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebied 'Oostelijke Vechtplassen' (max 0,03 mol N/ha/jaar).

|          |                                                                       |       |       |      |
|----------|-----------------------------------------------------------------------|-------|-------|------|
| Lg05     | Grote-zeggenmoeras                                                    | 27,81 | 1.714 | 0,03 |
| H3150baz | Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,83  | 2.143 | 0,02 |
| ZGH3150  | Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,26  | 2.143 | 0,02 |
| H91D0    | Hoogveenbossen                                                        | 3,97  | 1.786 | 0,01 |
| H7140B   | Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)                           | 0,39  | 500   | 0,01 |
| H7210    | Galigaanmoerassen                                                     | 0,23  | 1.429 | 0,01 |
| H7140A   | Overgangs- en trilvenen (trilvenen)                                   | 0,20  | 1.214 | 0,01 |
| H3140lv  | Kranswierwateren, In laagveengebieden                                 | 0,04  | 2.143 | 0,01 |

*Habitattypen en maximale belasting ten tijde van de gebruiksfase op 'Oostelijke Vechtplassen'*

De effecten van de gebruiksfase (zonder intern salderen) op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebied 'Naardermeer' zijn in onderstaande tabel weergegeven (max 0,03 mol N/ha/jaar).

|            |                                                                                                |       |       |      |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|------|
| Lg05       | Grote-zeggenmoeras                                                                             | 31,76 | 1.714 | 0,03 |
| H91D0      | Hoogveenbossen                                                                                 | 30,01 | 1.786 | 0,03 |
| H6410      | Blauwgraslanden                                                                                | 2,02  | 786   | 0,03 |
| H3130      | Zwakgebufferde vennen                                                                          | 0,40  | 500   | 0,03 |
| H7140B     | Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)                                                    | 4,47  | 500   | 0,02 |
| H3140lv    | Kranswierwateren, In laagveengebieden                                                          | 3,45  | 2.143 | 0,02 |
| H7140A     | Overgangs- en trilvenen (trilvenen)                                                            | 1,55  | 1.214 | 0,02 |
| H3150baz   | Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen                          | 1,11  | 2.143 | 0,02 |
| ZGH3150baz | Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen                          | 0,04  | 2.143 | 0,02 |
| H9999:94   | Habitatype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische relevante type (H3130;H4010B;H7140B). | 1,49  | 500   | 0,01 |

*Habitattypen en maximale belasting ten tijde van de gebruiksfase op 'Naardermeer'*



### 3.2 Verschilberekening aanlegfase

De referentiesituatie is conform paragraaf 2.4 berekend. Het gebruik dat daarvan onderdeel uitmaakt wordt als interne salderingsmaatregel betrokken in deze rapportage. De stikstofemissie die plaatsvindt in de aanlegfase is vervolgens aan de hand van een verschilberekening vergeleken met de stikstofemissie van de referentiesituatie. Er is hierbij uitgegaan van het rekenjaar 2025, het moment wanneer de aanleg plaatsvindt. De navolgende afbeelding toont een weergave van de ingevoerde bronnen.



*Ingevoerde bronnen (bron: AERIUS Calculator)*

De stikstofemissie die ontstaat als gevolg van de te gebruiken mobiele werktuigen, de verkeersgeneratie ten tijden van de aanleg en het stationair draaien van het vrachtverkeer op het terrein is vergeleken met de stikstofemissie die ontstaat in de referentiesituatie. In de referentiesituatie is gerekend met de uitstoot die ontstaat als gevolg van de verkeersgeneratie van het plangebied en de uitstoot als gevolg van het gasverbruik.

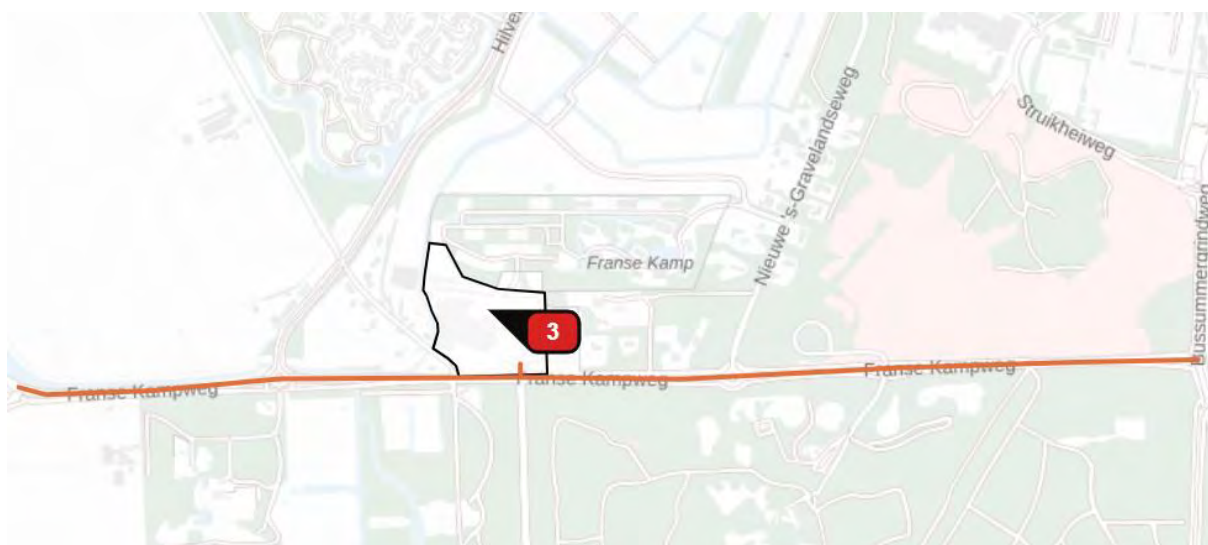
#### Resultaten

In de referentiesituatie is sprake van een uitstoot van 13,4 kg/j voor  $\text{NH}_3$  en 349,1 kg/j voor  $\text{NO}_x$ . Uit de berekeningen volgt dat er in de aanlegfase sprake is van een uitstoot van 4,5 kg/j voor  $\text{NH}_3$  en 115,7 kg/j voor  $\text{NO}_x$ . Uit de verschilberekening volgt dat er voor de omliggende Natura 2000-gebieden geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j.

Voor nadere informatie over de invoer en de rekenresultaten wordt verwezen naar de pdf-uitvoer van de AERIUS Calculator; deze is als separate bijlage beschikbaar.

### 3.3 Verschilberekening gebruiksfase

De stikstofemissie die plaatsvindt in de (permanente) gebruiksfase is aan de hand van een verschilberekening eveneens vergeleken met de stikstofemissie van de referentiesituatie. Er is hierbij uitgegaan van het rekenjaar 2026. Naar verwachting is dit het jaar dat de voorgenomen ontwikkeling afgeleverd is en voor het eerst (volledig) in gebruik zou kunnen worden genomen. De navolgende afbeelding toont een weergave van de ingevoerde bronnen.



*Ingevoerde bronnen (bron: AERIUS Calculator)*

In de gebruiksfase is enkel sprake van een uitstoot als gevolg van de verkeersgeneratie van de planlocatie. Deze uitstoot is vergeleken met de uitstoot van de referentiesituatie. Hierbij is gerekend met de uitstoot die ontstaat als gevolg van de verkeersgeneratie en de uitstoot van het gasverbruik.

#### Resultaten

In de referentiesituatie is sprake van een totale uitstoot van 13,3 kg/j voor NH<sub>3</sub> en 341,7 kg/j voor NO<sub>x</sub>. Uit de stikstofberekening volgt dat er in de gebruiksfase sprake is van een totale uitstoot van 18,7 kg/j voor NH<sub>3</sub> en 135,3 kg/j voor NO<sub>x</sub>. Uit de verschilberekening van de AERIUS Calculator blijkt dat er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j op omliggende Natura 2000-gebieden zijn.

Er is zelfs sprake van een afname in de Natura 2000-gebieden. In onderstaande tabellen is die afname op verschillende habitattypen in de permanente gebruiksfase weergegeven (maximale afname van 0,01 mol N/ha/jaar).

|          |                                                                       |       |       |      |
|----------|-----------------------------------------------------------------------|-------|-------|------|
| Lg05     | Grote-zeggenmoeras                                                    | 10,97 | 1.714 | 0,01 |
| ZGH3150  | Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,08  | 2.143 | 0,01 |
| H3150baz | Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,04  | 2.143 | 0,01 |

*Afname in gebruiksfase op Natura 2000-gebied 'Oostelijke Vechtplassen*

|            |                                                                       |       |       |      |
|------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|-------|------|
| Lg05       | Grote-zeggenmoeras                                                    | 17,45 | 1.714 | 0,01 |
| H91D0      | Hoogveenbossen                                                        | 7,01  | 1.786 | 0,01 |
| H6410      | Blauwgraslanden                                                       | 2,02  | 786   | 0,01 |
| H7140B     | Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)                           | 1,55  | 500   | 0,01 |
| H3130      | Zwakgebufferde vennen                                                 | 0,40  | 500   | 0,01 |
| H3150baz   | Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,20  | 2.143 | 0,01 |
| H7140A     | Overgangs- en trilvenen (trilvenen)                                   | 0,09  | 1.214 | 0,01 |
| ZGH3150baz | Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,04  | 2.143 | 0,01 |
| H3140lv    | Kranswierwateren, in laagveengebieden                                 | 0,02  | 2.143 | 0,01 |

#### *Afname in gebruiksfase op Natura 2000-gebied 'Naardermeer'*

Met het voorgenomen plan wordt dan ook een positieve bijdrage geleverd aan het natuurherstel van Natura 2000-gebieden, doordat in de relevante, permanente gebruiksfase sprake is van een afname van stikstofdepositie op diverse habitattypen. Doordat de vrijkomende emissieruimte niet volledig benut wordt voor de nieuwe ontwikkeling, is in de nieuwe situatie sprake van een vermindering van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebied en draagt het initiatief op die manier bij aan het realiseren van de instandhoudingsdoelinden van de betreffende Natura 2000-gebieden.

Voor nadere informatie over de invoer en de rekenresultaten wordt verwezen naar de pdf-uitvoer van de AERIUS Calculator; deze is als separate bijlage beschikbaar.

### **3.4 Additionaliteitstoets**

#### **3.4.1 Inleiding**

Om de stikstofdepositie afkomstig van voorgenomen bestemmingsplan te beoordelen, is intern gesaldeerd met het feitelijke, planologisch legale gebruik dat onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie (zie paragraaf 2.4). Na intern salderen is geconcludeerd dat er geen sprake is van een stikstofdepositie in enig Natura 2000-gebied. Er is zelfs sprake van een afname.

Zoals uitgebreid toegelicht in paragraaf 1.3, heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 18 december 2024 twee uitspraken gedaan over de toepassing van intern salderen bij projecten in de projecttoets, het natuurvergunningenspoor. Op basis hiervan dient intern salderen bij projecten het verlenen van natuurvergunningen te worden aangemerkt als een mitigerende maatregel, waar in de passende beoordeling rekening mee mag worden gehouden. Hoewel de uitspraken van 18 december 2024 niet zien op de plantoets, wordt zekerheidshalve in deze rapportage ervan uitgegaan dat intern salderen ook in de Natura 2000-plantoets als een mitigerende maatregel moet worden beschouwd. Dit betekent dat zekerheidshalve in de voorliggende passende beoordeling ook getoetst wordt aan het additionaliteitsvereiste. In deze paragraaf wordt nader ingegaan op het additionaliteitsvereiste.



De toetsing aan additionaliteit betekent dat voldoende aannemelijk gemaakt moet worden dat de in te zetten interne saldering als mitigerende maatregel niet reeds nodig is om (als natuurherstelmaatregel) de instandhoudingsmaatregelen van de betreffende Natura 2000-gebieden 'Oostelijke Vechtplassen' en 'Naardermeer' te behalen. Van belang is om – als getoetst moet worden aan additionaliteit – de vraag te beantwoorden of de verbeter- of hersteldoelstellingen ook op andere wijze kunnen worden gerealiseerd. Daarbij worden de natuurdoelanalyses en (aanvullende) maatregelen betrokken en wordt op gebiedsniveau (dus per Natura 2000-gebied) ingegaan op de dalende trend van stikstofdepositie in de betreffende Natura 2000-gebieden. Aanvullend wordt onderzocht of er bron- of herstelmaatregelen te verwachten zijn, waarvan het aannemelijk is dat die zorgdragen voor een extra daling van stikstof op de habitats waarvoor in de natuurdoelanalyses een 'nee, tenzij'-oordeel is gegeven en waarvoor stikstof een drukfactor of knelpunt is. Dat wordt hierna nader toegelicht.

#### **3.4.2 Is de salderingsmaatregel een maatregel die naar zijn aard ook geschikt is om ingezet te worden als instandhoudings- of passende maatregel?**

Het additionaliteitsvereiste is uitsluitend van toepassing, indien de interne salderingsmaatregelen ook geschikt kunnen zijn om als passende- of instandhoudingsmaatregel te dienen. In dit geval gaat het om een herontwikkeling van een bestaande bedrijvenlocatie op meer dan 1,2 km afstand van het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied. De beëindiging van het groothandelsbedrijf Hocras en de enkele bestaande woningen betreffen nadrukkelijk niet een maatregel die naar zijn aard geschikt is om ingezet te worden als natuur(herstel)maatregel. Het bedrijf komt ook niet in aanmerking voor uitkoop op basis van de beëindigingsregelingen. Dat geldt uiteraard ook voor de woningen uit de referentiesituatie. Bovendien is de 'stikstofwinst' relatief beperkt. Immers, het gaat in totaliteit om maximaal 0,03 mol N/ha/jaar (zo volgt uit de stikstofberekeningen d.d. 18 oktober 2024) die wordt ingezet als interne salderingsmaatregel. Ook gelet op het financiële aspect kan van een natuurherstelmaatregel geen sprake zijn. In zoverre kan gelet op additionaliteitsvereiste het gebruik in de referentiesituatie als mitigerende maatregel (interne salderingsmaatregel) in de stikstofberekeningen worden betrokken. Desondanks volgt hierna nog een nadere onderbouwing waarom ook materieel aan het additionaliteitsvereiste wordt voldaan.

#### **3.4.3 Dalende trend**

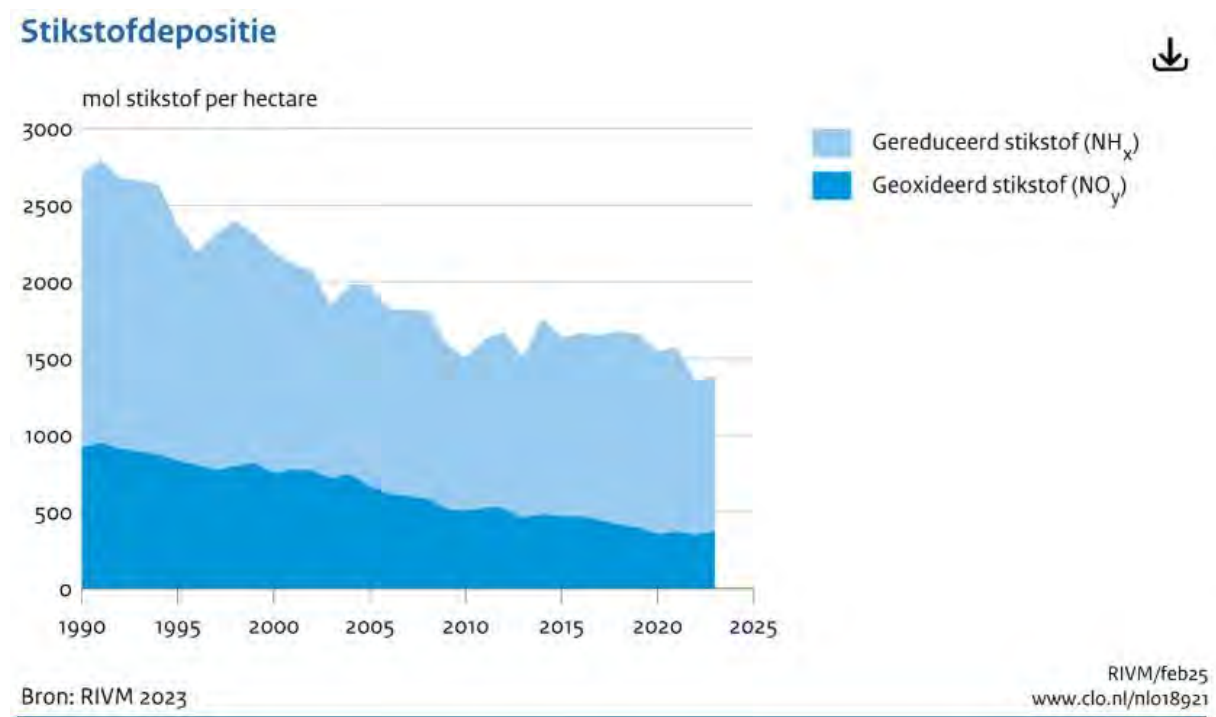
Zoals uit paragraaf 3.1 tot en met paragraaf 3.3 volgt, wordt als interne salderingsmaatregel in de stikstofberekeningen maximaal 0,03 mol N/ha/jaar ingezet. Die salderingsmaatregel wordt ingezet voor de stikstofgevoelige overbelaste habitats die vermeld staan in de tabellen in paragraaf 3.1. De vraag is of – gelet op de natuur(herstel)maatregelen die thans al in uitvoering zijn – voldoende aannemelijk is dat de 0,03 mol niet ook nodig is om behoud te borgen en de instandhoudingsdoelstellingen op termijn te realiseren. Daarom wordt hierna eerst beoordeeld of het huidige in uitvoering zijnde pakket aan natuurherstelmaatregelen reeds zorg draagt voor een blijvende dalende trend, die gelet op de relevante beheerplannen (zie ook hierna onder punt 3) nodig zijn om behoud van de habitats te borgen. Voor de onderhavige Natura 2000-gebieden kan aannemelijk gemaakt worden dat sprake is van een dalende trend door diverse bron- en herstelmaatregelen. Die trend zet zich ook in de toekomst voort.

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) onderzoekt in het kader van 'Monitor stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden' elk jaar hoe de neerslag van stikstof zich ontwikkelt. Tussen 2005 en 2022 kwam er in Natura 2000-gebieden ongeveer 20 procent minder op de natuur terecht. Dit komt vooral doordat landbouw en verkeer in Nederland en de landen eromheen minder stikstof uitstootten. Wel daalde de uitstoot van deze sectoren de laatste tien jaar minder dan in de jaren ervoor. De hoeveelheid stikstof die op de natuur terechtkomt, neemt

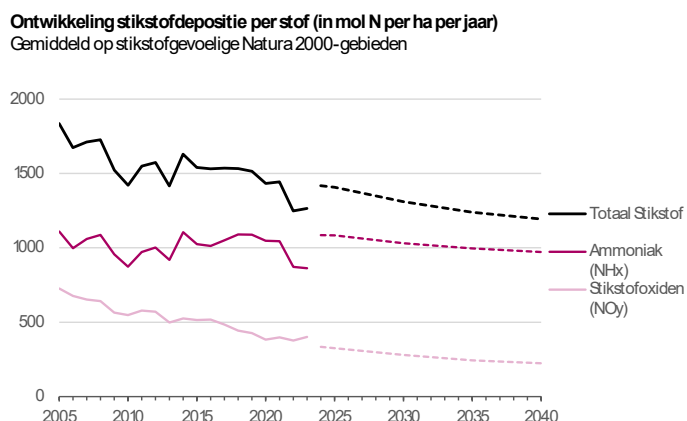


daardoor de laatste jaren steeds minder af. Andere sectoren, zoals industrie en energievoorziening, stootten ook steeds minder stikstof uit, maar dragen weinig bij aan de stikstofdepositie.

Uit een studie van Compendium voor de Leefomgeving (CLO) en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) blijkt dat de stikstofdepositie in 2023, gemiddeld over Nederland 1.390 mol stikstof per ha (mol N/ha) bedroeg. De stikstofdepositie is met circa 49 procent afgenomen sinds 1990. Vanaf 2010 is de daling gestagneerd omdat met name de ammoniakdepositie in de periode 2010-2023 licht is toegenomen. De daling in de depositie van stikstofoxiden heeft wel verder doorgezet. De totale stikstofdepositie vanaf 2010 is daarmee licht gedaald.



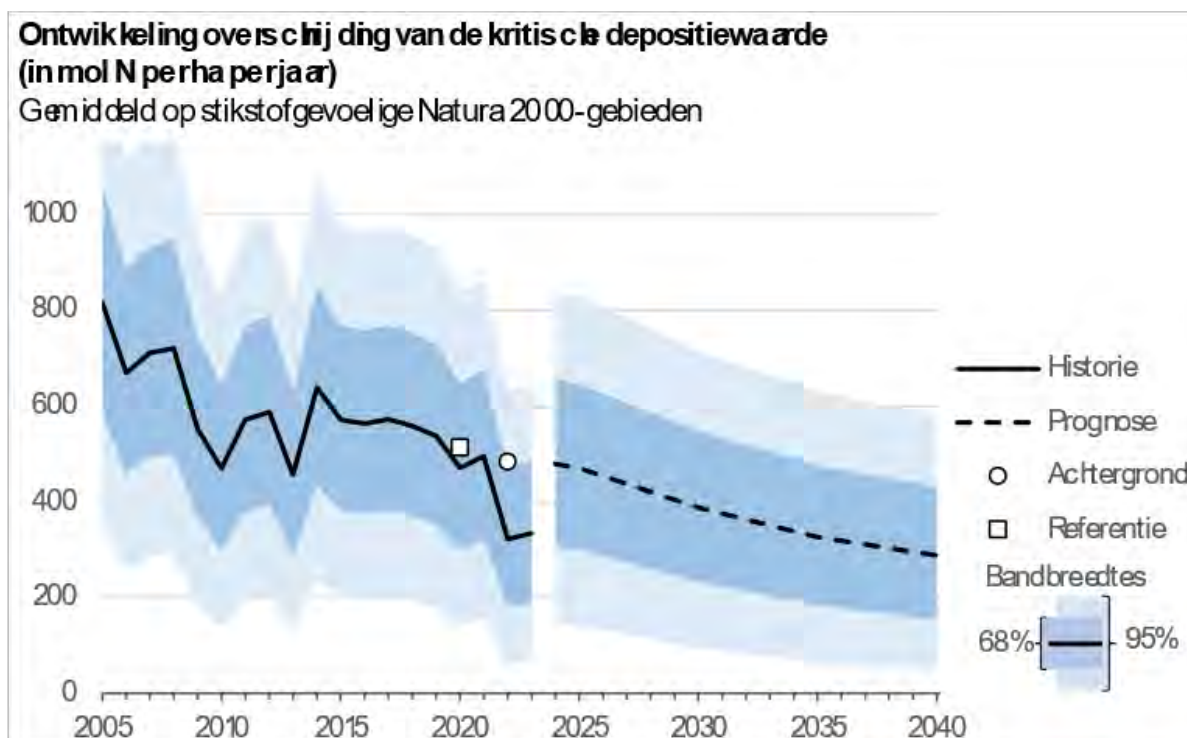
Uit de dataset bij de monitor stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden van het RIVM blijkt het volgende. Onderstaande figuur geeft de ontwikkeling van de gemiddelde stikstofdepositie voor stikstofgevoelige natuur in Natura 2000-gebieden weer, uitgesplitst naar ammoniak en stikstofoxiden.



Ontwikkeling stikstofdepositie (bron RIVM)



Onderstaande figuur betreft de ontwikkeling van de gemiddelde overschrijding van de kritische depositiewaarde in Natura 2000-gebieden. Hierbij is de periode 2005-2023 berekend met de feitelijke weersomstandigheden van het betreffende jaar, waardoor er variatie van jaar tot jaar is. De prognoses, referentie en achtergrond betreft een berekening met gemiddelde weersomstandigheden.



Ontwikkeling overschrijding KDW (bron RIVM)

#### Trend per Natura 2000-gebied

In onderstaande grafieken is de trend voor de Natura 2000-gebieden 'Oostelijke Vechtplassen' en 'Naardermeer' weergegeven met informatie uit AERIUS Monitor. De grafieken tonen de depositietrend voor het Natura 2000-gebied als geheel, door voor een aantal jaren de gemiddelde depositie en de spreiding in voorkomende depositiewaarden weer te geven. De grafiek is gebaseerd op de depositieresultaten op alle relevante hexagonen in het gebied. In iedere staaf zijn drie getallen te zien:

- In de roze balk in het midden van de staven is de gemiddelde depositie voor het gebied weergegeven. Dit betreft een gewogen gemiddelde.
- Het getal rechts van de staven is het 90-percentiel van de voorkomende depositiewaarden in het gebied. Dit betekent dat voor 90% van alle beschouwde hexagonen geldt dat de depositie lager is dan of gelijk aan deze waarde.
- Het getal links van de staaf is het 10-percentiel van de voorkomende depositiewaarden. Dit betekent dat voor 10% van alle beschouwde hexagonen geldt dat de depositie lager is dan of gelijk aan deze waarde.



Ontwikkeling stikstofdepositie 'Oostelijke Vechtplassen' (bron: Aerius Monitor)



Ontwikkeling stikstofdepositie 'Naarderveer' (bron: Aerius Monitor)

Uit de grafieken blijkt dat binnen beide Natura 2000-gebieden een dalende trend waarneembaar is die zich ook in de toekomst geleet op het reeds in uitvoering zijnde maatregelenpakket voortzet.

#### 3.4.4 Maatregelpakketten

Voor het tegengaan van vermessing en verzuring in Natura 2000-gebieden is het verminderen van de stikstofdepositie noodzakelijk en urgent. Ook verdroging drukt een stempel op de ontwikkeling van de habitattypen. In de provincie Noord-Holland en de provincie Utrecht zijn verschillende maatregelpakketten vastgesteld, waarvan de belangrijkste hieronder zijn vermeld.

- In de 'Gebiedsanalyse Naardermeer' en de 'Gebiedsanalyse Oostelijke vechtplassen' (d.d. 25 oktober 2017) zijn de in het kader van het voormalige PAS geplande herstelmaatregelen per gebied opgenomen. Er zijn wel enkele 'Nee, tenzij-oordelen' gegeven waaruit volgt dat aanvullende maatregelen nodig zijn ten opzichte van het in de Gebiedsanalyses betrokken maatregelenpakket (dit betreft het maatregelenpakket zoals dat volgt uit KEV2022).
- In een Gebiedsrapportage van het PAS-bureau wordt inzichtelijk gemaakt hoe de stikstofdepositie zich in ruimte en tijd ontwikkelt en of de uitvoering van de herstelmaatregelen verloopt zoals in PAS-gebiedsanalyses is vastgelegd.
- In het 'Uitvoeringsprogramma Oostelijke Vechtplassen, Behorende bij Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen' (december 2017) komt onder andere het versterken ecologische waarden aan bod, als een van de drie categorieën uit het gebiedsakkoord. Voor het gebied is hiervoor een strategie te benoemen, gericht op 3 speerpunten: het realiseren van een aaneengesloten laagveengebied, een gezond watersysteem en zorg voor natuurparels.
- Het 'Natura 2000 beheerplan Oostelijke Vechtplassen Planperiode 2022-2028' en het 'Natura 2000-beheerplan Naardermeer 2020-2026' bevatten uitwerkingen van de Natura 2000-doelen in omvang, ruimte en tijd, en beschrijven de maatregelen die genomen moeten worden om die doelen daadwerkelijk te bereiken. Daaruit volgt dat in ieder geval sprake moet zijn van een dalende stikstofrend om behoud te borgen. Daarnaast geven zij aan in hoeverre bestaande of nieuwe activiteiten in en om het gebied kunnen (blijven) plaatsvinden zonder dat de Natura 2000-doelen in gevaar komen. Het beheerplan vormt daarmee ook een kader voor vergunningverlening voor nieuwe activiteiten en voor handhaving.

Daarnaast is op gemeentelijk niveau het 'Programma biodiversiteit' (d.d. 19 juli 2022) van belang, met het thematisch uitvoeringsprogramma. Eén van de speerpunten is het *'Terugdringen van de stikstofdepositie en nemen van herstel maatregelen voor het bos- en heidelandschap.'*

De betreffende maatregelen hebben al geleid en leiden nog steeds tot een daling van de stikstofemissies. Daarmee staat vast dat het relatief kleine saldo van de huidige mitigerende maatregel ten behoeve van het onderhavige initiatief niet nodig is om de vereiste daling van stikstofdepositie in deze gebieden te waarborgen. Deze daling wordt al geborgd door de verschillende programma's en daarin opgenomen maatregelen.

### 3.4.5 Lbv- en Lbv-plus-regeling

Zoals hiervoor vermeld, bevatten de Gebiedsanalyses enkele 'Nee, tenzij-oordelen'. Daaruit volgt dat aanvullende maatregelen nodig zijn ten opzichte van het in de Gebiedsanalyses betrokken maatregelenpakket (dit betreft het maatregelenpakket zoals dat volgt uit KEV2022 en heeft betrekking op vastgesteld- en voorgenomen beleid op mei 2022, voorzover dat beleid voldoende concreet was uitgewerkt. Hieronder valt niet het in mei 2022 reeds voorgenomen beleid, dat nog onvoldoende concreet was. Hieruit volgt onder meer dat in het maatregelenpakket dat betrokken is bij het opstellen van de Natuurdoelanalyses (NDA's), onder meer nog geen rekening is gehouden met de positieve gevolgen van de huidige agrarische beëindigingsregelingen (Lbv en Lbv-plus), waarvan het aannemelijk is dat die zorgdragen voor de (gelet op de NDA's) aanvullende noodzakelijk daling van stikstofdepositie in deze twee Natura 2000-gebieden.

De positieve effecten van de thans in uitvoering zijnde 'Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties' (Lbv) en 'Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties met piekbelasting' (Lbv-plus) zijn dan ook van belang. Het



doel van deze regelingen is immers om de stikstofneerslag op kwetsbare natuur in Natura 2000-gebieden naar beneden te brengen, zodat de natuur zich kan herstellen.

Met de 'Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties' (Lbv) kunnen melkvee-, varkens- en pluimveehouders hun bedrijf of een locatie ervan vrijwillig en met subsidie beëindigen. De te verlenen subsidie bestaat uit een marktconforme vergoeding van 100% voor de door te halen productierechten én een vergoeding van 100% voor het waardeverlies van de productiecapaciteit (forfaitair). Ter vergelijking: in het kader van een eerdere beëindigingsregeling, de Subsidieregeling sanering varkenshouderijen, werd 65% van het waardeverlies van de productiecapaciteit vergoed.

De Lbv is een generieke regeling om stikstofdepositie te verminderen. Om in aanmerking te komen voor subsidie moeten melkvee-, varkens- en pluimveehouders (onder meer) voldoen aan een landelijke drempelwaarde voor stikstofdepositie. De Lbv stond sinds 3 juli 2023 open en is gesloten op 1 december 2023. In opdracht van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit worden de Lbv aanvragen door de Rijksdienst van Ondernemend Nederland zo snel mogelijk beoordeeld, de aanvragen zijn gerangschikt op volgorde van kostenefficiëntie, er wordt gekeken naar de verhouding tussen het subsidiebedrag en de hoeveelheid stikstofneerslag die wordt voorkomen. Uiterlijk 1 juni 2024 zijn de Lbv aanvragen beoordeeld.

Naast de Lbv-regeling is ook de Lbv-plus regeling op 3 juli 2023 van start gegaan. De Lbv-plus regeling is een vrijwillige regeling voor landbouwbedrijven met varkens, melkvee, kippen, kalkoenen of vleeskalveren die vallen onder de aanpak piekbelasting. Het gaat hierbij om bedrijfslocaties die binnen 25 kilometer van overbelaste stikstofgevoelige natuur ten minste 2.500 mol stikstofdepositie per jaar veroorzaken.

Zoals (demissionair) minister voor Natuur en Stikstof Christianne van der Wal-Zeggelink heeft aangegeven in haar Kamerstuk over de voortgang aanpak piekbelasting op 12 juni 2023, is de aanpak gericht op de circa 3.000 bedrijven die de meeste stikstofneerslag op Natura-2000 gebieden veroorzaken. Om op korte termijn minder stikstof uit te stoten om natuurherstel mogelijk te maken, heeft het kabinet ervoor gekozen om de circa 3.000 bedrijven een kans te geven om deel te nemen, in plaats van de eerder voorgestelde 500-600. Het kabinet zet vol in op deze vrijwillige aanpak en hoopt dat veel bedrijven die in aanmerking komen, zullen deelnemen. Op deze manier wil het kabinet voorkomen dat niet-vrijwillige maatregelen nodig zijn om tot de noodzakelijke daling van de stikstofdepositie te komen. De Lbv-plus regeling, waarvan het bedrag voor de regeling tussentijds is verhoogd, is gesloten op 20 december 2024.

De exacte positieve effecten zijn nog niet door het ministerie bekend gemaakt, maar nu al is duidelijk dat deze beëindigingsregeling veel effect zullen sorteren en zullen zorgdragen voor de noodzakelijke daling van stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden 'Naardermeer' en 'Oostelijke Vechtplassen', zoals hierna wordt toegelicht. Mocht evenwel onverhoopt de maatregelen onvoldoende effect sorteren, dan zullen andere maatregelen worden getroffen.

Uit cijfers van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland blijkt dat op 14 februari 2025 in totaal 1.587 aanvragen zijn ingediend voor de Lbv en Lbv-plus regelingen. Deze cijfers geven een beeld van de belangstelling voor de beëindigingsregelingen:



## Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties (Lbv) en Lbv-plus in beeld

peildatum: 14 februari 2025

aantal aanvragen  
**1.587**

Lbv  
**666** aanvragen

Lbv-plus  
**921** aanvragen

### de 5 sectoren



### beslissingen Lbv-plus



### beslissingen Lbv



Lbv en Lbv-plus in beeld (bron RVO.nl)

## Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties (Lbv) en Lbv-plus in beeld

peildatum: 14 februari 2025

### 10 gemeenten met meeste aanvragen



Lbv en Lbv-plus in beeld (bron RVO.nl)

Gelet op deze belangstelling is voldoende aannemelijk dat deze maatregelen zullen zorgdragen voor de noodzakelijke extra daling van stikstof op de stikstofgevoelige habitats. Die positieve effecten zullen in geen enkele verhouding staan ten opzichte van de maximale afname van 0,03 mol N/ha/jaar door inzet van de interne salderingsmaatregel ten behoeve van de ruimtelijke ontwikkelingen uit het bestemmingsplan 'Zuidwest – Walden'.

#### **3.4.6 Conclusie additionaliteitsvereiste**

Het additionaliteitsvereiste staat niet in de weg om het gebruik in de referentiesituatie als mitigerende maatregel (interne salderingsmaatregel) in de stikstofberekeningen te betrekken. De interne salderingsmaatregel (beëindiging van het bedrijf Hocras en enkele woningen) met een relatief zeer geringe bijdrage van maximaal 0,03 mol N/ha/jaar betreft niet een maatregel die naar zijn aard geschikt is om als natuurherstelmaatregel in te zetten. Bovendien is – gelet op de zeer geringe effecten – de maatregel niet nodig om de blijvende en noodzakelijke daling van de stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden 'Naardermeer' en 'Oostelijke Vechtplassen' te realiseren, ook gelet op de andere maatregelen die reeds in uitvoering zijn.

Los van het vorenstaande, wordt in dit kader herhaald dat met het initiatief juist een positieve bijdrage wordt geleverd aan het natuurherstel van Natura 2000-gebieden, doordat in de relevante, permanente gebruiksfase sprake is van een (permanente) afname van stikstofdepositie op diverse habitattypen. Doordat de vrijkomende emissieruimte niet volledig benut wordt voor de nieuwe ontwikkeling, is in de nieuwe situatie sprake van een vermindering van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebied en draagt het initiatief op die manier ook bij aan de instandhoudingsdoeleinden van de betreffende Natura 2000-gebieden. Zie paragraaf 3.3 voor de berekende afnames op de betreffende habitattypen.



## 4 Samenvatting en conclusies

Het bestemmingsplan 'Zuidwest – Walden' voorziet in het plangebied aan de Franse Kampweg in nieuwe woningen, woon-werkunits en een middelbare school. Voor de beoogde ontwikkeling is de Natura 2000-plantoets doorlopen. Voor zowel de gebruiksfase als de bouw- en sloopfase zijn AERIUS-berekeningen uitgevoerd. Hierbij is intern gesaldeerd met het gebruik dat onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie. Dit betreft het gebruik van (met name) Hocras, een groothandel in horecaproducten.

Zekerheidshalve wordt in lijn met de twee uitspraken van de Raad van State d.d. 18 december 2024, het intern salderen aangemerkt als een mitigerende maatregel. Reden waarom de voorliggende passende beoordeling is opgesteld, waarbij ook getoetst is aan het additionaliteitsvereiste.

Bij de stikstofemissie van de aanlegfase is een mitigerende maatregel toegepast in de vorm intern salderen met de referentiesituatie. Bij de aanlegfase is uitgegaan van de stikstofemissie als gevolg van de te gebruiken mobiele werktuigen, de voertuigbewegingen van werklieden en materialen van en naar de bouwplaats, het stationair draaien van het vrachtverkeer op het terrein en koude starts. Deze stikstofuitstoot is vergeleken met de uitstoot ten tijde van de referentiesituatie, waarbij sprake is van uitstoot als gevolg van de verkeersgeneratie en het gasverbruik van het terrein. Uit de verschilberekening voor de aanlegfase volgt dat er geen verschillen hoger dan 0,00 mol/ha/j voor de Natura 2000-gebieden zijn.

Ook in de gebruiksfase is intern salderen met de emissie van de referentiesituatie als mitigerende maatregel toegepast. In gebruiksfase is enkel sprake van uitstoot als gevolg van de verkeersgeneratie van het plangebieden koude starts. In de referentiesituatie is sprake van een stikstofemissie als gevolg van de verkeersgeneratie en het gasverbruik van het terrein. Uit de verschilberekening van de twee situatie volgt dat er geen verschillen hoger dan 0,00 mol/ha/j voor de Natura 2000-gebieden zijn.

Uit deze passende beoordeling volgt dan ook dat de zekerheid is verkregen dat door het bestemmingsplan er geen significante gevolgen in de Natura 2000-gebieden optreden. De natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden worden niet worden aangetast. Het bestemmingsplan 'Zuidwest – Walden' kan dan ook in overeenstemming met (artikel 2.8 lid 3 van) de Wnb worden vastgesteld.



# BIJLAGEN

Bijlage 1. AERIUS\_Bijlage\_Aanlegfase (18-10-2024)



# Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, 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 stikstofdepositie.



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

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.*



Contactgegevens

Rechtspersoon  
Inrichtingslocatie

Buro SRO  
-,  
- Bussum

Activiteit

Omschrijving  
Toelichting

Walden Bussu,  
Aanlegfase

Berekening

AERIUS kenmerk  
Datum berekening  
Rekenconfiguratie

RyNYSPcKykuV  
18 oktober 2024, 12:03  
OwN2000-rekengrid

Totale emissie

Referentiesituatie - Referentie  
Aanlegfase - Beoogd

Rekenjaar

2025

2025

Emissie NH<sub>3</sub>

13,4 kg/j

4,5 kg/j

Emissie NO<sub>x</sub>

349,1 kg/j

115,7 kg/j

Resultaten

Referentiesituatie - Referentie  
Aanlegfase - Beoogd  
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)  
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)  
Grootste toename  
Grootste afname

Hoogste bijdrage

0,04 mol/ha/j

0,02 mol/ha/j

0,00 ha

101,14 ha

-

0,02 mol/ha/j

Hexagon

5113700

5113700

Gebied

Naardermeer

Naardermeer

## Aanlegfase (Beoogd), rekenjaar 2025

| Emissiebronnen                                                                    |                                                                     | Emissie NH <sub>3</sub> | Emissie NO <sub>x</sub> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 1                                                                                 | Mobiele werktuigen   Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning   Bron 3 | 0,8 kg/j                | 19,0 kg/j               |
| 2                                                                                 | Mobiele werktuigen   Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning   Bron 4 | 0,5 kg/j                | 11,5 kg/j               |
| 3                                                                                 | Mobiele werktuigen   Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning   Bron 5 | 2,9 kg/j                | 68,2 kg/j               |
| 6                                                                                 | Anders...   Anders...   Bron 6                                      | 0,1 kg/j                | 11,4 kg/j               |
| 7                                                                                 | Verkeer   Koude start: overig   Bron 7                              | 44,5 g/j                | 0,3 kg/j                |
|  | Verkeersnetwerk                                                     | 0,2 kg/j                | 5,4 kg/j                |

## Referentiesituatie (Referentie), rekenjaar 2025

## Emissiebronnen

|                                                                                                                                  | Emissie NH <sub>3</sub> | Emissie NO <sub>x</sub> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
|  Wonen en Werken   Kantoren en winkels   Bron 3 | -                       | 104,9 kg/j              |
|  Wonen en Werken   Woningen   Bron 4            | -                       | 14,4 kg/j               |
|  Verkeer   Koude start: overig   Bron 5         | 1,9 kg/j                | 11,6 kg/j               |
|  Verkeersnetwerk                                | 11,6 kg/j               | 218,2 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 (ha<br>gekarteed) | Grootste<br>toename (mol<br>N/ha/jr) | Met afname (ha<br>gekarteed) | Grootste afname<br>(mol N/ha/jr) |
|--------|----------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| Totaal | 101,14                     | 2.084,52                                     | 0,00                          | -                                    | 101,14                       | 0,02                             |

| Per gebied                         | Berekend (ha<br>gekarteed) | Hoogste totale<br>depositie (mol<br>N/ha/jr) | Met toename (ha<br>gekarteed) | Grootste<br>toename (mol<br>N/ha/jr) | Met afname (ha<br>gekarteed) | Grootste afname<br>(mol N/ha/jr) |
|------------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| Naardermeer<br>(94)                | 70,55                      | 2.084,52                                     | 0,00                          | -                                    | 70,55                        | 0,02                             |
| Oostelijke<br>Vechtplassen<br>(95) | 30,60                      | 1.925,55                                     | 0,00                          | -                                    | 30,60                        | 0,02                             |

## Aanlegfase, Rekenjaar 2025

## 1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

|             |                                                 |                        |           |                    |                 |           |
|-------------|-------------------------------------------------|------------------------|-----------|--------------------|-----------------|-----------|
| Naam        | Bron 3                                          | NO <sub>x</sub>        | 19,0 kg/j |                    |                 |           |
| Locatie     | X:138151,98<br>Y:474808,71                      | NH <sub>3</sub>        | 0,8 kg/j  |                    |                 |           |
| Oppervlakte | 4,66 ha                                         |                        |           |                    |                 |           |
| Naam        | Stageklasse                                     | Brandstof-<br>verbruik | Draaiuren | AdBlue<br>verbruik | Stof            | Emissie   |
| Sloopkraan  | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja | 3395 l/j               | 165 u/j   | 204 l/j            | NO <sub>x</sub> | 19,0 kg/j |
|             |                                                 |                        |           |                    | NH <sub>3</sub> | 0,8 kg/j  |

## 2 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

|                    |                                                    |                        |                 |                    |                 |             |
|--------------------|----------------------------------------------------|------------------------|-----------------|--------------------|-----------------|-------------|
| Naam               | Bron 4                                             |                        | NO <sub>x</sub> | 11,5 kg/j          |                 |             |
| Locatie            | X:138151,38<br>Y:474810,67                         |                        | NH <sub>3</sub> | 0,5 kg/j           |                 |             |
| Oppervlakte        | 4,68 ha                                            |                        |                 |                    |                 |             |
| Naam               | Stageklasse                                        | Brandstof-<br>verbruik | Draaiuren       | AdBlue<br>verbruik | Stof            | Emissie     |
| Rupskraan<br>groot | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel,<br>SCR: ja | 905 l/j                | 44 u/j          | 54 l/j             | NO <sub>x</sub> | 5,2<br>kg/j |
|                    |                                                    |                        |                 |                    | NH <sub>3</sub> | 0,2<br>kg/j |
| Mobiele kraan      | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel,<br>SCR: ja | 491 l/j                | 24 u/j          | 29 l/j             | NO <sub>x</sub> | 3,0<br>kg/j |
|                    |                                                    |                        |                 |                    | NH <sub>3</sub> | 0,1<br>kg/j |
| Shovel             | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel,<br>SCR: ja | 594 l/j                | 40 u/j          | 36 l/j             | NO <sub>x</sub> | 3,2<br>kg/j |
|                    |                                                    |                        |                 |                    | NH <sub>3</sub> | 0,1<br>kg/j |

### 3 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

| Naam          | Bron 5                                             |                        | NO <sub>x</sub> |                    | 68,2 kg/j       |           |
|---------------|----------------------------------------------------|------------------------|-----------------|--------------------|-----------------|-----------|
| Locatie       | X:138151,98                                        |                        | NH <sub>3</sub> |                    | 2,9 kg/j        |           |
|               | Y:474808,72                                        |                        |                 |                    |                 |           |
| Oppervlakte   | 4,65 ha                                            |                        |                 |                    |                 |           |
| Naam          | Stageklasse                                        | Brandstof-<br>verbruik | Draaiuren       | AdBlue<br>verbruik | Stof            | Emissie   |
| Graafmachine  | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel,<br>SCR: ja | 403 l/j                | 40 u/j          | 24 l/j             | NO <sub>x</sub> | 2,5 kg/j  |
|               |                                                    |                        |                 |                    | NH <sub>3</sub> | 96,7 g/j  |
| Mobiele kraan | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel,<br>SCR: ja | 2469 l/j               | 120 u/j         | 148 l/j            | NO <sub>x</sub> | 14,0 kg/j |
|               |                                                    |                        |                 |                    | NH <sub>3</sub> | 0,6 kg/j  |
| Hijskraan     | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel,<br>SCR: ja | 4938 l/j               | 240 u/j         | 296 l/j            | NO <sub>x</sub> | 28,0 kg/j |
|               |                                                    |                        |                 |                    | NH <sub>3</sub> | 1,2 kg/j  |
| Betonpomp     | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel,<br>SCR: ja | 1256 l/j               | 64 u/j          | 75 l/j             | NO <sub>x</sub> | 7,3 kg/j  |
|               |                                                    |                        |                 |                    | NH <sub>3</sub> | 0,3 kg/j  |
| Heistelling   | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel,<br>SCR: ja | 2469 l/j               | 120 u/j         | 148 l/j            | NO <sub>x</sub> | 14,0 kg/j |
|               |                                                    |                        |                 |                    | NH <sub>3</sub> | 0,6 kg/j  |
| Shovel        | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel,<br>SCR: ja | 403 l/j                | 40 u/j          | 24 l/j             | NO <sub>x</sub> | 2,5 kg/j  |
|               |                                                    |                        |                 |                    | NH <sub>3</sub> | 96,7 g/j  |

### 4 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                         |                           |       |        |                 |          |
|---------------------------|-------------------------|---------------------------|-------|--------|-----------------|----------|
| Naam                      | Bron 1                  |                           | Links | Rechts | NO <sub>x</sub> | 2,3 kg/j |
| Locatie                   | X:137710 Y:474665,32    | Type scherm               | -     | -      | NO <sub>2</sub> | 0,6 kg/j |
| Lengte                    | 1.071,62 m              | Hoogte                    | -     | -      | NH <sub>3</sub> | 69,9 g/j |
| Wegtype                   | Buitenweg               | 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 | 1.000,0 /jaar             |       |        |                 | 0,0 %    |
| Middelzwaar vrachtverkeer | Voorgeschreven factoren | 0,0 /jaar                 |       |        |                 | 0,0 %    |
| Zwaar vrachtverkeer       | Voorgeschreven factoren | 492,5 /jaar               |       |        |                 | 0,0 %    |
| Busverkeer                | Voorgeschreven factoren | 0,0 /jaar                 |       |        |                 | 0,0 %    |

### 5 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                        |                    |        |                 |                 |          |
|---------------------------|------------------------|--------------------|--------|-----------------|-----------------|----------|
| Naam                      | Bron 2                 | Links              | Rechts | NO <sub>x</sub> | 3,1 kg/j        |          |
| Locatie                   | X:138908,84 Y:474683,9 | Type scherm        | -      | -               | NO <sub>2</sub> | 0,8 kg/j |
| Lengte                    | 1.436,31 m             | Hoogte             | -      | -               | NH <sub>3</sub> | 93,7 g/j |
| Wegtype                   | Buitenweg              | 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 | 1.000,0 /jaar             | 0,0 %   |
| Middelzwaar vrachtverkeer | Voorgeschreven factoren | 0,0 /jaar                 | 0,0 %   |
| Zwaar vrachtverkeer       | Voorgeschreven factoren | 492,5 /jaar               | 0,0 %   |
| Busverkeer                | Voorgeschreven factoren | 0.0 /jaar                 | 0,0 %   |

**6** Anders... | Anders...

|                      |                         |                |                 |                 |           |
|----------------------|-------------------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------|
| Naam                 | Bron 6                  | Uittreedhoogte | <u>0,0 m</u>    | NO <sub>x</sub> | 11,4 kg/j |
| Locatie              | X:138151,98             | Warmteinhoud   | <u>0,000 MW</u> | NH <sub>3</sub> | 0,1 kg/j  |
|                      | Y:474808,72             | Spreiding      | 0 m             |                 |           |
| Oppervlakte          | 4,65 ha                 |                |                 |                 |           |
| Wijze van ventilatie | Niet geforceerd         |                |                 |                 |           |
| Temporele variatie   | <u>Continue Emissie</u> |                |                 |                 |           |

**7** Verkeer | Koude start: overig

|                           |               |                 |          |
|---------------------------|---------------|-----------------|----------|
| Naam                      | Bron 7        | NO <sub>x</sub> | 0,3 kg/j |
| Locatie                   | X:138151,98   | NH <sub>3</sub> | 44,5 g/j |
|                           | Y:474808,72   |                 |          |
| Oppervlakte               | 4,65 ha       |                 |          |
| Type voertuig             | Koude starts  |                 |          |
| Licht verkeer             | 1.000,0 /jaar |                 |          |
| Middelzwaar vrachtverkeer | 0,0 /jaar     |                 |          |
| Zwaar vrachtverkeer       | 0,0 /jaar     |                 |          |
| Busverkeer                | 0,0 /jaar     |                 |          |

## Referentiesituatie, Rekenjaar 2025

**1** Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                         |                    |        |                 |                           |
|---------------------------|-------------------------|--------------------|--------|-----------------|---------------------------|
| Naam                      | Bron 1                  | Links              | Rechts | NO <sub>x</sub> | 93,3 kg/j                 |
| Locatie                   | X:137708,68 Y:474667,11 | Type scherm        | -      | -               | NO <sub>2</sub> 20,1 kg/j |
| Lengte                    | 1.074,44 m              | Hoogte             | -      | -               | NH <sub>3</sub> 4,9 kg/j  |
| Wegtype                   | Buitenweg               | 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 | 159.076,0 /jaar           | 0,0 %   |
| Middelwaar vrachtverkeer | Voorgeschreven factoren | 11.788,0 /jaar            | 0,0 %   |
| Zwaar vrachtverkeer      | Voorgeschreven factoren | 10.984,0 /jaar            | 0,0 %   |
| Busverkeer               | Voorgeschreven factoren | 0,0 /jaar                 | 0,0 %   |

**2** Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                         |                    |        |                 |                           |
|---------------------------|-------------------------|--------------------|--------|-----------------|---------------------------|
| Naam                      | Bron 2                  | Links              | Rechts | NO <sub>x</sub> | 124,9 kg/j                |
| Locatie                   | X:138910,33 Y:474682,19 | Type scherm        | -      | -               | NO <sub>2</sub> 26,9 kg/j |
| Lengte                    | 1.439,02 m              | Hoogte             | -      | -               | NH <sub>3</sub> 6,6 kg/j  |
| Wegtype                   | Buitenweg               | 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 | 159.076,0 /jaar           | 0,0 %   |
| Middelwaar vrachtverkeer | Voorgeschreven factoren | 11.788,0 /jaar            | 0,0 %   |
| Zwaar vrachtverkeer      | Voorgeschreven factoren | 10.984,0 /jaar            | 0,0 %   |
| Busverkeer               | Voorgeschreven factoren | 0,0 /jaar                 | 0,0 %   |

**3** Wonen en Werken | Kantoren en winkels

|                      |                                |                |                 |                 |            |
|----------------------|--------------------------------|----------------|-----------------|-----------------|------------|
| Naam                 | Bron 3                         | Uittreedhoogte | <u>11,0 m</u>   | NO <sub>x</sub> | 104,9 kg/j |
| Locatie              | X:138159,87<br>Y:474760,17     | Warmteinhoud   | <u>0,014 MW</u> |                 |            |
|                      |                                | Spreiding      | 6 m             |                 |            |
| Oppervlakte          | 3,67 ha                        |                |                 |                 |            |
| Wijze van ventilatie | Niet geforceerd                |                |                 |                 |            |
| Temporele variatie   | Standaard Profiel<br>Industrie |                |                 |                 |            |

**4** Wonen en Werken | Woningen

|                      |                           |                |              |                 |           |
|----------------------|---------------------------|----------------|--------------|-----------------|-----------|
| Naam                 | Bron 4                    | Uittreedhoogte | <u>1,0 m</u> | NO <sub>x</sub> | 14,4 kg/j |
| Locatie              | X:138137,7<br>Y:474842,93 | Warmteinhoud   | 0,000 MW     |                 |           |
|                      |                           | Spreiding      | 1 m          |                 |           |
| Oppervlakte          | 0,05 ha                   |                |              |                 |           |
| Wijze van ventilatie | Niet geforceerd           |                |              |                 |           |
| Temporele variatie   | <u>Continue Emissie</u>   |                |              |                 |           |

**5** Verkeer | Koude start: overig

|                           |                            |                 |           |
|---------------------------|----------------------------|-----------------|-----------|
| Naam                      | Bron5                      | NO <sub>x</sub> | 11,6 kg/j |
| Locatie                   | X:138159,87<br>Y:474760,17 | NH <sub>3</sub> | 1,9 kg/j  |
| Oppervlakte               | 3,67 ha                    |                 |           |
| Type voertuig             | Koude starts               |                 |           |
| Licht verkeer             | 42.380,0 /jaar             |                 |           |
| Middelzwaar vrachtverkeer | 0,0 /jaar                  |                 |           |
| Zwaar vrachtverkeer       | 0,0 /jaar                  |                 |           |
| Busverkeer                | 0,0 /jaar                  |                 |           |

**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 2024.0.1\_20241009\_75e59949f9

Database versie 2024\_75e59949f9\_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 Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, 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 stikstofdepositie.



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

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.*



Contactgegevens

Rechtspersoon  
Inrichtingslocatie

Buro SRO  
-,  
- Bussum

Activiteit

Omschrijving  
Toelichting

Walden Bussu,  
Gebruiksfas

Berekening

AERIUS kenmerk  
Datum berekening  
Rekenconfiguratie

RowdmUncyaGh  
18 oktober 2024, 12:03  
OwN2000-rekengrid

Totale emissie

Referentiesituatie - Referentie  
Gebruiksfas - Beoogd

Rekenjaar

Emissie NH<sub>3</sub>

Emissie NO<sub>x</sub>

2026

13,3 kg/j

341,7 kg/j

2026

18,7 kg/j

135,3 kg/j

Resultaten

Referentiesituatie - Referentie  
Gebruiksfas - Beoogd  
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)  
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)  
Grootste toename  
Grootste afname

Hoogste bijdrage

Hexagon

Gebied

0,04 mol/ha/j

5113700

Naardermeer

0,03 mol/ha/j

5113700

Naardermeer

0,00 ha

39,86 ha

-

0,01 mol/ha/j

## Referentiesituatie (Referentie), rekenjaar 2026

## Emissiebronnen

|                                                                                                                                  | Emissie NH <sub>3</sub> | Emissie NO <sub>x</sub> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
|  Wonen en Werken   Kantoren en winkels   Bron 3 | -                       | 104,9 kg/j              |
|  Wonen en Werken   Woningen   Bron 4            | -                       | 14,4 kg/j               |
|  Verkeer   Koude start: overig   Bron 5         | 1,8 kg/j                | 11,5 kg/j               |
|  Verkeersnetwerk                                | 11,5 kg/j               | 211,0 kg/j              |



Gebruiksphase (Beoogd), rekenjaar 2026

| Emissiebronnen |                                        | Emissie NH <sub>3</sub> | Emissie NO <sub>x</sub> |
|----------------|----------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| <div>3</div>   | Verkeer   Koude start: overig   Bron 3 | 9,3 kg/j                | 58,9 kg/j               |
| <div></div>    | <div>Verkeersnetwerk</div>             | 9,4 kg/j                | 76,4 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 "Gebruiksfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

|        | Berekend (ha<br>gekarteed) | Hoogste totale<br>depositie (mol<br>N/ha/jr) | Met toename (ha<br>gekarteed) | Grootste<br>toename (mol<br>N/ha/jr) | Met afname (ha<br>gekarteed) | Grootste afname<br>(mol N/ha/jr) |
|--------|----------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| Totaal | 39,86                      | 2.084,53                                     | 0,00                          | -                                    | 39,86                        | 0,01                             |

| Per gebied                         | Berekend (ha<br>gekarteed) | Hoogste totale<br>depositie (mol<br>N/ha/jr) | Met toename (ha<br>gekarteed) | Grootste<br>toename (mol<br>N/ha/jr) | Met afname (ha<br>gekarteed) | Grootste afname<br>(mol N/ha/jr) |
|------------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| Naardermeer<br>(94)                | 28,77                      | 2.084,53                                     | 0,00                          | -                                    | 28,77                        | 0,01                             |
| Oostelijke<br>Vechtplassen<br>(95) | 11,09                      | 1.920,34                                     | 0,00                          | -                                    | 11,09                        | 0,01                             |

## Referentiesituatie, Rekenjaar 2026

## 1 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                         |                    |        |                 |                           |
|---------------------------|-------------------------|--------------------|--------|-----------------|---------------------------|
| Naam                      | Bron 1                  | Links              | Rechts | NO <sub>x</sub> | 90,2 kg/j                 |
| Locatie                   | X:137708,68 Y:474667,11 | Type scherm        | -      | -               | NO <sub>2</sub> 19,7 kg/j |
| Lengte                    | 1.074,44 m              | Hoogte             | -      | -               | NH <sub>3</sub> 4,9 kg/j  |
| Wegtype                   | Buitenweg               | 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 | 159.076,0 /jaar           | 0,0 %   |
| Middelzwaar vrachtverkeer | Voorgeschreven factoren | 11.788,0 /jaar            | 0,0 %   |
| Zwaar vrachtverkeer       | Voorgeschreven factoren | 10.984,0 /jaar            | 0,0 %   |
| Busverkeer                | Voorgeschreven factoren | 0,0 /jaar                 | 0,0 %   |

## 2 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                         |                    |        |                 |                           |
|---------------------------|-------------------------|--------------------|--------|-----------------|---------------------------|
| Naam                      | Bron 2                  | Links              | Rechts | NO <sub>x</sub> | 120,8 kg/j                |
| Locatie                   | X:138910,33 Y:474682,19 | Type scherm        | -      | -               | NO <sub>2</sub> 26,3 kg/j |
| Lengte                    | 1.439,02 m              | Hoogte             | -      | -               | NH <sub>3</sub> 6,6 kg/j  |
| Wegtype                   | Buitenweg               | 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 | 159.076,0 /jaar           | 0,0 %   |
| Middelzwaar vrachtverkeer | Voorgeschreven factoren | 11.788,0 /jaar            | 0,0 %   |
| Zwaar vrachtverkeer       | Voorgeschreven factoren | 10.984,0 /jaar            | 0,0 %   |
| Busverkeer                | Voorgeschreven factoren | 0,0 /jaar                 | 0,0 %   |

## 3 Wonen en Werken | Kantoren en winkels

|                      |                                |                |                 |                 |            |
|----------------------|--------------------------------|----------------|-----------------|-----------------|------------|
| Naam                 | Bron 3                         | Uittreedhoogte | <u>11,0 m</u>   | NO <sub>x</sub> | 104,9 kg/j |
| Locatie              | X:138159,87<br>Y:474760,17     | Warmteinhoud   | <u>0,014 MW</u> |                 |            |
|                      |                                | Spreiding      | 6 m             |                 |            |
| Oppervlakte          | 3,67 ha                        |                |                 |                 |            |
| Wijze van ventilatie | Niet geforceerd                |                |                 |                 |            |
| Temporele variatie   | Standaard Profiel<br>Industrie |                |                 |                 |            |

## 4 Wonen en Werken | Woningen

|                      |                           |                |              |                 |           |
|----------------------|---------------------------|----------------|--------------|-----------------|-----------|
| Naam                 | Bron 4                    | Uittreedhoogte | <u>1,0 m</u> | NO <sub>x</sub> | 14,4 kg/j |
| Locatie              | X:138137,7<br>Y:474842,93 | Warmteinhoud   | 0,000 MW     |                 |           |
|                      |                           | Spreiding      | 1 m          |                 |           |
| Oppervlakte          | 0,05 ha                   |                |              |                 |           |
| Wijze van ventilatie | Niet geforceerd           |                |              |                 |           |
| Temporele variatie   | <u>Continue Emissie</u>   |                |              |                 |           |

5

 Verkeer | Koude start: overig

|                           |                |                 |           |
|---------------------------|----------------|-----------------|-----------|
| Naam                      | Bron 5         | NO <sub>x</sub> | 11,5 kg/j |
| Locatie                   | X:138159,87    | NH <sub>3</sub> | 1,8 kg/j  |
|                           | Y:474760,17    |                 |           |
| Oppervlakte               | 3,67 ha        |                 |           |
| Type voertuig             | Koude starts   |                 |           |
| Licht verkeer             | 42.380,0 /jaar |                 |           |
| Middelzwaar vrachtverkeer | 0,0 /jaar      |                 |           |
| Zwaar vrachtverkeer       | 0,0 /jaar      |                 |           |
| Busverkeer                | 0,0 /jaar      |                 |           |

## Gebruiksfasen, Rekenjaar 2026

## 1 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                      |                    |        |                 |           |
|---------------------------|----------------------|--------------------|--------|-----------------|-----------|
| Naam                      | Bron 1               | Links              | Rechts | NO <sub>x</sub> | 32,7 kg/j |
| Locatie                   | X:137710 Y:474665,32 | Type scherm        | -      | NO <sub>2</sub> | 4,8 kg/j  |
| Lengte                    | 1.071,62 m           | Hoogte             | -      | NH <sub>3</sub> | 4,0 kg/j  |
| Wegtype                   | Buitenweg            | 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 | 595,0 /etmaal             | 0,0 %   |
| Middelwaar vrachtverkeer | Voorgeschreven factoren | 0,0 /etmaal               | 0,0 %   |
| Zwaar vrachtverkeer      | Voorgeschreven factoren | 1,6 /etmaal               | 0,0 %   |
| Busverkeer               | Voorgeschreven factoren | 0,0 /etmaal               | 0,0 %   |

## 2 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                        |                    |        |                 |           |
|---------------------------|------------------------|--------------------|--------|-----------------|-----------|
| Naam                      | Bron 2                 | Links              | Rechts | NO <sub>x</sub> | 43,8 kg/j |
| Locatie                   | X:138908,84 Y:474683,9 | Type scherm        | -      | NO <sub>2</sub> | 6,5 kg/j  |
| Lengte                    | 1.436,31 m             | Hoogte             | -      | NH <sub>3</sub> | 5,4 kg/j  |
| Wegtype                   | Buitenweg              | 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 | 595,0 /etmaal             | 0,0 %   |
| Middelwaar vrachtverkeer | Voorgeschreven factoren | 0,0 /etmaal               | 0,0 %   |
| Zwaar vrachtverkeer      | Voorgeschreven factoren | 1,6 /etmaal               | 0,0 %   |
| Busverkeer               | Voorgeschreven factoren | 0,0 /etmaal               | 0,0 %   |

## 3 Verkeer | Koude start: overig

|             |                            |                 |           |
|-------------|----------------------------|-----------------|-----------|
| Naam        | Bron 3                     | NO <sub>x</sub> | 58,9 kg/j |
| Locatie     | X:138151,99<br>Y:474808,73 | NH <sub>3</sub> | 9,3 kg/j  |
| Oppervlakte | 4,65 ha                    |                 |           |

| Type voertuig            | Koude starts  |
|--------------------------|---------------|
| Licht verkeer            | 595,0 /etmaal |
| Middelwaar vrachtverkeer | 0,0 /etmaal   |
| Zwaar vrachtverkeer      | 0,0 /etmaal   |
| Busverkeer               | 0,0 /etmaal   |

## 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 2024.0.1\_20241009\_75e59949f9  
Database versie 2024\_75e59949f9\_calculator\_nl\_stable  
Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:  
<https://link.aerius.nl/website>

### Bijlage 3. Bijlagen onderbouwing referentiesituatie



# Nieuw-Bussum



**Opdrachtgever:**

Quercus Vastgoed B.V.

**Documentnaam:**

1266-Franse Kampweg 38 Bussum-Mb-Schetsontwerp

**Wijzigingsdatum:**

18 maart 2019

Alles uit dit document mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar worden gemaakt mits de bron en auteur worden vermeld.  
Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend.

Middenbaan 108, 2991 CT  
Postbus 37, 2990 AA Barendrecht

T +31 (0)180 61 31 44

[www.wissing.nl](http://www.wissing.nl)

ruimtelijke  
denkers  
**wissing**

**ZVA**

— SINDS 1919 —  
**NI** NIENABER  
MAKELAARS

**Ht** Hocras

# Inhoud

|   |              |    |
|---|--------------|----|
| 1 | Inleiding    | 4  |
| 2 | Locatie      | 6  |
| 3 | Planconcept  | 12 |
| 4 | Architectuur | 18 |



# 1 Inleiding

In deze visie is een beeld geschetst voor een mogelijke ontwikkeling van de locatie Franse Kampweg 38 (Hocras) en enkele omliggende gronden. Op dit moment heeft deze locatie een bedrijfsfunctie, met achterop het perceel stallen en enkele woningen. Het is de wens dit gebied te transformeren naar woningbouw. Hierover zijn gesprekken geweest met de gemeente en de gemeente heeft aangegeven niet onwelwillend te staan tegenover dit initiatief.

Om de mogelijkheden van de locatie in beeld te brengen is er een ideeschets gemaakt waarin we invulling geven aan de locatie.

Deze rapportage bestaat uit een analyse waaruit de randvoorwaarden voor de locatie naar voren komen, een ideeschets voor de stedenbouwkundige invulling en een aanzet voor de gewenste architectuur.



# 2 Locatie



## De locatie

De locatie is gelegen aan de rand van Bussum, op de grens met de gemeente Hilversum.

Rondom het plangebied zijn diverse natuurgebieden gelegen. Ten zuiden ligt de Franse Kamp en ten noorden de Zanderij Cruysbergen.

De locatie ligt aan de Franse Kampweg.

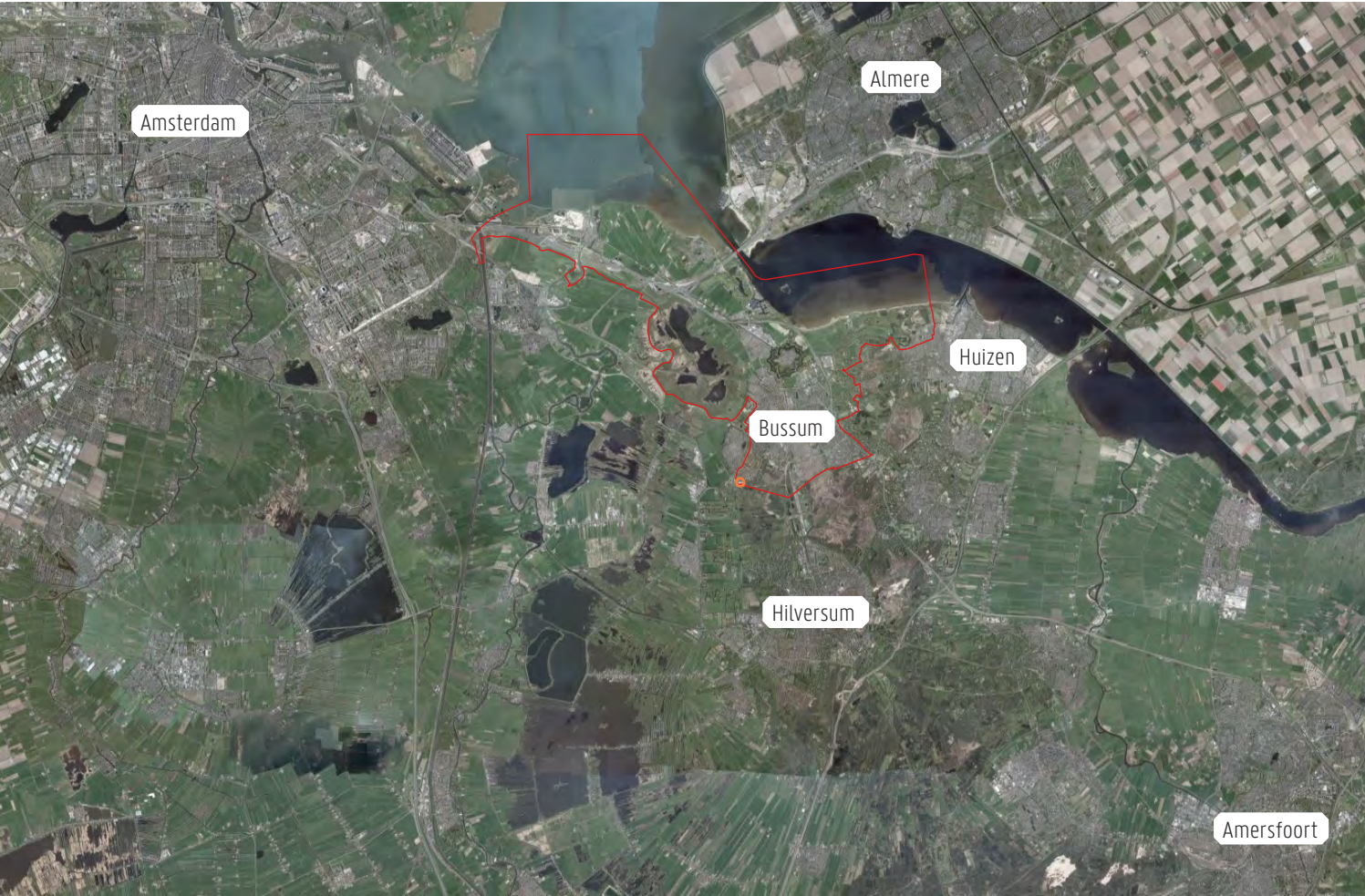
## Waarom transformatie

De locatie is het laatste stukje bedrijvigheid tussen natuurgebieden en woonbuurten. Het huidige bedrijf Hocras verhuist. Dit grote bedrijfspand en bedrijfsgrond komt daarmee leeg te staan en dit is dé kans om het gebied te transformeren, aansluitend op de omgeving en met een meerwaarde om de omliggende natuur bereikbaar en beleefbaar te maken.

De locatie vormt nu een barrière tussen de natuurgebieden Zanderij Cruysbergen en Franse Kamp en zou na transformatie juist de verbindende rol kunnen krijgen.



**Regio** Gemeente Gooise Meren



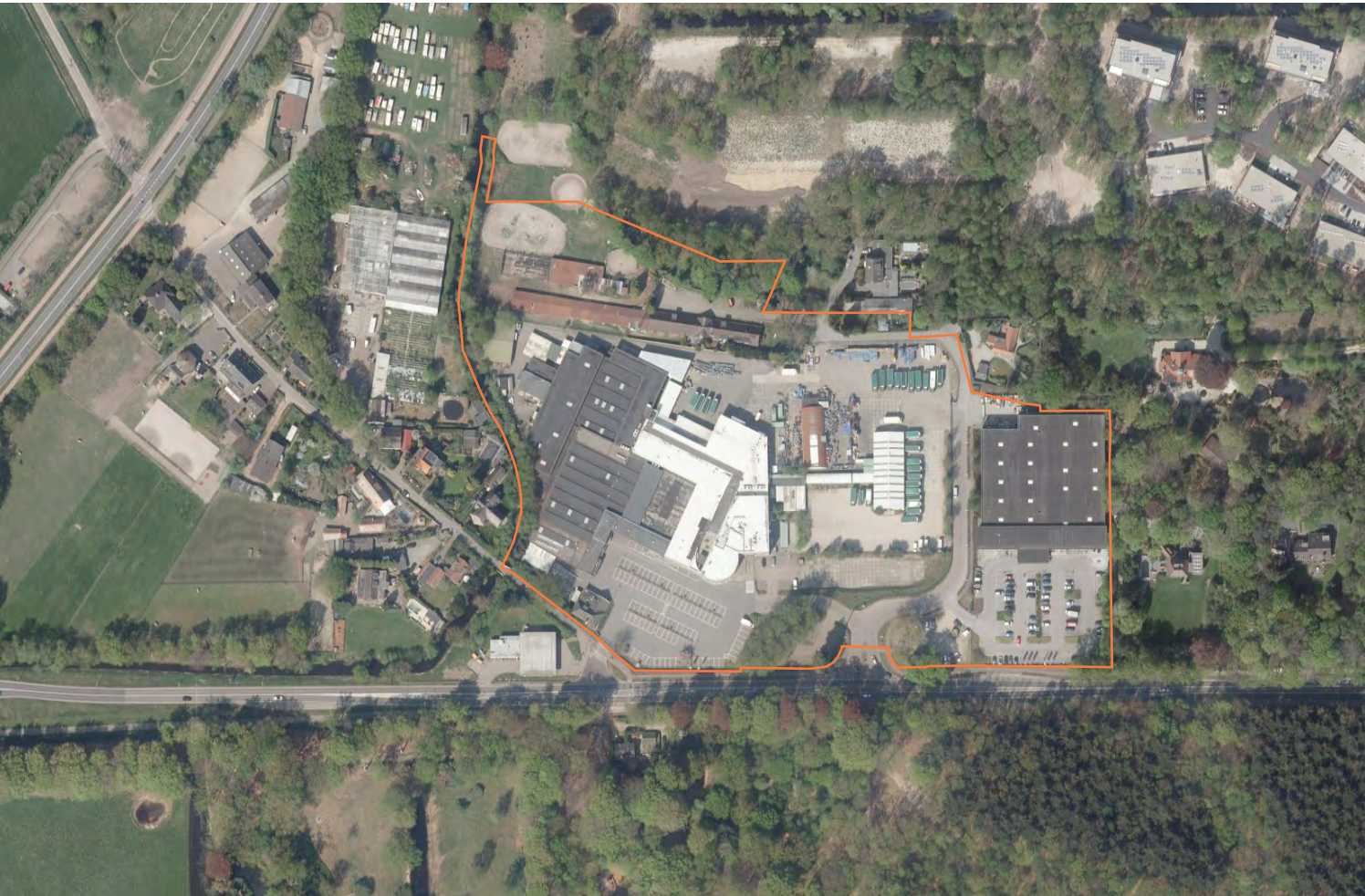
**Stad** Bussum



**Wijk** Spiegel



**Plangebied** Franse Kampweg 38



# Historie

De locatie kent een rijke historie met ontginningen rondom en de aanleg/ontstaan van natuur. Op de locatie heeft vanaf medio 19e eeuw een boerderij gestaan. Later is hier landgoed Cruysbergen gebouwd ter hoogte van de laan die naar Trompenberg in Hilversum loopt. Voor het huis lag een halfcirkelvormig plein. De bomen die dit plein begeleiden zijn deels nog op de locatie aanwezig.

Het landgoed is van 1898-1907 gedeeltelijk in gebruik geweest door de kolonie Walden van Frederik van Eeden. Deze socialistische (tuinbouw)kolonie was onder meer gebaseerd op gemeenschappelijk grondbezit. De kolonie deed ook dienst als rustoord voor psychiatrische patiënten. De geschiedenis van de locatie vormt de inspiratie voor de ontwikkeling van de locatie.



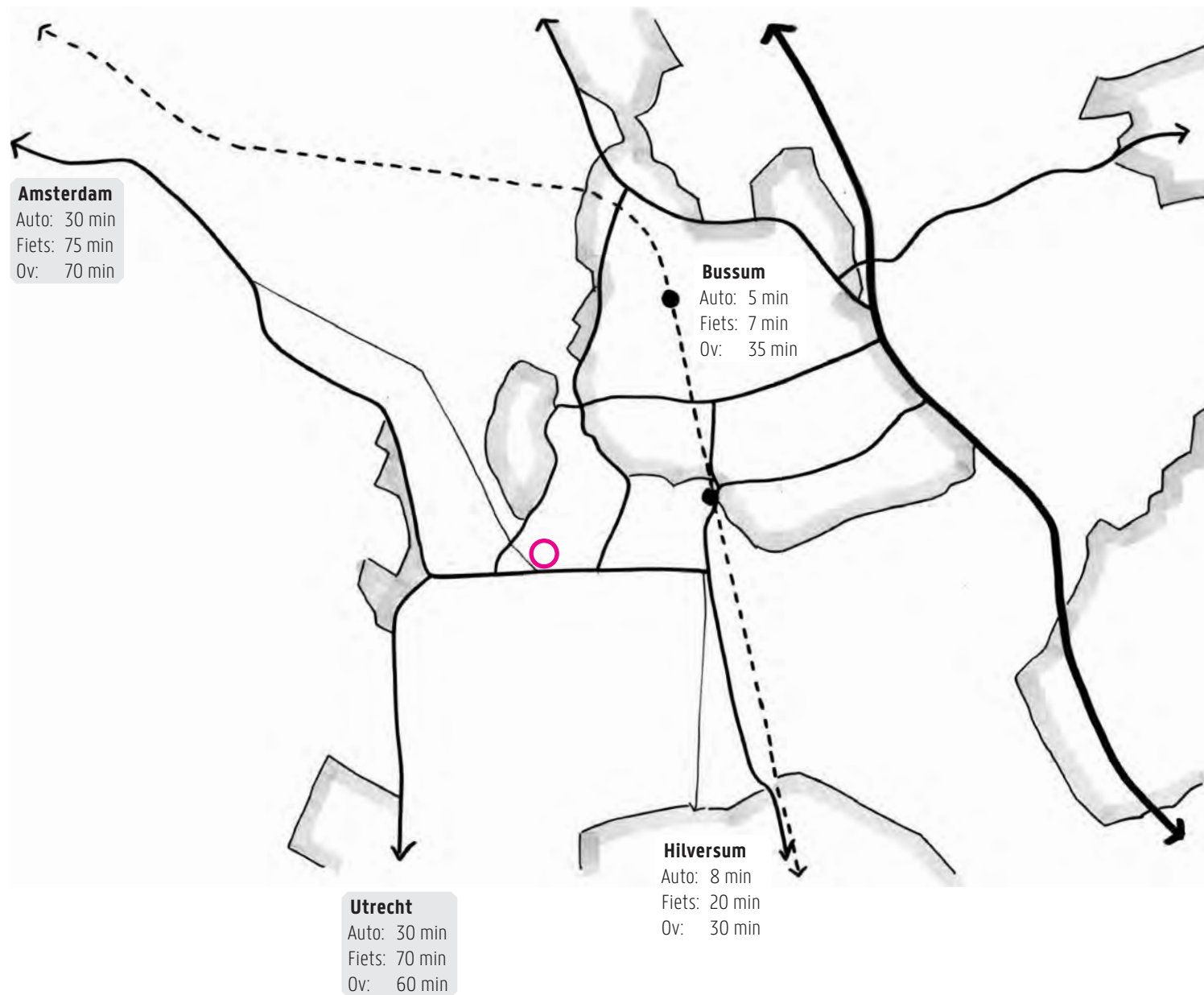
# Analyse

In de 3 tekeningen hiernaast is de locatie in groter verband bekeken. De ligging tussen de natuurgebieden, de goede bereikbaarheid en de bijzondere landschapstypen bieden kansen voor de ontwikkeling van de locatie.



**Groen en recreatie** EHS rondom locatie, ten noorden is de natuur slecht bereikbaar





**Bereikbaarheid** Goede bereikbaarheid met auto, matige bereikbaarheid met het openbaar vervoer



**Cultuurhistorie** Diverse landschapstypen rondom het plangebied



# 3 Planconcept



# Randvoorwaarden en uitgangspunten

## Kwaliteiten

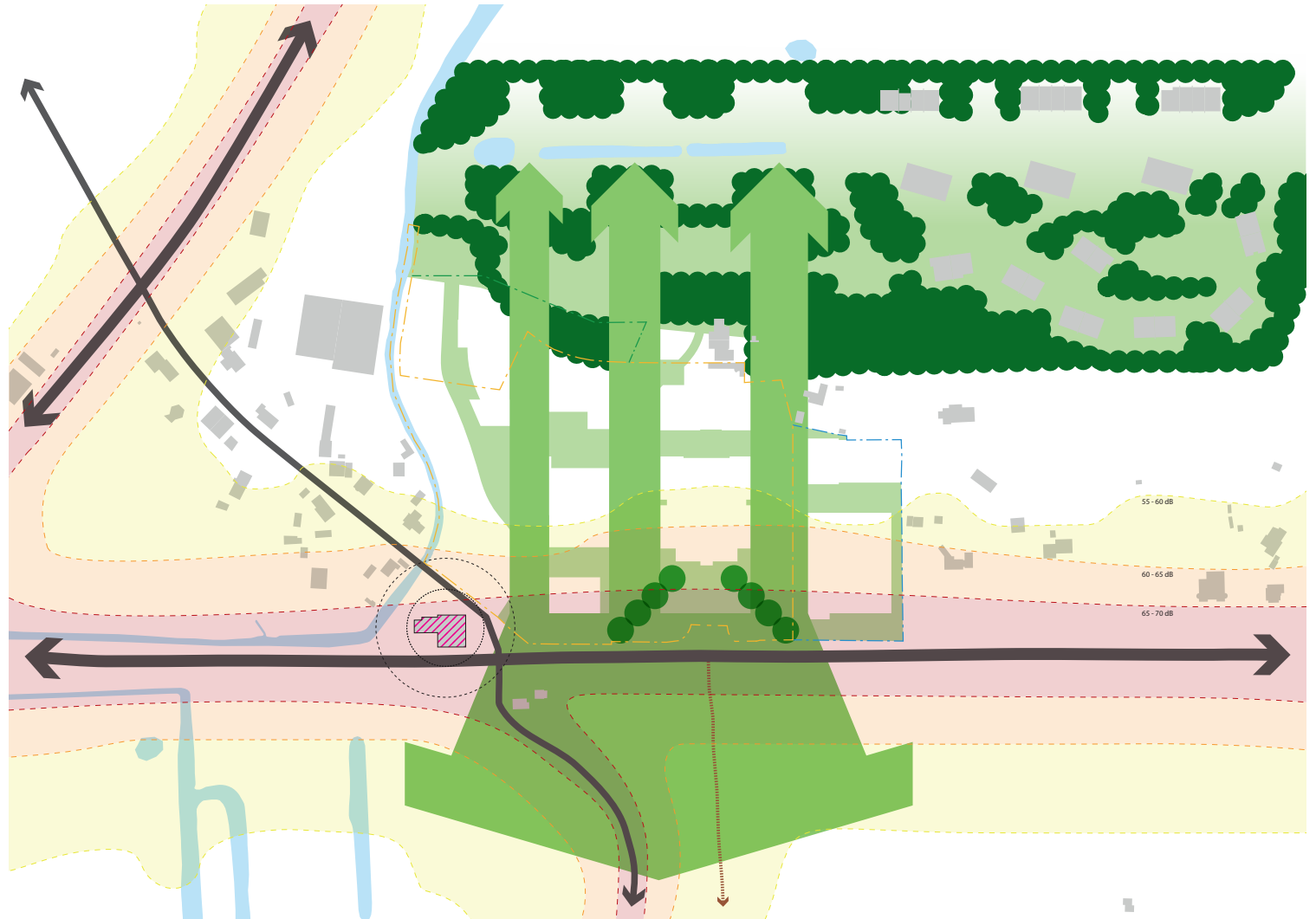
- Natuurgebieden rondom
- Goede ontsluiting
- Historische bomenrij bij entree

## Hinder

- Geluid van provinciale weg
- LPG tankstation nabij locatie

## Kansen

- Verbinding leggen tussen natuurgebieden
- Verbinding met Landgoed Nieuw Cruysbergen
- Zicht op open landschap
- Toegankelijk maken van natuurgebied ten noorden
- Wonen aan het water 'Luye Gat'





# Ideeschets

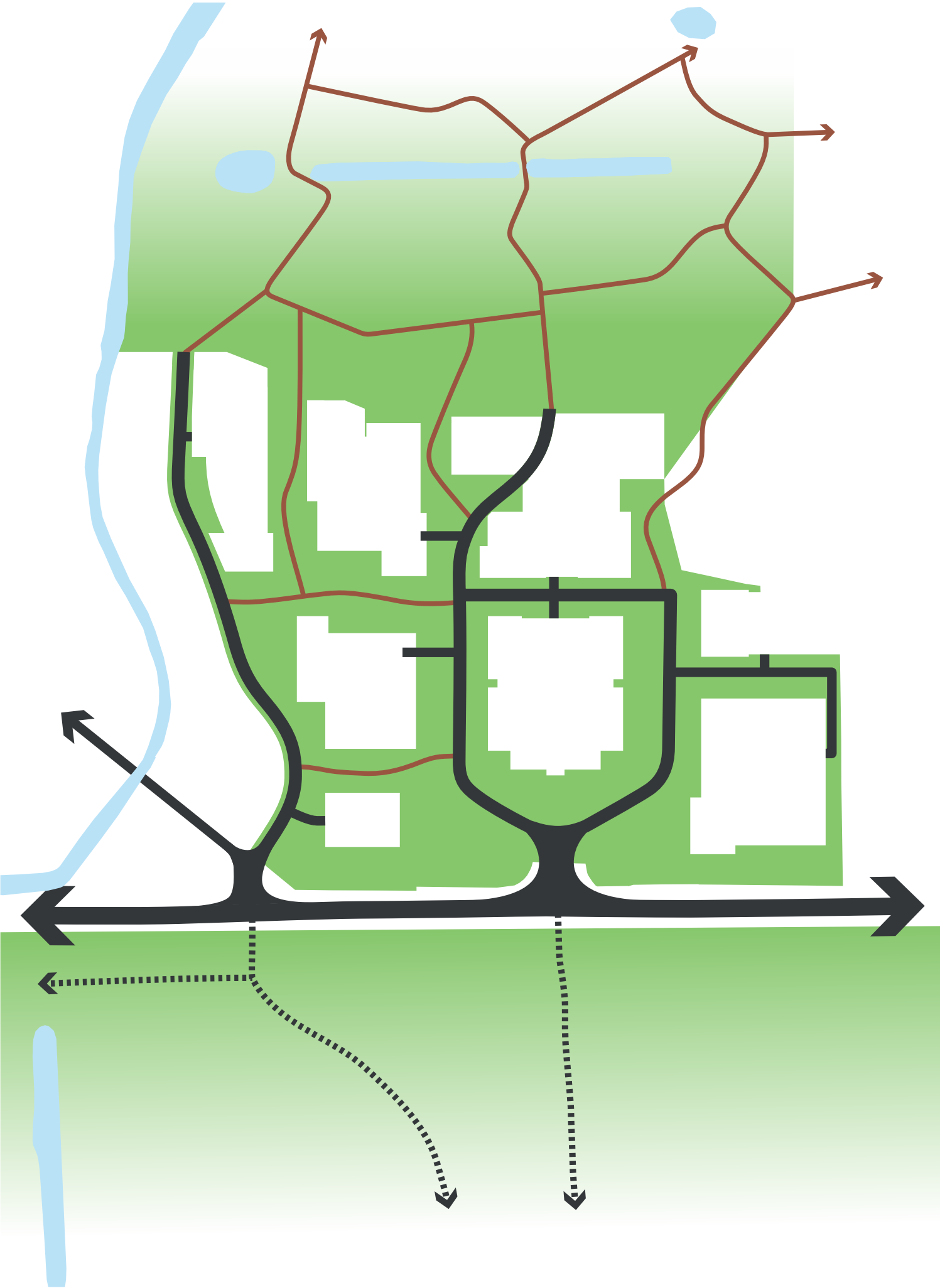
Het plan bestaat uit wooncomplexen in het groen, zoals bij landgoederen, die ingericht waren/zijn voor bijvoorbeeld zorginstellingen. Het ontwerp refereert hiermee aan Landgoed Cruysbergen en de kolonie Walden. De hoofdgedachte van het plan is het verbinden van de omliggende natuurgebieden tot 1 robuuste groene beleving voor mens en milieu. In deze natuur wordt een variatie aan wooncomplexen en losse woningen geplaatst, zodanig dat de natuur doorloop en iedereen kan genieten van de prachtige omgeving. De cultuurhistorische elementen, zoals de bomen bij de entree en de richtingen uit het onderliggende landschap, vormen hier de basis. Strakke bomenrijen worden afgewisseld met meanderende paden en wegen. De bebouwing is zorgvuldig geplaatst zodat ruimten worden gevormd en zichtlijnen tussen de bebouwing doorlopen of juist worden opgevangen. Hier versmelten historie en nieuwe natuur tot een bijzonder woongebied.

In het ontwerp zijn nu circa 240 woningen opgenomen met een verdeling van 1/3 sociaal, 1/3 middelhuis, 1/3 vrije sector. Parkeren vindt deels plaats onder de complexen om de natuur de ruimte te geven.

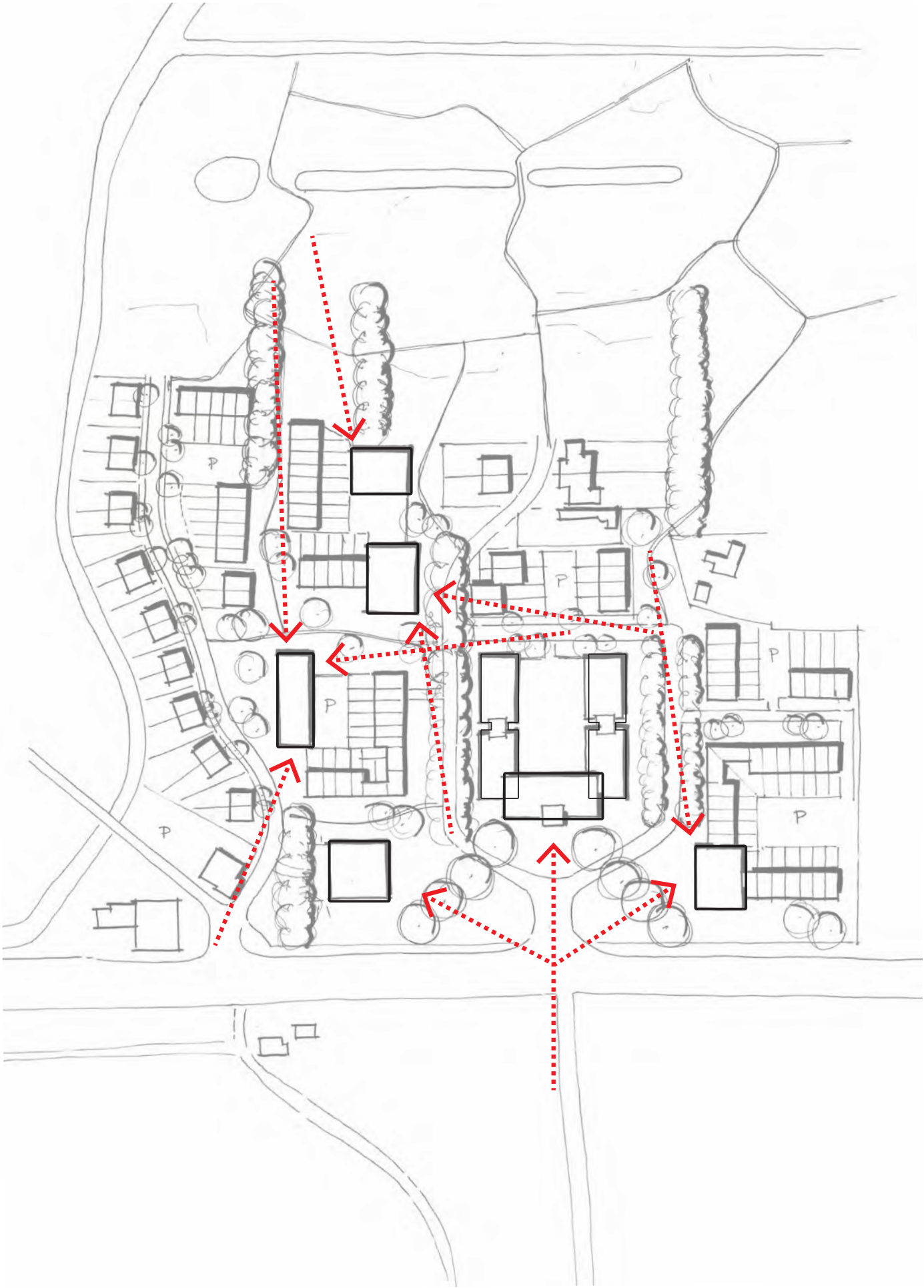




Groenstructuur Verbinding tussen noord en zuid



Zichtlijnen en accenten Appartementen als accenten in het gebied



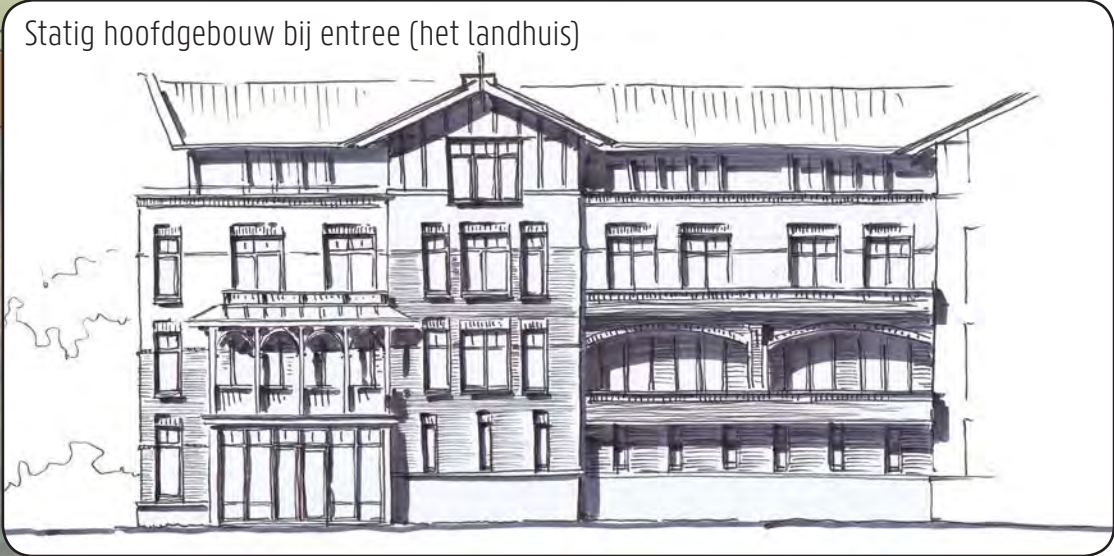
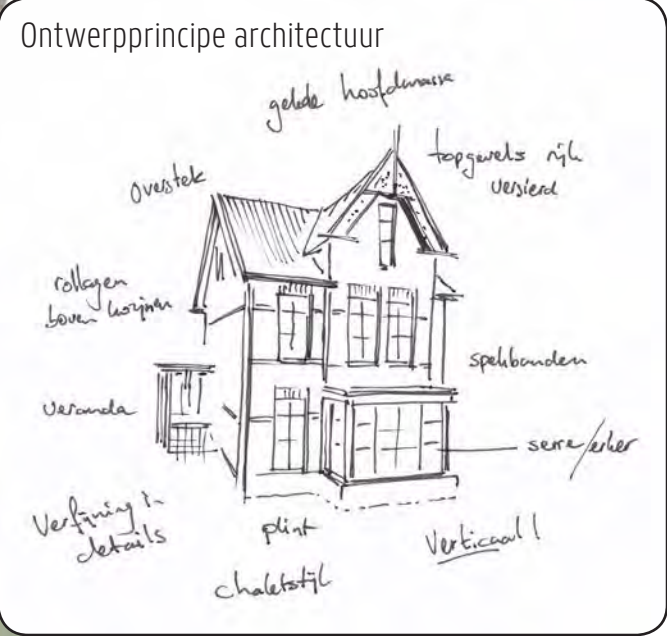
**Ontsluiting en parkeren** Parkeren uit het zicht voor meer parkgevoel



**Woonblokken** Park tot op de gevel



# 4 Architectuur



# Nieuw-Bussum architectuur en beeldregie

In de referentiebeelden voor deze visie wordt nadrukkelijk verwezen naar de architectuur van populaire uitbreidingswijken van begin vorige eeuw. Deze architectuur is sterk vertegenwoordigd in Bussum in met name de wijken Het Spiegel en het Brediuskwartier. De woningen in met name de wijk Het Spiegel zijn voor een groot deel opgetrokken in de zogeheten chaletstijl. Deze stijl die nog altijd ongekend populair is bij woningbezitters en woningzoekenden kenmerkt zich onder andere door de moeiteloze inpassing in groene en landschappelijke omgevingen. Voor de grondgebonden woningen in Nieuw-Bussum willen wij dan ook rijkelijk putten uit deze romantische stijl.

De opzet van het terrein in zijn landschappelijkheid en bebouwing van ruim opgezette paviljoens omringd door grondgebonden woningen in het groen is dan ook de drager van deze visie. De kenmerkende architectuur van de paviljoens en de woningen en de landschappelijke inpassing daarvan, vormen samen met het omringende boslandschap de kernkwaliteit en herkenbaarheid van terrein Nieuw Bussum.



# Bussum architectuur

De woningen refereren aan woningen die zijn ontworpen aan het begin van de vorige eeuw in de in die tijd populaire chaletstijl. Deze romantische bouwstijl werd in de periode 1870-1910 veel toegepast bij villa's en andere gebouwen in een bosrijke omgeving.

De romantische gevoelens voor het chalet kwamen voort uit het feit dat rijkere mensen naar Zwitserland trokken als toeristische bestemming en daar geconfronteerd werden met wat zij zagen als “onbedorven bergvolkeren”.

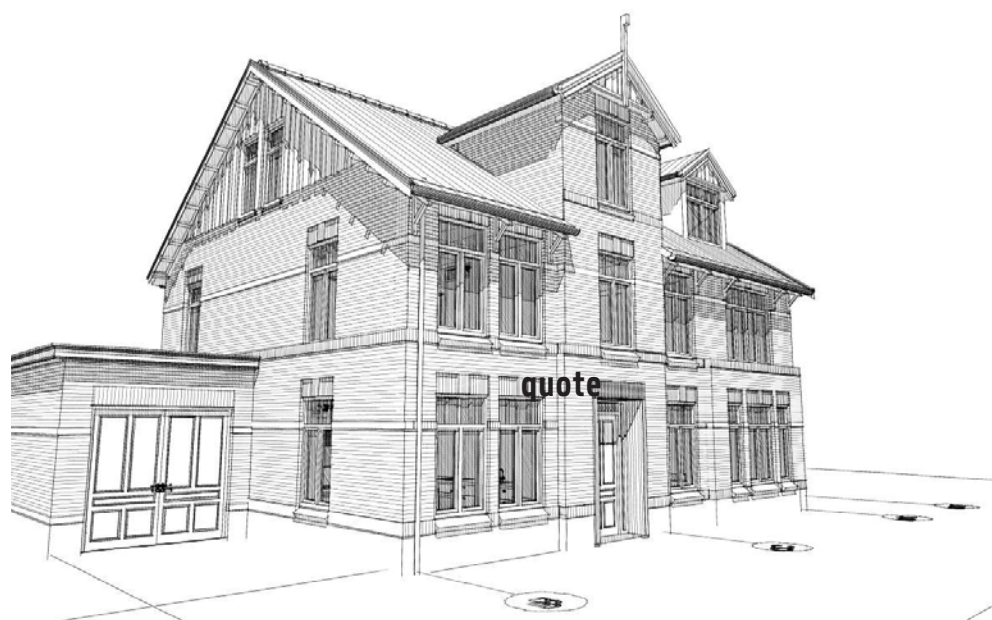
Hoewel de stijl gebaseerd is op het chalet, is de interpretatie van de bouwkundige kenmerken hiervan dermate vrij, dat een gebouw in chaletstijl nauwelijks aan een chalet doet denken. Wel komen er bepaalde elementen in voor zoals overstekende daken, uitbundig met snijwerk versierde windveren en sierspanten met ajourwerk. In tegenstelling tot een chalet, zijn de meeste in chaletstijl uitgevoerde gebouwen in baksteen uitgevoerd. De combinatie met andere stijlen, bijvoorbeeld neo-rennaissance, die je vaak terugvindt in de gebouwen, kwalificeert ze eigenlijk als eclectische (een combinatie van verschillende bouwstijlen) gebouwen met chaletkenmerken.



# Visie

Bij de aantrekkelijkheid voor de bezoeker speelt de kwaliteit van de openbare ruimte en de omringende bebouwing een belangrijke rol. Het introduceren van een duidelijk dorps profiel met een korrelgrootte die als historisch typologisch gezien mag worden voor de bosrijke omgeving levert een belangrijke bijdrage aan de herkenbaarheid van Nieuw Bussum voor zijn inwoners.

De belangrijkste kenmerken van de historische bebouwing van met name het Spiegel zijn terug te vinden in de eigentijdse woningen die voldoen aan alle moderne eisen. Hoofdvormen, kleur- en materiaalgebruik en detaillering zijn afgestemd op waarden zoals die in de cultuurhistorische context aanwezig zijn en die wenselijk zijn om een goede aansluiting te vinden bij de rest van het historische karakter van Nieuw Bussum. Echter wel altijd met een duidelijk herkenbaar eigentijds karakter.



## Architectonische middelen

In de ontwikkelvisie zijn al een aantal architectonische middelen geschetst die ingezet kunnen worden om het gewenste eindbeeld te realiseren. Al deze middelen zullen worden benut om een gevarieerd straatbeeld te creëren waarbij thema's uit de tijdspanne (1870-1910) van de eerdergenoemde chaletstijl uit de bouwgeschiedenis gebruikt zijn. Dit om het oorspronkelijke karakter van Nieuw-Bussum te benaderen zoals dat in de landschappelijke visie geschetst is.

Zo zijn alle woningtypes in de, op deze locatie zeer op zijn plaats zijnde, chaletstijl ontworpen. Kenmerkend voor deze stijl is dat deze diverse individuele opties, uitbreidingen, kleur en materiaalverschillen en ornamenten moeiteloos opneemt zonder dat daarbij de eenheid en harmonie in de architectuur doorbroken wordt. Met deze invulling wordt recht gedaan aan de karakteristiek van Bussum en met name aan Nieuw Bussum.

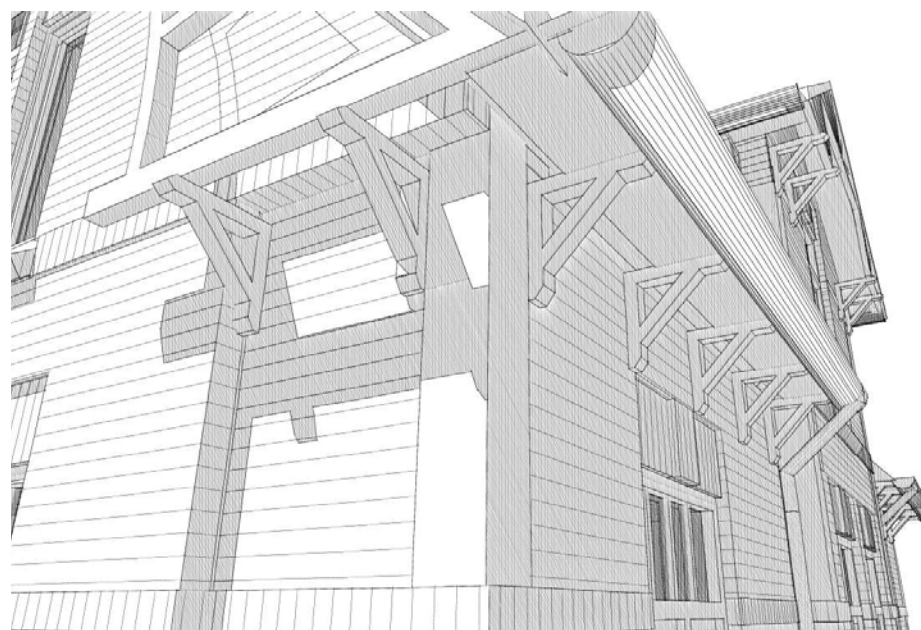


## Architectonische middelen

Verschillen in beukbreedtes, dakvormen, gevelbeëindigingen, gevelritme, kleur- en materiaalkeuze en detailleringen zijn aangewend om de verhalen van het gebied te kunnen lezen. In Nieuw Bussum zijn duidelijk aan de gevels en kapvormen de cultuurhistorische identiteit af te lezen. Dit illustreert zich in de flauwe kappen, natuurlijke materialen en een sterke individuele expressie.

In historische detailleringen zijn voldoende aanknopingspunten te vinden om in eigentijdse vertalingen een rijke plasticiteit in de gevels te bewerkstelligen. Dit maakt dat de beleving van de gevels op korte afstand ook een bijzondere rijkdom geeft. Raam- en entreepartijen worden geaccentueerd en individueel ontworpen. Daklijsten, spekbanden, siermetselwerk en eigentijdse ornamenten benadrukken de individualiteit van de panden..

De kapvorm dient de individualiteit van de panden te versterken. De kapvorm sluit aan bij de kappen in de directe omgeving en de historische bebouwing in de populaire woonmilieus in Bussum. Een doorlopende kap over meerdere panden is hier niet gebruikelijk. De kap manifesteert zich voornamelijk in de eerste drie meter achter de rooilijn. De kapzone wordt begrensd door de maximale gootlijn en de gekozen hoogte van de kap gemeten op drie meter achter de gevel.



## Architectonische middelen

Incidenteel komen topgevels voor als extra accent in de gevel. Deze worden afwisselend symmetrisch en asymmetrisch in rijen toegepast. Hiermee kenmerkt het plan zich door een grote gevarieerdheid in kapvorm en nokrichting. Door het toepassen van verschillende beukbreedtes, plattegronden, buitenruimten en typologieën is de kenmerkende schaal en afwisseling in de gevelwand die passend is voor locaties als deze duidelijk afleesbaar. Het gebruik van kleuren voor kozijnen en deuren uit de regionale kleurenwaaier versterkt de identiteit nog meer.

Alle door de architect ontworpen geveltypes hebben eenzelfde hoogwaardige architectonische uitstraling, waarmee een dynamisch, individueel en evenwichtig totaalbeeld is te verkrijgen. Erkers, veranda's en andere aan- en uitbouwen versterken dit dynamische beeld en worden zorgvuldig en stijlvast mee ontworpen.





## PROJECT NIEUW BUSSUM

Overleg gemeente  
20 maart 2019

### Aanwezig:

Gemeente Gooise Meren – XX – Wethouder  
Gemeente Gooise Meren – XX – Ruimtelijke Ordening  
Gemeente Gooise Meren – XX – Projectleider ruimtelijke projecten  
Gemeente Gooise Meren – XX – Stedenbouwkundige

Hocras – XX  
Hocras – XX  
Nienaber Makelaars – XX  
Wissing – XX

### Besproken punten:

- Sociale woningbouw en duurzaamheid hype binnen gemeente
- Verdeling 1/3-1/3-1/3 positief in plan
- Hocras terrein 41.000 m<sup>2</sup> minus sloot 3.000 = 38.000 m<sup>2</sup>
- Gamma terrein 9.000 m<sup>2</sup>
- Genoemde m<sup>2</sup> grof en incl. achterliggende woningen
- Winstwaarschuwing 1; aanleg groen gecultiveerd versus 'puur' natuur in relatie tot de woningen (verwachting, onderhoud)
- Winstwaarschuwing 2; de mogelijkheid om panden te bestempelen als gemeentelijk monument
- Witte villa wordt behouden in plan
- Hoe verlies bedrijventerrein (regionaal) compenseren? = Belangrijkste vraagstuk!
- Welke type bedrijf/werkgelegenheid is behoefte aan?
  - Zzp'ers
  - Kleine bedrijfjes aan huis
  - Dienstverlening
- Blokkendozen icm vrachtverkeer niet passend
- Samenhang wonen en werken ipv op zich zelf staand
- Let op de maat van groen als verbinding



- Houdt rekening met de doelgroep die hier komt te wonen, de toekomstige bewoners van de sociale woningen hebben vaak niet de keuze waar ze komen te wonen, dus is wonen in de natuur geen keuze maar een gegeven.

Ook voor deze doelgroep moet het prettig wonen zijn. Laat de natuur niet overwoekeren is het advies.

- Geen bestelbusjes voor de deur; plan zo opzetten dat hier geen mogelijkheid voor is cq niet nodig is
- In plan is grond Gamma en deel gemeentegrond opgenomen
- Gamma behouden, in visie (langere termijn) meenemen ter vervanging voor woningbouw
- Ontwikkeling gezamenlijk oppakken – maken van een ambitiedocument/visiedocument samen met de gemeente
- Personeel Hocras en Gamma zijn niet op de hoogte van deze ontwikkeling
- Volgend overleg afdelingen groen, economie en wonen toevoegen vanuit gemeente
- Afspraak volgend overleg geïnitieerd vanuit gemeente (Antoinette)
- Check; huidige visie economie (zie bijlage) (de wethouder had het ook over visie op werklandschappen, maar die kan ik niet vinden)
- Check; ladder duurzame verstedelijking (hiervoor de argumenten verzamelen: toename van woningbouw moet onderbouwd worden, maar ook de afname van bedrijvigheid moet onderbouwd worden).

Voor de laatste zal lastig zijn omdat in de beleidsstukken hier geen argumenten voor zijn opgenomen. In overleg met gemeente zoeken naar de argumenten.

Bijvoorbeeld: woningbouw is belangrijker / concentratie van bedrijvigheid gewenst, dus geen kleine stukken bedrijventerrein)

- Check; juiste samenhang wonen, werken en groen
- Eindproduct is visie-document / ambitiedocument
- Check ambitiedocument Crailo; <https://crailo.nl/wonen/1084074.aspx?t=AMBITIEDOCUMENT>
- Er wordt een afspraak gemaakt met ons en de betreffende ambtenaren van de gemeente. Hierin zullen we een planning en werkverdeling maken voor het opstellen van het ambitiedocument. Wenselijk is het dat wij een groot deel van het werk zullen doen ivm de werkdruk bij de gemeente.

#### Na het overleg:

- Wissing (XX) stelt een offerte (aanlevering volgende week) op voor de volgende stap: beleidsanalyse en gesprek met de gemeente.

Na het gesprek zullen we een derde offerte maken voor de verwachte werkzaamheden voor het opstellen van het ambitiedocument.





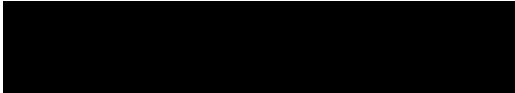
# Presentatie

Hocras – College B&W Gemeente Gooisemeren  
Dinsdag 17 september 2019



Bestemming Hocras gronden

– Vertrouwelijk –

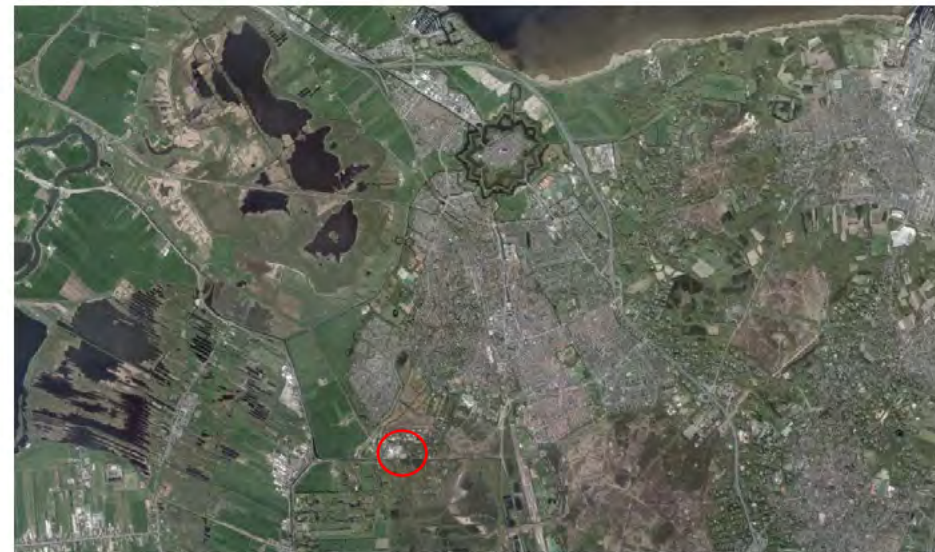


17 september 2019

Gemeente Gooisemeeren



Locatie



Bussum



Omgeving

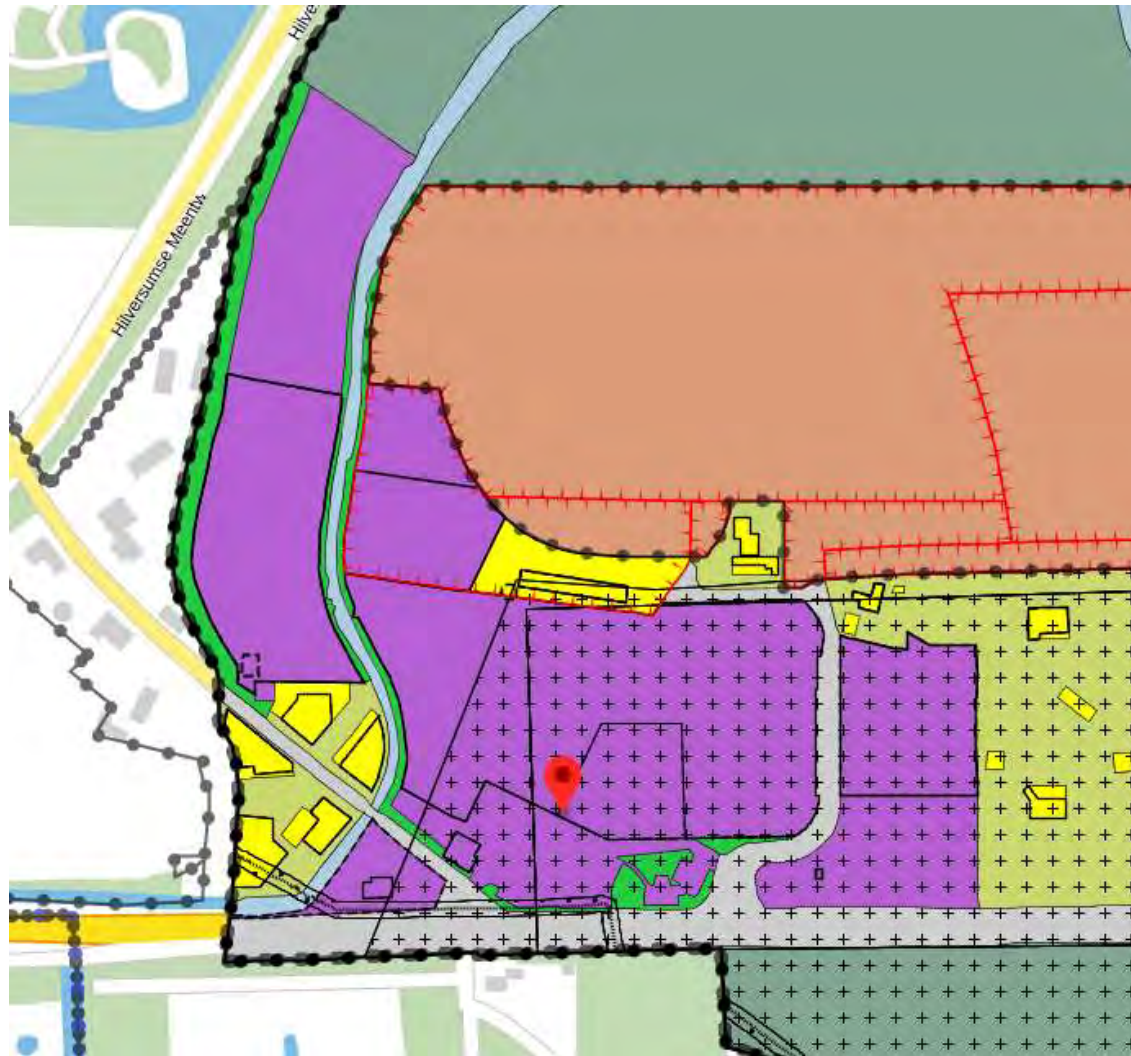


Locatie planontwikkeling

Inzoom locatie inclusief kadastrale grenzen



## Bestemmingsplankaart locatie



## Wie zijn we en wat doen we?

### **Geschiedenis**

Hocras sinds 1975 aan de Franse Kampweg te Bussum

Voortgekomen vanuit drankengroothandel Indra 't Gooi

Begonnen in 1925 aan de Vondellaan 45 te Bussum

### **Bedrijfsactiviteit**

Groothandel voor horeca & grootverbruik

Verkoop en leverantie via twee kanalen: bezorging en zelfbediening

Kopen gereed product in, in binnen- en buitenland

Snijden, bewerken en verpakken zelf vers als vlees, wild & gevogelte, vis en kaas

### **Omvang**

Aantal medewerkers circa 340 fte, werkzaam nu in Bussum (70), Almere (255) en Drachten (15)

Eigen vrachtwagens circa 40 stuks, die dagelijks door Nederland goederen afleveren met als kerngebied de groot Randstedelijk omgeving

## Wat is er gebeurd?

### **Verandering van de markt**

Opgeschoven in de laatste 20 jaar van zelfbediening (ZB) naar (vers)bezorging

Zelfbedieningsklant is veranderd, wordt steeds ouder en bezoekt ook minder vaak de ZB

Verschuiving naar online verkoop en bezorging aan huis in combinatie met showroom/beleving

*-> verandering van bedrijfshuisvesting gewenst*

### **Arbeidsmarkt**

Hocras is de afgelopen tien jaar beperkt in haar groei door een beperkt aanbod van laag

opgeleiden. Er is permanent een behoefte (en dus vacatures) geweest aan: - orderverzamelaars,

- chauffeurs, - snijders, - inpakkers en ander logistiek en versproductie personeel

Er zijn initiatieven genomen als: - wajong jongeren, - leerplaats, - wsp (no 1 in de regio aan plaatsingen), maar altijd een te kort

*-> gebrek aan personeel*

### **Bezorging groeit en zelfbediening daalt**

Bezorging gebeurt met vrachtwagens. Vanaf 04:00 tot 16:00 uur, wekelijks zo'n 500 bewegingen

met eigen wagens. En gelijktijdig zo'n 725 bewegingen door aanvoer met vrachtwagens van

leveranciers. De Ceintuurbaan en Cort van der Lindenlaan werden hier vaak door overbelast.

*-> geen goede uitvalswegen voor vrachtverkeer*

## Oplossing 1<sup>e</sup> deel - BZ

### **Splitsing van ZB en bezorg activiteiten**

Hocras bezorging per medio 2018 verhuisd naar Almere

Zelfbediening formule moet worden aangepast en daardoor ook de bedrijfshuisvesting

### **Arbeidsmarkt**

Personeel mbt bezorging naar Almere verhuisd (circa 200 fte)

Transitie gemakkelijk verlopen; elektrische fietsen en NS Business abonnementen

Nu voldoende arbeidspotentieel, vacatures gemakkelijk ingevuld

### **Bereikbaarheid**

Nieuwe locatie in Almere goed bereikbaar, direct aan de A6 snelweg gelegen

## Locatie Bussum?

### **Huidig pand**

Hocras ZB nu alleen nog over in pand met vers snijderijen

Pand en perceel is nu veel te groot (15.000m<sup>2</sup> en 40.000m<sup>2</sup> terrein)

Vervanging van alle techniek noodzakelijk

### **Nieuwe formule**

Belevingscentrum, verkoopplaats, trainingen, opleidingen

Nieuwbouw magazijn met fijnmazige distributie voor en door online verkoop

### **Arbeidspotentieel**

Blijft een probleem

### **Bereikbaarheid**

Blijft een probleem

## Oplossing 2<sup>e</sup> deel - ZB

### **Nieuwe locatie**

Hocras ZB verhuizen naar een locatie waar een goede ontsluiting voor verkeer mogelijk is  
Verhuizen van de verssnijderijen naar een gebied met voldoende arbeidspotentieel

### **Arbeidspotentieel**

Minder probleem, B chauffeurs wel te krijgen in 't Gooi

### **Bestaande locatie**

Herontwikkelen:

- met wat past in het gebied
- waar markt voor is en
- gewenst door overheid en eigenaar

## Wat past en is goede herontwikkeling?

### **Niet geschikt voor:**

- Logistiek bedrijven met vrachtverkeer aantrekkende activiteiten
- Bedrijfsactiviteiten met veel vraag naar laag opgeleiden

### **Vraag in het gebied naar:**

- Kleinschalige bedrijfshuisvesting
- Broedplaats voor ZZP-ers
- Verplaatsing bestaande winkelveorzieningen uit probleemgebied
- Aanvullende passende woningbouw

### **Neveneffect:**

- Passende herontwikkeling andere probleemgebied(en)
- Uitrui van bestemmingen en mogelijkheid passende woningbouw in andere probleemgebied(en)

### **Uitgangspunt:**

- Na bijna 90 jaar opnieuw een (éénmalige) kans een besluit te kunnen nemen over de invulling van deze unieke locatie
- Kwalitatief en/of conceptmatige invulling
- Voldoende opbrengst

## Grootte percelen, eigendom en bestemming

### **Eigendom [REDACTED] cs**

- 35.000 m2 Hocras perceel – bestemming Bedrijven met gemengde activiteiten 2
- 5.000 m2 Viertel woningen – bestemming wonen
- 10.000 m2 Gamma perceel – bestemming perifere detailhandel

Direct naast gelegen en wellicht mee te nemen in de herontwikkeling:

### **Eigendom gemeente Bussum**

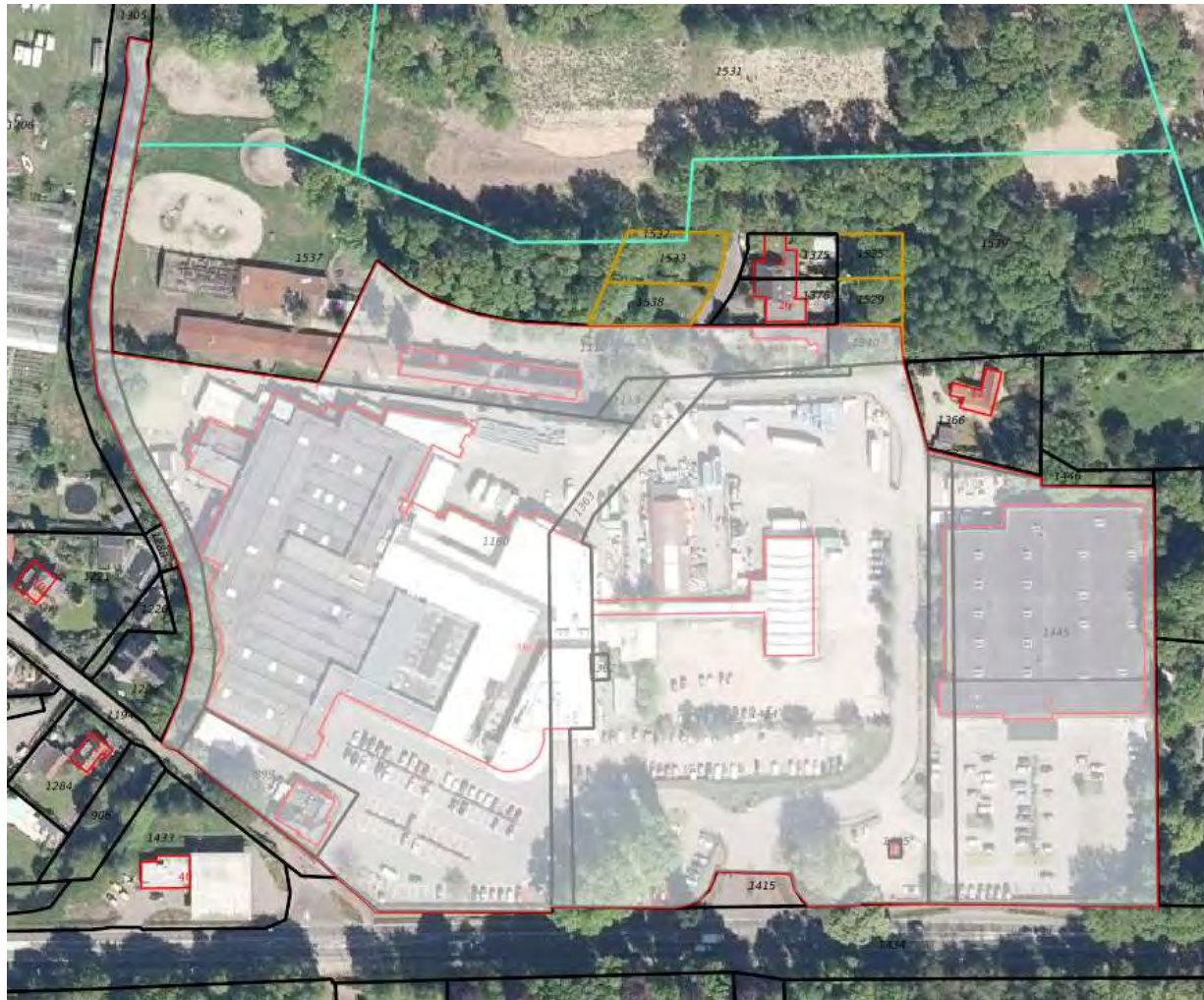
- 6.000 m2 Perceel grond direct achter Hocras perceel gelegen en alleen over perceel van woningen te ontsluiten – bestemming Bedrijven

### **Eigendom Ruizendaal**

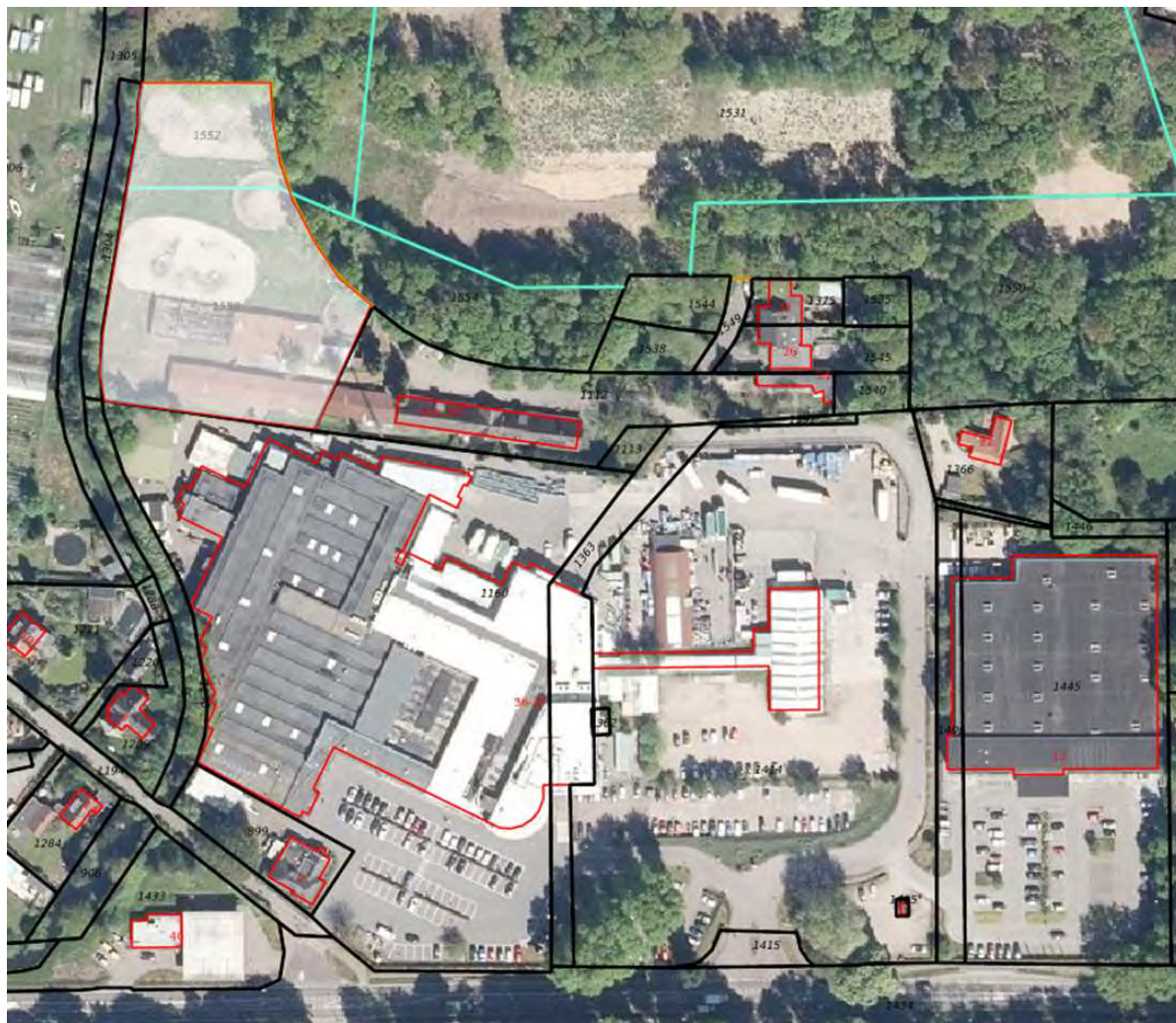
- 7.000 m2 Voormalig tuincentrum – bestemming tuincentrum
- 5.000 m2 Caravanstalling – gedoog bestemming caravanstalling

11/11/2016

CS



## Contour eigendomssituatie Gemeente



## Eerste verkenning

### **Uitgangspunten:**

- Gamma heeft een huurcontract tot 2031
- Hocras ZB verhuist naar andere locatie

### **Beschikbaar in eigendom Van der Eijk**

- In eigendom Van der Eijk cs 40.000 m2
- In eigendom gemeente 6.000 m2

### **Ontwerp**

- Plan 1 Volledig wonen (1/3-1/3-1/3) (zie voorbeeld)
- Plan 2 Mix van wonen en werken (zie voorbeeld)
  - Commerciele en administratieve werkplekken voor ZZP-ers
  - Kleinschalige bedrijfsunits
  - Wonen (1/3-1/3-1/3)
- Plan 3 Mix van perifere detailhandel, werken en wonen
  - Interesse van een grote grutter in Nederland
  - Hockey Republic (thans voormalig Kluckpand)
  - Fitness bedrijf (veel m2)
  - Werken; ZPP broedplaats en bedrijfsunits
  - Woningen (tegen woonwijk en voormalig tuincentrum aan)

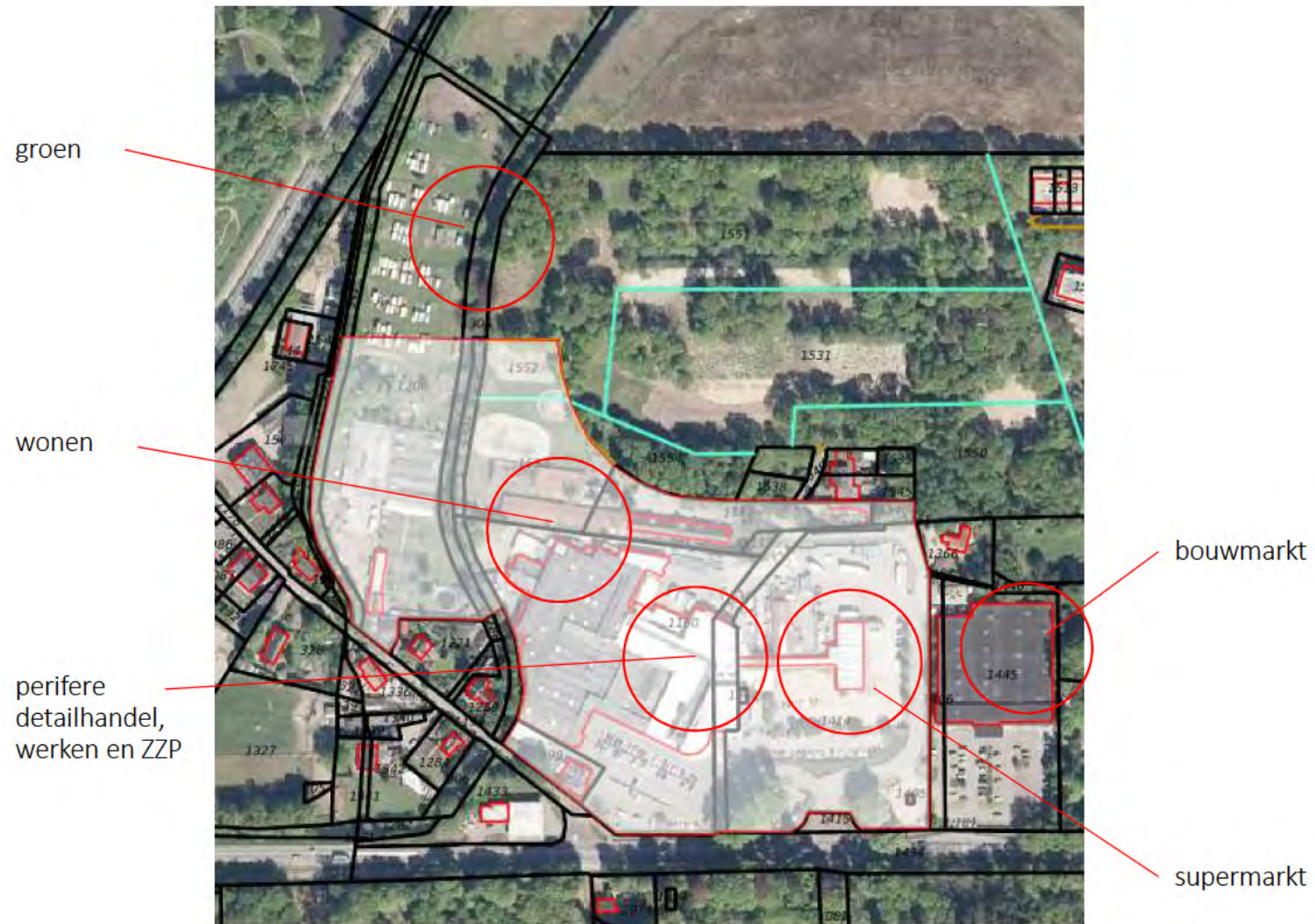
## Plan 1 – volledig wonen icm Gamma



Plan 2 – mix van wonen en werken



### Plan 3 – mix van perifere detailhandel, wonen en werken



## Arbeidspotentieel

### Verschillende mogelijke arbeidsplaatsen bij de diverse scenario's

#### Plan 1

Bij volledig wonen zullen er alleen arbeidsplaatsen bij de Gamma behouden blijven

#### Plan 2

Bij dit plan is er ruimte voor circa 28 bedrijfsunits van circa 100 m<sup>2</sup> bebouwd oppervlak. Hier kunnen circa 56fte werkzaam zijn, uitgaande van een gemiddelde van 2 werknemers per unit. In de commerciële- en administratieve ruimten voor ZZP-ers onder in de plint van de bebouwing ervoor is ruimte voor zo'n 80 zelfstandigen. Totaal circa **136fte**

#### Plan 3

Uitgaande van een supermarkt (65fte), ZPP werklocaties (80) en kleinschalige perifere detailhandel (25fte) in combinatie met maximaal 50 woningen kan men uitkomen op circa **170fte**.

## Keuzes maken

### **Besluit door Hocras op korte termijn over:**

- Herhuisvesting Hocras ZB of
- Uitbreiding met nieuw logistiek centrum voor online verkoop
- Andere invulling

### **Afhankelijk van de**

Samenwerking met gemeentebestuur en of deze wil mee te werken aan een goede kwalitatieve invulling met diverse bestemmingen

Einde presentatie

**Vragen ?**



*Foto's kerst 2019, Hocras vol in bedrijf (bron; initiatiefnemer)*



*Foto's kerst 2019, Hocras vol in bedrijf (bron; initiatiefnemer)*

|                                 |                                |
|---------------------------------|--------------------------------|
| <b>Zaaknummer</b>               | 1772728                        |
| <b>Datum opstellen voorstel</b> | 26 februari 2020               |
| <b>Onderwerp</b>                | Herontwikkeling Hocras-terrein |
| <b>Portefeuillehouder</b>       | De heer XX, wethouder          |
| <b>Vertrouwelijkheid</b>        |                                |

|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| <b>Afdeling</b>               | PRO |
| <b>Steller</b>                | XX  |
| <b>Telefoonnummer steller</b> | XX  |

#### **1. B&W besluiten:**

1. In te stemmen met de bijgevoegde brief met de bevestiging van afspraken over de planvorming voor het Hocras-terrein.
2. De ondertekening van de brief aan wethouder XX te mandateren.
3. De raad te informeren met de bijgevoegde raadsmededeling.

#### **2. Inleiding**

Met het vertrek van Hocras uit Bussum komt het bedrijfsterrein aan de Franse Kampweg te Bussum grotendeels leeg te staan. Het idee is ontstaan om een financiële en ruimtelijke verkenning te doen naar de verplaatsing van één van de VO-scholen naar deze locatie. De eigenaar van het terrein wil naast bedrijfsdoeleinden en onderwijsdoeleinden ook onderzoeken of woningbouw mogelijk is. Over de planvorming voor de herontwikkeling van het terrein is in januari van dit jaar mondelinge overeenstemming bereikt tussen de gemeente en Hocras.

#### **3. Beoogd effect**

Vastleggen van de gemaakte afspraken voor deze projectfase en het informeren van de gemeenteraad over de voorgenomen planvorming en het daarbij behorende proces.

#### **4. Argumenten en onderbouwing**

##### *1.1 Hocras en gemeente gaan gezamenlijk verkennen*

Er is gekozen voor een gezamenlijke opdracht aan bureau SVP. De kosten worden door Hocras en gemeente gedeeld. Voor beide partijen geldt dat de samenwerking tussentijds beëindigd kan worden. Afspraken hierover zijn in de brief vastgelegd.

##### *1.2 Verplaatsing VO-school zorgt voor forse kostenbesparing tijdelijke huisvesting*

De kosten voor tijdelijke huisvesting zijn bij renovatie van VO-scholen hoog. Door één van de VO-scholen uit te plaatsen naar een andere locatie kan fors bespaard worden op de kosten voor tijdelijke huisvesting.

##### *1.3 Na deze fase beslissen over het vervolg*

De komende fase is vooral een fase van financiële en ruimtelijke verkenning. Na de oplevering van het stedenbouwkundig plan wordt besloten over het vervolg, waaronder de wijze van samenwerking en de uitgangspunten voor de grondexploitatie.

##### *2.1 Wethouder XX is projectwethouder*

Wethouder XX is coördinerend wethouder voor dit dossier. Vanwege de relatie met onderwijs is ook de wethouder onderwijs nauw bij het project betrokken.



### 3.1 Actief informeren van de gemeenteraad

De mogelijkheid om één van de VO-scholen te verplaatsen is niet nieuw voor de gemeenteraad. De gemeenteraad is nog niet eerder geïnformeerd over de planvorming voor transformatie van het Hocras-terrein. Met de raadsmededeling wordt de gemeenteraad geïnformeerd over de aanleiding, de opgave en het proces.

### 3.2 Besluitvorming door de gemeenteraad volgt later

Er wordt een startnotitie voor de gemeenteraad voorbereid over het project. De startnotitie wordt afgerond na oplevering van de eerste verkenningen van SVP. De aanvraag van een voorbereidingskrediet maakt deel uit van de startnotitie. Na oplevering van het stedenbouwkundig plan wordt het plan ter vaststelling aan de raad voorgelegd.

## 5. Houd rekening met en onderbouwing

### 1.1 Planvorming in strijd met bestemmingsplan

De herontwikkeling van het Hocras-terrein met gedeeltelijk wonen en onderwijs is niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan. Als in een later stadium wordt besloten, dan dient afgeweken te worden van het bestemmingsplan.

### 1.2 Transformatiefonds voor werklocaties

De Regio Gooi- en Vechtstreek kent een transformatiefonds voor bedrijventerreinen. De gedachte achter het fonds is kwantitatieve en kwalitatieve vestigingsruimte voor bedrijven beschikbaar te houden. Bij transformatie naar wonen kan sprake zijn van een bijdrage aan het fonds.

## 6. Duurzaamheid

Duurzaamheid maakt integraal onderdeel uit van de planvorming voor de herontwikkeling van het bedrijfsterrein.

## 7. Financiële onderbouwing

De kosten voor de huidige planfase bestaat uit 50% van de advieskosten van SVP en overige kosten voor advies/onderzoek, eigen uren van de gemeente en kosten voor projectmanagement. De totale kosten van de projectfase tot en met de vaststelling van het stedenbouwkundig plan worden geraamd op 75.000 euro. Hiervoor wordt een voorbereidingskrediet aangevraagd bij de raad met dekkingsvoorstel. De aanloopkosten van de komende maanden worden gedekt uit .....

## 8. Communicatie en participatie

De gemeenteraad wordt geïnformeerd met een raadsmededeling. Omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de planvorming tijdens de zogenaamde 'omgevingstafels' die worden georganiseerde tijdens het planvormingsproces.

## 9. Uitvoering / tijdspad / evaluatie

De fase van planvorming doorloopt een aantal stappen. De oplevering van het stedenbouwkundig plan is de laatste stap. Hocras en de gemeente willen het plan eind 2020 opleveren.

### Bijlage(n)

1. Brief met bevestiging van afspraken gemeente-Hocras
2. Raadsmededeling



|                                  |                                            |
|----------------------------------|--------------------------------------------|
| <b>Van</b>                       | Het college van burgemeester en wethouders |
| <b>Aan</b>                       | De gemeenteraad                            |
| <b>Datum B&amp;W vergadering</b> | 10 maart 2020                              |
| <b>Zaaknummer</b>                | 1772728                                    |
| <b>Portefeuillehouder</b>        | [REDACTED], wethouder                      |
| <b>Onderwerp</b>                 | Herontwikkeling Hocras-terrein             |

## 1. Kennisnemen van

De afspraken die wij hebben gemaakt over de planvorming voor de gedeeltelijke transformatie van het bedrijfsterrein aan de Franse Kampweg in Bussum.

## 2. Inleiding

Met het vertrek van Hocras uit Bussum komt het bedrijfsterrein aan de Franse Kampweg te Bussum grotendeels leeg te staan. Het idee is ontstaan om een verkenning te doen naar de verplaatsing van één van de VO-scholen naar deze locatie. De kosten voor tijdelijke huisvesting zijn bij renovatie van VO-scholen hoog. Door één van de VO-scholen uit te plaatsen naar een andere locatie kan fors bespaard worden op de kosten voor tijdelijke huisvesting.

De eigenaar van het terrein wil naast bedrijfsdoeleinden en onderwijsdoeleinden ook onderzoeken of woningbouw mogelijk is. Wij hebben afspraken gemaakt met Hocras over een gezamenlijke verkenning van de mogelijkheden voor onderwijs en wonen als aanvulling op de bedrijfsbestemming (bijlage).

## 3. Kernboodschap

Hocras en de gemeente werken aan een financiële en ruimtelijke verkenning voor de gedeeltelijke transformatie van het bedrijfsterrein aan de Frans Kampweg.

## 4. Consequenties

De komende fase is vooral een fase van financiële en ruimtelijke verkenning. Na de oplevering van het stedenbouwkundig plan wordt besloten over het vervolg, waaronder de wijze van samenwerking en de uitgangspunten voor de grondexploitatie.

De herontwikkeling van het Hocras-terrein met gedeeltelijk wonen en onderwijs is niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan. Het bestemmingsplan dient gewijzigd te worden.

De Regio Gooi- en Vechtstreek kent een transformatiefonds voor bedrijventerreinen. De gedachte achter het fonds is kwantitatieve en kwalitatieve vestigingsruimte voor bedrijven beschikbaar te houden. Bij transformatie naar wonen kan sprake zijn van een bijdrage aan het fonds. Vertrekpunt voor de planvorming is dat voor de herontwikkeling in de combinatie van bedrijfsdoeleinden, onderwijs en wonen geen bijdrage verschuldigd is aan het fonds. Mocht dit alsnog aan de orde zijn, dan treden partijen met elkaar in overleg over de consequenties.

## 5. Communicatie en participatie

Omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de planvorming tijdens de zogenaamde 'omgevingstafels' die worden georganiseerd tijdens het planvormingsproces.

## 6. Vervolg

Er wordt een startnotitie voor de gemeenteraad voorbereid over het project. De startnotitie wordt afgerond na oplevering van de eerste verkenningen deze zomer. De aanvraag van een voorbereidingskrediet maakt deel uit van de startnotitie.

Na oplevering van het stedenbouwkundig plan wordt het plan ter vaststelling aan de raad voorgelegd. Dit is voorzien voor het einde van dit jaar.

Met vriendelijke groet,  
Burgemeester en wethouders van Gooise Meren,

  
*Waarnemend  
gemeentesecretaris*

  
*Burgemeester*

Bijlage:  
Brief met bevestiging afspraken

Hocras  
T.a.v. [REDACTED]  
Versterkerstraat 12  
1322 AP ALMERE

Behandeld door  
[REDACTED]

**Onderwerp** Planvorming herontwikkeling Hocras-terrein

Datum 20 februari 2020  
Uw kenmerk -  
Zaaknummer 1767347  
Pagina 1 van 3

Geachte [REDACTED],

Met deze brief bevestigen wij de afspraken die Hocras en de gemeente Gooise Meren hebben gemaakt over de planvorming voor het Hocras-terrein aan de Franse Kampweg in Bussum.

### Scope

De gemeente Gooise Meren en Hocras verkennen samen de mogelijkheden van herontwikkeling van het Hocras-terrein, dat leegkomt na het geplande vertrek van Hocras. De geboden mogelijkheid tot het verplaatsen van één van de VO-scholen uit de gemeente naar Hocras-locatie is voor de gemeente primair aanleiding samen te werken aan de planvorming voor herontwikkeling. De gemeente zal naar verwachting in het voorjaar van 2020 na overleg met de schoolbesturen en op basis van de financiële en eerste ruimtelijke verkenning van de verplaatsing een principebesluit nemen over de verplaatsing van één van de scholen naar de Hocras locatie.

Het uitgangspunt van partijen bij de planvorming is het terrein te ontwikkelen tot een gemengd gebied met woningbouw, onderwijs en kleinschalige bedrijvigheid. Gedacht wordt aan de volgende verdeling:

- ca. 12.000 m<sup>2</sup> kleinschalige bedrijvigheid naast de bestaande Gamma;
- ca. 12.000 m<sup>2</sup> ten behoeve van onderwijsdoeleinden;
- ca. 22.000 m<sup>2</sup> ten behoeve van woningbouw.

Het doel van deze fase van planvorming is met inachtneming van gemeentelijk beleid de ruimtelijke mogelijkheden en de financiële en maatschappelijke haalbaarheid van de herontwikkeling beter in beeld te krijgen. Vetrekpunt voor de gemeente is dat er geen bijdrage aan het regionaal transformatiefonds verschuldigd is. Mocht dit alsnog het geval zijn, dan treden partijen met elkaar in overleg over de consequenties.

Wij leggen met deze brief de afspraken vast die door partijen zijn gemaakt voor de komende fase van planvorming, te weten tot en met de oplevering en vaststelling van het stedenbouwkundig plan. Indien partijen besluiten daarna verder samen te werken bij de herontwikkeling van het terrein, zullen partijen hiervoor een (anterieure) overeenkomst sluiten.

Mocht dit voorjaar besloten worden af te zien van de verplaatsing van één van de VO-scholen, dan treden partijen in overleg of en zo ja in welke vorm verder wordt gewerkt aan de planvorming voor het Hocras-terrein.

### **Exclusiviteit**

Wij bevestigen hierbij de toezegging van Hocras dat Hocras gedurende de looptijd van de planvorming zoals in deze brief beschreven exclusiviteit biedt aan de gemeente Gooise Meren en – zonder voorafgaande schriftelijke instemming van gemeente - niet met andere partijen in gesprek gaat over de herontwikkeling van het Hocras-terrein.

### **Planning**

De gemeente Gooise Meren onderkent dat het voor Hocras cruciaal is om in 2020 te beschikken over een door de gemeente bestuurlijk geaccordeerd stedenbouwkundig plan. Partijen spannen zich maximaal in deze planning te halen. De gezamenlijk opgestelde planning is bijgevoegd (bijlage 1).

### **Opdracht SVP, kostenverdeling**

Hocras en de Gemeente Gooise Meren zijn overeengekomen om aan SVP Architectuur en Stedenbouw opdracht te verlenen voor het opstellen van een stedenbouwkundig plan. De kosten van de werkzaamheden van SVP en eventuele aanvullende advies- en onderzoekskosten door derden worden gezamenlijk door partijen gedragen, ieder 50%. Hocras en de gemeente Gooise Meren dragen ieder hun eigen interne kosten.

De aanpak van SVP voorziet in drie stappen, te weten:

- stap 1: stedenbouwkundige verkenning;
- stap 2: stedenbouwkundige visie;
- stap 3: stedenbouwkundig plan.

Tijdens iedere stap wordt een zogenaamde 'omgevingstafel' georganiseerd, waarmee de gemeente en Hocras invulling geven aan de participatie voor deze projectfase. Wij verwijzen voor de verdere aanpak, planning en kosten volledigheidshalve naar de offerte van SVP van 30 januari jl., welke wij voor de volledigheid hebben bijgevoegd (bijlage 2).

### **Ontbinding**

Het staat de gemeente en Hocras vrij om na iedere stap zoals beschreven in de offerte van SVP te besluiten de samenwerking te stoppen. De tot dan gemaakte kosten door SVP worden alsdan gelijk over beide partijen verdeeld zoals hierboven aangegeven. Partijen kunnen geen aanspraak maken op vergoeding van meer gemaakte kosten of vergoeding van schade.

**Tot slot**

Wij kijken uit naar een prettige samenwerking en hopen te komen tot een kwalitatief hoogwaardige en toekomstbestendige invulling van de locatie.

Met vriendelijke groet,  
Burgemeester en wethouders van Gooise Meren,

  
*Waarnemend  
gemeentesecretaris*

  
*Burgemeester*

Voor akkoord:

  
Directeur Hocras

**Bijlage(n):**

1. Projectplanning
2. Offerte SVP d.d. 30 januari 2020

