

Comeniuslaan, Naarden

Inhoudsopgave

Toelichting

3

Toelichting



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

Bestemmingsplan | Toelichting

Comeniuslaan, Naarden

Gemeente Gooise Meren

Datum: 9 september 2022

Projectnummer: 190277

ID: NL.IMRO.1942.BPNComeniusln-va01

INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Geldend bestemmingsplan en doelstelling	4
1.4	Leeswijzer	4
2	Planbeschrijving	5
2.1	Huidige situatie	5
2.2	Nieuwe situatie	9
3	Beleidskader	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Rijksbeleid	12
3.3	Provinciaal beleid	14
3.4	Regionaal beleid	16
3.5	Gemeentelijk beleid	18
4	Milieu- en omgevingsaspecten	22
4.1	Inleiding	22
4.2	Milieuaspecten	22
4.3	Omgevingsaspecten	40
5	Economische uitvoerbaarheid	52
6	Wijze van bestemmen	53
6.1	Algemeen	53
6.2	Methodiek	53
6.3	Bestemmingen	54
7	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	55
7.1	Inspraak en vooroverleg	55
7.2	Zienswijzen	58

BIJLAGEN

Bijlage 1	Toets Ladder duurzame verstedelijking
Bijlage 2	Memo Bedrijven en milieuzonering
Bijlage 3	Onderzoek externe veiligheid
Bijlage 4	Akoestisch onderzoek
Bijlage 5	Trillingsonderzoek
Bijlage 6	Verkennd bodemonderzoek
Bijlage 7	Onderzoek stikstofdepositie
Bijlage 8	Quick scan natuur
Bijlage 9	Parkeerberekening en advies parkeren
Bijlage 10	Beantwoording reacties omwonenden
Bijlage 11	Nota zienswijzen

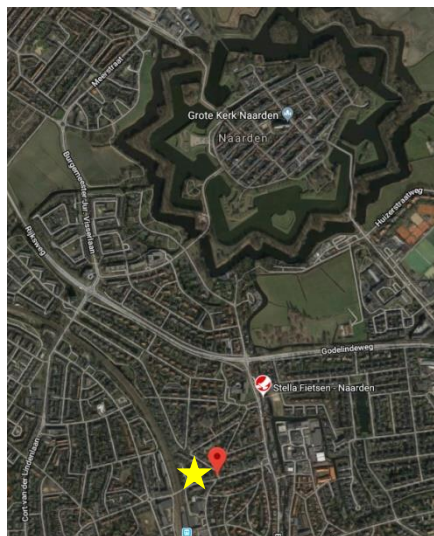
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de Comeniuslaan in Naarden bevindt zich een perceel waar voorheen een tuincentrum aanwezig was. Tevens was er een dienstwoning aanwezig. Deze woning wordt momenteel gebruikt als reguliere woning. De tuincentrumactiviteiten zijn ter plaatse beëindigd en de bebouwing ten behoeve van het tuincentrum die hier aanwezig was, is grotendeels gesloopt; er zijn echter nog een aantal opstallen (schuren) aanwezig welke gesloopt moeten worden. Het perceel heeft de bestemming Detailhandel met een nadere aanduiding tuincentrum, maar het is niet waarschijnlijk dat hier nog een goed functionerend tuincentrum kan komen, gelet op de ingeklemde ligging, de relatief geringe omvang van het perceel en de ligging in intensief stedelijk gebied. Tuincentra bevinden zich doorgaans in perifere gebieden, die goed bereikbaar zijn met de auto en waar voldoende parkeerplaatsen zijn. De vestiging van een tuincentrum op deze plek is niet per se een gewenste ontwikkeling, nu de omgeving zich kenmerkt door de woonfunctie. Een herontwikkeling van het terrein met woningen ligt meer voor de hand en geeft in planologisch en stedenbouwkundig opzicht een zinvolle nieuwe invulling aan een deels onbebouwd perceel met een aantal nog te slopen opstallen (schuren) binnen de stad Naarden. De ontwikkeling is echter in strijd met het geldende bestemmingsplan; om die reden wordt het bestemmingsplan voor dit perceel herzien.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied omvat het terrein van het voormalig tuincentrum dat in het vigerende bestemmingsplan de bestemming Detailhandel heeft gekregen. Het plangebied grenst direct aan de spoorlijn Weesp – Hilversum (Amersfoort – Amsterdam) en ligt slechts enkele honderden meters ten noorden van het station Naarden – Bussum. Het historisch beschermd stadsgezicht van Naarden ligt ten noorden van het perceel. De bestaande woning bevindt zich pal naast het spoor. Op navolgende afbeeldingen is globaal de ligging van het plangebied weergegeven; de exacte ligging komt tot uitdrukking op de verbeelding.

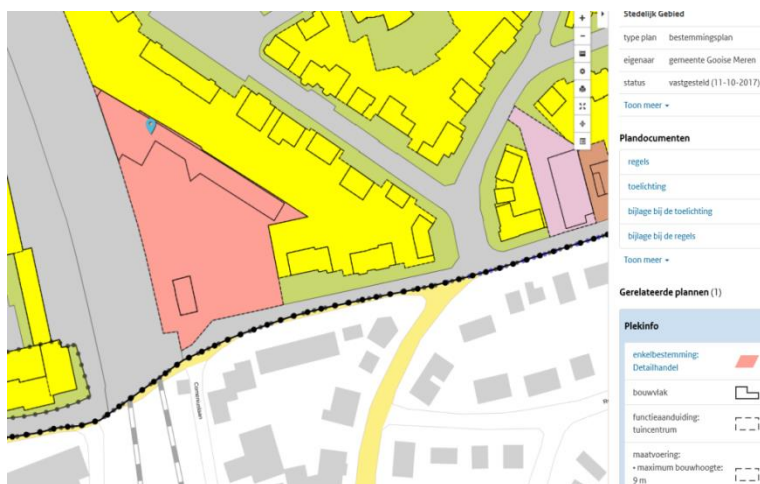


(globale) ligging plangebied

1.3 Geldend bestemmingsplan en doelstelling

Om het initiatief voor de locatie aan de Comeniuslaan mogelijk te maken, dient het vigerende bestemmingsplan gedeeltelijk te worden herzien. Dit voorliggend bestemmingsplan heeft tot doelstelling daarin te voorzien.

Het voorliggend bestemmingsplan vervangt, nadat het van kracht is geworden, het bestemmingsplan Stedelijk Gebied zoals vastgesteld door de raad van het de (voormalige) gemeente Naarden op 30 september 2015.



Uitsnede geldend bestemmingsplan 'Stedelijk Gebied'

Het perceel heeft de bestemming Detailhandel met de nadere aanduiding tuincentrum. In de regels is geregeld dat ter plaatse van deze aanduiding uitsluitend een tuincentrum is toegestaan. De bedrijfswoning in het zuidwesten van het plangebied heeft daarnaast ook de aanduiding bedrijfswoning, waarmee is geregeld dat deze planologisch aanwezig mag zijn.

Gebouwen mogen voorts alleen binnen een bouwvlak worden opgericht. Er zijn twee bouwvlakken opgenomen, die tezamen een oppervlakte van ca. 1.486 m² beslaan (136 m² bedrijfswoning en ca. 1.350 m² tuincentrum). Gelet hierop zijn woningen niet mogelijk volgens het bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, de planregels en een verbeelding. De planregels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting geeft aan waaruit het plan bestaat, hoe en wat met het plan juridisch-planologisch wordt geregeld en geeft de resultaten van het onderzoek naar de uitvoerbaarheid weer. De toelichting zoals bedoeld in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in navolging hiervan als volgt opgebouwd:

Hoofdstuk 1 is de inleiding. Hoofdstuk 2 en 3 betreffen de beschrijving van het plan en het planologisch kader waarbinnen het plan wordt uitgevoerd. In hoofdstuk 4 wordt de haalbaarheid van het plan uiteengezet. In hoofdstuk 5 is een toelichting op de wijze van bestemmen (wat wordt er geregeld en hoe wordt het geregeld). Ten slotte komen in het zesde en laatste hoofdstuk de resultaten van de ter inzage legging en overleg ex artikel 3.1.1 Bro aan de orde (maatschappelijke haalbaarheid).

2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Aan de noordrand van het Gooi, buiten de huidige kustlijn, ongeveer 3 km ten oosten van de huidige Vesting, lag de agrarische nederzetting Oud-Naarden. Samen met de dorpen Laren en Huizen is Oud-Naarden in de late 8ste eeuw ontstaan. In de 9de en 10de eeuw trokken kolonisten vanuit deze dorpen naar nieuwe plaatsen om daar nieuwe (gemeenschappelijke) ontginningen aan te vangen. Hilversum en Blaricum zijn gesticht door Larense kolonisten en Oud-Bussum door kolonisten uit Oud-Naarden. Oud-Naarden heeft op strategische gronden omstreeks 1325 stadsrechten gekregen en in 1342 het recht van visstapel. Na verwoesting van Oud-Naarden tijdens de Hoekse en Kabeljauwse Twist in 1350 heeft men besloten op een verder van de zee afgelegen plaats een nieuwe stad te bouwen. Hiervoor is om strategische redenen en de bodemgesteldheid gekozen voor de uiterste noordwestrand van het Gooi, op het punt waar deze overgaat in veen-kleigrond.

Aan de noordkant van de Vesting lag de Zuiderzee en aan de zuidkant lagen veenmoerassen. Naarden Vesting lag op de toegangsweg tot de steden van Holland. Sinds de 16^e eeuw is de Vesting daarmee belangrijk geweest voor de verdediging van Amsterdam.

Naarden Vesting ligt vóór de inundatiegebieden van de Waterlinie (aan de oostkant ervan, wat bijvoorbeeld niet het geval is voor Muiden, Utrecht en Gorinchem, die aan de westkant van of achter de Waterlinie liggen). Daarmee was de Vesting kwetsbaarder, maar versterkt als geen andere stad in de lage landen. Naarden Vesting wordt mede daarom ook wel 'de moeder der vestingsteden' genoemd.



Tot de opheffing van de vestingstatus bij Koninklijk Besluit in 1926 hebben zich zeer weinig ontwikkelingen in Naarden voorgedaan. Vanwege de strenge bepalingen van de verboden kringen was slechts op enkele plaatsen in de gemeente bebouwing mogelijk. In 1915 was een terrein ten westen van Naarden vrijgegeven, teneinde enige arbeiderswoningen te bouwen. Daarnaast ontwikkelde zich slechts langs de rand van de gemeente enige bebouwing. Deze ontwikkelingen kwamen voort uit en sloten aan op de bebouwing in Bussum (villagegebied Het Spiegel en het Prins Hendrikpark), in Huizen (villabebouwing op het terrein van de proefboerderij Oud-Bussum) en lineaire ontwikkelingen langs de Huizerweg en de Meentweg.

In 1926 is de vestingstatus van Naarden opgeheven, waarna de verboden kringen (in-gevolge de Kringenwet van 1853) vrij werden gegeven voor bebouwing. In de jaren 1920 is gepoogd een strook grond rond de stad vrij te houden van bebouwing. Dit is slechts ten dele gelukt. Na 1926 zijn in het gebied tussen Bussum en Naarden vele wijken aangelegd en voornamelijk bebouwd met middenstandswoningen (Rembrandt- en Beethovenkwartier). De bebouwing is door de strenge voorschriften zeer eenvormig van karakter.

Het plangebied maakt deel uit van een gemengd gebied tussen Naarden en Bussum dat zich vooral kenmerkt door de aanwezigheid van Gooise villa's. Deze zijn perceels-gebonden gerealiseerd op basis van een individuele verkaveling. Anders dan de planmatige wijken, zoals het Componistenkwartier, ontstonden daardoor tussen de villa's diverse open plekken. Deze zijn later opgevuld met een verscheidenheid aan functies. Men vindt hier zowel kantoorpanden, bedrijfspanden als grote appartementencomplexen. Het gebied is gelet hierop, evenals de aanwezigheid van de spoorlijn en het station, als een gemengd gebied te karakteriseren.

Dit gebied heeft voornamelijk villa's met een statige voorgevel en compacte grond-vorm in ruime groene tuinen gelegen in planmatig aangelegde gebieden of voormalige buitenplaatsen. De villa's zijn individueel en afwisselend en hebben een grote diversiteit in architectuurstijlen. Behalve villa's staan er ook enkele appartementencomplexen en eengezinswoningen. Het gemengde villagegebied omvat onder andere het Prins Hendrikpark in Bussum en het Wilhelminapark in Naarden en een deel van de bebouwing aan en in de omgeving van de Albert Grootlaan en Brediusweg. De bebouwing is gericht op de belangrijkste openbare ruimte en maken daar veelal een nadrukkelijk front naar. De rooilijn verspringt. De villa's staan op ruime groene kavels met veel doorzichten tussen de bebouwing. Dit versterkt het groene karakter van het gebied.

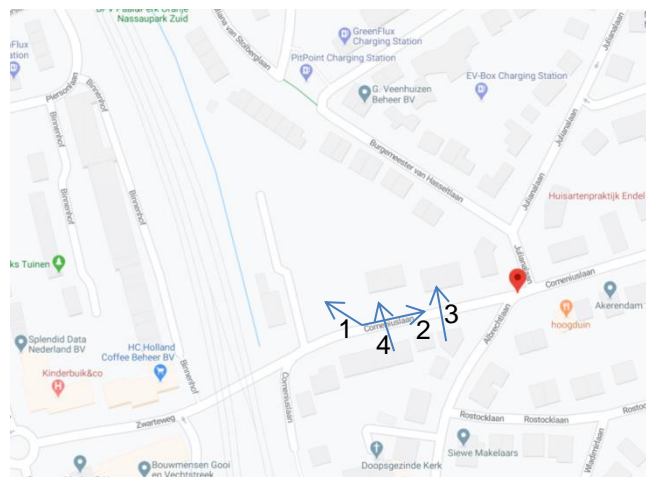
De bebouwing in het gebied bestaat voornamelijk uit villa's en dubbelvilla's met een gedifferentieerde opbouw van één tot twee lagen met kap en hebben een representatieve begane grondlaag met hoge verdiepingshoogte. Ze zijn individueel en afwisselend. Het oppervlak is compact in verhouding tot de totale hoogte. Deze karakteristieken geven oorspronkelijke villa's een statig en monumentaal aanzien. Gevels zijn representatief. Kappen zijn veelal samengesteld. Met name gevels van de dubbelvilla's hebben symmetrie. Aan-, op- en uitbouwen maken veelal onderdeel uit van het hoofdgebouw. De architectuur is hoogwaardig en er komen veel verschillende stijlen voor. De architectonische uitwerking is zorgvuldig, sober tot zeer rijk. Materiaal- en kleurgebruik is overwegend traditioneel. Gevels zijn van baksteen of in lichte tint gepleisterd, vaak met siermetselwerkverbanden. Gevels van hout of met houten delen komen veelvuldig voor. Daken zijn gedekt met keramische pannen, leien of riet. Kozij-

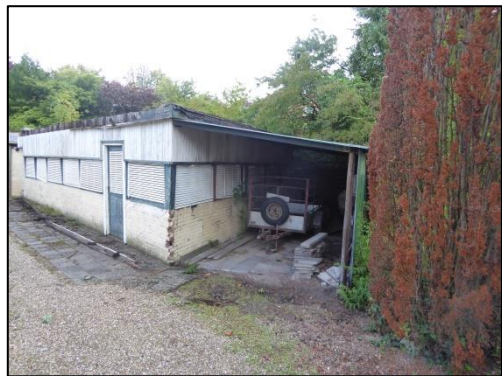
nen zijn voornamelijk van hout. Het kleurgebruik van daken en gevels is voornamelijk in aardetinten. Houtwerk is geschilderd in traditionele kleuren als crèmewit en donkergroen. De naoorlogse villa's, woningen en seriematige bebouwing zijn veelal minder nadrukkelijk georiënteerd op de openbare ruimte. Herhaling van gebouwen komt voor. De detaillering is sober. De maat, schaal, kleur- en materiaalgebruik wijkt veelal af van de oorspronkelijke villa's.

De Comeniuslaan kenmerkt zich ter plaatse door voornamelijk de woonfunctie met traditioneel vorm gegeven woningen. De kapvorm- en richting verschilt, alsook het type: er komen zowel rijenwoningen, vrijstaande woningen als twee-onder-één kappers voor. Het ritme is vrij strak door de rooilijn die vrij consequent is: de woningen staan steeds op redelijk gelijke afstand van de weg. Het straat- en bebouwingsbeeld doet verzorgd aan. Het plangebied vormt een onderbreking van het stedenbouwkundig patroon door het onbebouwde karakter. Alhoewel de woonfunctie domineert, zijn er aan de Comeniuslaan ook andere functies. In combinatie met de spoorlijn leidt dit tot een levendige sfeer. Het plangebied heeft met het verdwijnen van het tuincentrum niet echt een functie meer (behoudens de bedrijfswoning die momenteel als reguliere woning wordt gebruikt) en detoneert in zoverre zowel functioneel als stedenbouwkundig met de omgeving.



Impressie plangebied en directe omgeving





Verdere impressies plangebied

2.2 Nieuwe situatie

Er is, gelet op bovenstaande, nagedacht over een zinvolle nieuwe invulling van het perceel. Een herontwikkeling met een woonfunctie ligt, gezien de omgeving en de vraag naar woningen, het meest voor de hand. De bestaande woning blijft behouden. Er is een verkavelingsstudie uitgevoerd, waarbij uitgegaan wordt van de toevoeging van maximaal 15 woningen. Alle woningen bestaan uit maximaal twee bouwlagen met kap.

De herontwikkeling zal bestaan uit maximaal 15 woningen verdeeld over 4 bouwblokken met rijwoningen en twee-onder-een kap woningen. Qua architectuur zal worden aangesloten bij de overwegende architectuur in de omgeving; eerder in deze toelichting is dit als “Gooise villa’s” getypeerd. Door een blok rijenwoningen op de Come-niuslaan te oriënteren wordt de straatwand ter plaatse stedenbouwkundig afgerond. De huidige inrit blijft behouden en wordt verbeterd ten tijde van de uitvoering onder meer door het trottoir te verhogen. Dit wordt de ontsluiting van de overige blokken die worden gesitueerd aan een hofje. Aan het woonhofje zelf, alsmede in de aangrenzende parkeerkoffer, komen 17 openbare parkeerplaatsen.

Het programma, de manier waarop verkaveld is en de gekozen typologie en massa maken dat het plan stedenbouwkundig en ruimtelijk zich goed voegt in de omgeving. Met het programma wordt voorzien in een deel van de (regionale en lokale) woonvraag en verbetert de situatie in stedenbouwkundige zin doordat de straatwand wordt afgerond. Een ander deel van de woningen wordt gelegen aan een hofje en dus niet op openbaar gebied. Zoals in vorige paragraaf is aangegeven, komt dit bij naoorlogse villa’s in dit gebied meer voor. Bovendien verdwijnt een tuincentrum definitief en wordt ook de *mogelijkheid* een tuincentrum te vestigen wegbestemd. Omdat een tuincentrum een grote verkeersaantrekkende werking heeft en tot op zekere hoogte ook tot geluidsoverlast kan leiden, is dit een positief effect. In navolgende hoofdstukken wordt getoetst of het initiatief ook haalbaar is vanwege beleid van diverse overheden en milieu- en omgevingsaspecten.



Situatieschets nieuwe situatie (bron MIX Architectuur)



Impressies nieuwe situatie

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten, zoals die voortvloeien uit wetgeving en beleidsstukken, is bepalend voor de vraag of een nieuw bestemmingsplan ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij moet worden gedacht aan onder meer het ruimtelijke beleid van de hogere overheden en de gemeente zelf.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk “concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig”. Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd, waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. In de structuurvisie zijn dertien nationale belangen benoemd. De nationale belangen die worden benoemd betreffen: de internationale concurrentiepositie, het gebruik van de ondergrond, het behouden en versterken van vervoer- en transportsystemen, de milieukwaliteit, de waterveiligheid en zoetwatervoorziening en behoud en versterken van natuur en cultuurhistorische waarden. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken, hierbuiten hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen heeft het Rijk enkel nog een 'ladder voor duurzame verstedelijking' opgenomen. In paragraaf 3.2.3 wordt op de ladder voor duurzame verstedelijking ingegaan.

Beoordeling en conclusie

De geplande ontwikkeling is dermate kleinschalig dat de ontwikkeling niet onder de nationale belangen valt waar in de SVIR beleid voor is opgesteld.

3.2.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening*

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Voortaan moeten gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigingsplannen of uitwerkingsplannen rekening houden met het Barro. Doel van het Barro is bepaalde onderwerpen van nationaal belang uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte te verwezenlijken. De volgende onderwerpen

worden in het Barro genoemd: Rijkswaagen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Beoordeling en conclusie

Het plan valt niet binnen de reikwijdte van één van de onderwerpen uit het Barro. Er zijn hierin daarom geen regels opgenomen die van belang zijn voor het onderhavige plangebied. Het plan is hierdoor niet strijdig met het Barro.

3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Het laatste nationale belang, zorgvuldige afweging, is verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening. De regeling komt er op neer dat van bepaalde ontwikkelingen nut en noodzaak dient te worden aangetoond. Op 1 oktober 2012 is de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' toegevoegd aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Op 1 juli 2017 is een wijziging van het Bro in werking getreden, waarbij de Ladder voor duurzame verstedelijking is aangepast. De (gewijzigde) Ladder is in artikel 3.1.6 lid 2 Bro vastgelegd en luidt als volgt: *De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.*

Het doel dat hiermee wordt beoogd is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom altijd worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Indien de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt, dient te worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

Wat onder 'stedelijke ontwikkeling' en 'bestaand stedelijk gebied' wordt verstaan is in het Bro opgenomen en verder uitgekristalliseerd in jurisprudentie. Een stedelijke ontwikkeling is volgens het Bro 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Onder 'bestaand stedelijk gebied' verstaat het Bro een 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

Niet elke ontwikkeling van stedelijke aard wordt door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling in de zin van de ladder. Uit enkele uitspraken - Zie onder meer 201308263/2/R4 en 201302867/1/R4-

201501297/1/R4 (plannen tot 11 woningen zijn niet als stedelijke ontwikkeling aan te merken. Ook in pandige functiewijzigingen zijn in beginsel niet als stedelijke ontwikkeling aan te merken. Zie onder meer een uitspraak van de Afdeling van 24 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2316) of de uitspraak van de Afdeling van 21 januari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:96) inzake een functiewijziging van een restaurant. Uitzondering hierop vormt een ontwikkeling waarvan de aard en impact zodanig substantieel is dat deze aanleiding geeft de ontwikkeling wel als stedelijke ontwikkeling te merken. Een functiewijziging naar een hotel met 160 kamers is daar een voorbeeld van (ECLI:NL:RVS:2016:1064).

Beoordeling en conclusie

Onderhavig plan betreft een nieuwe functionele invulling met maximaal 15 woningen. Gelet op de jurisprudentie wordt dit als stedelijke ontwikkeling gezien. Derhalve dient getoetst te worden aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking c.q. dient de behoefte te worden aangetoond. In een bijlage, toegevoegd aan dit bestemmingsplan is deze toets verricht. Er blijkt zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve zin behoefte aan het plan¹. Daarmee is het plan in overeenstemming met de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 door Provinciale Staten (PS) vastgesteld. In de Omgevingsvisie NH2050 staat een duurzame ontwikkeling van de fysieke leefomgeving centraal. De leefomgeving is de basis, met een samenleving die wensen en behoeften heeft en de leefomgeving gebruikt voor ruimtelijk- economische ontwikkelingen. De hoofddambitie is gericht op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid.

De belangrijkste onderwerpen zijn:

1. Klimaatverandering bedreigt onze leefomgeving; de ambitie is een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland
2. Verbetering van bodem, water- en luchtkwaliteit; de ambitie is het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving
3. Biodiversiteit; de ambitie luidt deze te vergroten;
4. Economische transitie; ambitie is een duurzame economie, met innovatie als belangrijke motor.
5. Energietransitie; de ambitie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal en gebaseerd is op (een maximale inzet op opwekking van) hernieuwbare energie.
6. Mobiliteit: de ambitie is dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden
7. Wonen en Werken: de ambitie is dat vraag en aanbod van woon- en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming zijn;

¹ Toets Ladder duurzame verstedelijking Comeniuslaan Naarden, SAB, 10 juni 2021.

8. Landschap: de ambitie is het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

Over de Gooi en Vechtstreek wordt aangegeven: “In deze streek komen de bewegingen Dynamisch schiereiland, Metropool in ontwikkeling, Sterke kernen, sterkte regio’s en Natuurlijk vitaal landelijke omgeving bij elkaar. De grote leefomgevingskwaliteit met diverse landschappen, recreatieve en toeristische mogelijkheden, topwoonmilieus in combinatie met mobiliteitsopgaven, economisch vitaal blijven en opgaven in het veenweidegebied, brengen een complex aan vraagstukken met zich mee”.

Het wegnemen van de grote druk op de woningmarkt is één van de opgaven. In de Metropool regio Amsterdam (MRA) Agenda 2016 is vanuit de doelstelling de (internationale) concurrentiepositie te behouden en verstevigen een woningbouwdoelstelling opgenomen van 250.000 woningen voor de periode van 2016 tot 2040.

Het op peil houden van het voorzieningenniveau in de gehele provincie een andere genoemde doelstelling.

Beoordeling en conclusie

Het initiatief speelt in op de in de Omgevingsvisie genoemde doelstellingen en past zodoende binnen de Omgevingsvisie.

3.3.2 Provinciale Omgevingsverordening Noord-Holland 2020

De Omgevingsverordening Zuid-Holland bevat concrete regels die bij de ruimtelijke ontwikkelingen in acht moeten worden genomen. In de Omgevingsverordening zijn de provinciale belangen uit de omgevingsvisie verder uitgewerkt in regels. Per 1 april 2019 is de verordening in werking getreden.

Gemeentelijke plannen zullen ook getoetst worden aan de provinciale regels: strijdigheid met deze regels betekent ook strijdigheid met provinciaal beleid.

In artikel 6.3 worden regels gesteld inzake het toevoegen van stedelijke ontwikkelingen. Deze regels hebben als doel om stedelijke ontwikkelingen vooral binnenstedelijke te laten plaatsvinden. In de verordening staan de regels waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. In de verordening zijn regels opgenomen over onderwerpen in zowel het landelijke als het stedelijke gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Een deel van de regels is alleen van toepassing voor het landelijk gebied.

Beoordeling en conclusie

Het plangebied is zoals aangegeven als stedelijke ontwikkeling aan te merken. De provincie hanteert voor het begrip stedelijke ontwikkeling namelijk hetzelfde begrip als het Besluit ruimtelijke ordening (zie paragraaf 3.2.3). De Ruimtelijke Verordening werpt geen belemmeringen op ten aanzien van functiewijzigingen in BSG. Wel dienen stedelijke ontwikkelingen regionaal te worden afgestemd.

Kortheidshalve wordt art.6.62 (klimaatadaptatie) nog benoemd. Er is in dit plan beschreven hoe wateroverlast voorkomen wordt in paragraaf 4.3.1. verder zijn er geen

overstromingsrisico's. Er is gelet hierop op het bovenstaande geen strijd met de provinciale verordening.

3.3.3 Provinciale Woonvisie 2010- 2020 (2010)

De provincie heeft op 25 mei 2010 de woonvisie 'Goed wonen in Noord-Holland' vastgesteld. De woonvisie beschrijft drie speerpunten:

1. Afstemming vraag en aanbod. Het aanbod van woningen kan beter worden afgestemd op de behoeften die er zijn binnen een regio. Het gaat daarbij onder andere om de behoeften van doelgroepen zoals starters, jongeren, ouderen en zorgvragers;
2. Voorzieningen in de woonomgeving;
3. Duurzaamheid en transformatie.

De provinciale woonvisie komt voort uit de provinciale structuurvisie. Op basis van de woonvisie wil de provincie Noord-Holland samen met de gemeenten en corporaties en andere woonpartners afspraken maken over de aantallen en het soort woningen dat moet worden gebouwd. Deze afspraken worden vastgelegd in bestuurlijke overeenkomsten. Voor de Gooi- en Vechtstreek is hiertoe een RAP ontwikkeld. Zie eerder dit hoofdstuk onder paragraaf 3.2.

Geconstateerd wordt dat als gevolg van de kredietcrisis de woningproductie stagneert. Dat terwijl in Noord-Holland Zuid de druk op de woningmarkt onverminderd hoog blijft en de ruimte om te bouwen schaars is. Er is daarom een relatief grote binnenstedelijke woningbouwopgave. De woningvraag concentreert zich ook steeds meer in stedelijke gebieden. De woningen dreigen daardoor onbetaalbaar te worden. Vooral starters, eenpersoonshuishoudens en lage inkomensgroepen hebben het hierdoor moeilijk.

Beoordeling en conclusie

Onderhavig bestemmingsplan voegt een aantal woningen toe aan de voorraad in de Gooi- en Vechtstreek. Het plan voorziet in duurzaamheidsmaatregelen en kan voor meerdere doelgroepen geschikt zijn. Het plan past daarom in de provinciale woonvisie.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Regionale woonvisie Gooi- en Vechtstreek 2016-2030

Deze visie geeft de gezamenlijke missie en ambities van de zeven regiogemeenten uit Gooi en Vechtstreek op het gebied van wonen weer. De missie luidt dat regio Gooi en Vechtstreek een complete regio wil zijn, met een passend woningaanbod voor jong en oud, rijk en arm, kleine of grote huishoudens en goed of slecht ter been. De regio ontleent haar identiteit voor een groot deel aan de diversiteit aan landschappen en woonmilieus en is daardoor een aantrekkelijk vestigingsgebied voor al deze groepen. Het behouden en, waar mogelijk, versterken van deze diversiteit aan woonmilieus waarborgt de vitaliteit van de regio ook in de toekomst.

Zeker tot 2040 wordt nog een groei van de bevolking voorzien. Het passend faciliteren van deze groei, in combinatie met het behoud van de natuur- en cultuurhistorische

waarden, vormt de komende jaren één van de belangrijkste uitdaging voor de regio. Nieuwbouw zal nodig blijven en voorziet niet alleen in een directe woningbehoefte, maar wordt ook ingezet als strategisch instrument om de doorstroming in wijken op gang te brengen. De focus zal daarbij moeten liggen op binnenstedelijk bouwen en transformatie. Het behoud van de hoge ruimtelijke kwaliteit in de bebouwde omgeving is daarbij kader stellend.

In een woningmarkt onder druk kunnen ook groepen in de knel te komen. De regio zet zich daarom in om jongeren, jonge gezinnen, ouderen en mensen met een zorgvraag meer kansen te bieden. Ook is het van groot belang meer beweging te krijgen in de woningmarkt.

De sleutelambities zijn:

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

Tot 2030 bevat het programma 9.250 nieuwbouwwoningen en 2.275 toevoegingen door transformaties. Het realiseren van dit bouwprogramma, met behoud van bestaande kwaliteiten en de regionale identiteit, is een belangrijke regionale opgave voor de komende periode. Een derde van deze woning moet in het betaalbare segment gerealiseerd worden.

3.4.2 Woonakkoord Regio Gooi en Vechtstreek

Op 4 maart 2021 hebben de portefeuillehouders van de regio Gooi en Vechtstreek ingestemd met het concept regionaal woonakkoord. Ook de woningcorporaties en de provincie zijn positief over het woonakkoord. Kwantitatief gezien is de afspraak om tot 2040 11.500 woningen aan de woningvoorraad toe te voegen, in lijn met de provinciale bevolkingsprognose. In het woonakkoord wordt geconstateerd dat de woningbehoefte nog harder groeide dan de productie. Het bouwen van meer woningen is dan ook een ambitie. De behoefte is het grootste in de periode tot 2030 en is daarom afgesproken om tot 2030 elk jaar ongeveer 950 woningen te bouwen. Al met al geeft onderstaande tabel samengevat de opgave weer die in het woonakkoord is gepresenteerd. Daarbij geldt in het woonakkoord wordt geconstateerd dat de totale plancapaciteit in de regio in juni 2019 12.200 woningen betreft (106% van de woningbehoefte), waarvan 5.000 woningen als 'hard' worden gezien. In de regionale woonvisie is daarentegen aangegeven dat een plancapaciteit van 130% gewenst is.

Woonbehoefte	2020 - 2030	2020 - 2040
Regionale woonvisie	7.750	
Actuele woningbehoefte (incl. inhaalvraag 1.100)	9.400	11.500
Extra ambitie t.o.v. nu	1.650	3.750

In het regionaal woonakkoord is in het kader van het zijn van een vitale en toegankelijke regio uitgesproken dat de toevoeging van sociale huurwoningen wenselijk is. Minimaal een derde van alle nieuwbouwwoningen moet sociaal zijn. Ook is aandacht voor het realiseren van meer woningen in de middenhuur. Verder is de focus in de regio op het realiseren van binnenstedelijke ontwikkelingen en verdere verdichting om het landschap zo veel mogelijk te besparen.

Beoordeling en conclusie

Onderhavig bestemmingsplan voegt een aantal woningen toe aan de voorraad in de Gooi- en Vechtstreek. De gemeente en ontwikkelende partij hebben een anterieure overeenkomst afgesloten. Hierin is een financiële compensatie overeengekomen om af te mogen wijken van de woonvisie om een derde deel van de woningen in het betaalbare segment te realiseren. Het plan past in de regionale woonvisie en het regionale woonakkoord.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Algemeen

De gemeente Naarden is in 2016 opgegaan in de nieuwe gemeente Gooise Meren. Deze beleidsnota's van Naarden, Muiden en Bussum waren nog geldig tot 1 januari 2018. Via de welstandsnota wordt echter wel de nota structuurvisie Naarden en Bussum van toepassing verklaard. Deze wordt daarom hierna eerst behandeld. Daarna volgen de woonvisie Gooise Meren 2017-2025 en de Welstandsnota Gooise Meren 2019.

3.5.2 Nota structuurvisie Naarden en Bussum

De Nota Toekomstvisie geeft in hoge mate richting aan de structuurvisie en bevat de belangrijkste hoofdlijnen die in de structuurvisie opgenomen worden. De structuurvisie bevat naast de hoofdlijnen uit de Nota Toekomstvisie ook een duidelijke uitvoeringsparagraaf waarin handen en voeten wordt gegeven aan de speerpunten en hoofdlijnen die in de Nota Toekomstvisie zijn opgenomen.

De volgende speerpunten zijn geformuleerd.

Opheffen barrière-werking

Een belangrijk speerpunt voor de komende jaren is het opheffen van de barrière-werking door grootschalige infrastructuur in Naarden en Bussum en het (verder) beperken van de overlast van het vele doorgaande verkeer;

Verknopen lange lijnen met het landschap Naarden en Bussum hebben door hun compacte opzet, relatieve kleinschaligheid en nabijheid van omliggende landschappen, grote kansen om het fietsen en wandelen in de komende jaren te stimuleren.

Recreatie op de kaart

Naarden en Bussum hebben een grote diversiteit aan recreatieve en toeristische mogelijkheden, vooral extensief en gericht op rust, wandelen, fietsen, varen en beleving van natuur, landschap en cultuurhistorie. Hier profiteren zowel bewoners als bezoekers van. Het verbeteren van de lange lijnen voor wandelen en fietsen en het verknopen van kernen, landschappen en cultuurhistorische elementen binnen en buiten de kernen kan hier een grote impuls aan geven.

Een thuis voor iedereen

Een belangrijke kernwaarde van Naarden en Bussum is de diversiteit aan mensen en de sterke sociale cohesie. In het verlengde van die kernwaarde vinden Naarden en Bussum het van belang om ook in de toekomst ruimte te bieden aan alle doelgroepen en de diverse leeftijdsgroepen zoveel mogelijk in evenwicht te houden.

Bruisende centra, leefbare wijken

Naarden en Bussum zetten nadrukkelijk in op het behouden van levendige hoofdcentra en het op peil houden van een goed voorzieningenniveau in de wijken.

Een impuls voor het werken

Naast het aantrekkelijk wonen wordt het werken in Naarden en Bussum als een belangrijke kwaliteit gezien. Het gaat daarbij niet alleen om het werken op bedrijventerrein Gooimeer Zuid, de kantoren- en bedrijvenlocatie Gooimeer Noord, het gemengde bedrijventerrein Nieuwe Vaart en industriepark Givaudan (milieucategorie 5), maar nadrukkelijk ook over kleinschalige werkgelegenheid in de kernen, zoals de vele ZZP-ers, ondernemers in de centra en kleine dienstverlenende bedrijven. Naarden en Bussum streven er naar de werkgelegenheid voor alle opleidingsniveaus te kunnen blijven aanbieden en de huidige afwisseling aan soorten werkgebieden waar mogelijk te behouden.

Duurzaamheid als leidraad

Naarden en Bussum hebben duurzaamheid omarmd als leidraad in toekomstige ontwikkelingen. Duurzaamheid is een breed begrip en beide gemeenten willen alle kansen die er in dat verband zijn proberen te faciliteren en stimuleren, uiteraard passend binnen de kernkwaliteiten.

Samen sterker

Naarden en Bussum hebben veel kernwaarden en kwaliteiten gemeenschappelijk. Beide gemeenten kunnen elkaar in de toekomst versterken in het behouden, benutten, uitdragen en verder doorontwikkelen van die kernwaarden en kwaliteiten. Samen gaan Naarden en Bussum sterker de toekomst in.

Over het thema wonen wordt onder meer het volgende aangegeven.

Het doel is om de komende jaren met name voor starters, jonge gezinnen en senioren voldoende nieuwe kansen op een geschikte woning te bieden binnen de gemeenten. Vooralsnog is er binnen de woningbouwprogramma's van de beide gemeenten een

plancapaciteit van ongeveer 1.000 woningen, waarmee voldaan wordt aan de regionale afspraken die daarvoor zijn gemaakt en waarmee volgens de prognose tot ongeveer 2020-2025 voldoende capaciteit is. Waar dat mogelijk is zullen beide gemeenten zoveel mogelijk rekening houden met het realiseren van geschikte woningen voor deze doelgroepen, ook om doorstroming op de woningmarkt bevorderen. Insteek is dan ook voor beide gemeenten om actief op zoek te gaan naar kleinschalige inbreiding en eventuele andere creatieve en innovatieve ontwikkelingen om woningbouw te realiseren en ook in de toekomst in de woningbehoefte te voorzien.

Beoordeling en conclusie

Dit plan betreft een kleinschalige inbreiding en draagt bij aan de leniging van de woningbehoefte en is geschikt voor meerdere doelgroepen o.a. jonge gezinnen en ouderen. Daarmee is het plan in overeenstemming met de structuurvisie.

3.5.3 Woonvisie Gooise Meren 2017-2025

Met de woonvisie legt de gemeente dus haar volkshuisvestelijk beleid vast. De kenmerken maken de gemeente tot een aantrekkelijke plek om te wonen en te leven. Het is de missie om dit ook voor toekomstige generaties zo te houden.

Hiertoe moet er onder andere:

1. Voldoende woningaanbod zijn, hetgeen noopt tot een nieuwbouwprogramma van ca. 2.800 woningen tot 2025 en ca. 350 sociale huurwoningen tot 2025.
2. Tevens dient er een gedifferentieerd woningaanbod te zijn.
3. De kansen van de starters op de woningmarkt dient vergroot te worden;
4. De woningvoorraad dient toekomstbestendig te zijn;
5. De woningvoorraad dient verduurzaamd te worden.

Beoordeling en conclusie

Dit plan draagt bij aan de wens 2.800 woningen te realiseren. Tevens is het plan geschikt voor meerdere doelgroepen o.a. jonge gezinnen en ouderen. Het plan is voldoende in overeenstemming met de woonvisie.

3.5.4 Welstandsnota Gooise Meren

Doel van de welstandstoets is het behartigen van het publieke belang door de lokale overheid, waarbij de individuele vrijheid van de burger of ondernemer wordt afgewogen tegen het aanzien van hun omgeving als algemene waarde. Met de verschijningsvorm van een bouwwerk wordt iedere voorbijganger geconfronteerd. Het beleid is opgesteld vanuit de gedachte, dat welstand een bijdrage levert aan de totstandkoming en het beheer van een aantrekkelijke bebouwde omgeving. Doel van het welstandsbeleid is het welstandstoezicht helder, effectief en controleerbaar onder woorden te brengen. Daarbij is het van belang aanvragers door middel van de welstandsnota van tevoren op de hoogte te stellen van de aspecten die een rol spelen bij de welstandsbeoordeling. Het welstandsbeleid geeft de gemeente de mogelijkheid om cultuurhistorische, stedenbouwkundige en architectonische waarden een rol te geven bij de ontwikkeling en beoordeling van bouwplannen.

Een van de belangrijkste pijlers onder de welstandsnota is het gebiedsgerichte welstandsbeleid. De gebiedsgerichte welstandscriteria worden gebruikt voor de kleine en

middelgrote bouwplannen die zich voegen binnen de bestaande ruimtelijke structuur van Naarden.

De welstandscriteria bestaan uit objectcriteria voor veel voorkomende (kleine) bouwwerken en gebiedsgerichte welstandscriteria.

Beoordeling en conclusie

Het gebied maakt onderdeel uit van het “Gemengd VillaGebied”, waar een bijzonder welstandsniveau is toegekend. Gezien de grote cultuur-, architectuurhistorische en stedenbouwkundige waarde geldt voor dit villagebied een bijzonder welstandsniveau. Het bouwplan zal moeten voldoen aan de welstandsnota. Op voorhand worden hier geen belemmeringen verwacht.



Uitsnede welstandsnota (plangebied bij ster)

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten zoals die voortvloeien uit wetgeving is bepalend voor de vraag of een nieuw bestemmingsplan ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij moet worden gedacht aan milieuaspecten als geluid, bodem en hinder van bedrijven, water, archeologie en economische haalbaarheid. Het bestemmingsplan is op deze aspecten getoetst. In dit hoofdstuk is aangegeven wat de resultaten zijn van de haalbaarheidstoets.

4.2 Milieuaspecten

4.2.1 *Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)*

Op 1 april 2011 is het nieuwe Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Het besluit is aangepast omdat de Europese rechter heeft geoordeeld dat de drempelwaarden voor m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten onvoldoende recht deden aan de vraag of er sprake is van aanzienlijke gevolgen voor het milieu. Het besluit is aangepast en de drempelwaarden in onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r. zijn nu indicatief. Dat betekent dat als een project onder de richtwaarden blijft er wel een toetsing moet worden gedaan. Het bevoegd gezag moet zich er van vergewissen of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. De toetsing vindt plaats aan de hand van de selectiecriteria in de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling. Getoetst moet worden op:

- de kenmerken van het project;
- de plaats van het project;
- de kenmerken van de mogelijke gevolgen.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(beoordeling) noodzakelijk en plan kan worden vastgesteld;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r. en het plan is daarmee m.e.r.-plichtig.

Voorliggend bestemmingsplan maakt maximaal 15 woningen mogelijk.

Dit is een activiteit die is genoemd in de D-lijst (categorie D 11.2 Stedelijk vernieuwingsproject). Daarom moet worden beoordeeld of het plan belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Er is wel een vormvrije m.e.r./aanmeldnotitie m.e.r. opgesteld. Hierin wordt geconcludeerd dat er geen plan m.e.r. plicht is.

Gelet op de geringe omvang van het plan, ruim onder de drempelwaarde, de ligging van het plan in het centrum, worden geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht. De omvang van de voorgenomen ontwikkeling brengt geen zodanige productie van afvalstoffen, verontreiniging, hinder en risico van ongevallen met zich mee op basis waarvan belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu zijn te verwachten. Er is geen sprake van cumulatie met andere projecten. Het milieubelang wordt in het kader van het bestemmingsplan in voldoende mate afgewogen. Een plan m.e.r.

plicht ontstaat er ook niet vanwege de Wet natuurbescherming, zie hiervoor paragraaf 4.3.2.

4.2.2 Milieuzonering

Bij het realiseren van een nieuwe functie dient vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening, gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe functies worden gerealiseerd. Hierbij spelen twee vragen:

1. Past de nieuwe functie in de omgeving?
2. Laat de omgeving de nieuwe functie toe?

Richtinggevend hierin is de methodiek zoals uiteengezet in de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering (2009)".

Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (bedrijven) en gevoelige functies (woningen) worden hinder en gevaar voorkomen (anders gezegd, er kan een acceptabel woon- en leefklimaat voor de woningen worden gegarandeerd) en wordt het bedrijven mogelijk binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen/ de bedrijfsvoering uit te oefenen. Dit heet milieuzonering.

Richtafstandenlijsten

De twee belangrijkste bouwstenen voor milieuzonering zijn de twee richtafstandenlijsten in bijlage 1 van de VNG-brochure. Voor een scala aan milieubelastende activiteiten (lijst 1) en opslagen en installaties (lijst 2) zijn richtafstanden aangegeven ten opzichte van een rustige woonwijk. In de lijsten wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Daarbij omvat categorie 1 de lichtste en categorie 6 de zwaarste vormen van bedrijvigheid. De richtafstanden gaan uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

Twee omgevingstypen: rustige woonwijk en gemengd gebied

De richtafstanden in bijlage 1 van de VNG-brochure zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied, een stiltegebied of een natuurgebied). Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven of kantoren) voor.

Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt, kunnen gemotiveerd kleinere richtafstanden worden aangehouden bij het omgevingstype gemengd gebied, dat gezien de aanwezige functiemenging of ligging nabij drukke wegen al een hogere milieubelasting kent. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, dienstverlening, horeca en/of kleine bedrijven. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. De richtafstanden uit bijlage 1 van de VNG-brochure gelden ten opzichte van een rustige woonwijk. De afstanden kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met

één afstandsstep worden verlaagd indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied.

Milieucategorie	Richtafstand woonomgeving in meters	Richtafstand gemengd gebied in meters
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100

Beoordeling

In een memo onderzoek bedrijven en milieuzonering is onderzoek gedaan naar de omgeving². De belangrijkste conclusies uit dit rapport luiden als volgt.

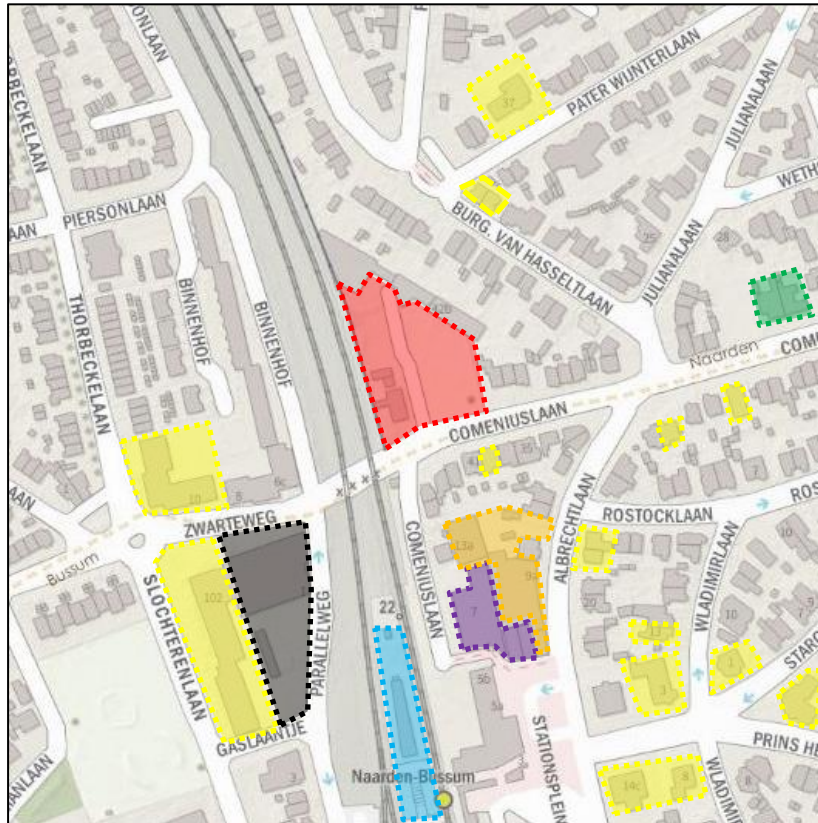
Hinder als gevolg van onderhavige ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van woningen. 'Wonen' betreft geen hinderveroorzakende functie. Dit betekent dat er geen nadere toetsing naar de woningen noodzakelijk is.

Hinder van bedrijvigheid op de ontwikkeling

Naast de hinder die een ontwikkeling zelf kan veroorzaken, dient ook onderzocht te worden of de beoogde ontwikkeling zelf hinder kan ondervinden van hinderveroorzakende functies uit de omgeving. Woningen moeten worden aangeduid als milieuhindergevoelig. Aangezien er in de omgeving van de ontwikkellocatie op grond van het bestemmingsplan diverse hinderveroorzakende functies mogelijk zijn, en zijn gevestigd, zijn deze geïnventariseerd. De navolgend afbeelding geeft de omliggende planologisch toegestane functies globaal weer, waarna de verschillende functies nader worden beschreven en getoetst aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie.

² Memo Bedrijven en milieuzonering Comeniuslaan, SAB, 25 juli 2019.



Bedrijvigheid rondom plangebied (rood kader)

Woon- en Kantoordeleinden (gele kaders) bron: ruimtelijkeplannen.nl

Rondom het plangebied zijn 13 percelen gesitueerd met de bestemming Woon- en Kantoordeleinden of vergelijkbare bestemmingen. Deze percelen zijn bestemd voor wonen en kantoren. Volgens het geldend bestemmingsplan zijn de percelen hiermee bestemd voor het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, architectonisch, kunstzinnig, juridisch, medisch, paramedisch, therapeutisch of een daarmee naar aard gelijk te stellen functie. Uitgaande van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met milieucategorie 1. Deze categorie kent geen richtafstanden in gemengd gebied en deze 13 percelen vormen dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig initiatief.

Bedrijfsdoeleinden (oranje kader)

Ten zuiden van het plangebied is een perceel met de bestemming Bedrijfsdoeleinden. Volgens het geldende bestemmingsplan zijn hier bedrijven toegestaan voor zover deze voorkomen in categorie 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Uitgaande van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan dient uitgegaan te worden van bedrijven uit milieucategorie 2. In de feitelijke situatie is er een sportschool gevestigd ter plaatse (milieucategorie 2). In de navolgende tabel zijn de minimaal aanbevolen richtafstanden voor deze functie, uitgaande van een gemengd gebied, weergegeven.

Functie	Omschrijving VNG	Richtafstanden in meters (gemengd gebied)				Gemeten Afstand
		Geur	Stof	Geluid	Gevaar	
Sportschool	Sportscholen, gymnastiekhal- len	0	0	10 (stap te- rug)	0	± 55 m

Aangezien de afstand tussen het plangebied en de gronden circa 55 meter bedraagt, kan ruimschoots worden voldaan aan de benodigde richtafstand en is nader onderzoek niet noodzakelijk.

Detailhandelsdoeleinden (paars kader)

Ten zuiden van het plangebied is een perceel met de bestemming Detailhandelsdoeleinden. Volgens het geldende bestemmingsplan zijn de gronden daarmee bestemd voor detailhandel en dienstverlening. Uitgaande van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan dient rekening gehouden te worden met milieucategorie 1, waarbij 'gevaar' de maatgevende component is. In de feitelijke situatie is ter plaatse een fietsenmaker/-winkel gevestigd.). In de navolgende tabel zijn de minimaal aanbevolen richtafstanden voor deze functie, uitgaande van een gemengd gebied, weergegeven.

Functie	Omschrijving VNG	Richtafstanden in meters (gemengd gebied)				Gemeten Afstand
		Geur	Stof	Geluid	Gevaar	
Fietsenma- ker/-winkel	Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	0	0	0 (stap te- rug)	10	± 80 m

Aangezien de afstand tussen het plangebied en de gronden circa 80 meter bedraagt, kan ruimschoots worden voldaan aan de benodigde richtafstand en is nader onderzoek niet noodzakelijk.

Spoorwegdoeleinden - stationsgebouw (blauw kader)

Ten zuiden van het plangebied zijn gronden bestemd voor 'Spoorwegdoeleinden'. Deze gronden zijn bestemd voor spoorwegen. Spoorwegen zijn niet relevant in het kader van het aspect bedrijven en milieuzonering. Echter geldt ook de subbestemming 'stationsgebouw'. Hier is een stationsgebouw toegestaan inclusief detailhandel en horeca activiteiten, welke in de feitelijke situatie ook aanwezig is (milieucategorie 3.2). In de navolgende tabel zijn de minimaal aanbevolen richtafstanden voor deze functie, uitgaande van een gemengd gebied, weergegeven.

Functie	Omschrijving VNG	Richtafstanden in meters (gemengd gebied)				Gemeten afstand
		Geur	Stof	Geluid	Gevaar	
Treinstation	Station	0	0	50 (stap terug)	50	± 90 m

Aangezien de afstand tussen het plangebied en de gronden circa 90 meter bedraagt, kan worden voldaan aan de benodigde richtafstand en is nader onderzoek niet noodzakelijk.

Kantoordoeleinden (zwart kader)

Ten zuidwesten van het plangebied zijn gronden aanwezig met de bestemming 'Kantoordoeleinden' en subbestemming 'maatschappelijke doeleinden'. Hiermee zijn de gronden naast kantoordoeleinden ook bestemd voor voorzieningen inzake welzijn, volksgezondheid, cultuur, religie, onderwijs, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren. Daarmee dient, uitgaande van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan, rekening gehouden te worden met een brandweerkazerne (milieucategorie 3.1). In de feitelijke situatie is ter plaatse een opleidingscentrum gesitueerd. In de navolgende tabel zijn de minimaal aanbevolen richtafstanden voor deze functie, uitgaande van een gemengd gebied, weergegeven.

Functie	Omschrijving VNG	Richtafstanden in meters (gemengd gebied)				Gemeten afstand
		Geur	Stof	Geluid	Gevaar	
opleidingscentrum	Scholen voor beroeps-, hoger en overig onderwijs	0 (stap terug)	0	10 (stap terug)	10	± 70 m

Aangezien de afstand tussen het plangebied en de gronden circa 70 meter bedraagt, kan worden voldaan aan de benodigde richtafstand en is nader onderzoek niet noodzakelijk.

Maatschappelijk (groen kader)

Ten oosten van de ontwikkellocatie zijn gronden gesitueerd met de bestemming 'Maatschappelijk'. Hiermee zijn de gronden bestemd voor wonen en maatschappelijke voorzieningen, welke geoperationaliseerd zijn als voorzieningen inzake welzijn, volksgezondheid, cultuur, religie, sport, onderwijs, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen activiteiten. Wanneer uitgegaan wordt van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan dient wederom rekening gehouden te worden met een brandweerkazerne (milieucategorie 3.1). In de feitelijke situatie is er echter een huisartsenpraktijk gevestigd ter plaatse (milieucategorie 1). Voor deze functie gelden geen richtafstanden waar rekening mee gehouden dient te worden. Deze gronden vormen dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig initiatief.

Niet zichtbaar is het tankstation aan de Lambertus Hortensiuslaan dat LPG verkoopt, maar het invloedsgebied bedraagt 150 meter, en de afstand tot het plangebied is meer dan 250 meter. Dit tankstation is dus niet relevant.

Conclusie

Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat juridisch-planologisch gezien bij alle omliggende gronden/functies aan de richtafstanden uit de VNG-brochure wordt voldaan. Voor al deze gronden/functies geldt daarom dat deze omliggende gronden/functies niet worden geschaad in hun ontwikkelingsmogelijkheden en ter plaatse van de ontwikkellocatie een goed woon- en leefklimaat is gewaarborgd. Nader onder-

zoek op het gebied bedrijven en milieuzonering is daarmee niet noodzakelijk. Het aspect 'bedrijven en milieuzonering' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

4.2.3 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op de beperking en/of beheersing van de risico's voor de omgeving vanwege gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor. Het uitgangspunt van het beleid is dat burgers voor de veiligheid van hun omgeving mogen rekenen op een minimaal beschermingsniveau (plaatsgebonden risico). Daarnaast moet de kans op een groot ongeluk met meerdere slachtoffers (groepsrisico) worden afgewogen en verantwoord bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van een risicobron.

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (Bevi) en het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo) van belang. Aanvullend zijn in het Vuurwerkbesluit, circulaire ontplofbare stoffen voor civiel gebruik, Besluit ruimte en Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden. Daarnaast is het toetsingskader voor omgeving van transportassen en buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd in respectievelijk het "Besluit externe veiligheid transportroutes" (Bevt), "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb) en het Basisnet.

Risicobeschrijving

Voor zowel de handelingen met gevaarlijke stoffen bij bedrijven als het transport van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, namelijk het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die altijd op die plaats aanwezig is. Bij het beoordelen van gevaarlijke locaties wordt uitgegaan van een basisnorm: het risico om te overlijden aan een ongeluk met een gevaarlijke stof mag voor omwonenden niet hoger zijn dan 1 op de miljoen per jaar.

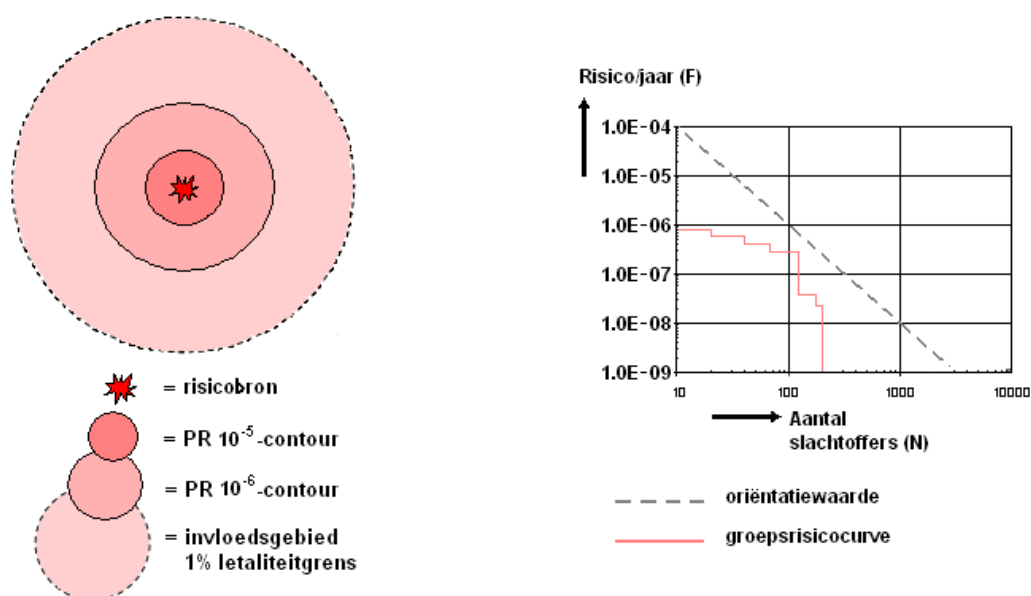
Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} /jaar contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare³ objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} /jaar contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

³ Objecten waar mensen doorgaans dag en nacht verblijven, genieten bijzondere bescherming (denk hierbij aan woningen). Dit geldt ook voor bepaalde groepen mensen die op basis van fysieke of psychische gesteldheid extra kwetsbaar zijn (denk hierbij aan verblijfruimten voor kinderen, ouderen, zieken of psychisch kwetsbare personen). Bovendien is het onderscheid tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gebaseerd op het aantal en de verblijftijd van groepen mensen en op de aanwezigheid van adequate vluchtmogelijkheden.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.



Figuur 2 Weergave plaatsgebonden risicocontouren, invloedsgebied en groepsrisicografiek met oriëntatiewaarde voor transport

Het groepsrisico geeft aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarbij rekening met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de risicobron. Dit laatste geldt ook voor inrichtingen met gevaarlijke stoffen.

Verantwoording

In het Bevi, Bevt en het Bevb is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. In het Bevi, Bevt en het Bevb zijn bepalingen opgenomen waaraan deze verantwoording dient te voldoen. Conform de Bevt dient bij een significante toename van het groepsrisico of een overschrijding van de oriëntatiewaarde het groepsrisico verantwoord te worden. De verantwoording van het groepsrisico is conform het Bevi van toepassing indien sprake is van een ruimtelijke

ontwikkeling binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting. In het Bevb is voor de verantwoordingsplicht een onderscheid gemaakt tussen het 100%-letaliteitsgebied en het 1%-letaliteitsgebied. Binnen eerstgenoemd gebied geldt een uitgebreide verantwoordingsplicht, in laatstgenoemd gebied dient alleen bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beschouwd te worden.

Om de haalbaarheid van het plan aan te kunnen tonen is onderzoek verricht naar de aanwezigheid van stationaire en mobiele bronnen in de omgeving van het plangebied.

Voor het plangebied is een risico-inventarisatie uitgevoerd⁴. Hierbij is gekeken naar de volgende aspecten, die van invloed kunnen zijn op het plangebied:

- risicovolle inrichtingen;
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over spoor, water en weg.

Risicobronnen

In het kader van de waarborging van de externe veiligheid is het van belang om de risicobronnen rondom het plangebied in kaart te brengen. Navolgend worden deze bronnen categoriaal besproken

Risicovolle inrichtingen

In de omgeving van het plangebied bevindt zich een inrichting waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen. Het betreft hierbij het BP tankstation Naarden op circa 270 meter van het plangebied. Het tankstation heeft een risicocontour van 25 meter. Het plangebied bevindt zich buiten dit invloedsgebied (=150 meter). Het bedrijf vormt daarmee geen belemmering voor het plan. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

In de omgeving van het plangebied zijn geen hogedruk aardgastransportleidingen gevonden met een invloedsgebied dat het plangebied overschrijdt. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

Transport van gevaarlijke stoffen over spoor, water en weg

Naast het plangebied bevindt zich een hoofdinfrastructuurverbinding. Het betreft hierbij de spoorlijn Amsterdam – Amersfoort. Het plangebied is gelegen binnen de onderzoekszone van 200 meter van de spoorlijn Amsterdam - Amersfoort. Over de spoorlijn Amsterdam – Amersfoort worden gevaarlijke stoffen vervoerd (zie navolgende tabel), waarvan alle stofcategorieën een invloedsgebied hebben welke reikt tot en met het plangebied. Het groepsrisico dient derhalve berekend te worden.

Stofcategorie	Ketelwagens per jaar	Invloedsgebied 1% letaliteit (m)
A	1.440	460
B2	910	995
C3	6.020	35
D3	1.110	375
D4	180	>4.000

Tabel 1. Jaarlijks vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Amsterdam - Amersfoort (spoortrajectnummer 30DD.5)

⁴ Onderzoek externe veiligheid Comeniuslaan Naarden, SAB, 20 september 2021.

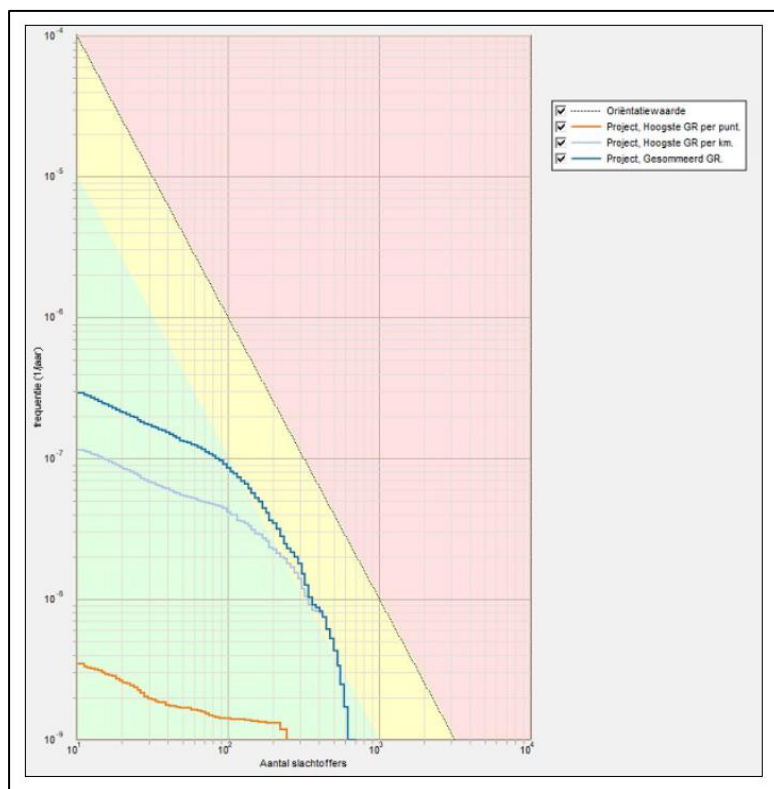
Met het programma RBM II versie 2.4 zijn het groepsrisico van de huidige als de toekomstige situatie berekend. De aanwezigheidsgegevens zijn ontleend aan de BAG populatieservice. Deze situatie is als Ausgangssituatie gehanteerd voor de huidige situatie. Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van de realisatie van 15 woningen, zoals beschreven in het bestemmingsplan. Het aantal nieuwe aanwezigen is als gevolg 15 woningen x 2,4 aanwezigen (gemiddeld per woning) = 36 aanwezigen.

Plaatsgebonden risico

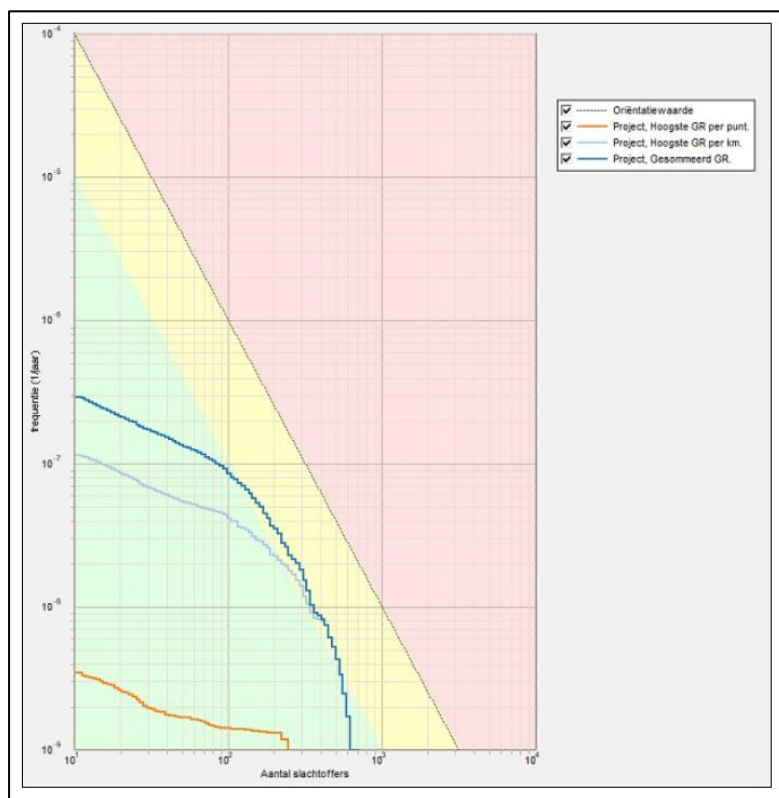
Uit de berekeningen blijkt dat er geen $10^{-6}/j$ plaatsgebonden risicocontour aanwezig is. De $10^{-8}/j$ plaatsgebonden risicocontour ligt over het plangebied (fase 6) heen. Er worden geen grenswaarden overschreden.

Groepsrisico

Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico in de huidige als toekomstige situatie tussen de 0,1 maal oriënterende waarde en de oriënterende waarde is gelegen. In navolgende figuur 5 is de FN-curve van de huidige situatie weergegeven en in figuur daarna de toekomstige situatie. In beide figuren is het rode gebied het groepsrisico hoger dan de oriënterende waarde, in het gele gebied is het groepsrisico gelegen tussen de 0,1 maal de oriënterende waarde en de oriënterende waarde. In het groene gebied is het groepsrisico minder dan 0,1 maal de oriënterende waarde.



FN-curve huidige situatie



FN-curve toekomstige situatie

Het aantal slachtoffers in de huidige situatie ter hoogte van het plangebied bedraagt 122. In de toekomstige zal het aantal slachtoffers toenemen naar 129. De toename van het aantal slachtoffers is 6%. Uit de FN-curves blijkt geen toename. Volstaan kan gelet op bovenstaande worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Verantwoording groepsrisico

Ontwikkeling groepsrisico

Als gevolg van de realisatie van de beoogde 15 woningen zal de personendichtheid in het plangebied toenemen. Er wordt uitgegaan van een personendichtheid van 36 aanwezigen in de nachtperiode en 18 aanwezigen in de dagperiode.

Mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico

Om het groepsrisico te minimaliseren kunnen de gevels waarbij een raam is gesitueerd richting de spoorlijn worden voorzien van splintervrij glas en kleine vensters. Daarnaast kan er aandacht worden besteed aan een watergang, groenvoorzieningen en parkeerplaatsen. Deze maatregelen hebben een verminderd groepsrisico tot gevolg.

Een potentiële mogelijkheid ter beperking van het groepsrisico betreft de aanleg van een ventilatiesysteem waarbij de ventilatie met één druk op de knop kan worden uitgeschakeld. Dit is echter niet af te dwingen in de ruimtelijke procedure. Tot slot is bij calamiteiten tijdige alarmering vereist middels het Waarschuwing en Alarmering Systeem (WAS) of het NL-alert, zodat de aanwezigen tijdig in veiligheid kunnen worden gebracht.

De bestrijdbaarheid van de omvang van een ramp of zwaar ongeval

Allereerst is het voor de bestrijdbaarheid van een ramp of zwaar ongeval van belang om de aanrijdtijden van de brandweer voor het plangebied te inventariseren. Vanuit 2 brandweerkazernes is de locatie binnen 10 minuten te bereiken, namelijk de brandweerkazerne in Naarden (6 minuten) en de brandweerkazerne Bussum (5 minuten). Geconcludeerd wordt dat het plangebied en diens directe omgeving goed bereikbaar is voor de brandweer.

Bij een calamiteit, waarbij toxische stoffen (kunnen) vrijkomen, zal de brandweer inzetten op het beperken of voorkomen van effecten. Deze inzet zal voornamelijk plaatsvinden bij de bron. De brandweer richt zich dan niet direct op het bestrijden van effecten in of nabij het plangebied. De mogelijkheden voor bestrijdbaarheid bij het toxische scenario worden daarom niet verder in beschouwing genomen.

Ten aanzien van het brandbare scenario, zet de brandweer eveneens in op het beperken of voorkomen van effecten. Deze inzet zal voornamelijk plaatsvinden bij de bron. De brandweer richt zich dan niet direct op het bestrijden van effecten in of nabij het plangebied. Wel is het van belang dat zich in het plangebied voldoende bluswatervoorzieningen bevinden.

Mogelijkheden tot zelfredzaamheid

Bij een calamiteit, waarbij toxische stoffen (kunnen) vrijkomen en/of er een explosie plaatsvindt, is het belangrijk dat de aanwezigen in het plangebied worden geïnformeerd hoe te handelen bij dat incident. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde waarschuwings- en alarmeringspalen (WAS-palen) of NL-alert. Bij het genoemde toxische incidentscenario is het advies om te schuilen in een gebouw en de ramen, deuren en ventilatieopeningen te sluiten.

Bovenstaand advies is ook van toepassing op het brandbare scenario. Ook behoren vluchtwegen van de bron af ook tot de mogelijkheden om de zelfredzaamheid te vergroten. De entrees van de woningen bevinden zich aan de 'binnenkant' van het plangebied. Voor de dichtstbijzijnde woningen zijn de entrees daarmee van de risicobron af gelegen. De nieuwe toegangsweg ligt hierbij tussen de beoogde woningen in. De vluchtroute betreft in voorliggende situatie via de Comeniuslaan in de richting van de Brinklaan en Lambertus Hortensiuslaan.

Vanuit oogpunt van communicatie is het daarnaast wenselijk dat het bevoegd gezag (nieuwe) bewoners attendeert op mogelijkheden tot zelfredzaamheid. Deze verantwoording dient gelezen te worden in combinatie met de Beleidsvisie externe veiligheid van de Gemeente Gooi en Vechtstreek en de daarin gemaakte keuzes. Het onderzoek Externe Veiligheid is door de gemeente beoordeeld en goedgekeurd. De ontwikkeling past dan ook in de beleidsvisie externe veiligheid.

Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Het plangebied grenst direct aan de spoorlijn Weesp – Hilversum (Amersfoort – Amsterdam) en ruim de helft van het perceel ligt binnen het plasbrandaandachtsgebied (PAG).

Een plasbrand kan bijvoorbeeld ontstaan door het openscheuren van een ketelwagen bij een botsing. Bij spoorlijnen wordt het PAG gemeten vanaf de buitenste spoorsta-

ven van de spoorbundel en betreft het een totale zone van 30 meter vanaf het meetpunt (Art. 16 lid 3 Regeling Basisnet). Op grond van paragraaf 2.3 van de Regeling Bouwbesluit 2012 gelden voor het PAG aanvullende eisen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het plan voorziet in de realisatie van maximaal 15 woningen, daarvan liggen 7 woningen in de 30 meter-zone en de overige 8 grenzen direct aan het PAG. Daarmee kan geconcludeerd worden dat het de realisatie van kwetsbare objecten als bedoelt in het Besluit externe veiligheid inrichtingen betreft. De nieuwbouw dient dientengevolge te voldoen aan de eisen zoals gesteld in artikelen 2.5 t/m 2.9 uit de Regeling Bouwbesluit 2012, waaronder:

- De brandwerendheid van de uitwendige scheidingsconstructie is ten minste 60 minuten van buiten naar binnen
- De constructieonderdelen van de buitenmuren en het dak dienen te voldoen aan
- brandklasse A. Voor deuren, ramen, kozijnen en vergelijkbare onderdelen geldt
- brandklasse D
- De deuren dienen aan de van de spoorlijn afgekeerde zijde te worden geplaatst zodat er vluchtroutes zijn die van het PAG weg voeren.

De gestelde bouweisen zijn verplicht op de woningen die binnen het PAG gerealiseerd worden, maar het advies is om deze ook voor de overige woningen waar mogelijk als kaders aan te houden om mogelijke risico's verder te beperken. De bestaande ontsluiting naar de Comeniuslaan blijft bestaan voor de nieuwbouw en zal dienen als mogelijke vluchtroute van de bron af richting de Brinklaan en de Lambertus Hortensiuslaan.

Conclusie beperkte verantwoording externe veiligheid

De locatie ligt deels binnen het ligt binnen het plasbrandaandachtsgebied (PAG van de spoorlijn Amsterdam - Amersfoort. Uit de resultaten van de berekening van het groepsrisico van de spoorlijn Amsterdam – Amersfoort blijkt dat het groepsrisico niet toeneemt en vormt daarmee geen belemmering voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

De veiligheidsregio Gooi- en Vechtstreek dient in de gelegenheid te worden gesteld om een advies uit te brengen.

Het onderwerp externe veiligheid levert geen belemmeringen op voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

4.2.4 Luchtkwaliteit

De wet- en regelgeving met betrekking luchtkwaliteit zijn verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2 en zijn een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

NSL en Besluit NIBM

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd, kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die sinds 2010 van kracht zijn. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO₂ en PM¹⁰ betekent dit een maximaal toegestane verslechtering van 1,2 µg/m³. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuinen en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Besluit gevoelige bestemmingen

Gevoelige bestemmingen zoals scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgthuizen genieten op grond van het "Besluit gevoelige bestemmingen" extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden.

Goede ruimtelijke ordening

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is om het project op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is, significant is ten opzichte van een etmaal. Volgens de toelichting op de "Handreiking Reken aan Luchtkwaliteit, Actualisatie 2011" is dit onder andere het geval is bij een woning, school of sportterrein.

Beoordeling

Bij het voorliggende plan wordt geen mogelijkheid geboden om een school, kinderdagverblijf of bejaarden-, verpleeg- of verzorgingstehuis te realiseren. Alleen deze bestemmingen zijn in de AMvB gevoelige Bestemmingen aangemerkt als "gevoelige bestemming". Het besluit vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Het project voorziet in maximaal 15 woningen en valt gelet op de omvang ruimschoots onder de ministeriële regeling NIBM (de grens ligt (1.500 woningen bij één toegangsweg om 10 ha kantoren) en leidt derhalve 'niet in betekenende mate' tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Conclusie

Op basis van het vorenstaande wordt geconcludeerd dat zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het onderhavige initiatief.

4.2.5 Geluid

Het aspect geluid vloeit voort uit de Wet geluidhinder en kan worden onderverdeeld in geluid afkomstig van wegverkeer, railverkeer en industrie. De Wet geluidhinder (Wgh) vormt het kader voor toetsing van initiatieven.

Wegverkeer en railverkeer

De hoogte van de maximaal toegestane waarde is onder andere afhankelijk van de geluidsbron (weg- of railverkeer) en de ligging van de geluidsgevoelige bebouwing (stedelijk of buitenstedelijk gebied).

In de onderstaande tabel is de meest voorkomende maximaal toegestane waarden uit de Wgh voor wegverkeer en uit het Besluit geluidhinder voor railverkeer weergegeven ten aanzien van binnenstedelijk gebied:

	Wegverkeer	Railverkeer
Ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting	48 dB (art. 82)	55 dB (art. 4.9 lid 1)
Maximale toegestane waarde binnenstedelijke locaties	58 dB (art. 83 lid 5)	68 dB

Gelet op de Wgh kunnen drie situaties zich voordoen:

- 1 Een gevelbelasting lager dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting. Met deze waarde wordt voor geluidsgevoelige bebouwing binnen de invloedssfeer van een geluidsbron (wegen, spoorweg enz.) een vrij goede woon-/leefsituatie gegarandeerd. Voor geluidsgevoelige bebouwing met een gevelbelasting lager dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting zijn geen nadere acties nodig om deze te realiseren.
- 2 Een gevelbelasting tussen de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting en de maximaal toegestane waarde. Voor deze situatie dienen bij voorkeur maatregelen te worden getroffen om de gevelbelasting terug te brengen tot een waarde die lager is dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting. Wanneer er overwegende bezwaren zijn vanuit een stedenbouwkundig, verkeerskundig, landschappelijk of financieel oogpunt dan kan voor de geluidsgevoelige bebouwing een hogere waarde worden aangevraagd.
- 3 Een gevelbelasting hoger dan de maximaal toegestane waarde. Voor een dergelijke situatie is de bouw van geluidsgevoelige bebouwing in principe niet mogelijk, tenzij er geluidsbeperkende maatregelen worden getroffen waardoor de gevelbelasting daalt tot een waarde lager dan de maximaal toegestane waarde.

Wanneer de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting uit de Wgh wordt overschreden kan ook de akoestische binnenwaarde worden overschreden. Volgens artikel 111a van de Wgh moet ten gevolge van wegverkeerslawaai een binnenwaarde van 33 dB bij een nieuwe woning worden gegarandeerd. Voor de akoestische binnenwaarde ten gevolge van wegverkeer mag de aftrek ex artikel 110g van de Wgh (een aftrek van 2 of 5 dB) niet worden toegepast. Mogelijk moeten voor de woningen met een hogere gevelbelasting dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting aanvullende isolerende voorzieningen worden getroffen om de akoestische binnenwaarde te halen.

Daarnaast liggen langs wegen en spoorlijnen zones. Binnen deze zones moet voor de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bebouwing akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. De wettelijke zone van een landelijke spoorweg is onder andere afhankelijk van het aantal bakken (wagons) dat per uur over de spoorlijn rijdt. Voor geluidsgevoelige bebouwing die wordt gerealiseerd in de zone van landelijke spoorwegen moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd conform artikel 106 van de Wgh.

Het plangebied bevindt zich binnen de zone van de spoorlijn Amsterdam – Amersfoort. Er is gelet hierop een akoestisch onderzoek uitgevoerd⁵. Het plangebied ligt niet binnen de onderzoekszone van wegen; de maximum snelheid op de omliggende wegen bedraagt 30 km/u. In het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing is echter in het akoestisch onderzoek tevens de gecumuleerde geluidbelasting bepaald waarbij de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer vanwege de Comeniuslaan is beschouwd. Uit de berekening blijkt dat er gevolg van wegverkeer geen overschrijding plaatsvindt van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 48 dB.

Vanwege het spoor wordt de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van 55 dB wel overschreden. De hoogst berekende waarde bedraagt 68 dB. Dit is tegelijk de maximaal toegestane waarde vanwege spoor waarvoor Hogere Waarde kan worden verleend.

Vanwege deze overschrijdingen van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting door de spoorlijn Naarden – Bussum is gekeken naar mogelijke maatregelen.

Er is onderzocht of, en zo ja, welke doeltreffende maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting terug te brengen tot een waarde die lager of gelijk is aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. Bij het treffen van maatregelen geldt een voorkeursvolgorde: bron, overdracht en ontvanger.

Bronmaatregelen

Raildempers

Raildempers kunnen een bijdrage leveren aan het verminderen van de geluidemissie van het spoor. Deze maatregelen aan het spoor kunnen niet worden getroffen zonder medewerking van ProRail. De maatregel kan circa 4 dB reductie opleveren. Hierdoor wordt echter nog niet voldaan aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. De te maken kosten (circa € 400 per meter enkel spoor) zullen bovendien niet opwegen tegen de te behalen geluidsreductie. Deze maatregel wordt niet uitgevoerd.

Overdrachtsmaatregelen

Afschermen

Een voorbeeld van overdrachtsmaatregelen zijn geluidschermen. In de huidige (binnen)stedelijke situatie bevindt zich reeds een scherm van minstens 4 meter hoogte ten opzichte van de spoorlijn. Om de geluidbelasting als gevolg van de spoorlijn terug te brengen tot onder de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting dient er een aanzienlijk hoger geluidscherm te worden geplaatst welke uit stedenbouwkundig en financieel perspectief niet passend zal zijn. Deze maatregel wordt niet uitgevoerd.

⁵ Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaï Comeniuslaan Naarden, SAB, 5 augustus 2019.

Hogere grenswaarde aanvraag

Aangezien de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting wordt overschreden als gevolg van de spoorlijn Naarden – Bussum en bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk zijn of stuiten op bezwaren van financiële of stedenbouwkundige aard dient er een hogere grenswaarde procedure te worden opgesteld voor de spoorlijn Naarden - Bussum.

Per woning (nummering volgens het stedenbouwkundig plan, zie hoofdstuk 2) is hierna de Hogere Waarde weergegeven die wordt verleend alsook de benodigde reductie om te kunnen voldoen aan het Bouwbesluit (binnenwaarde 33 dB).

Woning	Hogere Waarde (dB)	Benodigde reductie
1	68	35
2	68	35
3	67	34
4	67	34
5	67	34
6	65	32
7	63	30
8	56	23
9	56	23
10	54	21
11	60	27
12	64	31
13	64	31
14	65	32
15	63	30

Vanwege een goede ruimtelijke ordening dient ook de cumulatie in ogenschouw genomen te worden (volgens de Wgh geldt dit niet in dit geval daar de niet gezoneerde wegen (30km/h) niet gecumuleerd hoeven te worden. Echter, als spoorverkeerlawaaï gecumuleerd wordt met wegverkeer, vallen de waarden *lager* uit. Dit is een gevolg van het Reken en Meetvoorschrift waar de overweging aan ten grondslag ligt dat spoorverkeerlawaaï als minder ergerlijk ervaren wordt.

De Wgh staat gelet hierop de uitvoering van het plan niet in de weg. Wel dienen de nodige isolatiemaatregelen genomen te worden om te voldoen aan de binnenwaarde (Bouwbesluit). Dit dient onderdeel uit te maken van de aanvraag omgevingsvergunning.

Conclusie

Gelet op bovenstaande staat het aspect geluid de uitvoering van het plan niet in de weg.

4.2.6 Trillingshinder

In Nederland bestaat geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen het aspect trillingen geen aandachtspunt is. De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. Hierin is de zorg voor een goede ruimtelijke ordening voorgeschreven. Om aan te kunnen tonen of er voor een beoogd plan sprake is van een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk om mogelijke trillingshinder inzichtelijk te maken. Er is een aantal richtlijnen en beleidsregels die hiervoor worden gebruikt, namelijk:

- SBR-richtlijn;
- Beleidsregel trillingshinder spoor;
- Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen;
- Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening.

De gebruikelijke gehanteerde afstand waarbinnen trillingshinder door spoor wordt getoetst is een zone tot 100 meter van het spoor. Uit verschillende trillinghinderonderzoeken blijkt dat buiten deze afstand tot het spoor meestal geen trillingsniveaus optreden boven de streefwaarde van V_{max} van 0.1. Binnen een afstand van 100 meter tot het spoor moet bij nieuwbouw rekening worden gehouden met spoortrillingen en het voorkomen van hinder hierdoor. Dat binnen een zone van 100 meter tot het spoor rekening gehouden moet worden met trillingen betekent niet dat er binnen deze zone altijd maatregelen nodig zijn. Bij dit initiatief grenzend aan het spoordomein, wordt een trillingsonderzoek noodzakelijk geacht. Dit onderzoek is uitgevoerd en toegevoegd aan het bestemmingsplan⁶.

Beoordeling en conclusie

Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- in de rijwoningen en 2-onder-1 kapwoningen op ongeveer 18 m afstand van het spoor (eerstelijns bebouwing) niet wordt voldaan aan de streefwaarde A2 van 0,2 uit de SBR-B.
- Deze streefwaarde wordt ook niet onvoorwaardelijk voldaan voor de woningen op 41 m afstand (tweede lijn).

DGMR adviseert verschillende maatregelen voor deze woningen. Als ze worden voorzien van een paalfundatie met palen van ten minste 8 meter lengte, stijve vloeren met een laagste buig-eigenfrequentie van tenminste 15 Hz en er worden twee overschrijdingen per week van de streefwaarde A2 voor de nachtperiode geaccepteerd, dan zouden de woningen in de tweede lijn geen verdere maatregelen behoeven. De maximale trillingssterkte in de nachtperiode voldoet dan weliswaar niet aan de streefwaarde voor nieuwe situaties (nieuwbouw), maar blijft of wel binnen de kaders van bestaande woningbouw.

Voor de woningen in de eerste lijn, het blok rijwoningen en de 2-onder-1 kap woningen, is bovenop genoemde constructieve maatregelen (zie hierboven) een aanvullende maatregel ter reductie van trillingen noodzakelijk. Gezien de gewenste trillingsreductie is hier het treffen van trillingsisolatie met een afveerfrequentie van ongeveer

⁶ Trillingsonderzoek Comeniuslaan Naarden, DGMR Bouw, 8 september 2022.

2,5 à 3 Hz nodig, in te vullen door een groot aantal stalen schroefveren. Dit betekent dat hiervoor een dragend kader of betonplaat moet worden aangelegd onder de reguliere betonnen randbalken.

Met inachtneming van de voorgeschreven maatregelen, vormt het aspect ‘trillingen’ geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Om te borgen dat voldaan wordt aan de streefwaarden uit de SBR-richtlijn is een voorwaardelijke verplichting opgenomen;

4.2.7 Bodem

Bij functiewijzigingen die leiden tot een verandering van de bestaande bestemming zal moeten worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem de realisatie van de gewenste functie ook toestaat. Daarnaast geldt dat de bodemkwaliteit invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid als blijkt dat de bodem gesaneerd moet worden. Bij dit initiatief is evenwel geen sprake van grondroerende werkzaamheden zodat een nader onderzoek naar bodem niet nodig is. Dit onderzoek is uitgevoerd en toegevoegd aan het bestemmingsplan⁷.

Beoordeling en conclusie

Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- de bodem op de locatie bevat in de bovengrond plaatselijk sporen baksteen;
- de toplaag is plaatselijk licht verontreinigd met hexachloorbenzeen;
- de bovengrond is licht verontreinigd met cadmium, lood, zink, kwik, koper en PAK;
- in de ondergrond en het grondwater zijn geen verhoogde concentraties aangetroffen;
- de hypothese dient aangenomen te worden, echter de onderzoeksinspanning hoeft niet aangepast te worden.

Het terrein is op basis van de milieuhygiënische kwaliteit geschikt voor het voorgenomen gebruik. In eerste instantie is een matig verhoogd gehalte koper aangetroffen in een mengmonster van de bovengrond. Deze is na uitsplitsing niet meer aangetroffen. Het aspect bodem staat derhalve uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

4.3 Omgevingsaspecten

4.3.1 Water

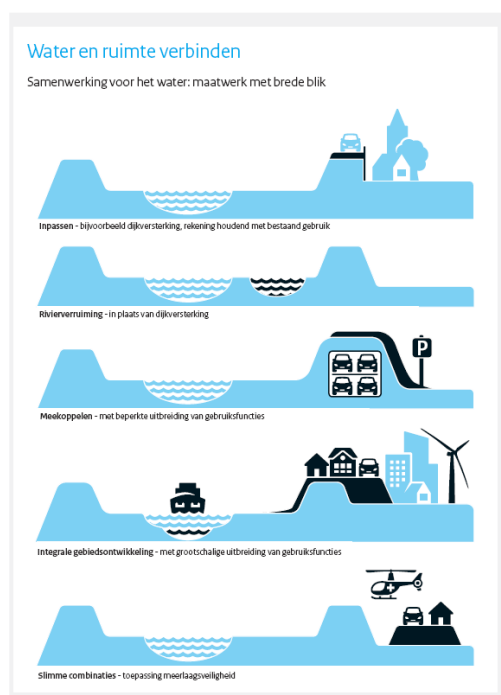
Beleid

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21^e eeuw (WB'21) ondertekend. Onderdeel van het nieuwe waterbeleid is de “watertoets” de check van ruimtelijke plannen aan de gevolgen voor het watersysteem.

⁷ Verkennend bodemonderzoek Comeniuslaan Naarden, de Klinker Milieu, 21 oktober 2019.

Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water is gericht op het bereiken van een goede ecologische waterkwaliteit in alle Europese wateren. In 2015 moet dat gerealiseerd zijn. De lidstaten moeten in 2009 (inter)nationale stroomgebiedbeheersplannen vaststellen waarin zij aangeven welke maatregelen ze gaan nemen om de doelstelling te halen. De provincie Noord-Holland maakt volledig deel uit van het deelstroomgebied Rijndelta en het daarbinnen begrensde deelstroomgebiedsdistrict Rijn-West. Binnen Rijn-West werkt Noord-Holland samen met alle betrokken waterbeheerders (Rijkswaterstaat, buurprovincies, waterschappen en gemeenten) aan het opstellen van het regionale deel van het genoemde stroomgebiedbeheersplan Rijndelta.



Rijksbeleid

In het Nationaal Bestuursakkoord Water hebben Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten afgesproken dat in 2015 het watersysteem op orde moet zijn en blijven. Water moet weer de ruimte krijgen en is medesturend voor het ruimtelijk beleid. Als een van de eerste stappen is afgesproken dat de waterschappen in beeld brengen hoeveel waterberging er nodig is om aan de zogenaamde werknormen te kunnen voldoen. Voor stedelijk gebied houdt dit bijvoorbeeld in, de hoeveelheid wateroppervlak die nodig is om te zorgen dat bij neerslag het waterpeil maar eens in de 100 jaar tot aan het maaiveld kan stijgen.

Provinciaal beleid

In het provinciaal Waterplan Noord-Holland is het Europese en nationale beleid vertaald naar wat er binnen de provincie moet gebeuren om het water zo goed mogelijk te blijven. Het Provinciaal Waterplan staat niet op zichzelf. Water heeft met heel veel zaken te maken, variërend van landbouw tot recreatie en van stadsuitbreidingen tot gezond drinkwater. Daarom is het Provinciaal Waterplan afgestemd met het beleid op het gebied van natuur, recreatie, landschap, cultuurhistorie, milieu, landbouw, ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. In het Provinciaal Waterplan is het waterbeleid

beschreven aan de hand van de thema's veiligheid, wateroverlast en watertekort, waterkwaliteit en grond- en drinkwater. Het Provinciaal Waterplan fungeert hierbij als het kader voor de uitvoering: het is de basis voor allerlei te nemen maatregelen door de Provincie, waterschappen en gemeenten gedurende de looptijd van het plan. Het is dus geen uitvoeringsprogramma. Er zal een apart uitvoeringsprogramma worden opgesteld dat jaarlijks wordt aangepast.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier: Waterprogramma 2016-2021

Op 16 december 2015 is het Waterprogramma 2016-2021 vastgesteld door het algemeen bestuur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. In het Waterprogramma 2016 – 2021 wordt antwoord gegeven op de vragen:

- 1 Hoe wordt in de toekomst gezorgd voor veilige dijken, droge voeten en voldoende schoon en gezond water in Hollands Noorderkwartier?
- 2 Welke benadering wordt daarvoor gekozen?
- 3 Welke kosten en inzet gaan daarmee gepaard?

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) presenteert in het Waterprogramma het beleid, de maatregelen, de programma's en de projecten die ze in de periode 2016 – 2021 gaan uitvoeren. Het Hoogheemraadschap bouwt voort op de regionale Deltavisie en verankert de landelijke Deltabeslissingen. Met het Waterprogramma wordt richting gegeven aan het waterbeheer tussen 2016 en 2021. Dat is nodig, want de klimaatverandering en de veranderende maatschappij dwingen tot aanscherping en heroverweging van onze keuzes. Door het veranderende klimaat wordt het waterbeheer steeds complexer. Veranderende patronen in communicatie en participatie in de maatschappij vragen grotere betrokkenheid en intensievere dialoog met de partners en belanghebbenden. Bovendien zijn er steeds meer partijen betrokken bij het waterbeheer. Alleen door slim samen te werken is integraal en doelmatig waterbeheer mogelijk.

Om achteruitgang van het watersysteem te voorkomen, vraagt het Waterprogramma in ruimtelijke plannen om maatregelen die de nadelige effecten van verharding voorkomen of compenseren. Dit is vastgelegd in de keur van het Hoogheemraadschap.

Keur en algemene regels

In 2016 heeft het hoogheemraadschap een nieuwe Keur en bijbehorende Algemene Regels vastgesteld. *Artikel 4.2 Verbod versnelde afvoer door verhard oppervlak* is in de nieuwe Keur gewijzigd. In de nieuwe Keur 2016 is nu het volgende opgenomen: "*Artikel 3.3 Verbod versnelde afvoer door nieuw verhard oppervlak*. Het is verboden zonder watervergunning van het bestuur neerslag door nieuw verhard oppervlak versneld tot afvoer te laten komen."

In de Algemene Regels 2016 zijn vervolgens de volgende aanvullingen opgenomen: "*Artikel 23. nieuw verhard oppervlak*. Op grond van artikel 3.9, eerste lid van de keur geldt een vrijstelling van de vergunningplicht van artikel 3.3 voor het aanbrengen van nieuw verhard oppervlak indien:

1. de bebouwing of verharding van de onverharde grond door een of meer aaneengesloten bouwplannen met een gezamenlijke oppervlakte minder dan 800 m² bedraagt en;
2. de aanleg van nieuw verhard oppervlak minder dan 10% van het oppervlak van het desbetreffende peilvak beslaat en;
3. het desbetreffende watersysteem de toename van de piekafvoer kan verwerken."

Watertoets

Met behulp van de watertoets wordt getoetst of binnen nieuwe plannen voldoende aandacht aan de waterhuishouding is besteed. In de huidige situatie is/was zoals aangegeven ca. 1.486 m² aan opstallen aanwezig. Daarnaast is het terrein deels verhard, naar schatting 1.000 m². De oppervlaktes van de nieuwe woningen tezamen bedraagt ca. 1.319 m². Daar komt naar schatting 1.100 m² verharding bij voor de parkeercoffer en openbaar gebied. Er wordt daarmee gebleven onder de grens van 800 m² die het Hoogheemraadschap hanteert tot welke geen compensatie nodig is als gevolg van te veel extra verharding en de mogelijk negatieve effecten die dit heeft op het infiltrerend vermogen van het plangebied.

Tevens is al een aansluiting aanwezig op het bestaande gescheiden rioleringssysteem. Er is geen noodzaak om extra waterberging dan wel nieuw rioleringssysteem te realiseren. Eventuele te nemen maatregelen in het kader van duurzaam bouwen zoals het gebruik van duurzame materialen (dit houdt vaak in geen gebruik te maken van uitlogende materialen zoals lood, zink, koper, bitumineuze materialen en geïmpregneerde houtsoorten) bevinden zich op het niveau van uitvoering. Initiatiefnemer zal overigens geen of nauwelijks uitlogende materialen gebruiken. Tot slot bevindt het plangebied zich niet in een beschermingszone van een primaire waterkering en wordt er geen oppervlaktewater gedempt.

4.3.2 Ecologie

Bij ruimtelijke ingrepen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden van het plangebied. Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming zijn de Wet natuurbescherming en provinciale verordeningen van toepassing. De provincies beschermen via provinciale verordening waardevolle natuurgebieden zoals het Natuurnetwerk Nederland (NNN) weidevogelgebied en ganzenfoerageergebied. Daarnaast kunnen natuurgebieden of andere gebieden die essentieel zijn voor het behoud van bepaalde flora en fauna, aangewezen worden als Europees vogelrichtlijn- en/of habitatrichtlijngebied (Natura 2000). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn in Nederland opgenomen in de Wet natuurbescherming. Ook de bescherming van individuele plant- en diersoorten (soortbescherming) is geregeld in deze wet.

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt niet in maar wel nabij Natura 2000-gebieden, namelijk het Noordhollands Duinreservaat. Het initiatief is echter zodanig kleinschalig van aard, dat significant negatieve effecten op nabij gelegen Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Dit mogelijk met als uitzondering stikstofdepositie als gevolg van een toegenomen stikstofemissie. Er is daarom een berekening gemaakt in Aeries, waarbij zowel de bouw- en aanlegfase als de gebruiksfase zijn beschouwd⁸. Uit de uitgevoerde berekeningen voor de aanlegfase blijkt dat de nu gehanteerde grenswaarde van 0,00 mol stikstof/ha/j niet wordt overschreden. Nadelige milieueffecten op de stikstofgevoelige habitattypen in de omliggende Natura 2000-gebieden kunnen door middel van deze berekening derhalve worden uitgesloten.

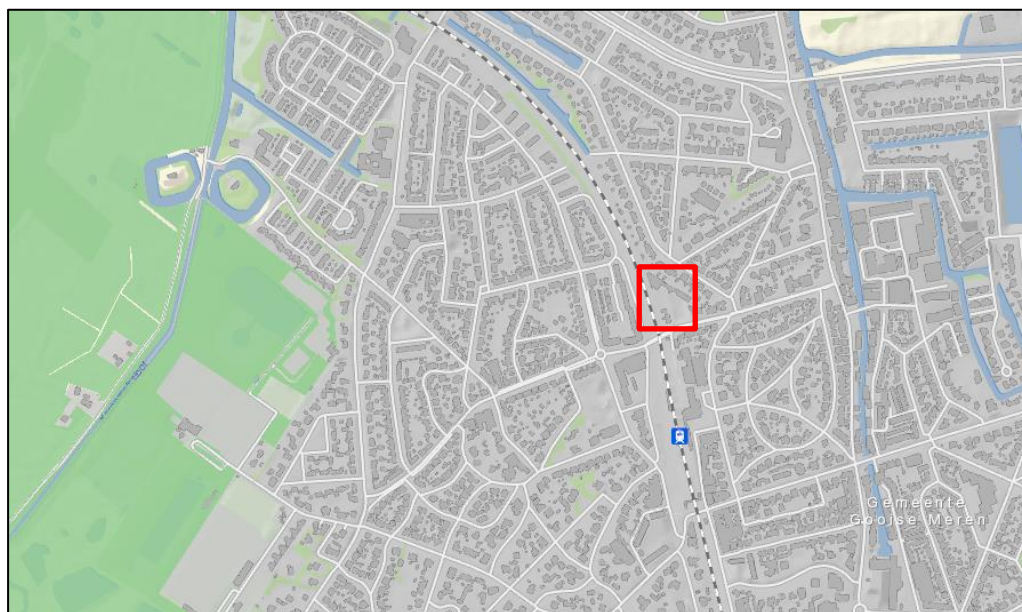
⁸, Onderzoek stikstofdepositie Naarden, Comeniuslaan, SAB, 22 februari 2021.

Uit de uitgevoerde berekeningen van de gebruiksfase blijkt dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol stikstof/ha/j op de stikstofgevoelige habitattypen in de omliggende Natura 2000-gebieden. Er zijn daardoor geen nadelige milieueffecten te verwachten op de omliggende Natura 2000-gebieden.

Geconcludeerd wordt dat significant negatieve effecten derhalve worden uitgesloten. Er is geen vergunning ten behoeve van de Wet natuurbescherming benodigd.

Ligging Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied ligt niet binnen Natuurnetwerk Nederland (zie navolgende afbeelding).



Globale ligging van het plangebied (rood kader) ten opzichte van Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen. Bron: Provincie Noord-Holland. Bewerking: SAB.

Het dichtstbijzijnde gedeelte van het natuurnetwerk bevindt zich op ongeveer 680 meter ten westen van het plangebied. Het dichtstbijzijnde deel van het Natuurnetwerk Nederland betreft tevens het Natura 2000-gebied "Naardermeer".

Het plangebied ligt niet in of nabij weidevogelleefgebied. Echter, ook de externe effecten van initiatieven op weidevogelleefgebied in ogenschouw genomen moeten worden, te denken valt aan verstoring van weidevogels door lichtinval of geluid. Het dichtstbijzijnde weidevogelleefgebied ligt echter op ruime afstand; er is daarom geen effect op weidevogelleefgebied.

Soortenbescherming

Soortenbescherming is altijd aan de orde. Hiervoor is Wet natuurbescherming bepalend. De wet is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. De wetten hebben de beschermingsregels, zoals die ook in de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn opgenomen, overgenomen en voor de Nederlandse situatie toegepast. Afhankelijk van de ingreep wordt als onderdeel van de omgevingsvergunning een toets in het kader van Wet natuurbescherming uitgevoerd. De uitkomst van deze toets is tweeledig; met de ingreep er is geen of wel sprake van overtreding van de Wet natuurbescherming. Is er sprake van overtreding van de Wet natuurbescherming dan worden er mitigerende maatregelen opgesteld om overtreding

te voorkomen, een verklaring van geen bedenkingen aangevraagd of een ontheffingsaanvraag ingediend. In het bestemmingsplan moet duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming de haalbaarheid van het plan niet in de weg staat. Er is gelet hierop natuuronderzoek uitgevoerd⁹, toegevoegd als bijlage aan dit bestemmingsplan.

De meest voorkomende beschermde soorten in stedelijk gebied zijn huismus, gierzwaluw, enkele vleermuissoorten en steenmarter. Voor deze soorten wordt daarom hierna expliciet de resultaat van het onderzoek vermeld. Voor de overige soorten wordt verwezen naar het onderzoek (de aanwezigheid daarvan c.q. de vaste rust- en verblijfplaats daarvan kan worden uitgesloten).

Huisumus

In het plangebied zijn geen duidelijk geschikte nestlocaties van de huismus aangetroffen. Daarnaast zijn er tijdens het veldbezoek geen huismussen of sporen van de huismus in het plangebied waargenomen. Huismussen zijn zeer honkvast en blijven altijd in de directe omgeving van hun nestplaats. Het feit dat de soort tijdens geschikte weersomstandigheden niet is aangetroffen, duidt er op dat zich geen nesten in het plangebied bevinden. Aangezien er geen duidelijke nestlocaties voor de huismus in het plangebied aanwezig zijn, en huismussen of sporen van de soort niet zijn waargenomen, is het onwaarschijnlijk dat het plangebied onderdeel uitmaakt van de functionele leefomgeving van deze soort.

Gierzwaluw

Gierzwaluwen broeden in Nederland in stedelijk gebied. Ze broeden in kolonies, onder daken en in gebouwen. Veel gebruikte nestlocaties zijn onder scheefliggende of kapotte dakpannen, onder nokpannen, in gaten en kieren onder de dakrand en bij dakkapellen, daar waar het zink overloopt van de dakkapel naar de dakpannen. Daarnaast worden soms kunstmatige nestkasten of nestpannen, gaten in muren, gaten achter regenpijpen of ventilatieschachten als broedlocatie gebruikt. Nestlocaties dienen een vrije uitvliegroute op minimaal enkele meters boven de grond te hebben. Daken dienen verder minimaal een hellingshoek van 45 graden te hebben om als nestlocatie geschikt te zijn (BIJ12 2017b). De bebouwing is tijdens het veldbezoek geïnspecteerd op de aanwezigheid van kieren in muren of onder dakpannen die een geschikte nestlocatie van de gierzwaluw kunnen zijn. Vanwege het ontbreken van dakbeschot en/of een dakpannen dak zijn geen geschikte nestlocaties voor de gierzwaluw aanwezig.

Andere vogelsoorten waarvan het nest jaarrond is beschermd, nestelen op hoge gebouwen (slechtvalk), op richels van bergen of steengroeven en soms op oude roofvogelnesten (oehoe), langs stromende beken (grote gele kwikstaart), in hoge bomen in bos of boomgroepen (buizerd, roek, havik, sperwer, wespandief, zwarte wouw), in oude nesten van kraaien en roofvogels in boomgroepen (boomvalk) in oude nesten van kraaien en roofvogels in vooral naaldbomen (ransuil), in holtes in bomen en in gebouwen (steenuil), in nissen van kerktorens of in andere toegankelijke gebouwen in agrarisch gebied (kerkuil) of op speciale nestpalen (ooievaar) (SOVON 2002, vogelbescherming.nl, sovon.nl). Deze elementen zijn niet in het plangebied aanwezig. Nesten van deze vogelsoorten worden niet in het plangebied verwacht.

⁹ Quick scan natuur Comeniuslaan Naarden, Comeniuslaan 40 - 42, SAB, 25 oktober 2019.

Om overtreding van de wet te voorkomen wordt geadviseerd om de geplande ruimtelijke ontwikkeling buiten de broedperiode te starten. Op deze manier worden geen in gebruik zijnde nesten beschadigd of vernield. Nestplaatsen van vogelsoorten waarvan het nest jaarrond is beschermd worden niet verwacht. Nader onderzoek naar deze soorten is niet nodig en de bescherming van deze soorten staat de ontwikkeling niet in de weg.

Vleermuizen

Vleermuizen zijn globaal op te delen in gebouwbewonende soorten zoals gewone dwergvleermuis en boombewonende soorten als rosse vleermuis en watervleermuis. Daarnaast bestaan soorten die van beide elementen gebruikmaken. Daarbij is ook onderscheid te maken in zomer- en winterverblijfplaatsen van de verschillende soorten. Sommige soorten zoals de gewone dwergvleermuis verblijven het gehele jaar in gebouwen (spouwmuren, achter gevelbetimmeringen, etc.). Andere soorten als de rosse vleermuis verblijven jaarrond in bomen (in holten, hollen en achter loshangend schors). De watervleermuis overwintert echter weer in bunkers, grotten en kelders en verblijft in de zomerperiode in boomholten (Dietz et al. 2011).

Gebouwbewonende vleermuissoorten

Gebouwbewonende vleermuizen hebben hun verblijfplaats achter bijvoorbeeld gevelbetimmering, in spouwmuren, achter dakbeschot, achter luiken en in schoorstenen (BIJ12 2017a, Dietz et al. 2011). De bebouwing is tijdens het veldbezoek geïnspecteerd op de aanwezigheid van geschikte kieren, spleten en open stootvoegen. Vanwege de vervallen staat zijn op verschillende plekken spleten en kieren ontstaan. Geen van de spleten of kieren geeft echter toegang tot een geschikte ruimte voor een vaste rust- en verblijfplaats van een vleermuis. Er zijn geen spouwmuren of dakbeschot aanwezig. Verder heeft overal waar kieren zijn ontstaan schimmelvorming plaatsgevonden. Hierdoor biedt het zeer weinig bescherming van de buitenlucht. Ten slotte is de bebouwing maximaal tweeënhalve meter hoog, waardoor de vleermuizen geen geschikte aanvliegroute hebben naar een eventuele verblijfplaats. Vanwege het gebrek aan geschikte openingen is de aanwezigheid van vaste rust- en verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen redelijkerwijs uit te sluiten.

Boombewonende vleermuissoorten

Boombewonende soorten worden gevonden in holten en spleten in bomen en achter loshangend schors. Bomen dienen hiervoor een zekere diameter en leeftijd te hebben. Zo hebben vleermuizen genoeg ruimte in de boom. Grofweg zijn hardhout bomen als eik en beuk jonger dan 60 jaar en zachthout bomen jonger dan ongeveer 30 jaar voor een spechtenhol nog niet geschikt (Zoogdiervereniging & Probos 2012). In het plangebied staan verschillende bomen. Deze zijn tijdens het veldbezoek geïnspecteerd op geschikte holtes en loszittend schors. Deze zijn niet aangetroffen. Verblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen zijn daarom niet in het plangebied te verwachten.

Essentieel foerageergebied

Alle in Nederland voorkomende vleermuizen leven van insecten. Zij foerageren daarom op plaatsen waar veel insecten aanwezig zijn. Voorbeelden van veel voorkomende foerageergebieden zijn openingen op kruinhoogte tussen bomen, boven water en in de luwte van dijken. Als een dergelijk foerageergebied van zeer groot belang is voor

vleermuizen van een bepaalde verblijfplaats, kan gesproken worden van een essentieel foerageergebied. Als een dergelijk foerageergebied verloren zou gaan, zou de voedselvoorziening van deze vleermuizen verdwijnen, waardoor ze de verblijfplaats moeten verlaten. Het verdwijnen van het foerageergebied leidt zo tot het niet meer functioneren van de verblijfplaats. Dergelijk essentieel foerageergebied is beschermd.

De aanwezige bomen en hagen langs de randen van het plangebied vormen geschikt foerageergebied voor vleermuizen. Het plangebied heeft echter een beperkte oppervlakte en in de directe omgeving van het plangebied is vergelijkbaar alternatief foerageergebied aanwezig waar vleermuizen voedsel kunnen vinden. Dit betreft onder andere de siertuinen in de omgeving en het gehele spoortalud. Het is niet waarschijnlijk dat de bomen in het plangebied een essentieel foerageergebied voor vleermuizen vormen.

Essentiële vliegroutes

Om zich van hun verblijfplaatsen naar hun foerageergebied te verplaatsen worden door een aantal soorten steeds dezelfde lijnvormige elementen gebruikt. Bijvoorbeeld de gewone dwergvleermuis gebruikt vaak bomenrijen waaraan het zich kan oriënteren. Als een dergelijke route verdwijnt of onderbroken wordt, vervalt deze mogelijkheid om van verblijfplaats naar foerageergebied te komen. Vleermuizen moeten dan een alternatieve route zoeken. Als dit niet mogelijk is en als de vliegroute door veel vleermuizen wordt gebruikt, kan dit een groot negatief effect op de vleermuizenpopulatie in het gebied hebben (Limpens et al. 2004). Daarom zijn dergelijke vliegroutes beschermd. In het plangebied zijn geen duidelijke lijnvormige elementen aanwezig die een vliegroute voor vleermuizen zou kunnen vormen.

Steenmarter

De steenmarter leeft bij voorkeur in een kleinschalig landschap. De soort is met name aanwezig in de nabijheid van dorpen, boerderijen en ook steden. Elementen als groenstroken, heggen, bosjes en greppels zijn belangrijk voor het vinden van voedsel en als dekking. Binnen zijn leefgebied heeft de steenmarter vele schuilplaatsen, zoals boomholtes, takkenhopen, dicht struweel en ruimtes in bebouwing zoals zolders, kruipruimtes of ruimtes in de spouw (www.zoogdiervereniging.nl).

De opstallen in de noordelijke punt van het plangebied kunnen in principe een geschikte vaste rust- en verblijfplaats voor een steenmarter bieden. De opstallen geven beschutting. De steenmarter kan foerageren op het plangebied zelf of langs het spoortalud. Echter, de opslag wordt nog dagelijks betreden en goederen/materialen wisselen nog regelmatig; het is dan uit te sluiten dat de steenmarter hier een verblijfplaats heeft. Als er een deel van de materialen bijvoorbeeld al een jaar in dezelfde hoek van het gebouw blijft liggen zonder dat er ooit wordt aangezet kan hier wel een steenmarter nestelen. Daar is geen sprake van. De bosjes zijn niet per sé van belang voor de steenmarter. Zodoende kan het voorkomen van steenmarter worden uitgesloten.

Conclusie

Er zijn daardoor geen nadelige milieueffecten te verwachten op de omliggende Natura 2000-gebieden. Er is geen vergunning ten behoeve van de Wet natuurbescherming benodigd. De uitvoering van het bestemmingsplan heeft geen gevolgen voor aanwezige soorten.

4.3.3 Archeologie

Landelijk beleid - Verdrag van Malta

Het is in Nederland verplicht om bij ruimtelijke besluitvorming de archeologische belangen mee te wegen. In 1992 is in Valletta het Verdrag van Malta ondertekend door Nederland. De belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta zijn het streven naar behoud in de bodem (behoud in situ), het vroegtijdig betrekken van archeologie in ruimtelijke ordeningsprocessen en tenslotte, wanneer behoud in situ niet mogelijk is, het "de verstoorder betaalt" principe. Na het ondertekenen van dit verdrag werd, in afwachting van de implementatie in de Nederlandse wetgeving, steeds vaker al "in de geest van Malta" gehandeld.

Erfgoedwet

Op 1 juli 2016 is de Monumentenwet 1998 ingetrokken en de nieuwe Erfgoedwet in werking getreden. Deze wet bundelt de tot op het moment van inwerkingtreding verschillende specifieke regelingen en wetten die er zijn voor het behoud en beheer van cultureel erfgoed. Deze regelingen en wetten die aanpassing en uitbreiding behoeven, zijn thans opgenomen in één integrale Erfgoedwet. In deze wet legt de overheid overzichtelijk en kenbaar vast hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Daarmee wordt, naast dat integraliteit wordt bevorderd, tevens uitdrukking gegeven aan het grote maatschappelijke belang van een zorgvuldige omgang met ons cultureel erfgoed. Voor wat betreft archeologie houdt de wet geen wijzigingen in ten opzichte van de Monumentenwet.

Beoordeling en conclusie

Ter plaatse is geen dubbelbestemming Archeologie opgenomen omdat de verwachting op archeologische vondsten laag is. Onder deze omstandigheid kan worden afgezien van archeologisch onderzoek. Wel geldt er op basis van de Erfgoedwet te allen tijde een meldingsplicht, mocht er tijdens de werkzaamheden toch wat gevonden worden. Het plan is haalbaar wat betreft archeologie.

4.3.4 Cultuurhistorie

Met de inwerkingtreding van de Modernisering Monumentenzorg (Momo) is in het Besluit ruimtelijke ordening onder artikel 3.1.6 geregeld dat een bestemmingsplan voldoende rekening moet houden met cultuurhistorische waarden.

In beginsel gaat het daarbij om drie grote veranderingen:

- 1 cultuurhistorische belangen moeten worden meegewogen in de ruimtelijke ordening;
- 2 krachtiger en eenvoudiger regels;
- 3 herbestemmen van monumenten die hun functie verliezen.

Kenmerken daarbij zijn van 'object-gericht' naar meer 'gebiedsgericht' en van 'behoud' naar 'behoud door ontwikkeling'. Bij de implementatie en uitvoering van dit rijksbeleid is een voorname rol weg gelegd voor de gemeenten. De gemeenten zullen deze rol oppakken en zich daarbij moeten bedienen van het instrumentarium, dat daarvoor beschikbaar is. Naast de reguliere verordende bevoegdheid brengt deze beleidsontwikkelingen met zich mee, dat gemeenten andere instrumenten inzetten om

enerzijds de cultuurhistorische belangen in de ruimtelijke ordening mee te wegen en anderzijds te kunnen komen tot een gebiedsgerichte aanpak.

Vanwege onder meer deze aspecten wordt er landelijk steeds meer voor gekozen om het bestemmingsplan als ruimtelijk ordeningsinstrument bij uitstek te gebruiken.

Beoordeling en conclusie

In hoofdstuk 2 is ingegaan op de ontstaansgeschiedenis en hoe het plan hierbinnen past. Als zodanig bezit het perceel en de nog aanwezige gebouwen niet over cultuurhistorische waarden. Ook worden er geen cultuurhistorische waarden in de omgeving aangetast. Het plan houdt gelet hierop voldoende rekening met cultuurhistorische waarden.

4.3.5 Verkeer en parkeren

Ontsluiting

Het perceel zal via de Comeniuslaan worden ontsloten. Volgens de publicatie *Toekomstbestendig parkeren*; van parkeerkencijfers naar parkeernormen (publicatie 381, 2018) van het CROW mag voor een woning van dit type in binnenstedelijk gebied, matig stedelijk, rest bebouwde kom uitgegaan worden van een verkeersgeneratie van ca. (maximaal) 8 per dag uitgegaan worden. In totaal gaat het dus om ca. 120 verkeersbewegingen.

Hier staat tegenover dat met het verdwijnen van het tuincentrum er ook een bepaalde verkeersproductie verdwijnt. Op basis van dezelfde publicatie mag van een verkeers-aantrekkende werking van gemiddeld 15,2/100 m² bvo bewegingen per etmaal, ofwel ca. 205 autobewegingen/ etmaal. De verkeerssituatie gaat er dus op vooruit. Bovendien zijn de omliggende wegen in de huidige situatie niet overbelast en kunnen deze het verkeer goed verwerken.

Verkeersveiligheid in verband met de spooroverweg

De Comeniuslaan is een erftoegangsweg. De verkeersintensiteit op deze weg bedraagt zo'n 500 verkeersbewegingen per etmaal. In het gemiddelde spitsuur rijden er 50 voertuigen over deze weg. Dit houdt in dat er in elke richting 25 voertuigen rijden. Op deze weg rijdt weinig vrachtverkeer, voornamelijk lokaal (bron verkeersmodel gemeente).

Per uur passeren er 8 stoptreinen en 4 intercity's deze spoorwegovergang. Per passage zal de overweg zo'n minuut tot twee minuten gesloten blijven.

In een spitsuur houdt dit in dat er twee voertuigen in de wachtrij zullen staan. Tussen de stopstreep en de uitrit van het woonwijkje bedraagt de afstand circa 22 meter. Tijdens een standaardpassage van een trein wordt de uitrit dus niet geblokkeerd.

Formeel is het zo dat er in erftoegangsgebieden geen voorrangsregeling geldt anders dan gelijkwaardige kruisingen. Dit houdt in, indien de ontsluiting van de betreffende woningen wordt geregeld door een gelijkwaardige kruising, het verkeer op de Comeniuslaan (komende van Lambus Hortensiuslaan gaande naar de Zwarteweg) voorrang moet verlenen aan het verkeer van de nieuwe woningen. Dit levert geen problemen op voor het verkeer welke de overweg passeert. Dit geldt ook voor het verkeer die uit deze richting naar de nieuwe woningen rijdt.

Het verkeer op de Comeniuslaan (komende van de Zwarteweg en gaande naar de Lambus Hortensiuslaan) heeft voorrang op het verkeer komende van de nieuwe woningen. Dit levert geen problemen op voor het verkeer dat de overweg passeert. Het verkeer dat afslaat naar de nieuwe woningen dient voorrang te verlenen aan het tegemoet komende verkeer. Indien de overgang gesloten is geweest kan er een wachtrij staan (2 auto's) voor de overgang. Op het moment dat de auto linksaf naar de nieuwe woningen wil slaan is de wachtrij weg. Hierdoor kan geen blokkade van de overweg ontstaan.

In normale omstandigheden zullen er geen conflicten op en rond de overweg ontstaan door de ontwikkeling van de nieuwe woningen met ontsluitingsweg aan de Comeniuslaan.

Parkeren

Binnen het plangebied worden 2 twee-onder-één kap woningen gerealiseerd en 13 tussen-/hoekwoningen. Er worden 17 parkeerplaatsen in het openbare gebied aangelegd en 6 woningen beschikken over één of meerdere parkeermogelijkheden op eigen terrein. Zie ook de afbeelding in paragraaf 2.2.

De gemeente heeft een parkeerberekening uitgevoerd naar de verwachte parkeerdruk op de omgeving. De resultaten van het parkeerberekening, alsmede het gemeentelijk advies, zijn als bijlage toegevoegd aan dit bestemmingsplan¹⁰. De berekeningen wijzen uit dat de vraag naar parkeerplaatsen buiten het plangebied als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling afneemt of gelijk blijft. Hierdoor wordt aan de parkeereis voldaan.

Conclusie

Gelet op bovenstaande is de ontwikkeling haalbaar wat betreft verkeer en parkeren.

4.3.6 Duurzaamheid

Duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen is het op zodanige manier bouwen dat gedurende de gehele levensloop van het gebouw en de gebouwde omgeving zo min mogelijk (milieu)belasting ontstaat. Aandacht voor duurzaamheid betekent expliciete aandacht voor een gezond, leefbaar binnenmilieu van de woningen, beperkingen van de negatieve gevolgen voor mens en milieu en beperkingen van de woonlasten op termijn (energie-rekening).

Landelijk beleid

Het werkprogramma van Schoon en Zuinig (VROM, 2007) beschrijft hoe Nederland in 2020 30 procent minder broeikasgassen wil uitstoten ten opzichte van 1990. Op basis hiervan hebben het Rijk en de gemeenten in 2007 het Klimaatakkoord ondertekend. Aan energiebesparing en duurzame energie is een belangrijke rol toegekend. Nederland heeft in het Energierapport 2008 (EZ, 2008) de doelstelling voor energiebesparing opgehoogd van 1,5 naar 2 procent per jaar in 2020. Onder duurzame energiebronnen worden hernieuwbare energiebronnen verstaan. Dit wil zeggen bruikbare

¹⁰ Parkeerberekening en advies parkeren, Naarden, Comeniuslaan, Gemeente Gooise Meren, 11 oktober 2021.

energie uit waterkracht, windenergie, zonne-energie, omgevingsenergie en biomassa. Duurzame energie speelt in Nederland nog een beperkte rol. De Nederlandse overheid streeft naar 20 procent duurzame energie in 2020 (VROM, 2007). Het kabinet Rutte II hanteert het aandeel duurzame energie van 16 procent in 2020. Om resultaten te boeken en om innovatie te stimuleren is de energieprestatie-coëfficiënt voor nieuwe woningen in het Bouwbesluit (wettelijk kader) in 2011 aangescherpt van 0,8 naar 0,6 en is in 2015 verder verlaagd naar 0,4.

GPR Gebouw

GPR Gebouw is een programma voor het omzetten van ontwerpgegevens van een gebouw naar prestaties op het gebied van kwaliteit en duurzaamheid. GPR gebouw gaat over woonkwaliteit, de toekomstwaarde én de gebruikelijke thema's van duurzaam bouwen. Het is een hulpmiddel voor het maken van keuzes bij nieuwbouw en renovatie van woningen, scholen en andere gebouwen.

Beoordeling en conclusie

De woningen worden gasloos gebouwd en zullen voldoen aan de eisen die het Bouwbesluit stelt ten aanzien van duurzaamheid, zoals EPC en isolatie. "Nieuw/Verbouw biedt kansen voor energiebesparing en –opwekking. Alle inwoners en ondernemers uit Noord-Holland kunnen voor vragen en onafhankelijk advies over duurzaam (ver)bouwen, energiebesparing of energie opwekken, maar ook over het nieuwe energielabel voor woningen, terecht bij het Duurzaam Bouwloket. De gemeenten zijn hiervoor een samenwerking aangegaan; zie www.duurzaambouwloket.nl. Initiatiefnemer is hierop gewezen.

5 Economische uitvoerbaarheid

Wettelijk kader

Bij de voorbereiding van een ontwerpbestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, lid 1, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan.

Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is het onder omstandigheden verplicht om aan het opstellen van een bestemmingsplan een exploitatieplan te koppelen. Er is sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro als onderdeel van afdeling 6.4 inzake de grondexploitatie. Een exploitatieplan is niet verplicht indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie van de in het bestemmingsplan opgenomen gronden op een andere wijze is verzekerd (artikel 6.12, lid 2 sub a Wro).

Beoordeling en conclusie

Financiële uitvoerbaarheid

De realisatie van nieuwe woningen wordt op deze locatie in Naarden, geacht financieel uitvoerbaar te zijn, mede gelet op de berekende behoefte door provincie en regio aan (betaalbare) woningen in deze regio (zie hoofdstuk 3).

Kostenverhaal

Het plan betreft een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 1 Wro. Bij overeenkomst wordt het kostenverhaalaspect geregeld. Hierdoor is het kostenverhaal anderszins verzekerd en hoeft er geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

Conclusie

Het financiële aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

6 Wijze van bestemmen

6.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, de planregels en een verbeelding. De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast.

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

- Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding, bestaande uit een lijn, een figuur, een lettercode etc.. Via een aanduiding wordt in de planregels iets specifiek geregeld. Dit kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook eigen regels hebben.
- Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming betekent dat voor gronden meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één ‘enkel’ bestemming en soms gelden er één of meerdere dubbelbestemmingen. In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra regels in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beoogde redenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

6.2 Methodiek

6.2.1 Verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de planregels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden. Een aantal aanduidingen heeft juridisch gezien geen betekenis en is uitsluitend opgenomen ten behoeve van de leesbaarheid van de verbeelding (bijvoorbeeld topografische gegevens).

6.2.2 Planregels

De planregels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

1. Inleidende regels.

In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de planregels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de planregels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de planregels (artikel 2).

2. Bestemmingsregels.

In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Het betreft regels voor het toegestane gebruik en bouwregels. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsregels.

Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moeten worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld.

3. Algemene regels.

In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een anti-dubbeltelregel, algemene bouwregels, algemene afwijkingsregels en overige regels. .

4. Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk overgangsregels en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

6.3 Bestemmingen

Dit bestemmingsplan is ontwikkelingsgericht. De woningen met zij- en achtererf hebben de bestemming 'Wonen' gekregen en de voortuinen de bestemming 'Tuin', zodat hier restricties kunnen worden gesteld aan de bouw mogelijkheden. De positie van de woningen is met een bouwvlak ook nader geduid. Een maximale goot- en bouwhoogte alsook een maximaal aantal woningen is tevens opgenomen. Het openbare gebied heeft de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' gekregen.

7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak en vooroverleg

7.1.1 Vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan is in het kader van artikel 3.1.1 Bro voorgelegd aan de wettelijk aangewezen overleginstanties. De binnen gekomen reacties zijn in onderstaande tabel samengevat weergegeven en van een beantwoording voorzien.

Vooroverlegreactie	Reactie gemeente
ProRail	
ProRail wijst erop dat men steeds vaker klachten ontvangt van omwonenden die naast het spoor wonen en geluidsoverlast ondervinden als zij in zomerse dagen ramen en deuren openhouden en/of in de tuin zitten. ProRail adviseert derhalve om nogmaals kritisch te kijken naar de ligging van deze specifieke woonfuncties en naar “nut en noodzaak” om deze op zeer korte afstand van een spoorlijn te realiseren.	Het bouwplan wordt gerealiseerd in de nabijheid van het spoortraject Naarden-Bussum. Gelet daarop is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De rapportage is opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan. De voorkeursgrenswaarden van de geluidsbelasting wordt op diverse rekenpunten overschreden, maar de maximale waarden waarvoor nog een hogere waarde mag worden vastgesteld worden niet overschreden. Voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld dient het college hogere grenswaarden vast te stellen.
Een zijweg vlakbij een overweg zorgt regelmatig voor ontruimingsproblemen. De kans bestaat dat voertuigen stil komen te staan op de overweg. Bij handhaving van de huidige inrit zal bij verhoogd gebruik door nieuwe bewoners, het ontruimingsrisico toenemen en dat mag niet. Middels een risicoanalyse overwegen conform de PRC00200 zal aangetoond moeten worden dat er geen verhoogd risico is op onveilig gedrag.	Van belang is dat de woningbouw op een locatie komt waar eerst een tuincentrum was gevestigd. O.g.v, van de CROW normen heeft deze een verkeersaantrekkende werking van gemiddeld 205 autobewegingen per etmaal. Dat is meer dan het woningbouwplan aantrekt (120 verkeersbewegingen). De verkeersbelasting neemt dus af in vergelijking met de oude situatie. Bovendien is er nu geen sprake van een overbelaste situatie. Een risicoanalyse is naar onze mening niet noodzakelijk. Opgemerkt wordt dat het plan ook is voorgelegd aan de veiligheidsregio. Deze heeft ingestemd met het plan en heeft geen opmerkingen gemaakt over de inrit.

Omdat de beoogde nieuwe woningen/gebouwen dichtbij het spoor zijn gepland kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder dient het aspect trillingen in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten wel te worden afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is. ProRail verzoekt u om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen.	In het kader van de planvorming is reeds een onderzoek uitgevoerd naar hinder door trilling. Het onderzoek is als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd.
Brandweer	
De brandweer kan zich vinden in de conclusie van paragraaf 3.5 van het onderzoek externe veiligheid.	Wij nemen deze opmerking voor kennisgeving aan.
Paragraaf 4.4 van het onderzoek is onvoldoende uitgewerkt. Er staat niets beschreven over zelfredzaamheid bij toekomstige bewoners. Ook het vluchten van de risicobron is maar beperkt mogelijk omdat de toegangsweg evenwijdig aan het spoor ligt.	Paragraaf 4.4.4 gaat wel degelijk in op het onderdeel zelfredzaamheid. In geval van een calamiteit op het spoor kan gevlucht worden richting de Brinklaan en de Lambertus Hortensiuslaan.
In paragraaf 2.2 van de toelichting is een situatieschets opgenomen. Voor de brandweer is het van belang dat de breedtes van de wegen duidelijk zijn ivm de bereikbaarheid. Het is ook belangrijk dat er een keermogelijkheid komt.	Bij de aanleg van de openbare ruimte moet de ontwikkelaar voldoen aan de eisen die de gemeente stelt. Wegen moeten voldoende breed zijn, en ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten moet gegarandeerd zijn. Deze aspecten zijn aan de orde in de uitvoeringsfase.
Verwezen wordt naar de beleidsvisie externe veiligheid. Past de ontwikkeling in deze visie?	De ontwikkeling past in de beleidsvisie externe veiligheid. Naar aanleiding van deze reactie wordt de bestemmingsplantoelichting op dit punt aangevuld.
De gemeente anticipeert in sommige gevallen al op de nieuwe systematiek uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (onderdeel van de Omgevingswet). De initiatiefnemer doet dit ook door deels scherfvrij glas toe te passen. Het is aan de gemeente om hierover een besluit te nemen.	Het toepassen van scherfvrij glas wordt genoemd als een mogelijkheid om het groepsrisico te beperken. Het Bbl is nog niet in werking getreden. Op dit moment is er nog geen mogelijkheid om de toepassing van scherfvrij glas af te dwingen. Mogelijk is dat na inwerkingtreding van de Omgevingswet (en daarmee het Bbl) anders.

Tennet	
Het ontwerpbestemmingsplan geeft geen aanleiding tot opmerkingen.	
PWN	
PWN verzoekt om voldoende ruimte beschikbaar te stellen voor ondergronds verkeer. De ruimte dient vrij te zijn van bomen en beplanting, het leidingnet dient te allen tijde goed bereikbaar te zijn.	Bij de uitvoering van het plan zal rekening worden gehouden met de aandachtspunten die door PWN worden genoemd.
PWN wijst erop dat in een vroeg stadium afstemming moet plaatsvinden voor de inpassing van bluswatervoorzieningen.	Bij de verdere uitwerking van het plan zal hiermee rekening worden gehouden.
Liander	
Geen opmerkingen	
Rijkswaterstaat	
Geen opmerkingen	

7.1.2 *Inpraak*

Om de direct belanghebbende omwonenden vanaf het begin volledig te informeren en te betrekken bij de planontwikkeling, heeft de ontwikkelaar in samenspraak met de gemeente op 29 maart 2021 een informatiebrief gestuurd aan de bewoners van de in de directe omgeving van de Comeniuslaan nabij 40-42 te Naarden (39 adressen).

Tevens is er een projectwebsite (www.decomenius-naarden.nl) gemaakt met informatie over het project. Gedurende de periode van 29 maart 2021 tot en met 16 april 2021 hebben de omwonenden de tijd gehad om, aan de hand van de informatie uit de brief en van de website, via de website hun opmerkingen, vragen, wensen en suggesties kenbaar te maken. Ook als ze geen vragen hebben kunnen ze zo op de hoogte gehouden worden van de ontwikkeling rondom dit plan.

In totaal hebben 25 omwonenden (>64%) een reactie gegeven via de contactpagina van de website of telefonisch persoonlijk contact gehad met de ontwikkelaar. De reacties die gegevens zijn kunnen onderverdeeld worden in de volgende categorieën:

- Vragen aan de gemeente (o.a. afspraken uit anterieure overeenkomst, planning, etc.)
- Vragen over de kadastrale grenzen (o.a. grenzen totale perceel en individuele percelen, etc.)

- Vragen over het bestemmingsplan (o.a. omgaan met dakvensters en dakkapellen, schaduwlijnen, nok- en goothoogte, etc.)
- Vragen over de planontwikkeling (alternatieven plannen, erfafscheidingen, uitgewerkte tekeningen, etc.)
- Vragen over de uitvoering (hoogteverschillen in terrein, sloop van opstallen, etc.)

De vragen en de antwoorden zijn te vinden in de bijlage Beantwoording reacties omwonenden. Bij de meeste reacties komt de vraag terug hoe wordt omgegaan met de erfafscheidingen. Tevens geven de omwonenden aan graag goed geïnformeerd te worden en op de hoogte gehouden te worden bij de verdere uitwerking van de plannen. Alle vragen zullen worden voorzien van antwoorden en met alle omwonenden worden gecommuniceerd. Voor zover mogelijk en noodzakelijk zal de ontwikkelaar in overleg met de gemeente rekening houden met de ingebrachte reacties. Het merendeel van de omwonenden was enthousiast over de gepresenteerde plannen, mooie woningen passend in de omgeving en de wijze van informatieverstrekking in deze tijd van Corona, met als aandachtspunt om met complete tekeningen geïnformeerd te worden indien deze beschikbaar zijn.

7.2 Zienswijzen

Ten behoeve van de terinzagelegging cf. afd. 3.4. Awb jo art. 3.8 Wro heeft het ontwerpbestemmingsplan van 8 december 2021 tot en met 19 januari 2022 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn 5 zienswijzen ingediend. De binnengekomen zienswijzen zijn samengevat en van een antwoord voorzien in de Nota zienswijzen. Deze is als bijlage toegevoegd. De belangrijkste aanpassingen zijn dat een aantal bouwvlakken is aangepast en er een voorwaardelijke verplichting voor trillingen is opgenomen.

