

TOELICHTING RECONSTRUCTIE N417

GEMEENTE HILVERSUM



17 augustus 2015
077922487:G - Definitief
D03011.000209.0140

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doelstelling bestemmingsplan	4
1.3	Functie van het bestemmingsplan	4
1.4	Leeswijzer	4
2	Begrenzing plangebied en vigerend bestemmingsplan	5
2.1	Begrenzing plangebied	5
2.2	Vigerend bestemmingsplan	6
3	Karakteristieken plangebied	8
3.1	Inleiding	8
3.2	Ruimtelijke structuur	8
3.3	Wonen, werken en voorzieningen	8
3.4	Verkeer	8
3.5	Groen en natuur	9
3.6	Leefbaarheid	13
3.6.1	Geluid	13
3.6.2	Lucht	15
3.7	Archeologische en cultuurhistorische waarden	15
3.8	Bodem en watersysteem	15
3.9	Kabels en leidingen	17
3.10	Veiligheid	17
3.10.1	Externe veiligheid	17
4	Relevant beleidskader	18
4.1	Rijksbeleid	18
4.2	Provinciaal en Regionaal beleid	19
4.3	Gemeentelijk beleid	22
5	Ruimtelijk plan	25
5.1	Inleiding	25
5.2	Achtergrond ontwikkeling	25
5.3	Voorgenomen ontwikkeling	26
5.3.1	Aanleg vrijliggend (brom-) fietspad	26
5.3.2	Reconstructie rijbaan N417 en aanleg faunavoorzieningen	29
5.3.3	Duurzaamheid	30
5.4	Archeologie en Cultuurhistorie	30
5.5	Bodem	30
5.6	Waterparagraaf	31
5.7	Natuurtoets	33
5.7.1	Beschermde gebieden	33
5.7.2	Beschermde soorten	39
5.8	Geluid	40

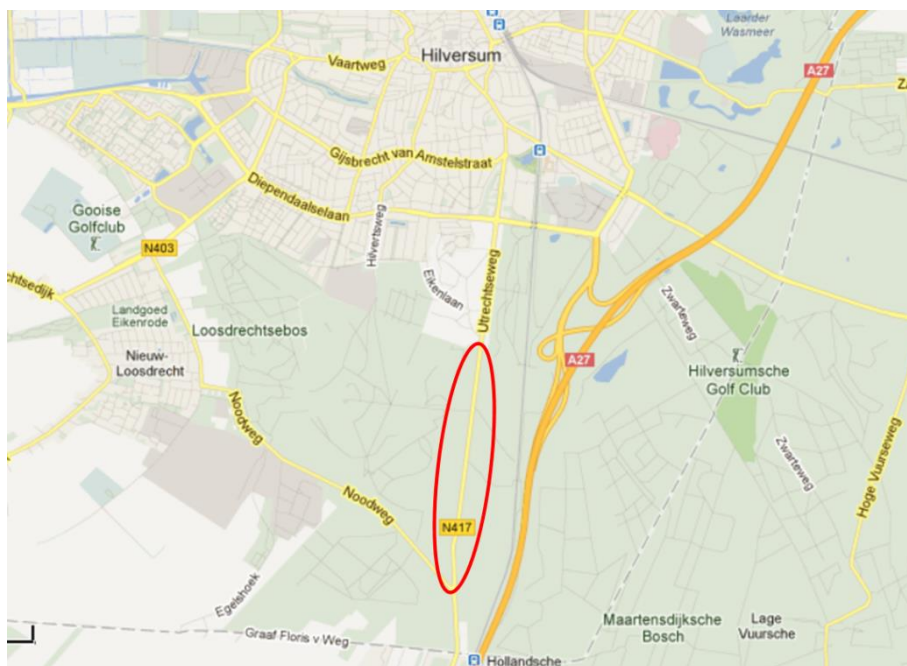
5.9	Luchtkwaliteit	40
6	Implementatie	41
6.1	Planmethodiek	41
6.2	Bestemmingsregeling	41
6.3	Handhaving	42
6.3.1	Preventief en repressief toezicht	42
6.3.2	De instrumenten	43
6.3.3	Prioriteiten in de handhaving	43
6.3.4	Planinformatie	43
6.4	Economische uitvoerbaarheid	44
6.5	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	44
Bijlage 1	Kaarten	45
Bijlage 2	Definitief ontwerp	46
Bijlage 3	Toetsing Nb-wet en EHS	47
Bijlage 4	Activiteitenplan FF-wet Reconstructie N417 Hollandsche Rading – Hilversum	48
Bijlage 5	Akoestisch onderzoek wegverkeer	49
Bijlage 6	Memo luchtkwaliteit	50
Bijlage 7	Beoordeling en advies fietsoversteek Maartensdijkseweg en rotonde Noodweg	51
Bijlage 8	Verkeersontwikkeling Reconstructie N417	52
Bijlage 9	Nota inspraak- en overlegreacties voorontwerp bestemmingsplan N417	53
Bijlage 10	Compensatieovereenkomst	54
Bijlage 11	Zienswijzennota Ontwerpbestemmingsplan Reconstructie N417	55

1 Inleiding

1.1 AANLEIDING

De provincie Noord-Holland is voornemens om aan de hoofdrijbaan van de N417 (Utrechtseweg) groot onderhoud te plegen, de huidige fietsvoorzieningen te verbeteren en faunavoorzieningen aan te brengen. Het doel van de reconstructie van de N417 is primair een duurzaam veilige weg bieden aan de huidige en toekomstige gebruikers van de N417. Dit geldt zowel voor gemotoriseerd als voor niet gemotoriseerd verkeer.

De reconstructie bestaat onder andere uit het vernieuwen van het wegdek, het aanleggen van een -in twee richtingen bereden- (brom-) fietspad aan de westzijde van de N417, het aanleggen van vijf faunapassages voor dassen en reptielen en het aanbrengen van faunarasters langs het gehele tracé van de N417 tussen de rotonde met de Noodweg en de bebouwde kom van de gemeente Hilversum (Zuiderheideweg).



Afbeelding 1 Globale ligging plangebied

De N417 heeft in het vigerende bestemmingsplan een verkeersbestemming. De reconstructie van de hoofdrijbaan zoals deze nu voorzien is, kan volledig plaatsvinden binnen deze bestemming. Het nieuwe vrijliggend (brom-) fietspad valt voor een groot deel buiten de verkeersbestemming. Buiten deze bestemming is de aanleg van een (brom-) fietspad niet toegestaan. Daarom is voorliggend bestemmingsplan opgesteld.

1.2 DOELSTELLING BESTEMMINGSPLAN

De aanleg van het vrijliggend (brom-) fietspad is in strijd met het geldende bestemmingsplan. Om de aanleg mogelijk te maken, is het doorlopen van een planologische procedure noodzakelijk. Om de situatie ter plaatse juridisch planologisch te regelen is voorliggend bestemmingsplan opgesteld.

De effecten die door de fysieke aanpassingen in het plangebied worden veroorzaakt, zijn niet louter toe te schrijven aan de aanleg van het vrijliggend fietspad. Ook de rijbaan wordt aangepast. Daarnaast worden aan weerszijden van de weg faunavoorzieningen aangebracht. In dit bestemmingsplan zijn om die reden, naast de bermen ook de gehele rijbaan opgenomen. Op die manier wordt de gehele weg voorzien van een goede juridisch, planologische regeling.

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met daarbij een set regels. Deze regels en verbeelding vormen het feitelijke juridische bindende kader. Deze toelichting bevat een omschrijving van het initiatief en geeft inzicht in de toelaatbaarheid ervan, zowel vanuit omgevingsaspecten, als vanuit beleidsmatig oogpunt.

1.3 FUNCTIE VAN HET BESTEMMINGSPLAN

Het vrijliggend (brom-) fietspad ligt langs de bestaande N417. Dit bestemmingsplan regelt dit nieuwe vrijliggende (brom-) fietspad. Daarnaast conserveert dit bestemmingsplan de bestaande bestemming ter plaatse van de N417 en direct aangrenzende gronden.

1.4 LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 geeft de begrenzing van het plangebied weer. Hier wordt ook ingegaan op het geldende bestemmingsplan.

Hoofdstuk 3 vormt een beschrijving van de huidige situatie in het plangebied.

In hoofdstuk 4 wordt het relevante beleidskader beschreven.

Hoofdstuk 5 geeft het ruimtelijke plan weer. Hierin wordt de voorgenomen ontwikkeling beschreven. Ook wordt het plan getoetst aan de verschillende milieutechnische aspecten.

Hoofdstuk 6 behandelt de implementatie van het bestemmingsplan en geeft een omschrijving van de uitvoerbaarheid. Hierbij wordt ingegaan op zowel de economische als op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2

Begrenzing plangebied en vigerend bestemmingsplan

2.1 BEGRENZING PLANGEBIED

Het plangebied van dit bestemmingsplan betreft het vrijliggend (brom-) fietspad met aangrenzende bermen en de rijbaan van de N417 met bijbehorende berm(en).

Om een consistente juridisch-planologische regeling te bieden voor het hele tracé, met daarbij ook de faunapassages, die onder de N417 door komen te liggen, is er voor gekozen om ook de N417 met bijbehorende bermen op te nemen in voorliggend bestemmingsplan.

De berm tussen de hoofdrijbaan en het vrijliggend (brom-) fietspad is meegenomen om zo bij de uitvoering enige extra ruimte te hebben. Deze extra ruimte wordt benut om bomen en beplanting zo veel mogelijk te kunnen ontzien. Daarnaast biedt deze 'extra ruimte' ook de mogelijkheid om bij de uitvoering goed te kunnen anticiperen op het aanwezige reliëf in het terrein en op die manier een vloeiend alignement te realiseren. Op deze manier worden aanwezige waarden zo veel mogelijke ontzien en kan een goed berijdbaar, veilig vrijliggend (brom-) fietspad worden gerealiseerd.

Aan de buitenzijde, of de westzijde van het fietspad, is een strook van 1 meter bij het plangebied opgenomen. Op 1 meter vanuit de rand van de verharding zal een raster worden geplaatst, om zo te voorkomen dat dieren vanuit de aangrenzende natuurgebieden direct de weg op lopen en naar het nieuwe ecoduct over de N417 te leiden. Als er mogelijkheden zijn om beplanting te ontzien, of vanwege het reliëf in het terrein, kan de ruimte tussen fietspad (kant verharding) en het raster na uitvoering meer of minder dan 1 meter bedragen. Deze gronden zijn / zullen worden aangekocht.

Het plan voorziet in een vijftal faunapassages onder het vrijliggend (brom-) fietspad en de weg door. De faunapassages zijn vooral bedoeld voor amfibieën, reptielen en dassen. De mondingen van de faunapassages zijn ook meegenomen in het plangebied van dit bestemmingsplan, om zo de uitloop van o.a. de hiervoor genoemde fauna te garanderen en invulling te geven aan het landelijke Meerjarenprogramma Ontsnippering. Dit programma is opgezet, om barrières op te heffen en natuurgebieden (waaronder EHS) met elkaar te verbinden (de versnippering van de EHS in Nederland tegen te gaan, te beperken).

Zie hieronder de afbeelding van het plangebied. Deze is ook in de bijlage terug te vinden.



Afbeelding 2: Begrenzing plangebied

2.2 VIGEREND BESTEMMINGSPLAN

Bestemmingsplan Buitengebied 2013

Het doel van het Bestemmingsplan Buitengebied 2013 is om de huidige situatie planologisch-juridisch vast te leggen. Het bestemmingsplan heeft een conserverend karakter; nieuwe ontwikkelingen worden, behoudens waarover de gemeente al eerder heeft besloten in het kader van een beleidsnotitie of omgevingsvergunning, niet mogelijk gemaakt.

Het bestemmingsplan is op 26 juni 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van Hilversum.

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt samen met de volgende bestemmingen uit het bestemmingsplan Buitengebied 2013.

- 'Verkeer' (V)
- 'Maatschappelijk – militaire zaken' (M – m.z.)
- 'Natuur – Bos en Heidegebied' (N-BH)
- 'Wonen – 3' (W-3)
- 'Wonen – 4' (W-4).

Het te verleggen fietspad heeft in de huidige situatie al meer dan alleen een recreatieve functie en daarmee dus ook een verkeersfunctie. Ook de reeds vrijliggende fietspaden, hebben deze verkeersfunctie.

Binnen de bestemming 'Natuur – Bos en Heidegebied' is de aanleg van dit (brom-) fietspad, met name gezien de verkeersfunctie, niet toegestaan. Hoewel fietspaden op zichzelf toegestaan zijn binnen deze

natuurbestemming geldt dat dus niet zondermeer voor het onderhavige (brom-) fietspad. Dit maakt feitelijk onderdeel uit van de verkeersfunctie van de N417. In het geldende plan heeft het fietspad net als de weg ook al de bestemming 'verkeer'. Binnen de bestemming natuur is recreatief medegebruik toegestaan. Echter, een (brom-) fietspad met de functie verkeer behoort nadrukkelijk niet tot de bij deze bestemming horende voorzieningen.

Ook binnen de woon-bestemmingen (W-3 en W-4) is langzaam verkeer, of een (brom-) fietspad niet geregeld. Daarom is ook hier sprake van strijdigheid met het geldende bestemmingsplan.

De reconstructie van de weg is niet strijdig met de bestemming verkeer zoals deze ter plaatse geldt.

De aanleg van de faunatunnels, past in principe binnen de bestemming natuur. Een faunapassage draagt immers bij aan het behoud en de versterking van de aan de natuurgebieden eigen zijnde natuurwaarden. Daarnaast worden deze voorzieningen zodanig aangelegd, dat deze ook toelaatbaar zijn vanuit archeologisch en aardkundig oogpunt. Zie ook paragraaf 6.2 van deze toelichting.

3

Karakteristieken plangebied

3.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de karakteristieken van het plangebied van dit bestemmingsplan. De N417, de berm tussen de N417 en het nieuw aan te leggen (brom-) fietspad, de oostelijke wegberm en een strook van 1 meter ten westen van dit nieuwe (brom-) fietspad, maken deel uit van het plangebied.

3.2 RUIMTELIJKE STRUCTUUR

In de huidige situatie is er sprake van een weg (N417) met daarnaast aan twee zijden een fietspad in een bosrijke omgeving.

3.3 WONEN, WERKEN EN VOORZIENINGEN

Aan beide zijden van de N417 ligt een aantal woningen en het landgoed Zwaluwenberg. Deze zijn direct ontsloten op de N417. Ook is een congrescentrum, dat op enige afstand van de weg zelf ligt, ontsloten op de N417. Aan de zuidzijde van het plangebied ligt een restaurant.

3.4 VERKEER

De N417 in de Provincie Noord-Holland is op te delen in twee stukken, ten noorden en zuiden van de rotonde Noodweg. Op het zuidelijk deel komt het verkeer vanaf de Noodweg en de N417 samen en is daarmee drukker dan het noordelijk deel. Het zuidelijke deel van de N417 (tussen Noodweg en Graaf Floris V weg) is in 2013 volledig gereconstrueerd. Hierbij is het westelijke fietspad verbreed en omgezet naar een in twee richtingen bereden (brom-) fietspad als voorbereiding op een geheel nieuwe westelijke route voor het langzaam verkeer tussen Hollandse Rading en Hilversum. Het aanwezige oostelijke (brom-) fietspad wordt verwijderd zodra het noordelijke deel van de N417 is gereconstrueerd.

Het gedeelte van de N417 ten noorden van de Noodweg bestaat grotendeels uit een weg met betonverharding die in een slechte onderhoudsstaat verkeert. De vele naden in het beton en de overgang van beton naar asfalt zorgen voor discomfort voor de weggebruikers en geluidsoverlast voor de direct aanwonenden.



Afbeelding 3: De rijbaan van de N417 is in zeer slechts staat.

(Brom-) Fietspad

Oostzijde

In de huidige situatie ligt aan de oostzijde over de gehele lengte een in één richting bereden (brom-) fietspad (breedte ca. 2,0 m). Dit (brom-)fietspad is van de hoofdrijbaan gescheiden door een trottoirband. De erfafscheidingen van de belendende particuliere percelen staan tegen het (brom-) fietspad aan zodat het (brom-) fietspad als het ware is opgesloten tussen rijbaan en erfafscheidingen.

Westzijde

Aan de westzijde ligt het éénrichtingsfietspad gedeeltelijk direct langs de rijbaan (conform oostzijde) en gedeeltelijk vrijliggend op enkele meters uit de kant van de rijbaan. Voor het aanliggende deel geldt dat dit feitelijk opgesloten is tussen de rijbaan en de bomen die tegen dit (brom-) fietspad aan staan.

Op de volgende tracédelen bevindt zich een vrijliggend fietspad:

- tussen de aansluiting met de Noodweg (km. 8,85) en km 9,3
- tussen km 10,3 en de bebouwde kom van Hilversum (km. 10.8)

3.5 GROEN EN NATUUR

Voor de reconstructie van de N417 zijn effecten mogelijk op beschermde gebieden (Natuurbeschermingswet 1998 en Ecologische Hoofdstructuur) en beschermde soorten (Flora- en faunawet).

Natuurbeschermingswet 1998

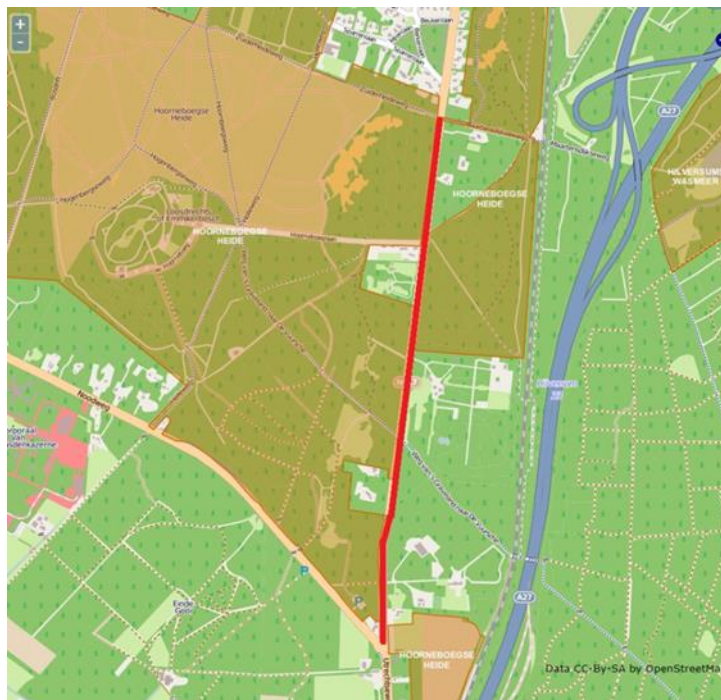
De N417 grenst aan weerszijden direct aan het Beschermd Natuurmonument Hoorneboegse Heide. Dit gebied is beschermd onder de Natuurbeschermingswet 1998. Het Beschermd Natuurmonument met een

oppervlakte van circa 425 ha ligt grotendeels op een stuwwal, die onderdeel is van de Utrechtse Heuvelrug. Er heeft een toetsing plaatsgevonden in het kader van de Natuurbeschermingswet. De resultaten van deze toetsing zijn opgenomen in paragraaf 5.7 van deze toelichting.

De wezenlijke kenmerken en waarden van het Beschermd Natuurmonument Hoorneboegse Heide die voorkomen in het plangebied van de reconstructie staan in Tabel 1.

Begrenzing

Uit het aanwijzingsbesluit van het Beschermd Natuurmonument Hoorneboegse Heide wordt niet duidelijk hoe de begrenzing ligt ten opzichte van de N417. Voor de begrenzing wordt dan ook uitgegaan van de kaart van het ministerie van Economische Zaken. Zie hierna.



Afbeelding 4 Ligging van het Beschermd Natuurmonument Hoorneboegse Heide (bruin) ten opzichte van het te reconstrueren tracé (rood). *Bron ondergrond: gebiedendatabase ministerie EL&I,*

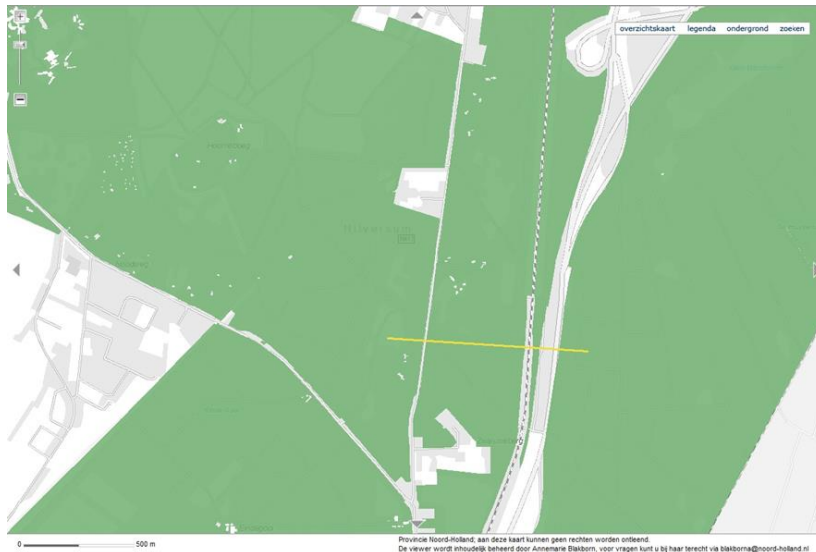
Hieruit blijkt dat de huidige N417 en het naastgelegen (brom-) fietspad overal buiten het Beschermd Natuurmonument liggen. De begrenzing ligt direct aan de buitengrens van het (brom-) fietspad.

Tabel 1 Afbakening van de relevante wezenlijke kenmerken van het Beschermd Natuurmonument Hoorneboegse Heide. Met oranje is aangegeven als het een relevant kenmerk is, met groen is aangegeven als het geen relevant kenmerk is.

Wezenlijk kenmerk	Binnen projectgrenzen aanwezig?
Waardevol onderdeel van het pleistocene stuwwallengebied van het Gooi	Ja, het plangebied maakt onderdeel uit van het pleistocene stuwwallengebied.
Groot heidecomplex met ven, stuifvlakte, met loof- en naaldhout overgroeide heidevelden, loof- en naaldbossen en landgoedbos	Ja, er is bos aanwezig, maar geen heide, ven en stuifvlakte.
Grote verscheidenheid aan planten en dieren	Ja, het plangebied maakt onderdeel uit van het leefgebied van vleermuizen, levendbarende hagedis en hazelworm.
Minder algemene plantengemeenschappen en – soorten komen voor	Nee, er zijn geen minder algemene plantengemeenschappen aanwezig in het plangebied.
Landbouwgronden die essentieel zijn voor de migratie van dassen	Nee, het hele projectgebied is bebost.
Broedgebied voor diverse vogelsoorten	Ja, in het bos kunnen vogels broeden.
Belangrijk gebied voor voortplanting van een aantal amfibieënsoorten	Nee, er zijn geen permanente of tijdelijke waterlichamen aanwezig.
Natuurschoon door variatie in landschapstypen en hoogteverschillen	Binnen de projectgrenzen is er geen variatie in landschapstypen. Het hoogteverschil met de omliggende percelen wordt niet veranderd. Wel draagt het gebied bij aan natuurschoon in het algemeen.
Geomorfologische opbouw, geologische structuur en opbouw bodemprofiel	Ja
Voor de fauna noodzakelijke rust	Het projectgebied wordt beïnvloed door de wegen en recreanten. Het gebied is niet zeer rustig, wel is betreding buiten de paden verboden.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

De N417 grenst direct aan gebieden die onderdeel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De bosgebieden aan weerszijden van de weg maken onderdeel uit van de EHS. Een deel van deze bossen is ook beschermd onder de Natuurbeschermingswet, als Beschermd Natuurmonument Hoorneboegse Heide, maar de EHS heeft een ruimere begrenzing dan het Beschermd Natuurmonument. (ARCADIS, Toetsing Natuurbeschermingswet 1998 en EHS Reconstructie N417 Hollandsche Rading – Hilversum, 19 oktober 2012, ARCADIS).



Afbeelding 5 Begrenzing van de EHS bij de N417. Groen is 'EHS bestaande natuur' en geel is de locatie van het te realiseren ecoduct Zwaluwenberg. Bron: GIS viewer provincie Noord-Holland, http://maps.noord-holland.nl/extern/gisviewers/natuurbeheerplan_2012/

De beschermde waarden van de EHS zijn de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied. De wezenlijke kenmerken en waarden komen overeen met de beheertypen die hier voorkomen. In de EHS die direct aan de weg grenst, komt alleen het beheertype N15.02 'dennen- eiken- en beukenbos' voor. De aantasting van de functie van het te realiseren ecoduct Zwaluwenberg is niet in het geding, omdat de N417 onder het ecoduct doorloopt. Bij het ontwerp van het ecoduct is rekening gehouden met de reconstructie van de N417, en dus ook met het vrijliggend (brom-) fietspad.

Flora- en faunawet

In de omgeving van de N417 komen meerdere onder de Flora- en faunawet beschermde soorten voor (zie Tabel 2). Dit voorkomen is gebaseerd op vrij beschikbare literatuur en gerichte veldinventarisaties. Hieruit is gebleken dat het plangebied leefgebied vormt van de algemeen beschermde levendbarende hagedis (tabel 2 Flora- en faunawet) en de zwaar beschermde hazelworm (tabel 3 Flora- en faunawet). Bij veldonderzoek zijn beide soorten aangetroffen in het plangebied. Dit betekent dat er rekening moet worden gehouden met de aanwezigheid van deze soorten. Verder kunnen in de bomen tijdens het broedseizoen nesten voorkomen van broedvogels (niet jaarrond beschermd), waaronder de grote bonte specht, boomklever en bonte vliegenvanger. Alle broedvogels zijn streng beschermd onder de Flora- en faunawet.

Verder komen in de omgeving nog andere soorten voor, waarvoor geldt dat de reconstructie van de N417 niet leidt tot overtreding van de verbodsbepalingen. Uitgebreid onderzoek met zenders, boomcamera en batdetector heeft aangetoond dat binnen het plangebied foerageergebieden en vliegroutes liggen van de gewone en ruige dwergvleermuis, de laatvlieger, de rosse vleermuis en de gewone grootoorvleermuis (allen zwaar beschermd; tabel 3 Flora- en faunawet / bijlage IV Habitatrichtlijn). Verblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen zijn in het plangebied niet aangetroffen, maar wel aanwezig in de omgeving. Het leefgebied van de vleermuizen wordt niet aangetast als gevolg van de reconstructie, waardoor ook geen overtreding van de verbodsbepalingen plaatsvindt.

De aanwezige vegetatie in het plangebied is typisch voor een oud productiebos, en bevat geen bedreigde of beschermde plantensoorten. De grote verscheidenheid aan plantensoorten van de Hoorneboegse Heide komt vooral voor op en rond de heidegebieden en zandverstuiving, die zich buiten het plangebied

bevinden. Door het ontbreken van water in het bosperceel en de directe omgeving speelt het plangebied bovendien geen belangrijke rol bij de voortplanting van amfibieën.

Uit het boomcamera-onderzoek dat is uitgevoerd blijkt dat er geen holtes voorkomen in het plangebied die kunnen dienen als nestholte voor hollen broedende vogels en de boommarter. De das, eekhoorn en de bosuil komen wel in het gebied voor maar van deze soorten bevinden zich geen verblijfplaatsen in het plangebied.

Soort	Bescherming Ff-wet	Functionaliteit plangebied
Geen mitigatie nodig		
<i>Voor deze soorten geldt een vrijstelling óf er is geen overtreding van de verbodsbepalingen</i>		
Eekhoorn	Algemeen beschermd (Tabel 2)	Foerageergebied, maar niet essentieel, voldoende alternatieven aanwezig.
Das	Zwaar beschermd (Tabel 3)	Foerageergebied, maar niet essentieel, voldoende alternatieven aanwezig.
Bosuil	Zwaar beschermd (Vogels), niet jaarrond beschermd – categorie 5	Territorium in de omgeving, geen nestlocatie in het plangebied.
Vleermuizen: ▪ ruige dwergvleermuis ▪ gewone dwergvleermuis ▪ gewone grootoorvleermuis ▪ rosse vleermuis ▪ laatvlieger	Zwaar beschermd (Tabel 3 / Bijlage IV Habitatrictlijn)	Vliegroute en foerageergebied. Geen effect te verwachten als gevolg van de werkzaamheden.
Mitigatie nodig		
<i>Voor deze soorten geldt dat verbodsbepalingen mogelijk overtreden worden</i>		
Levendbarende hagedis	Algemeen beschermd (Tabel 2)	Voortplanting, foerageergebied, overwintering.
Hazelworm	Zwaar beschermd (Tabel 3)	Voortplanting, foerageergebied, overwintering.
Grote bonte specht, boomklever en bonte vliegenvanger	Zwaar beschermd (Vogels), niet jaarrond beschermd – categorie 5	Territorium, geen nestlocatie.
Algemene broedvogels	Zwaar beschermd (Vogels), niet jaarrond beschermd	Nestlocatie.

Tabel 2 Overzicht van de aanwezige beschermde soorten in het plangebied. Er is onderscheid gemaakt tussen soorten waarvoor mitigerende maatregelen genomen moeten worden en soorten waarvoor dit niet nodig is.

Zie ook paragraaf 5.7 van deze toelichting en het Activiteitenplan Flora- en faunawet Reconstructie N417 Hollandsche Rading – Hilversum, 19 december 2012, opgesteld door ARCADIS.

3.6 LEEFBAARHEID

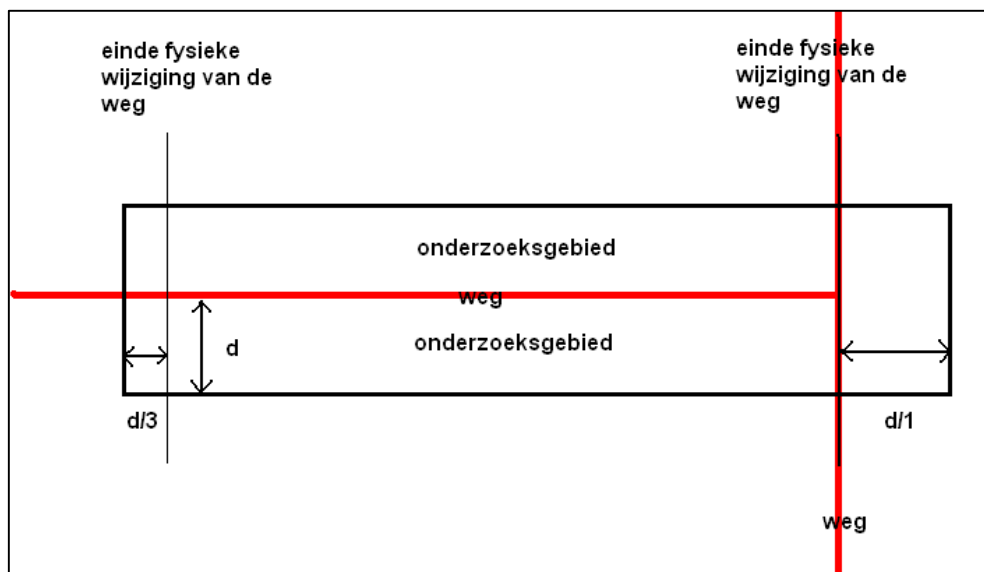
3.6.1 GELUID

De N417 maakt onderdeel uit van het plangebied. Deze weg heeft een wettelijke geluidszone (art. 74 Wgh) die zich uitstrekt vanaf de as van de weg tot een bepaalde afstand aan weerszijden van de weg. De zone is het gebied waarbinnen, akoestisch onderzoek verricht moet worden. De breedte van de zone is afhankelijk van de ligging (stedelijk of buitenstedelijk) en het aantal rijstroken. Als buitenstedelijk gebied wordt

aangemerkt gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg. Het stedelijke gebied is het gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied binnen de geluidszones van autowegen en autosnelwegen.

Afbakenen van een onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied wordt loodrecht op de weg begrensd door de wettelijke zonebreedte en in de lengterichting door de locatie van de fysieke wijziging aan de weg. Het onderzoeksgebied loopt voorbij de werkgrenzen door met $\frac{1}{3}$ van de zonebreedte, zoals aangegeven op het linkerdeel van onderstaande afbeelding. Aan de uiteinden van een weg (zie rechterdeel van de afbeelding) loopt het onderzoeksgebied door over een afstand die gelijk is aan de zonebreedte.



Afbeelding 6 Afbakening onderzoeksgebied

Om een betrouwbare geluidsbelasting te kunnen berekenen aan de randen van het onderzoeksgebied, worden de weg en de omgeving ook buiten het onderzoeksgebied ingevoerd in het rekenmodel.

Afbakening onderzoeksgebied N417

Voor dit onderzoek betekent dit dat het onderzoeksgebied bestaat uit het gebied zoals weergegeven is [Afbeelding 7](#). In de afbeelding is het te onderzoeken trajectdeel van de Utrechtseweg (N417) weergegeven, inclusief de geluidszone/ het onderzoeksgebied en de om de weg aanwezige objecten en rekenpunten.



Afbeelding 7: Afbakening onderzoeksgebied (blauwe stippellijn), links noordelijk deel, rechts zuidelijk deel

3.6.2 LUCHT

De concentraties NO_2 en PM_{10} liggen zowel in de autonome situatie als in de plansituatie ruim onder de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 en PM_{10} . Ook het aantal overschrijdingsdagen voor PM_{10} ligt lager dan het toegestane aantal van 35 dagen.

Voor de autonome situatie is de luchtkwaliteitsituatie in het plangebied in beeld gebracht. In de bijlage is het volledige onderzoek opgenomen. Er zijn geen normoverschrijdingen geconstateerd.

3.7 ARCHEOLOGISCHE EN CULTUURHISTORISCHE WAARDEN

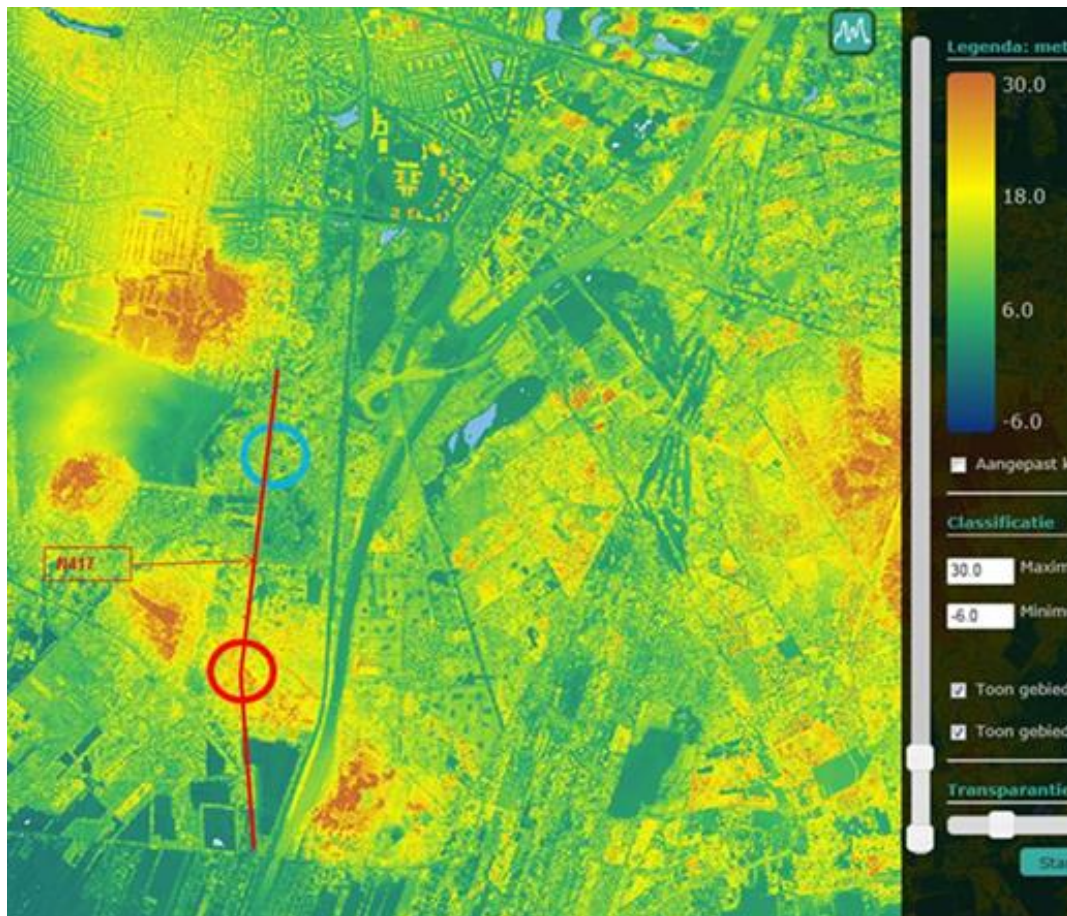
De N417 ligt in een gebied waar sprake is van een hoge trefkans t.a.v. archeologische vondsten en wordt aangemerkt als aardkundig monument (Structuurvisie Archeologie gemeente Hilversum, De ondergrondse Stad, 2010). Hiervoor geldt binnen de gemeente Hilversum dat in principe archeologisch onderzoek noodzakelijk is voor ontgravingen vanaf een oppervlakte van 0 m^2 . Dit houdt in principe in dat voorafgaand aan alle graafwerkzaamheden, ongeacht oppervlakte en diepte archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. De faunapassages liggen grotendeels onder de weg.

3.8 BODEM EN WATERSYSTEEM

Maaiveld

Het maaiveld van de N417 loopt in noordelijke richting op tot ca. NAP +12,3 m, bij km 9,28 (bij de rode cirkel) en vervolgens weer af naar het laagste punt bij km 10,3 (bij de blauwe cirkel) NAP + 2,89 m.

Het maaiveld in de omgeving verloopt aanzienlijk. Dit is te zien op de hoogte kaart van Nederland (AHN). In de onderstaande figuur is een kopie van de kaart opgenomen. De maaiveldhoogte is met een kleur aangegeven (zie de legenda aan de rechterzijde in m. boven NAP).



Afbeelding 8: Beeld van het hoogteverloop binnen het plangebied

Grondwater

De weg ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied.

Het grondwaterpeil ligt ter plaatse op ca. NAP + 1m volgens de metingen bij peilbuizen in de omgeving.

De gegevens zijn opgevraagd bij DINO (Data en Informatie Nederlandse Ondergrond).

De bodem bestaat uit zand (gegevens DINO). Het grondwaterpeil ligt aldus ca. 2 tot 8 m beneden maaiveld. In de directe nabijheid van het (brom-) fietspad is, door het grondwaterpeil en de zandbodem, geen oppervlaktewater aanwezig.

In de bestaande situatie is aan beide zijden van de weg een (brom-) fietspad aanwezig. Aan de oostzijde ligt het (brom-) fietspad nu tegen de weg aan. Aan de westzijde ligt het (brom-) fietspad gedeeltelijk vrij. De afwatering van het (brom-) fietspad in de huidige situatie is deels rechtstreeks naar het aanliggende maaiveld en deels via kolken en verzamelleidingen naar het bestaande hemelwaterriool (N417 zuid) danwel droge greppels die op een aantal plaatsen op een afstand van enkele meters evenwijdig aan de Utrechtseweg lopen.

Het (brom-) fietspad heeft in de huidige situatie een breedte van 2 tot 2,2 m. Het totale verharde oppervlak van de fietspaden bedraagt aldus (uitgaande van ca. 2 km fietspad met aan weersijden fietspaden) ca. 0,8

ha. De afwatering in de toekomstige situatie kan eveneens via de kolken en verzamelleidingen naar de droge greppels en voor een klein deel direct naar de berm.

3.9 KABELS EN LEIDINGEN

Binnen het plangebied, ter hoogte van het nieuw aan te leggen (brom-) fietspad, ligt een bestemmingsplanplichtige leiding, die conform het reeds ter plaatse geldende bestemmingsplan is opgenomen in regels en verbeelding van dit bestemmingsplan. Het gaat om een waterleiding. Bestaande, niet bestemmingsplanplichtige leidingen en huisaansluitingen worden waar nodig aangepast en/of weer opnieuw aangesloten na de uitvoering van het vrijliggend (brom-) fietspad.

3.10 VEILIGHEID

3.10.1 EXTERNE VEILIGHEID

Over een deel van de Utrechtseweg vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Onderhavig plan zal niets veranderen aan dit transport, omdat het plan zich toespitst op het realiseren van een vrijliggend brom- fietspad en er geen sprake is van een toename van het aantal gebruikers van de N417. Het plangebied wordt niet doorkruist door een gastransportleiding. Ook in de buurt van het plangebied is geen gastransportleiding aanwezig.

4

Relevant beleidskader

4.1 RIJKSBELEID

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld en vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak. Het Rijk zet in de SVIR uiteen welke nationale belangen het heeft in het ruimtelijke en mobiliteitsdomein en welke instrumenten hiervoor worden ingezet.

Het Rijk heeft drie hoofddoelen geformuleerd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028). Met de SVIR wordt een andere koers ingezet in het nationale ruimtelijk beleid. Er is nu vaak sprake van bestuurlijke drukte (diverse bestuurslagen), ingewikkelde regelgeving of een sectorale benadering met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Nederland. Het Rijk brengt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven en laat dan ook meer over aan provincies en gemeenten. Anders dan in de Nota Ruimte gaat de SVIR uit van het adagium 'decentraal, tenzij'. Dit betekent dat het Rijk kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op dertien nationale belangen, waarvoor het verantwoordelijk is en resultaat wil boeken. Buiten deze dertien belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden meer beleidsvrijheid op het terrein van de ruimtelijke ordening gekregen; het kabinet is van mening dat provincies en gemeenten beter op de hoogte zijn van de actuele situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties en daardoor beter kunnen afwegen welke (ruimtelijke) ingrepen in een gebied nodig zijn.

De reconstructie van de N417 is niet in strijd met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de hierin opgenomen nationale belangen.

Meerjarenprogramma Ontsnippering

Het doel van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) is het opheffen van barrières en het herstellen van ecologische verbindingen. In 1990 is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) geïntroduceerd. Het doel hiervan is om natuurgebieden weer met elkaar te verbinden. Zo worden leefgebieden van dieren weer groter. De EHS zal uiteindelijk bestaan uit een samenhangend landelijk netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden en de verbindingen daartussen. De EHS draagt bij aan het behalen van de biodiversiteitsdoelstellingen van het natuurnetwerk en daarmee aan de doelstellingen van het Natuurnetwerk Nederland.

Het kabinet Rutte II heeft de ambitie vastgelegd om te komen tot een robuuste EHS. Dat wil zeggen: een plus op de eerdere afspraken van het bestuursakkoord natuur over de herijkte EHS. De EHS zal robuuster worden doordat hij, in vergelijking met de herijkte EHS uit het bestuursakkoord natuur, zal worden vergroot, kwalitatief zal worden verbeterd en dat verbindingen zullen worden gerealiseerd tussen

natuurgebieden onderling en tussen natuurgebieden en hun omgeving. De EHS wordt daarom ontwikkeld tot een Natuurnetwerk Nederland.

De doelstelling is dat het Natuurnetwerk Nederland in 2027 is gerealiseerd. Het MJPO is een essentieel onderdeel binnen de realisatie van het Natuurnetwerk Nederland. De maatregelen die voor natuur worden genomen in het kader van de herinrichting van de N417 dragen bij aan deze ontsnippering. Een vijftal faunapassages en een grote lengte aan faunarasters worden aangelegd om zo amfibieën, reptielen en dassen de N417 te kunnen laten kruisen.

4.2 PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID

Provinciale Structuurvisie 2040 'Kwaliteit door veelzijdigheid'

De structuurvisie is 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening op 1 juli 2008 is elke overheidslaag verplicht een structuurvisie op te stellen en haar ruimtelijke belangen te benoemen. Op basis van deze belangen kan elke overheid bepalen welke rol zij voor zichzelf ziet weggelegd en welke instrumenten zij toe wil passen om dit ruimtelijke belang te waarborgen of te bereiken

De provincie Noord-Holland zorgt dat Noord-Holland een mooie, veelzijdige en internationaal concurrerende provincie blijft door in te zetten op:

1. klimaat bestendigheid;
2. ruimtelijke kwaliteit;
3. duurzaam ruimtegebruik.

Ad 1. klimaat bestendigheid

De provincie Noord-Holland wil zoveel mogelijk bijdragen aan de afname van de oorzaken van klimaatverandering. Daarom wil de provincie het energieverbruik in het stedelijk gebied en op bedrijventerreinen zoveel mogelijk beperken en de resterende vraag met duurzame energie invullen. De provincie reserveert ruimte voor het opwekken en distribueren van grootschalige duurzame energie. Tegelijk stimuleert en ondersteunt de provincie Noord-Holland kleinschalige vormen van duurzame energie zoals de benutting van restwarmte en de vergisting van biomassa. Daarnaast wil de provincie gemeenten stimuleren om waar mogelijk warmte-koude opslag toe te passen.

Ad 2 ruimtelijke kwaliteit

De provincie Noord-Holland wil (cultuur)landschappen optimaal gebruiken door hun kenmerken te koesteren en te benutten bij nieuwe ontwikkelingen. De provincie zorgt dat ontwikkelingen die buiten bestaand bebouwd gebied tot stand moeten komen, plaatsvinden op basis van de karakteristieke eigenschappen, het zogenaamde Landschaps-DNA, van de verschillende landschappen. Ten behoeve van het behoud en de ontwikkeling van natuurgebieden is de kern van het natuurbeleid de veiligstelling en de ontwikkeling van een netwerk van onderling verbonden natuurgebieden, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) inclusief de verbindingszones en nationale parken en Natura 2000 gebieden. De provincie Noord-Holland vindt het belangrijk dat zoveel mogelijk natuur wordt gerealiseerd. Daarom zoekt de provincie actief naar mogelijkheden om aanleg en financiering van natuur mee te koppelen met andere ontwikkelingen.

Ad 3. Duurzaam ruimtegebruik

Onder duurzaam ruimtegebruik verstaat de provincie Noord-Holland het plaatsen van de juiste functies op de juiste plek. De provincie Noord-Holland wil steden optimaal benutten en de landschappen open houden, maar ook ruimte bieden aan de economie en woningbouw. De provincie Noord-Holland

ondersteunt gemeenten door de inzet van de Taskforce Ruimtewinst, Ruimte voor Ruimte-regeling, Herstructurering en Intensivering van Regionale Bedrijventerreinen en Culturele Planologie die zowel binnen als buiten bestaand bebouwd gebied kunnen worden toegepast. In de structuurvisie worden vier voor Hilversum relevante speerpunten genoemd op het gebied van duurzaam ruimtegebruik:

1. voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten;
2. behoud en ontwikkeling van verkeer- en vervoersnetwerken;
3. voldoende en op behoefte aansluitende huisvesting;
4. voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatie en toerisme

Met name het punt, duurzaam ruimtegebruik, is van belang voor het plangebied vanwege de verbetering van het verkeersnetwerk door het project.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie 2014

De provincie heeft, voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid, diverse juridische instrumenten tot haar beschikking waaronder een provinciale ruimtelijke verordening. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV, d.d. 3 februari 2014) heeft provinciale staten in het kader van een goede ruimtelijke ordening een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland, inclusief Amsterdam, waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Daarnaast zijn ter uitvoering van de Provinciale Structuurvisie algemene regels vastgesteld over onder meer:

- bedrijventerreinen en detailhandel;
- mogelijkheden voor woningbouw in het landelijke gebied;
- de vereiste ruimtelijke kwaliteit, verbonden met stedelijke en niet-stedelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied;
- de Groene Ruimte;
- de Blauwe Ruimte;
- energie;
- landbouw.

Daarnaast zijn regels opgenomen die voortvloeien uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Algemene maatregel van Bestuur Ruimte). Het gaat hierbij om een aantal onderwerpen ter verdere uitwerking en/of aanvulling in een provinciale verordening waaronder:

- bundeling van verstedelijking en locatiebeleid economische activiteiten;
- rijksbufferzones;
- ecologische hoofdstructuur;
- nationale landschappen;
- het kustfundament;
- het regionaal watersysteem.

Aan de verordening zijn in een bijlage diverse kaarten verbonden. Ook zijn in de bijlage toetsingskaders voor de toepassing van regels opgenomen waaronder: 'Actualisatie Intentieprogramma Bodembeschermingsgebieden als vastgesteld door PS in 2004'.

Wat betreft de ecologische hoofdstructuur en het aardkundig waardevolle gebied (Bodembeschermingsgebied, zoals opgenomen in de bijlage bij de verordening) is de verordening van de provincie relevant voor voorliggend plan. Wat betreft de EHS wordt verwezen naar paragraaf 5.7 van dit bestemmingsplan. Wat betreft het aardkundig waardevolle gebied wordt verwezen naar paragraaf 5.5.

Mobiliteit in Noord-Holland: Verkeer en Vervoerplan Noord-Holland 'Ruimte voor Mobiliteit'

Uitgangspunt van dit plan is de vrije mobiliteitskeuze van burgers. De behoefte aan mobiliteit blijft toenemen. Dat wordt onder meer veroorzaakt doordat de afstanden tussen de plaatsen waar mensen wonen, werken, recreëren, winkelen en van zorgvoorzieningen gebruik maken steeds groter worden en tegelijk de verplaatsingspatronen steeds complexer worden. Dat veroorzaakt bereikbaarheidsvraagstukken. Daarom zet de provincie niet alleen in op wegen en openbaar vervoer en flankerend beleid, maar tevens op een verantwoorde locatiekeuze van deze activiteiten. De reconstructie van de N417 past binnen het mobiliteitsbeleid van de provincie.

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (pvvp), actualisatie van het pvvp 2007-2013

Een goede bereikbaarheid is cruciaal voor de provincie, zowel voor de economie, maar ook voor de leefkwaliteit voor de burgers. De provincie zet zich in op de drie fronten benutten, beprijzen en bouwen om die bereikbaarheid te kunnen waarborgen. Dit betekent blijvende inzet om de wegcapaciteit te vergroten daar waar nodig, maar ook inzetten op het gebruik van de alternatieven en optimalisatie van de verplaatsing in de 'keten'. De provincie wil een betere balans brengen in het gebruik van de verschillende vervoersmogelijkheden onder andere door gebruik te maken van het prijsinstrument. De reconstructie van de N417 past binnen het pvvp van de provincie.

Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2014 - 2018

De provincie heeft 656 km wegen, 39 km vrijliggende OV-banen en 254 km vaarwegen in eigendom. Langs een groot deel van deze N-wegen liggen fietspaden (370 km) die ook eigendom van de provincie zijn. Naast het beheer en onderhoud van deze infrastructuur heeft de provincie een groot aantal projecten in voorbereiding en uitvoering om de provinciale infrastructuur te verbeteren en uit te breiden. Al deze projecten zijn opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI). Het PMI is een voortschrijdend vijfjarenprogramma dat jaarlijks wordt herzien. Het PMI 2014-2018 is in september 2013 door Provinciale Staten vastgesteld. In de lijst met projecten in het PMI is ook de herinrichting van de N417 opgenomen. Dit bestemmingsplan maakt deze herinrichting mogelijk.

Provinciale Milieuverordening

In de Provinciale Milieuverordening staan specifieke milieuregels voor de provincie Noord-Holland. Deze regels gaan onder andere over waterwin- en grondwaterbeschermings-gebieden, stiltegebieden en aardkundige monumenten, bodemsanering en industrieterreinen van regionaal belang ten behoeve van geluidzonebeheer. Op basis van deze regels worden ontheffingen verleend en vindt handhaving plaats.

De PMV is gebaseerd op de Wet milieubeheer en de Wet bodembescherming. De eerste tranche trad in 1994 in werking. Daarna is de verordening via een aantal "tranches" (wijzigingen) verder aangevuld, gewijzigd en geactualiseerd. De eerste tranche trad in 1994 in werking. Daarna is de verordening via een aantal "tranches" (wijzigingen) verder aangevuld, gewijzigd en geactualiseerd. Op 18 november 2013 is de laatste wijziging (tranche 8) vastgesteld. De betreffende wijziging heeft vooral betrekking op de stiltegebieden en aardkundige monumenten.

Het plangebied valt voor een deel samen met een aardkundig monument. In zeer beperkte mate zal er voor de aanleg van de weg en faunapassages gegraven moeten worden. Hiervoor wordt een ontheffing aangevraagd bij de provincie. Zie hiervoor ook paragraaf 5.5 van dit bestemmingsplan.

4.3 GEMEENTELIJK BELEID

Structuurvisie Hilversum 2030

Een structuurvisie is een visie op de toekomst. De gemeente beschrijft hierin wat ze met de beschikbare ruimte doet om in de toekomst te voldoen aan de behoeften van iedereen die in Hilversum woont, werkt en recreëert. Het gaat bijvoorbeeld om de beste plek voor huizen, bedrijven, parken en recreatiemogelijkheden. Een structuurvisie opstellen betekent nu keuzes maken voor later.

De Structuurvisie Hilversum 2030 heeft betrekking op het gehele grondgebied van Hilversum en bevat de integrale visie op de ruimtelijke en functionele ontwikkelingen in de gemeente op (middel)lange termijn. In dit geval ligt de planhorizon omstreeks 2030. De structuurvisie is een strategisch beleidsdocument en is geen concreet plan of uitwerking van een thema. Het is een visie op een hoger abstractieniveau.

In de structuurvisie staan vijf speerpunten:

- Goede woongemeente;
- Groene buitengebieden;
- Mediastad en creatieve industrie;
- Centrumgemeente;
- Stedenbouw en architectuur.

Daarnaast is een elftal dynamische gebieden benoemd waar een grotere dynamiek en ontwikkelingen te verwachten zijn. Dit in tegenstelling tot de overige gebieden, zoals de woonwijken en het buitengebied, waar sprake is van minder dynamiek.

In het algemeen wordt voorzien dat er als gevolg van de digitale ontwikkelingen belangrijke veranderingen zullen optreden in het ruimtegebruik. Functies als wonen, werken en ontspannen zijn minder gebonden aan vaste locaties en zullen meer met elkaar verweven zijn. Werken en zorg aan huis, voorzieningen op bedrijventerrein, wonen in combinatie met creatieve bedrijven, enzovoort.

In het uitvoeringsprogramma staan de activiteiten die de gemeente denkt te ondernemen om de in de structuurvisie genoemde ontwikkelingen te realiseren. Hierbij wordt er een onderscheid gemaakt in korte termijn (2013 - 2018), middellange termijn (2019 - 2024) en lange termijn (2025 - 2030).

Het plangebied is gelegen in 'Groen buitengebied' waarvoor de Structuurvisie geen specifieke ontwikkelingen bevat. In het kader van de bereikbaarheid van Hilversum wordt verwezen naar het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o.

Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o.

Op 7 december 2005 is het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum (IBP) vastgesteld door de gemeenteraad. Het maatregelenpakket uit het IBP heeft tot doel om op het totale stelsel van hoofdwegen een redelijke (zo optimaal mogelijke) doorstroming van het verkeer te behalen. Het maatregelenpakket richt zich niet alleen op de bereikbaarheid per auto, maar verbetert ook de mogelijkheden voor openbaar vervoer en fiets. In het plan worden de verkeersstromen in Hilversum en omgeving zo georganiseerd dat enerzijds het Media Park zijn economische functie goed kan uitoefenen en anderzijds de effecten van de verkeersstromen evenwichtig worden verdeeld over alle toegangswegen.

Binnen het totaal beschikbare bedrag van 50 miljoen Euro is het voornemen erop gericht om vanaf de aansluitingen van de A1 en de A27 en de N201 naar Hilversum op ongeveer 40 kruispunten op de buitenring verbeteringen aan te brengen op een zodanige wijze dat de doorstroming van het autoverkeer

verbeterd wordt, de filevorming teruggedrongen en de leefbaarheid van de aangrenzende wijken groter wordt. Daarnaast worden voorzieningen voor fietsverkeer aangebracht en hoogwaardig openbaar vervoer van en naar het Mediapark gerealiseerd.

De reconstructie van de N417 en het aanleggen van het vrij liggende (brom-) fietspad draagt bij aan de doelstellingen van het bereikbaarheidsplan van de gemeente.

Nota aanvullend fietsbeleid

Het gaat goed met het gebruik van de fiets in Hilversum. Naast het continueren van investeringen in nieuwe fietsvoorzieningen en het economische en culturele klimaat van Hilversum zijn extra impulsen noodzakelijk om het fietsgebruik verder te laten groeien. Niet het (brom-) fietspad maar de fietser staat hierbij centraal. Hoe kan de Hilversummer worden verleid om te gaan fietsen? De komende vijf jaar zijn hiervoor tientallen miljoenen euro's beschikbaar gesteld. Dit bedrag is naar verwachting voldoende om een groot aantal projecten op de korte termijn te realiseren. De grootste investering betreft het completeren van het recreatieve fietspadennetwerk. De nota is 16 oktober 2008 vastgesteld door de raad.

De reconstructie van de N417 en het aanleggen van het vrijliggend (brom-) fietspad draagt bij aan de doelstellingen van het fietsbeleid van de gemeente.

Velbeleid

Wanneer de aanvraag omgevingsvergunning voor het vellen van een boom wordt behandeld, wordt beoordeeld of de boom een bijdrage levert aan de esthetische, cultuurhistorische en/of ecologische kwaliteit van de stad. Wanneer de boom voldoet aan tenminste één van de selectiecriteria dan wordt de boom ingedeeld in de 1ste, 2de of 3de categorie (zie bijlage 1, 2 en 3). Deze indeling is gebaseerd op de Hilversumse groenstructuur zoals die staat beschreven in het Groenbeleidsplan.

De boomcategorieën vormen de basis voor de verlening of weigering van de omgevingsvergunning. De bomen langs de Utrechtseweg behoren tot de 1ste categorie. Dit zijn de bomen van een hoogwaardige kwaliteit, e.e.a. bepaald door omvang/leeftijd of door de standplaats binnen de hoofdstructuren.

In beginsel wordt terughoudend omgegaan met het verlenen van omgevingsvergunningen voor het vellen van bomen. Het vellen van een boom leidt immers tot een onomkeerbare situatie. Bij het beoordelen van een aanvraag omgevingsvergunning voor het vellen dient het belang van de boom te worden afgewogen tegen het belang van de aanvrager.

In algemene zin gelden de volgende afwegingen:

1. bij min of meer gelijk belang prevaleert het belang van het behoud van de boom;
2. in het geval een boom een matige of slechte conditie-/levensverwachting heeft prevaleert doorgaans het verwijderingsbelang.

In uitzonderlijke gevallen van algemeen belang kan er gemotiveerd worden afgeweken van de bovenstaande afwegingen.

Het algemeen belang van de reconstructie van de N417 ligt in het vergroten van de verkeersveiligheid voor zowel de (brom-) fietser als de automobilist. In het velbeleid heeft dit belang een hoge prioriteit: Bouwwerk of aanleg van groot maatschappelijk belang, waaronder belangen van sociale en economische aard, waarbij het bouwwerk of de aanleg in ieder geval maatregelen ten behoeve van milieu, veiligheid, gezondheid of het algemene nut moeten dienen. Het belang moet voor een (lange) termijn van ten minste 10 jaar gelden.

Herplantverplichting

Bomen leveren een wezenlijke bijdrage aan de esthetische, cultuurhistorische en/of ecologische kwaliteiten van de stad. Het beleid van de gemeente is er daarom op gericht het bomenbestand, in kwantitatieve en kwalitatieve zin, duurzaam in stand te houden. Herplant is daarbij een middel. Een herplantplicht wordt altijd opgelegd bij een omgevingsvergunning voor het vellen van bomen. Elke boom moet in principe worden herplant (kwantitatieve herplant).

De N417 ligt voor wat betreft de herplantverplichting volgens het velbeleid in een uitzonderingsgebied. Voor deze uitzonderingsgebieden geldt dat de aanvrager genoemde vrije keuze tussen fysieke herplant of storting in het herplantfonds niet heeft, vanwege het beeldbepalende karakter van bomen voor het stadsgezicht. De wijze van herplanten (fysieke herplant of de keuze tussen herplant of storting van een geldelijke bijdrage) wordt in de uitzonderingsgebieden in de omgevingsvergunning bepaald.

5

Ruimtelijk plan

5.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt het ruimtelijke plan omschreven. Eerst wordt ingegaan op de achtergrond van de ontwikkeling, waarna de ontwikkeling zelf wordt toegelicht. Vervolgens komen in paragraaf 5.4 en verder milieuthema's aan de orde, waaraan het voornemen is getoetst.

5.2 ACHTERGROND ONTWIKKELING

Historie ontwikkeling

De N417/Utrechtseweg is in 1992 in het kader van de herverdeling wegen in beheer overgedragen door de gemeente Hilversum aan de provincie Noord-Holland.

In het verleden, voorafgaand aan de overdracht van het beheer van de weg in het kader van de Wet Herverdeling Wegenbeheer 1992, was er alleen aan de westzijde een (brom-)fietspad van circa 2,0 meter breed aanwezig. Dit (brom-)fietspad werd dus in 2 richtingen bereden. Omdat dat als zeer gevaarlijk werd beschouwd heeft de gemeente vervolgens aan de oostzijde ook een (brom-) fietspad aangelegd, waardoor de (brom-)fietsers in twee richtingen langs de N417 konden rijden. Het ontbreken van een (brede) berm tussen de weg en het (brom-)fietspad én de nog steeds veel te smalle paden voor het relatief hoge aanbod van langzaam verkeer (incl. voetgangers) leverden echter gevaar op.

Om deze reden heeft de gemeente Hilversum in het verleden samen met andere partijen getracht het (brom-) fietspad achter de bomen te leggen. Een deel van het westelijke fietspad was daar op dat moment reeds gesitueerd. Voor de aanleg van dat aan te leggen vrij liggende fietspad zijn destijds particuliere gronden verworven die later weer terug zijn verkocht aan bewoners en Stichting Goois Natuurreservaat. Het plan is namelijk nooit ten uitvoer gebracht.

De situatie die de provincie nu wil realiseren is ruimtelijk vergelijkbaar met het oorspronkelijke plan om aan de westzijde een aaneengesloten, in twee richtingen bereden fietspad te realiseren. Het verschil zit in de gewenste breedte die nu zal worden gerealiseerd. Vanwege de aanwezigheid van fietsers en bromfietsers zal de meest optimale breedte volgens de richtlijnen (duurzaam veilig) van 3,5 meter worden aangelegd.

Noodzaak

In 2006 hebben enkele aanwonenden van de N417 een verzoek ingediend bij de provincie om de weg veiliger te maken. Ondanks het smalle wegprofiel, de matige tot slechte staat van onderhoud van de weg en de aanliggende fietspaden (te smal) wordt er vaak (te) hard gereden.

Op verzoek van de omwonenden heeft de provincie destijds ook onderbordjes langs het fietspad geplaatst om aan te geven dat beide fietspaden ook door voetgangers worden gebruikt. Deze doelgroep voelt zich vaak niet veilig op deze smalle paden. De combinatie van de inrichting, het gebruik en de te smalle maatvoering zorgt voor een onveilige verkeerssituatie. Verder dient ook de leefbaarheid rondom de N417 verbeterd te worden. Er is op dit moment sprake van geluidsoverlast voor de omwonenden, onder meer door schade aan de weg en de oude betonverharding met veel krimpnaaden.

In het kader van het Meerjarenprogramma Ontsnippering heeft de Provincie Noord-Holland besloten over te gaan tot de aanleg van faunavoorzieningen langs de N417. Deze voorzieningen moeten de ecologische verbindingzones versterken in het gebied en zijn noodzakelijk voor de versterking van het leefgebied van de das en verschillende reptielen. De te realiseren faunavoorzieningen maken onderdeel uit van de ecocorridor Zwaluwenberg.

Het oversteken van de N417 door wild kan leiden tot onveilige situaties. Autoverkeer moet soms plotseling remmen en raakt ook soms in botsing met het overstekende wild. Dit dient in de toekomst zoveel mogelijk te worden voorkomen.

5.3 VOORGENOMEN ONTWIKKELING

Het doel van de reconstructie is primair een duurzaam veilige weg bieden aan de huidige en toekomstige gebruikers van de N417. Dit geldt zowel voor gemotoriseerd als voor niet gemotoriseerd verkeer. Het betreft het deel van de N417 tussen de Noodweg en de bebouwde kom van de gemeente Hilversum. Tussen metrerings km 8.85 en 10.80.

De reconstructie bestaat onder andere uit het vernieuwen van het wegdek, de aanleg van halfverharde bermen, het aanleggen van een vrijliggend (brom-) fietspad aan de westzijde van de N417, het aanleggen van vijf faunapassages voor dassen en reptielen en het aanbrengen van rasters langs het gehele tracé van de N417 tussen de rotonde met de Noodweg en de bebouwde kom van de gemeente Hilversum (Zuiderheideweg). De N417 zal vanwege de hoge intensiteit (ca. 6.233 mvt/etmaal¹), het ontbreken van een obstakelvrije zone van voldoende breedte en de aanwezige erfaansluitingen worden vormgegeven als een gebiedsontsluitingsweg met een 60km/uur snelheidslimiet. Conform de provinciale richtlijnen (ERBI) en het Handboek Wegontwerp (CROW) behoort een gebiedsontsluitingsweg voorzien te zijn van vrij liggende (brom-)fietspaden.

De reconstructie van de weg past binnen het vigerende bestemmingsplan. Het nieuw te realiseren (brom-) fietspad past echter niet binnen de huidige bestemming. Derhalve is dit bestemmingsplan opgesteld. In deze paragraaf wordt ingegaan op de aspecten die relevant zijn voor het (brom-) fietspad.

5.3.1 AANLEG VRIJLIGGEND (BROM-) FIETSPAD

Gezien de zeer beperkte ruimte tussen de historische laanbeplanting aan beide zijden van de weg, wordt er een vrijliggend in twee richtingen bereden (brom-) fietspad aan de westzijde van de N417 aangelegd. Vanwege de gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 60 km/uur dient het vrijliggend (brom-) fietspad op zo'n 4,5 meter afstand vanaf de binnenzijde van de kantstreep gesitueerd te worden. Gezien de hoge intensiteit en de verwachting, dat ondanks het 60 km/uur regime en de snelheid remmende maatregelen, toch hogere snelheden kunnen voorkomen op de N417, is het aan te bevelen de

¹ Gebaseerd op gemiddelde van de jaren 2007-2012.

bromfietzers op een vrijliggend (brom-) fietspad af te wikkelen en niet direct naast de rijbaan. Metingen in 2010 hebben aangetoond dat op de N417 de 60 km limiet regelmatig fors wordt overtreden.

Het nieuwe (brom-) fietspad wordt 3,50 meter breed en zal worden uitgevoerd in beton. De reden voor deze materiaalkeuze is de aanwezigheid van de bomen naast dit pad en de daarmee gemoeide wortelgroei die, bij een keuze voor asfalt, de verharding snel zal beschadigen. Zie bijlage 2 van deze toelichting: Definitief ontwerp N417 Reconstructie N417 (25 maart 2013) voor het ontwerp van de reconstructie.

Als gevolg van het verplaatsen en verbreden van het (brom-) fietspad treedt ruimtebeslag op. Hierbij wordt het aanwezige groen (bomen, struiken, planten) verwijderd. Het (brom-) fietspad wordt dusdanig gesitueerd dat een zo klein mogelijk aantal bomen hoeft te worden gekapt.

De nieuwe situatie van het (brom-)fietspad is vergelijkbaar met de situatie langs de Noodweg, waar het fietspad ook los van de weg is aangelegd. Volgens opgaaf van de politie zijn er geen meldingen bekend waarbij deze loskoppeling tot sociale veiligheidsproblemen heeft geleid. Hierbij kan men denken aan geweldsdelicten als gevolg van de gevoelsmatig verminderde sociale controle.

Deze nieuwe situatie zal aansluiten op het recent gerealiseerde vrijliggend (brom-)fietspad langs het gedeelte van de N417 ten zuiden van de Noodweg. Hierdoor ontstaat langs de gehele N417 een veilige route voor het langzaam verkeer met duidelijke oversteek locaties op het aansluitende fietsnetwerk (zie bijlage 7 Beoordeling en advies met betrekking tot de fietsoversteek Maartensdijkseweg en rotonde Noodweg van Goudappel Coffeng d.d. 22-01-2014).

De exacte locatie van het nieuw aan te leggen (brom-)fietspad is mede op verzoek van de betrokken aanwonenden in oktober 2012 buiten in het veld uitgezet. Met een aantal van deze bewoners is het tracé vervolgens nagelopen en is dit in goed overleg, indien mogelijk, buiten aangepast.

Sociale veiligheid

De sociale veiligheid is het belangrijkste aandachtspunt voor de realisatie van het (brom-) fietspad. Het (brom-) fietspad wordt losgekoppeld van de rijbaan. Er is rekening gehouden met de volgende punten:

- uitzicht vanuit uitwegen;
- zicht vanaf (brom-) fietspad op de rijbaan;
- openbare verlichting aan het (brom-) fietspad;
- toegankelijkheid vanuit bos aan westzijde (wildraster plaatsen);
- bochten en donkere hoekjes.

In de volgende paragrafen wordt nader ingegaan op deze aspecten.

Uitwegen

Omdat het huidige fietspad aan de oostzijde van de N417 komt te vervallen en wordt vervangen door een groene berm, behoren mogelijke conflicten van verkeer uit uitritten met het langzaam verkeer aan die zijde tot het verleden. Tevens wordt het zicht op de N417 aanzienlijk verbeterd omdat de chauffeur nu zijn voertuig op kan stellen waar eerst het fietspad was gelegen. In de huidige situatie dient een automobilist, komende vanuit een uitweg aan de oostzijde, met een deel van de auto het fietspad op te rijden om zowel het langzame als het gemotoriseerd verkeer vanuit het zuiden te kunnen zien. Hij staat dan feitelijk al op het (brom-)fietspad en blokkeert dan de veilige doorgang van dit langzaam verkeer. Aan de westzijde zal de situatie ook verbeteren. Voor het deel waar het fietspad in de huidige situatie ook tegen de weg is gelegen treedt hetzelfde effect op als aan de gehele oostzijde.

Het ontwerp van het in twee richtingen bereden nieuwe (brom-) fietspad zal dusdanig zijn dat bij elke uitweg ten minste 5,0 meter beschikbaar is tussen de rijbaan van de N417 en het nieuwe (brom-) fietspad. Hierdoor kan een auto, zonder het (brom-) fietspad te blokkeren, een goed overzicht krijgen op de N417. Omdat er weinig lage begroeiing aanwezig is zal het uitzicht voor bewoners op zowel het nieuwe (brom-) fietspad als de N417 verbeteren. Mocht na realisatie blijken dat het uitzicht op het (brom-) fietspad niet optimaal is dan dient in overleg met de desbetreffende bewoner worden gekeken hoe dit uitzicht verder kan worden geoptimaliseerd.

Begroeiing

In de huidige situatie is in het bos ten westen van de N417 relatief weinig lage begroeiing aanwezig. In de nieuwe situatie wordt ervoor gezorgd dat er tussen de weg en het nieuwe (brom-) fietspad geen lage begroeiing aanwezig is (vergelijkbaar met de huidige delen van het fietspad dat achter de eerste bomenrij is gelegen), waardoor er vanaf het (brom-) fietspad voldoende uitzicht is op de weg en andersom. Dit zal het gevoel van sociale onveiligheid aanzienlijk verminderen.

Verlichting

In de huidige situatie is, op het deel van het westelijke fietspad dat achter de bomen is gelegen, verlichting aanwezig. In de nieuwe situatie wordt goede verlichting aangebracht waardoor er geen donkere plekken op het (brom-) fietspad zullen ontstaan. Een mogelijkheid is dynamische verlichting welke aangaat zodra er een fietser nadert. Er dient tevens rekening te worden gehouden met het minimaliseren van de uitstraling naar de omgeving vanwege de natuur.

Oversteken aanwonenden

Omdat er nu aan één zijde een (brom-)fietspad komt te liggen zal dit voor de aanwonenden aan de oostzijde betekenen dat zij de N417 over zullen moeten steken om op dit (brom-)fiets pad te kunnen komen. Ten opzichte van de huidige situatie is dit per retourrit één extra oversteek. Echter per saldo (7 percelen westzijde en 6 percelen oostzijde) blijft dit nagenoeg hetzelfde. In de huidige situatie moeten alle aanwonenden immers minimaal één maal de N417 oversteken (op de heen- of terugreis). De situatie bij de 6 percelen aan de oostzijde wordt echter dusdanig verbeterd qua opstelmogelijkheid en uitzicht dat ook dit een verbetering zal zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Deze situatie is nagenoeg identiek aan het zuidelijker gelegen gedeelte van de N417 tussen de provinciegrens en de rotonde Noodweg. Ook daar is/was er sprake van dat vrijwel alle uitritten aan de oostzijde van de weg gelegen zijn. De bewoners daar gaven aan dat de onveilige situatie met (brom-) fietsers vlak langs hun uitritten als vele malen onveiliger werd ervaren dan het vaker moeten oversteken van de N417 ten gevolge van het komen te vervallen van het (brom-)fietspad aan de oostzijde van de N417.

Aansluiting op bestaande fietsstructuur

Uitgangspunt voor het huidige ontwerp is dat de (brom-)fietsers op de gehele N417 aan één zijde van de weg komt te liggen. Er is gekozen voor de westzijde om de volgende redenen:

- het oorspronkelijke plan voorzag ook in een pad aan de westzijde van de N417
- Gezien de grondposities was het eenvoudiger om aan de westzijde een pad aan te leggen
- op 75% van het totale traject (Graaf Floris V weg – bebouwde kom Hilversum) ligt het huidige (éénrichting-)fietspad aan de westzijde al achter de eerste bomenrij en is dit vrij eenvoudig te verbreden.

Oversteken

Tijdens de diverse overleggen met aanwonenden is met name naar voren gekomen dat er zorgen waren over de locaties waar het langzaam verkeer de N417 en de Noodweg in twee richtingen over moet gaan steken om op het aansluitende fietsnetwerk te komen.

Buiten dit plangebied zal het langzaam verkeer bij de verkeerslichten op het kruispunt met de Graaf Floris V weg over gaan steken. Hier zijn nu reeds diverse oversteken aanwezig en een oversteek met verkeerslichten geeft een voldoende garantie dat dit op een veilige wijze kan.

De oversteek bij de rotonde Noodweg wordt nu reeds in twee richtingen gebruikt. Uit een ongevalanalyse blijkt dat er in het verleden slechts één éézijdig ongeval heeft plaats gevonden met een bromfiets. Omdat de snelheid hier relatief laag ligt, en een dergelijke oversteek landelijk vaak voorkomt is dit een voldoende veilige oversteekplaats.

Omdat het langzaam verkeer in noordelijke richting binnen de bebouwde kom van Hilversum weer naar de oostzijde van de weg moet oversteken is deze oversteek op een duidelijke en veilige wijze in het plan opgenomen. Bewoners hebben diverse malen aangegeven dat het situeren van deze oversteek bij de Berkenlaan beter zou zijn. Omdat zowel de provincie als de gemeente Hilversum het van groot belang vinden dat zowel de locatie als de vormgeving zo goed mogelijk zijn onderbouwd, heeft bureau Goudappel Coffeng dit, in overleg met de landelijke organisaties SWOV en CROW, onafhankelijk beoordeeld. Uit dit onderzoek komt duidelijk naar voren dat de gekozen locatie en vormgeving de meest optimale is.

5.3.2 RECONSTRUCTIE RIJBAAN N417 EN AANLEG FAUNAVOORZIENINGEN

Zoals hierboven al gemeld worden de in- en uitritten langs de N417 allemaal aangepast. Daarnaast worden verschillende oversteekplaatsen voor langzaam verkeer gerealiseerd.

Aanvullend op deze ontwikkeling geldt dat er in de N417 plateaus en snelheid remmende markering op de rijbaan wordt aangebracht.

De rijbaan van de N417 wordt bovendien op alle plekken ten minste op een breedte van 6,70 meter gebracht. Dit betekent voor de rijbaan een verbreding van 30-50 cm aan weerszijden. Naast de nieuwe rand verharding wordt ten slotte een halfverharding van 80 cm in de berm aangebracht. Deze voorzieningen zijn eenvoudig aan te brengen op de gedeeltes waar de naastgelegen fietspaden worden verplaatst tot achter de bomenrij. Op die plaatsen waar al sprake is van een vrijliggend fietspad, zal de ruimte verkregen moeten worden in de huidige berm. Een aantal bomen zal hiervoor gekapt moeten worden en op sommige plekken zal het opgaand talud richting fietspad iets moeten worden vergraven.

Tevens worden vijf faunapassages voor dassen, amfibieën en reptielen aangelegd. Het gaat om drie buizen (500 mm) die onder de weg en het (brom-) fietspad doorgaan en twee faunagoten. Ten slotte worden faunarasters met een hoogte van 1,0 meter langs het gehele tracé van de N417 aangelegd tussen de rotonde met de Noodweg en de bebouwde kom van de gemeente Hilversum (Zuiderheideweg). Deze rasters hebben een geleidende werking voor dieren. De rasters zullen voorkomen dat wild de rijbaan op loopt en autoverkeer niet plotseling moet remmen. Zo wordt een bijdrage geleverd aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N417.

In bijlage 2 is het definitief ontwerp van de reconstructie van de N417 en de faunavoorzieningen weergegeven.

5.3.3 DUURZAAMHEID

Bij het ontwerp van de reconstructie is op meerdere manieren met duurzaamheid rekening gehouden. Er ligt een duurzame oplossing voor verschillende functies en fasen van het project:

- Een veiligere inrichting van de weg zorgt voor betere verkeersveiligheid;
- De sociale veiligheid neemt toe door plaatsing verlichting, een tweezijdig bereden fietspad en rasters aan de buitenzijde van het fietspad;
- In de uitvoeringsfase wordt relatief weinig hinder voor omwonenden verwacht doordat sprake is van een korte(-re) bouwtijd. Deze kortere bouwtijd wordt gerealiseerd door het beuken van de huidige betonnen verhardingslaag welke hierna wordt gebruikt als wegfundering van de toekomstige asfaltverharding;
- Door het hergebruik van de betonnen wegverharding als onderlaag voor nieuwe verharding is sprake van minder energieverbruik en verspilling van reststoffen;
- Door de aanleg van faunavoorzieningen (rasters, dassentunnels, faunagoot) is sprake van minder faunaslachtoffers en kunnen populaties van de doelsoorten zich eenvoudiger in stand houden;
- De ligging van het vrijliggende fietspad is zo gekozen dat het aantal te vellen bomen tot een minimum beperkt is;
- Water- en bodemverontreiniging worden voorkomen. Zoveel mogelijk wordt gestuurd op besparing van water en een duurzaam watersysteem;
- Er wordt voor gezorgd dat hemelwater zoveel mogelijk kan infiltreren richting het huidige grondwater. Dit gebeurt via de wegbermen en greppels;
- Bij de realisatie zullen geen uitloegende bouwmaterialen worden toegepast om zo het afstromend hemelwater zo schoon mogelijk te houden;

5.4 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

Voor de realisatie van het (brom-) fietspad en de faunatunnels zijn in zeer beperkte mate graafwerkzaamheden nodig. De werkzaamheden worden uitgevoerd voor het cunet (in het cunet wordt een zandlichaam aangebracht voor de draagkracht van de fundering) van de aan te passen wegverharding en rijken dus tot een zeer beperkte diepte. De verhardingsconstructies van de fietspaden zullen zoveel als mogelijk vanaf maaiveld worden opgebouwd. Ook de dassentunnels zorgen, met een diameter van maximaal 500 mm constructie, nauwelijks voor graafwerkzaamheden. De faunapassages liggen grotendeels onder de weg. De uitloopvoorzieningen (daar waar de buis eindigt) worden zeer flauw ontgraven, om de amfibieën, reptielen en dassen zo eenvoudig mogelijk weer terug de bossen/ natuur in te laten gaan. Omdat het om een zeer flauwe helling gaat en de oppervlakte zeer beperkt is (veel minder dan 50 m²), wordt het aanvaardbaar geacht dat de werkzaamheden hiervoor onder archeologische begeleiding worden uitgevoerd.

Doordat er nauwelijks ontgraven dient te worden en de werkzaamheden plaats vinden in een zone direct naast de weg (waardoor sprake is van een reeds geroerde bodem) is archeologisch onderzoek in de vorm van een verkennend en karterend booronderzoek niet nodig.

5.5 BODEM

Bodemverontreiniging

Voor het project reconstructie N417 geldt dat er geen veldonderzoeken beschikbaar zijn voor de projectlocaties. In de nabijheid van de projectlocaties zijn diverse locaties onderscheiden die (in het verleden of tot heden) potentieel bodembedreigende objecten/ activiteiten bevatten. Er is geen reden om aan te nemen dat dit daadwerkelijk tot bodemverontreiniging heeft geleid die invloed heeft op het te

realiseren project. Gezien de voorgenomen werkzaamheden met beperkte ontgravingsdiepte (< 1,0m-mv) valt ook niet te verwachten dat eventuele verontreinigingen van voorgenoemde locaties worden aangetroffen bij de uit te voeren werkzaamheden. E.e.a. staat ook beschreven in het Milieukundig bodemonderzoek Toelichting Reconstructie N417 d.d. 6 januari 2012.

Aardkundig monument

De Provincie Noord-Holland voert een beleid om Aardkundige waarden te beschermen. Aardkundig waardevolle gebieden en aardkundige monumenten zijn opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. De aardkundige monumenten worden beschermd via de Provinciale Milieuverordening. De voorkomende aardkundige waarden genieten deze bescherming echter niet. Daarom vraagt de provincie aan gemeenten om deze waarden zo goed mogelijk te beschermen ingeval van nieuwe ontwikkelingen. Zie ook paragraaf 4.2 van deze toelichting, waar deze documenten aan de orde komen.

Onder invloed van de toegenomen druk op de ruimte en het intensiever gebruik van gronden is de afgelopen jaren de ondergrond steeds meer geroerd. Bij dit proces gaan structuur en opbouw verloren. Om dit proces te beheersen en de Aardkundige waarden te beschermen heeft de Provincie Noord-Holland 63 aardkundige waardevolle gebieden en 17 aardkundige monumenten aangewezen in haar Ruimtelijke Verordening. Gebieden waar inbreuken in de bodem in principe verboden zijn. Naast het behoud van het object zelf wordt hiermee ook gestreefd naar behoud van onder andere natuurwaarden, ecosystemen en waterhuishouding in en rondom deze gebieden.

De voorgenomen werkzaamheden aan de N417 vinden allen plaats in het Aardkundig monument Hoorneboeg, zoals opgenomen in de Provinciale Milieuverordening. Dit monument beslaat een groot deel van de kop van de stuwwal. Deze opstuwing van de grond vond plaats tijdens het Weichselieën door het landijs. Vandaag de dag is deze kop in het landschap een herinnering aan de IJstijden en door de samenstelling van de grond en hoogte ten opzichte van het omringende land duidelijk herkenbaar. Dit uit zich door het andere grondgebruik voornamelijk bos en heide.

Zoals aangegeven is het verboden om binnen de grenzen van het Aardkundig monument ongestoorde bodems te roeren. Volgens de vigerende Milieuverordening van de Provincie Noord-Holland (Hoofdstuk 6) is elke aantasting van de ondergrond in het aardkundig monument verboden. Voor vergraving van de ondergrond kan een ontheffing gekregen worden.

Er is sprake van vergraving van de ondergrond om zo fietspad en faunapassages aan te kunnen leggen. Deze vindt plaats in een zone die in dit geval door eeuwenlange bebossing en dier activiteiten van structuur is veranderd. Deze zogenaamde Bioturbatie heeft de kern en de structuur van de structuur niet aangepast maar is een laag waar (geleidelijke) verandering sowieso plaatsvindt.

De inbreuk door het vergraven voor de aanleg van het fietspad en de faunapassages op de ondergrond wordt dan ook als negatief beoordeeld. Voor deze werkzaamheden wordt in het kader van de uitvoering een ontheffing van de Provinciale Milieuverordening aangevraagd. De kans op het verkrijgen van deze ontheffing wordt groot geacht, gezien het feit dat deze voor de realisatie van het ecoduct, dat ook binnen het plangebied ligt, eveneens is verleend. De planvorming draagt bij aan een verbetering van o.a. de veiligheid ter plaatse en vindt in goed overleg met de provincie plaats.

5.6 WATERPARAGRAAF

Het beheer van het watersysteem in de omgeving van de N417 valt onder het Waterschap Amstel Gooi en Vecht. In paragraaf 3.5 is de bestaande waterhuishoudkundige situatie beschreven. In deze paragraaf wordt ingegaan op de effecten van de aanleg van het vrijliggende (brom-) fietspad op het watersysteem.

In de huidige situatie wordt al het regenwater dat op de rijbaan en de aan weerszijden gelegen fietspaden valt, opgevangen in kolken en afgevoerd op een aantal greppels langs de N417.

In de toekomstige situatie kan het hemelwaterafvoersysteem als twee aparte systemen worden beschouwd.

- De afwatering van het (brom-) fietspad in zijn geheel rechtstreeks naar het aanliggende maaiveld. Aan weerszijden van het (brom-) fietspad is de berm onverhard en kan het afstromende water direct in de bodem infiltreren. Het (brom-) fietspad zal iets hoger liggen dan het aanliggende maaiveld.
- De afwatering van de weg is in de nieuwe situatie net als nu deels via berminfiltratie en deels via kolken en verzamelleidingen naar de bestaande droge greppels.

Beide systemen worden zo gerealiseerd dat het water van de weg wordt afgevoerd en zich, ook bij een stevige bui, geen water verzamelt op de weg of het (brom-) fietspad.

Doordat het (brom-) fietspad in de toekomst in zijn geheel zal afwateren naar de tussen- en buitenberm, komt de berging in de greppels geheel beschikbaar voor de waterafvoer van de weg.

Er is sprake van een verschil van ca. 3 m² oppervlak per m weglengte (op het gedeelte van het tracé van ca. 1000 meter waar het fietspad naar vrijliggend wordt aangebracht) is zo'n 3000 m² verhard oppervlak waarvan het afstromende hemelwater niet meer naar de greppels wordt afgevoerd.

De afwatering van de weg vindt verspreid over de lengte van de weg plaats naar de berm danwel via kolken en een verzamelleiding naar een greppel. Er is een groot bodem oppervlak en volume in de vorm van greppels beschikbaar voor de verwerking van het regenwater. De zandbodem en de lage grondwaterstand staan garant voor een goede doorlatendheid zodat het afstromende regenwater vlot in de bodem kan infiltreren.

In de nieuwe situatie is de afwatering van het fietspad direct naar de bodem en niet via kolken en greppels. De nieuwe situatie wijkt daarmee iets minder af van een natuurlijke situatie zonder verhard oppervlak.

Waterkwaliteit

Het water wordt niet via een openbare riolering afgevoerd naar een waterzuivering, maar ter plaatse geloosd en gezuiverd. De nieuwe situatie brengt hierin geen verandering en zowel de bestaande als de nieuwe situatie hebben niet of nauwelijks invloed op het grondwater omdat de afwatering verspreid is over een grote lengte en de bodem goed doorlatend is. Stof en opgeloste bestanddelen die met het afstromende water worden meegevoerd worden bij de passage van het water door de bodem uit het water gefilterd en via natuurlijke afbraakprocessen worden organische stoffen afgebroken. Een belangrijk deel van het stof verzamelt zich aan of in de toplaag van de bodem.

Het afstromende water van de weg kan in principe verontreinigd raken door het wegverkeer. Onder normale omstandigheden en gelet op de aard van de weg is dit risico toelaatbaar. In de kolken wordt een deel van het vuil opgevangen en afgevoerd bij reiniging van de kolken. Bij calamiteiten waarbij de bodem verontreinigd kan raken dienen wel maatregelen getroffen te worden ter bescherming van de bodem. De reconstructie brengt hierin geen verandering.

Het plan is ook voorgelegd aan het waterschap voor een advies. Het waterschap heeft per mail op 3 juni 2013 gereageerd. Het waterschap geeft aan dat er per saldo geen sprake is van een uitbreiding van het verhard oppervlak. Een vergunning in het kader van de Waterwet is derhalve niet nodig. Het waterschap heeft in de hiervoor genoemde mail aangegeven in te stemmen met de aanpak zoals verwoord in deze toelichting.

5.7 NATUURTOETS

Als gevolg van de aanleg van het vrijliggend (brom-) fietspad langs de N417 zijn effecten mogelijk op beschermde gebieden (Natuurbeschermingswet 1998 en EHS) en beschermde soorten (Flora- en faunawet).

5.7.1 BESCHERMDE GEBIEDEN

Voor de vergunningverlening dient te worden beoordeeld of de reconstructie van de N417 mogelijk negatieve effecten heeft op de natuurdoelen van dit en andere gebieden die beschermd worden onder de Natuurbeschermingswet 1998. Voor de EHS geldt dat getoetst moet worden of negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden te verwachten zijn en of compensatie nodig is.

In dit kader is een toetsing uitgevoerd. Deze toetsing vormt de inhoudelijke onderbouwing voor:

- Toetsing aan artikel 16 Natuurbeschermingswet 1998 voor de uitvoering en het gebruik van de reconstructie van de N417.
- Toetsing aan EHS beleid. In artikel 19 lid 3 van de Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland is bepaald dat onder voorwaarden de bestemming van de in de Structuurvisie Provincie Noord-Holland aangewezen EHS gebieden kan worden gewijzigd ten behoeve van de realisering van dit ruimtelijk plan.

In het kader van deze toetsing zijn de effecten in beeld gebracht die optreden als gevolg van de reconstructie van de N417 en hun reikwijdte. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen tijdelijke effecten (tijdens de uitvoeringsfase) en permanente effecten (tijdens de gebruiksfase). Uit de afbakening van effecten is gebleken dat het meest ver reikende effect geluidsverstoring is, namelijk tot 150 meter vanaf het plangebied. Binnen dit beïnvloedingsgebied ligt alleen het Beschermd Natuurmonument Hoorneboegse Heide en het EHS gebied. Er bevindt zich geen leefgebied van diersoorten waarvoor een instandhoudingsdoel geldt in andere beschermde natuurgebieden, dus externe werking op andere gebieden is niet aan de orde. Negatieve effecten op andere EHS, Beschermd Natuurmonumenten en Natura 2000-gebieden kunnen dan ook worden uitgesloten.

Natuurbeschermingswet

Voor de reconstructie van de N417 is door de Provincie Noord-Holland op 16 augustus 2013 een vergunningaanvraag ontvangen voor de Natuurbeschermingswet 1998. Deze vergunning is op 4 december 2013 verleend. De toetsing die voor de aanvraag van deze vergunning is uitgevoerd, is bijgevoegd als Bijlage 3 bij deze toelichting. Deze toelichting wijkt op de volgende punten af van de toetsing die bij de genoemde vergunningaanvraag was gevoegd:

- In de toetsing uit 2013 is het oppervlakteverlies Beschermd Natuurmonument en EHS beschreven dat een direct gevolg is van de reconstructie van de N417 en de aanleg van een vrijliggend 3,5 meter breed fietspad. In de toetsing in deze toelichting wordt tevens het oppervlakteverlies ten gevolge van het toewijzen van de bestemming langzaam verkeer aan de tussenberm meegenomen. Dit betreft de berm tussen het nieuwe fietspad en de rand van de halfverharding die naast de rijbaan wordt aangebracht. De reden waarom de bestemmingsverandering een groter oppervlak beslaat dan de nu voorziene reconstructie van de N417 met de aanleg van het fietspad, is genoemd in paragraaf 2.1 van deze toelichting. Omdat in de tussenbermen vooralsnog geen concrete ontwikkelingen voorzien zijn, zijn deze niet in de vergunningaanvraag opgenomen.

- In de toetsing uit 2013 is rekening gehouden met een (sterke) afname van verkeersintensiteiten ten gevolge van de openstelling van de verbrede A27 tussen Knooppunt Eemnes en Utrecht. In de toetsing in deze toelichting, wordt rekening gehouden met een autonome groei van het verkeer met 1% per jaar in de periode van 2012 tot 2026 (bijlage 8 van deze toelichting). Dit uitgangspunt is aangepast opdat lucht- en geluidseffecten vanuit een worstcase benadering konden worden bepaald. Bovendien was de eerder geprognoseerde sterke afname van verkeersintensiteiten in de autonome ontwikkeling bepaald aan de hand van verkeersgegevens uit het NRM-verkeersmodel. Dit model is primair bedoel voor verkeersprognoses ten aanzien van het hoofdwegennet van Nederland. En dus niet voor de N417. Deze aanpassing van de autonome situatie heeft geen gevolgen voor de conclusie van de toetsing Natuurbeschermingswet 1998, omdat de reconstructie nog steeds niet leidt tot een toename van verkeersintensiteit. Het effect van het plan blijft 0.
- In de toetsing uit 2013 wordt gesproken over de afname van de geluidsbelasting. Deze afnames werden destijds berekend met als uitgangspunt een autonome krimp van het verkeer in de periode tot 2026. Uitgaande van een autonome groei van het verkeer, komt de toekomstige geluidsbelasting voor één aantal objecten binnen de bebouwde kom van Hilversum (buiten Nb-wet gebied Hoorneboegse Heide) hoger uit dan in de huidige situatie. Het betreft een toename met maximaal 1dB. Ook hier geldt echter dat het geen gevolgen heeft voor de toetsing aan de Natuurbeschermingswet 1998 van de reconstructie, omdat het plan niet leidt tot een toename van verkeer.

Hoewel in de toekomstige situatie sprake is van een ander permanent ruimtebeslag, andere verkeersintensiteiten en een andere geluidsbelasting, is de toetsing die destijds gebruikt is voor de aanvraag van de Nb-wet vergunning nog altijd valide. Voor de realisatie van het project reconstructie N417 zal, conform de toets uit 2013, slechts een fietspad van 3,5 meter worden gerealiseerd en blijft de overige oppervlakte naast de rijbaan ingericht als groen. Bovendien zijn de hogere verkeersintensiteiten en geluidsbelastingen geen gevolg van de reconstructie van de N417 maar een direct effect van de autonome ontwikkeling. De conclusies uit de toetsing uit 2013 bleven derhalve ongewijzigd: een toename van permanente geluidsverstoring en stikstofdepositie als gevolg van de reconstructie van de N417 is uitgesloten.

Eind 2015 is het ontwerp definitief vastgesteld. Ten opzichte van de situatie in 2013 zijn de volgende relevante veranderingen voorzien: het ruimtebeslag is groter, er is sprake van een verkeerstoename in plaats van een verkeersafname en er is sprake van een autonome geluidstoename in plaats van een geluidsafname. Het is noodzakelijk om de voorziene verandering te toetsen aan de natuurwetgeving om te bepalen of de veranderingen niet leiden tot vanuit de natuurwetgeving acceptabele effecten. In deze memo is deze toetsing gemaakt voor de Natuurbeschermingswet 1998. Dit is gedaan door een aanvulling te maken op de reeds uitgevoerde toetsing. Het ontwerp leidt tot meer ruimtebeslag binnen het Beschermde Natuurmonument Hoorneboegse Heide. Vanwege de toename van ruimtebeslag is het noodzakelijk om een wijziging van de Natuurbeschermingswetvergunning aan te vragen. De wijziging leidt niet tot een wijziging van de reeds getoetste effecten. Daarom is er in beginsel geen bezwaar om een wijziging van de vergunning te verlenen. Zie bijlage 3 bij deze toelichting.

Permanent ruimtebeslag

Ten behoeve van de verplaatsing en de verbreding van het (brom-)fietspad wordt circa 0,65 ha herbestemd van natuur naar verkeer. Het ruimtebeslag dat daadwerkelijk zal optreden als gevolg van het verplaatsten van het fietspad is kleiner (circa de helft van het bestemde oppervlak), omdat niet het gehele bestemde oppervlak zal worden gebruikt. Het precieze oppervlak hangt af van het uiteindelijke tracé van het fietspad. Als gevolg van het verplaatsen en verbreden van het (brom-)fietspad treedt oppervlakteverlies van loof- en naaldbos op in het Beschermde Natuurmonument Hoorneboegse Heide op. Het Beschermde natuurmonument heeft een totaaloppervlak van 425 ha en is voor het grootste deel (70 - 80

%) bedekt met bos bestaande uit grove den en zomereik. In totaal wordt 0,15% van het totale areaal loof- en naaldbos in het Beschermd Natuurmonument herbestemd, waarvan slechts een deel daadwerkelijk verloren zal gaan. Dit is geen wezenlijke aantasting van het Beschermd Natuurmonument.

Voor het verplaatsen van het fietspad aan de westzijde van de N417 moeten 150 bomen worden gekapt. Een afgewogen proces is hier aan vooraf gegaan. Over iedere boom is nagedacht. Met name kleine, zieke en uitheemse bomen zullen niet gespaard worden als er dikke, inheems gezonde bomen mee kunnen worden behouden door een alternatieve ligging van het (brom-) fietspad tracé. Ook wordt er, bij locaties waar sprake is van een keuze tussen de kap van een inheemse boomsoort versus de keuze voor de kap van een uitheemse boomsoort, voor gekozen om de inheemse soort te sparen.

Samen met een aantal eigenaren van percelen is in oktober 2012 het tracé van het nieuwe fietspad langs gelopen, om over en weer helderheid te krijgen over te kappen bomen en eventuele problemen hieromtrent op te lossen. Ook is het tracé enkele maanden uitgezet met piket paaltjes, om zo voor eenieder inzichtelijk te maken, waar het fietspad komt te liggen. In dit kader bestond ook de mogelijkheid hierop te reageren.

Tabel 3: Overzicht te kappen bomen

Zomereik	Amerikaanse eik	Gewone beuk	Grove den	Ruwe berk	Noorse esdoorn	Amerikaanse vogelkers	Soort onbekend
88	9	5	30	11	1	1	17

De Provincie Noord-Holland hanteert richtlijnen voor de inrichting van voor weggebruikers veilige bermen. Een van deze richtlijnen is dat er in het profiel van vrije ruimte geen obstakels mogen staan. Van deze richtlijn wordt hier afgeweken door, met uitzondering van de bomenkap ten behoeve van de aanleg van het (brom-) fietspad, alleen die bomen te kappen die binnen 2,0 meter vanaf de binnenkant van de kantstreep staan. Ten gevolge van deze ontwerpkeuze dienen 12 bomen te worden gekapt. Omdat de huidige laanstructuur van groot belang is, kan er in de uitvoering van het project plaatselijk worden afgeweken van deze richtlijnen. Mogelijk wordt het provinciale verstervingsbeleid toegepast: landschappelijk belangrijke bomen binnen de aangegeven obstakelvrij zone worden gehandhaafd tot op het moment dat de betreffende boom / bomen uit ouderdom of gezondheidsredenen dienen te worden gekapt. Op dat moment zal er geen nieuwe boom op deze locatie worden geplant. Tijdens de realisatie wordt getracht zoveel mogelijk van deze bomen te handhaven. Mocht een boom bijvoorbeeld schuin staan en over de weg hellen, kan echter alsnog besloten worden deze boom vanwege verkeersveiligheidsredenen te kappen. Het streven is echter om in de uitvoering zoveel mogelijk van de nu voorziene noodzakelijke vellingen alsnog te voorkomen.

In totaal dienen er ca. 162 bomen te worden gekapt voor de uitvoering van het plan.

Als gevolg van de kap van bomen wordt het leefgebied van vleermuizen aangetast. Bij de kap van de bomen gaan geen verblijfplaatsen verloren die bij het batdetector onderzoek zijn aangetroffen. Wel gaat één matig geschikt paarverblijf verloren. In de omgeving zijn dit soort verblijven in ruime mate aanwezig. Bovendien zijn sinds het voorjaar van 2011 vervangende vleermuiskasten opgehangen nabij het plangebied, waardoor het verlies van dit ene matig geschikte paarverblijf niet zal leiden tot een tijdelijk verlies van verblijfplaatsen. Verder ligt op de N417 een vliegroute en jachtgebied van enkele gewone dwergvleermuizen. Deze functie van het gebied wordt niet aangetast door de kap van de bomen, het opgaand groen langs de weg blijft immers bestaan. Het optreden van negatieve effecten op de populatie vleermuizen kan worden uitgesloten.

Als gevolg van de kap van bomen gaat broedgelegenheid van algemene broedvogels van bos en struweel verloren. In de directe omgeving van de N417 komt bos in ruime mate voor, waardoor voldoende alternatieve broedgebied aanwezig is. De kap zal niet leiden tot een afname van de broedvogelpopulaties. In de te kappen bomen zijn geen jaar rond beschermde nesten aangetroffen van bijvoorbeeld de zwarte specht, bosuil, ransuil, buizerd of havik. Negatieve effecten op deze soorten kunnen dan ook worden uitgesloten. Als gevolg van permanent ruimtebeslag wordt de functie van de Hoorneboegse Heide als broedgebied voor diverse vogelsoorten niet aangetast.

Het verleggen en verbreden van het (brom-) fietspad en de bijbehorende boomkap kan mogelijk de natuurschoon van het gebied aantasten. Als gevolg van de reconstructie worden echter de voor het natuurschoon belangrijke lokale hoogteverschillen niet aangetast. Als gevolg van de boomkap treedt weliswaar een verlies van bosoppervlakte op, maar dit is zeker geen significant verlies van bosoppervlak (namelijk > 0,01%). Het permanent oppervlakteverlies leidt dan ook niet tot significante aantasting van het natuurschoon van de Hoorneboegse Heide.

Tijdelijke verstoring tijdens de uitvoering

Tijdens de uitvoeringsfase vinden mogelijk werkzaamheden plaats in het broedseizoen van vogels. De werkzaamheden die leiden tot de meeste verstoring van dieren, namelijk het beuken van het beton, het kappen van de bomen en de nachtelijke werkzaamheden vinden echter plaats buiten het broedseizoen. De nachtelijke werkzaamheden vinden bovendien plaats tijdens de winterrust van vleermuizen en direct langs de weg bevinden zich geen winterverblijven, waardoor verstoring van deze soortgroep kan worden uitgesloten. De uitvoeringsfase van de reconstructie van de N417 leidt zeker niet tot significante aantasting van de grote verscheidenheid aan dieren, het broedgebied van diverse vogelsoorten en de voor fauna noodzakelijke rust.

Onopzettelijk doden en verwonden van dieren tijdens de uitvoeringsfase

Bij het verleggen en verbreden van het (brom-) fietspad vindt ruimtebeslag plaats op het leefgebied van de hazelworm en de levendbarende hagedis. Hierbij kunnen individuen worden gedood of verwond. Bij de uitvoer worden echter maatregelen getroffen om het doden en verwonden van individuen te voorkomen. Het optreden van negatieve effecten kan dan ook worden uitgesloten.

Conclusie

Er treedt beperkt oppervlakteverlies en tijdelijke verstoring op in het Beschermd Natuurmonument Hoorneboegse Heide. Dit leidt niet tot aantasting van de wezenlijke kenmerken van dit gebied. Het optreden van significant negatieve effecten op onder de Natuurbeschermingswet 1998 beschermde natuurwaarden wordt uitgesloten.

EHS

Met ingang van 1 oktober 2012 is de Ecologische Hoofdstructuur juridisch geborgd in titel 2.10 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Binnen deze gebieden zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk die strijdig zijn met de wezenlijke kenmerken en waarden van het natuurgebied (nee, tenzij-regime). Het kan zijn dat ruimtelijke ontwikkelingen die een negatief effect hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied, toch moeten doorgaan vanwege het grote belang ervan. In dat geval wordt de schade aan de natuur gecompenseerd op een manier die bijdraagt aan het creëren van een robuust NatuurNetwerk Nederland (NNN). De wezenlijke kenmerken en waarden worden o.a. gevormd door de natuurbeheertypen en ambities die in het Natuurbeheerplan 2015 zijn vastgelegd. Bij aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden kan een ontwikkeling doorgang vinden mits:

- er sprake is van een groot openbaar belang;
- er geen reële andere mogelijkheden zijn;
- en de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd.

De ligging van het NNN, de ecologische verbindingzones en het weidevogelleefgebied is opgenomen in twee documenten: De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Natuurbeheerplan.

De wezenlijke kenmerken en waarden zijn in elk gebied gedefinieerd als de “in een gebied aanwezige natuurwaarden en, voor gebieden met een bestemming natuur, tevens de potentiële natuurwaarden, de daarvoor vereiste bodem- en watercondities en de voor het gebied kenmerkende landschapsstructuur en belevingswaarden. Voor gronden die grenzen aan het NNN, maar daar zelf buiten liggen, gelden geen beperkingen. Het NNN heeft, in tegenstelling tot Natura 2000-gebieden, geen ‘externe werking’ die een toets van gebruik aangrenzend aan het natuurgebied verplicht stelt” (provincie Noord-Holland, 2014b).

Voor de delen die aangemerkt zijn als NNN is artikel 19 van de Verordening van de Provinciale Ruimtelijke Verordening van de provincie Noord-Holland (2014a) van toepassing. Nieuwe activiteiten of aanpassing van bestaande activiteiten zijn mogelijk als er

1. sprake is van een groot openbaar belang,
2. er geen reële andere mogelijkheden zijn en
3. de negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt en het resteffect wordt gecompenseerd of als het initiatief leidt tot een verbetering van de NNN (EHS) of EVZ.

Bij een bestemmingsplan is het van belang dat ook de maatregelen voldoende geborgd worden.

Herbegransing van het NNN (de EHS) is na voorgenoemde toetsing mogelijk of wanneer het gaat om 1) verbetering van de NNN (EHS) of EVZ of 2) als het gaat om een kleinschalige ontwikkeling. Deze wijziging is echter alleen mogelijk als de aanwezige waarden behouden blijven en de totale oppervlakte aan EHS niet afneemt.

Natuurcompensatie is van toepassing bij vaststelling, wijziging of uitwerking van bestemmingsplannen die ter goedkeuring worden voorgelegd aan GS over ruimtelijke ingrepen in het NNN, een weidevogelleefgebied dan wel een ecologische verbindingzone.

De regelgeving voor natuurcompensatie is verankerd in de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland (Provincie Noord-Holland, 2014c). Indien mogelijk dient compensatie binnen hetzelfde bestemmingsplan als het initiatief dat schade veroorzaakt, plaats te vinden. Als dit niet mogelijk is, moet uit de toelichting op het bestemmingsplan blijken waar compensatie wel wordt geregeld. Wanneer dit niet mogelijk is en de aantasting op het NNN niet groter is dan 3 ha of op weidevogelleefgebied niet meer dan 5 ha, is financiële compensatie ook toegestaan. Zie ook de kadertekst hierna, waarin wordt verwezen naar bijlage 3 bij deze toelichting, waar de verschillende, benodigde aspecten aan bod komen.

Als gevolg van de reconstructie van de N417 treedt ruimtebeslag op in het NatuurNetwerkNederland (voorheen: de EHS). In totaal wordt circa 0,74 ha herbested van natuur naar verkeer. Het ruimtebeslag dat daadwerkelijk zal optreden als gevolg van het verplaatsten van het fietspad is kleiner (circa de helft van het bestemde oppervlak), omdat niet het gehele bestemde oppervlak zal worden gebruikt. Het precieze oppervlak hangt af van het uiteindelijke tracé van het fietspad. Als gevolg van de realisatie van het (brom-)fietspad, zal het beheertype N15.02 ‘dennen- eiken- en beukenbos’ verloren gaan (zie bijlage 7). In de directe omgeving komt dit beheertype in grote oppervlakte voor, het betreft minder <1% van het totaal aanwezige bos in de Hoorneboegse Heide. Het oppervlakteverlies zal dan ook niet leiden tot een aantasting van de functie van de EHS. Voor de EHS geldt echter dat oppervlakteverlies altijd een significante aantasting is. Het oppervlakte dat verloren gaat zal dan ook elders moeten worden gecompenseerd, inclusief een kwaliteitstoeslag.

Compensatieopgave

Voor het bepalen van de compensatieopgave zijn de volgende aspecten van belang:

- De grens van het EHS gebied ligt aan beide zijden deels aan de buitenkant van het (brom-) fietspad. Doordat het (brom-) fietspad hier verwijderd wordt, treedt hier een ruimtewinst op van 0,25 ha (zie bijlage 7), mits dit ook ingericht en beheerd wordt als (N15.02) Dennen-, eiken- en beukenbos. In eerste instantie is deze oppervlakte echter van mindere kwaliteit dan hetgeen verloren gaat. Dit kan dus niet één op één als compensatie worden ingeboekt, maar er is een kwaliteitstoeslag nodig.
- Het (brom-) fietspad komt verder van de weg te liggen dan het bestaande (brom-) fietspad, waardoor het tussenliggende oppervlak ook deels als oppervlakteverlies moet worden aangemerkt.

In afstemming met de provincie Noord-Holland is vastgesteld dat, op basis van beide bovenstaande aspecten, de resterende compensatieopgave 1,1 ha bedraagt.

Deze oppervlakte is van een dusdanig kleine opgave dat dit financieel gecompenseerd mag worden via een storting in de provinciale compensatiereserve, conform de Uitvoeringsregeling Natuurcompensatie van de provincie Noord-Holland (zie tabel hieronder). Opgemerkt wordt dat de uitgevoerde berekeningen zijn gebaseerd op het huidige ontwerp. Indien het huidige ontwerp wordt aangepast, dient de berekende financiële compensatie te worden herzien.

Tabel 4: Berekening van de financiële compensatie voor het oppervlakteverlies van de EHS, rekening houdend met de compensatieregels vanuit de beleidsregel compensatie natuur en recreatie en uitgaande van het ontwerp (2015). Het oppervlakteverlies en daarmee de hoogte van het bedrag wijkt af van wat in het toetsrapport uit 2013 is genoemd, aangezien het nieuwe ontwerp een groter ruimtebeslag laat zien.

	Kosten/ ha	1,1 ha
Grondverwerving, bestaande uit:		€ 45.000,--
Grondprijs	€ 35.000,--	€ 38.500,-
Verwervingskosten		€ 6.500,-
Basisinrichting (afgraven bovenlaag en aanplanten)	€ 15.000,--	€ 16.500,--
Ontwikkelingsbeheer (10 jaar ivm bos) Conform Tarieven Natuurbeheer 2016	€ 1.173,--	€ 1.290,--
Overheadkosten (20%)		€ 11.258,--
Totaal		€ 74.048,--

Conclusie

Er treedt een permanent oppervlakteverlies op in de Ecologische Hoofdstructuur. De compensatieopgave hiervoor bedraagt na toepassing van de beleidsregels 1,1 ha. Deze oppervlakte is van een dusdanig kleine opgave dat dit financieel gecompenseerd mag worden via een storting in de provinciale compensatiereserve, conform de Uitvoeringsregeling Natuurcompensatie van de provincie Noord-Holland. De getekende compensatieovereenkomst is als bijlage 10 bij deze toelichting gevoegd.

Afwijking van Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

In het geval van een aanpassing van het bestemmingsplan, dienen de regels van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) te zijn opgevolgd. Dat betekent dat bij het nieuwe bestemmingsplan onderbouwd moet worden dat met het plan wordt voldaan aan de afwijkingsregels. In het geval van de N417 en het verlies aan EHS moet aan worden getoond:

- dat de ingreep van groot openbaar belang is → zie bijlage 3, hoofdstuk 2, paragraaf 4;
- dat er geen reële alternatieven zijn → zie bijlage 3, hoofdstuk 2, paragraaf 5;
- welke maatregelen worden genomen om de negatieve effecten op de waarden van het gebied te niet te doen (mitigerende maatregelen) → zie bijlage 3, hoofdstuk 2, paragraaf 2 & 3; en
- hoe de compensatie plaatsvindt → zie de tekst hierboven over de financiële compensatie.

5.7.2 BESCHERMDE SOORTEN

Flora- en faunawet

Voor de Flora- en faunawet dient te worden beoordeeld of het aanleggen van het vrijliggend (brom-) fietspad langs de N417 mogelijk leidt tot overtreding van de verbodsbepalingen, deze overtreding voorkomen kan worden en, voor zover dit niet mogelijk is, een ontheffing verkregen kan worden voor de ontwikkeling. De verbodsbepalingen schrijven voor dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en beschermde planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld. Daarnaast is het niet toegestaan om de directe leefomgeving van soorten, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren (algemene verbodsbepalingen, artikelen 8 t/m 12). Bovendien dient iedereen voldoende zorg in acht te nemen voor alle in het wild levende planten en dieren (algemene zorgplicht, artikel 2).

Uit de inventarisaties is gebleken dat binnen het plangebied leefgebied voorkomt van de volgende soorten (zie ook paragraaf 3.5):

- Levendbarende hagedis – algemeen beschermd (tabel 2 Flora- en faunawet)
- Hazelworm – streng beschermd (tabel 3 Flora- en faunawet)
- Broedvogels (niet jaarrond beschermd) – streng beschermd (vogelrichtlijn)

Als gevolg van de aanleg van het (brom-) fietspad kunnen de volgende verbodsbepalingen worden overtreden:

- Verbod op het doden / verwonden van beschermde dieren (artikel 9);
- Verbod op het beschadigen / vernielen / weg nemen / verstoren van vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde dieren (artikel 11);
- Verbod op het uit het nest halen / beschadigen / vernielen van eieren van beschermde dieren (artikel 12).

Deze overtredingen kunnen deels worden voorkomen door het treffen van de volgende mitigerende maatregelen:

- Werkzaamheden die leiden tot veel geluidsverstoring, zoals het beuken van beton, vindt plaats buiten het broedseizoen (half maart t/m half juli).
- De kapwerkzaamheden en het verwijderen van groenmateriaal wordt uitgevoerd voor de aanvang van het broedseizoen.
- De overige werkzaamheden worden gestart voorafgaand aan het broedseizoen, waardoor de omgeving van het plangebied deels ongeschikt wordt voor broedende vogels. Hierdoor wordt verstoring van broedgevallen geheel wordt voorkomen.
- Op de locaties waar het (brom-) fietspad wordt verlegd wordt vóór het einde van de overwintering van reptielen (voor 15 maart) eerst het strooisel aan de kant geschoven en vervolgens het werkgebied afgeschermd met amfibieënraaster. Hierdoor wordt voorkomen dat individuen in het plangebied terecht komen. Overwintering van reptielen wordt niet verwacht in dit gebied, omdat het dicht langs de weg ligt.
- Als in het afgerasterde gebied toch individuen van de levendbarende hagedis of hazelworm worden aangetroffen, dan worden deze over het raster geplaatst.

- De bovenstaande werkzaamheden vinden plaats onder begeleiding van een ter zake kundig ecooloog.

Door deze maatregelen wordt het directe verstoren en het doden en verwonden van broedvogels, levendbarende hagedis en hazelworm voorkomen. Overtreding van de verbodsbepaling artikel 11 ten aanzien van de levendbarende hagedis en de hazelworm kan echter niet geheel worden voorkomen. Hiervoor is ontheffing aangevraagd bij het ministerie van EZ op basis van het wettelijk belang. (dwingende reden van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten). Deze ontheffing is verleend op 14 juni 2013.

5.8 GELUID

In het kader van dit bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (WGH) uitgevoerd voor de Utrechtseweg (N417). Hierbij is gebruik gemaakt van de verkeercijfers zoals opgenomen in het rapport Verkeersontwikkeling Reconstructie N417 (ARCADIS, 1 december 2014), bijgevoegd als bijlage 8. De voorgenomen fysieke wijzigingen die worden doorgevoerd aan de Utrechtseweg (N417) op het gedeelte tussen de Maartensdijkseweg/ Zuiderheideweg (noordzijde) en de Noodweg (zuidzijde) zijn hiervoor de aanleiding. De fysieke wijzigingen bestaan uit het verlagen van de rijsnelheid (op een groot deel gaat de wettelijke maximumsnelheid van 80 km/uur naar 60 km/uur), het aanbrengen van een nieuw wegdek (dicht asfalt beton), het beperkt verbreden van de bestaande weg en de aanleg van een (brom-) fietspad aan de westzijde van de weg. Tevens wordt er een ecoduct (ter hoogte van de weg van 's-Graveland naar de Vuursche) aangelegd. Dit ecoduct is reeds juridisch planologisch geregeld in een ander bestemmingsplan. Voor zowel de huidige- als toekomstige situatie met alle voorziene wijzigingen zijn geluidberekeningen uitgevoerd bij woningen en/of andere geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van de Utrechtseweg (N417). De berekeningsresultaten zijn getoetst aan de normen voor reconstructie uit de Wet geluidhinder (Wgh).

Conclusie

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat er voor geen enkele woning of andere geluidgevoelige bestemming sprake is van een "reconstructie" in de zin van de Wet geluidhinder. Omdat er geen sprake is van een "reconstructie" in de zin van de Wgh is het niet nodig geluidmaatregelen te treffen.

5.9 LUCHTKWALITEIT

In het kader van de reconstructie van de N417 is een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. Zie ook bijlage 6, Arcadis, 9 december 2014, Memo Luchtkwaliteit N417 tussen de Noodweg en de Zuiderheideweg/Maartensdijkseweg. Het (brom-) fietspad maakt onderdeel uit van deze reconstructie

De maximale toegestane snelheid wordt op een groot deel van het traject teruggebracht van 80 naar 60 km per uur. Tevens wordt het dwarsprofiel van de weg enigszins gewijzigd, waarbij er een beperkte verschuiving plaatsvindt van de rijlijnen.

Conclusie

Uit de berekeningen blijkt dat op toets-afstand van de weg de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes/fijn stof (PM₁₀) nauwelijks zullen veranderen. De concentraties in de plansituatie nemen beperkt toe (tot 0,02 µg/m³ NO₂). Hierbij wordt er vanuit gegaan dat het rijbeeld bij 60 km/uur (aantal keren optrekken en afremmen) wijzigt ten opzichte van de situatie met 80 km/uur.

De berekende concentraties liggen zowel in de autonome situatie als in de plansituatie ruim onder de grenswaarde van 40 µg/m³ voor NO₂ en PM₁₀. Ook het aantal overschrijdingsdagen voor PM₁₀ ligt lager dan het toegestane aantal van 35 dagen.

6 Implementatie

6.1 PLANMETHODIEK

De regelgeving, zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening, biedt de gemeente de mogelijkheid tot het opstellen van bestemmingsplannen met een grote mate van flexibiliteit en globaliteit. Planvormen kunnen zodanig worden gekozen dat ingespeeld kan worden op zich wijzigende omstandigheden en op nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen, zodat in veel gevallen het bestemmingsplan minder vaak hoeft te worden aangepast.

Bij de opzet van dit bestemmingsplan is hoofdzakelijk gekozen voor één bestemmingsmethodiek. Voor het hele plangebied is gekozen voor een eindbestemming. De keuze van de bestemmingsmethodiek eindbestemming hangt samen met:

- de bestaande situatie in relatie tot toekomstige ontwikkelingen;
- de fasering c.q. het tijdstip van realisering van de bestemming;
- de behoefte om te zijner tijd nadere uitwerking te geven aan de ruimtelijke en functionele ontwikkeling.

Eindbestemming

Op basis van de bepalingen van een eindbestemming kunnen direct omgevingsvergunningen voor bouwen worden afgegeven, indien deze passen binnen de bestemmingsomschrijving en de bebouwingsbepalingen. In deze gevallen is sprake van een 'directe bouwtitel'. Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat ook bij een eindbestemming niet te allen tijde sprake hoeft te zijn van een zeer gedetailleerde bestemming. Afhankelijk van de situatie kan een eindbestemming een globaal karakter hebben en meerdere functies bevatten (bestemmingen).

In dit bestemmingsplan zijn de bestaande en te handhaven functies voorzien van een gedetailleerde eindbestemming.

6.2 BESTEMMINGSREGELING

Een bestemmingsplan bestaat uit drie delen: de toelichting, de regels en een verbeelding. De verbeelding, of te wel 'de geometrische plaatsbepaling van het plangebied en de daarin aangewezen bestemmingen en planregels vormen tezamen het juridische plan. De toelichting heeft geen rechtskracht. In de toelichting worden de achtergronden en beweegredenen aangegeven die hebben geleid tot de bestemmingen. De regels omvatten de omschrijvingen van de in het plan vervatte bestemmingen, waarbij per bestemming het doel wordt aangegeven. In deze paragraaf wordt ingegaan op de juridische opbouw van het plan. Aan de orde komen onder meer de opbouw van de regels, de relatie tussen regels en verbeelding en de beschrijving van de in de regels vastgelegde bestemmingen.

In de regels is een viertal enkelbestemmingen opgenomen, waarvoor in hoofdzaak is aangesloten bij de regeling van het bestemmingsplan Buitengebied 2013.

Enkele gronden, grenzend aan het tracé hebben, in overeenstemming met de bestemming van het bestemmingsplan Buitengebied 2013, de bestemming 'Maatschappelijk – Militaire zaken' gekregen. Binnen dit gebied zullen de rasters worden geplaatst. Deze gronden zijn meegenomen om het hele plan uit te kunnen voeren en duidelijkheid te scheppen in wat, waar zal worden uitgevoerd.

Gronden grenzend aan het tracé hebben eveneens in overeenstemming met de bestemming 'Natuur – Bos- en heidegebied' uit het bestemmingsplan Buitengebied 2013 deze bestemming gekregen, om ook hier de benodigde rasters te kunnen plaatsen.

Binnen de bestemming 'Verkeer' is de huidige N417 opgenomen.

Binnen de bestemming 'Verkeer – langzaamverkeer' is het vrijliggend (brom-) fietspad voorzien. Ook bermen zijn hierin meegenomen, zodat er bij de aanleg geanticipeerd kan worden op het onderliggend reliëf en er rekening gehouden kan worden met de aanwezige bomen en opgaand groen. Bestaande bomen en opgaand groen worden waar mogelijk ontzien.

Aanwezige archeologische, cultuurhistorische en ecologische waarden (ecoduct) en functies worden beschermd via een dubbelbestemming met bijbehorend omgevingsvergunningstelsel.

De faunapassages zijn aangeduid in de verbeelding, zodat deze ook daadwerkelijk op deze locaties kunnen worden gerealiseerd. Er is ervoor gekozen om deze specifiek aan te duiden, omdat specifiek voor deze locaties is aangegeven dat hier faunapassages wenselijk zijn.

6.3 HANDHAVING

Het bestemmingsplan is bindend voor burgers, bedrijven, maatschappelijke instellingen en voor de overheid zelf. Het afdwingen van het naleven van het bestemmingsplan is, met behoud van ieders verantwoordelijkheid, in eerste instantie een taak van de gemeentelijke overheid. Er is veel aandacht besteed aan voorlichting met betrekking tot de consequenties die een gevolg zijn van het vaststellen van dit bestemmingsplan. Daarnaast is er veel aandacht voor een effectieve en doelgerichte controle op zaken die in het bestemmingsplan zijn geregeld. Voor de controle en handhaving van het bestemmingsplan is samenwerking in brede zin een noodzaak. In het plangebied is een scala aan regelgeving van toepassing, zoals de Wet ruimtelijke ordening, de Wet milieubeheer, de Natuurbeschermingswet, de Algemene Plaatselijke Verordening, etc., die samenwerking binnen de overheid noodzakelijk maakt. Op die manier kan het hoge ambitieniveau gestalte krijgen. Het zich niet houden aan de regels doet afbreuk aan de kwaliteit van het plangebied; daadwerkelijke handhaving heeft voor de samenleving een belangrijke waarde. Tegen illegale situaties zal worden opgetreden.

6.3.1 PREVENTIEF EN REPRESSIEF TOEZICHT

Handhaving van het bestemmingsplan gebeurt bij de beoordelingen van aanvragen om een omgevingsvergunning (preventieve handhaving) en vervolgens bij controle van de verleende omgevingsvergunning, maar ook aan de hand van geconstateerde illegale situaties, klachten e.d. (repressieve handhaving).

6.3.2 DE INSTRUMENTEN

Een overtreder riskeert:

1. dat publiekrechtelijke sancties plaatsvinden (dwangsom of bestuursdwang). Een last onder dwangsom is een veel toegepast middel om te zorgen dat de overtreder, door middel van het verbeuren van een bepaald bedrag, ertoe wordt weerhouden de overtreding voort te zetten. Mocht een dwangsom niet het gewenste effect hebben dan kan de gemeente bestuursdwang toepassen hetgeen er op neer komt dat de gemeente datgene doet wat de overtreder behoort te doen of verhindert dat hij/zij doet wat niet mag. Een en ander op kosten van de overtreder;
2. dat strafrechtelijke vervolging plaatsvindt. Overtreding van bepaalde bestemmingsplanregels zijn strafbare feiten. De bevoegdheid tot het instellen van vervolging op grond van het strafrecht berust bij het Openbaar Ministerie. Daartoe wordt een proces-verbaal tegen de overtreder opgemaakt en vindt vervolgens strafrechtelijke vervolging plaats. Strafrechtelijke vervolging kan plaatshebben in combinatie met de onder 1 genoemde bestuursrechtelijke dwangmiddelen. Bijzonderheid hierbij is dat de Wet Economische Delicten op overtredingen van het bestemmingsplan van toepassing is, wat inhoudt dat de strafmaat aanzienlijk is;
3. de bestuurlijke boete. Door de uitbreiding van de bestuurlijke handhaving met de bestuurlijke boete kan de handhaving verder worden geïntensiveerd. De gemeente krijgt daardoor extra mogelijkheden om daadkrachtig en snel op te treden tegen overtredingen. Aan de hand van recente luchtfoto's kan achterhaald worden wat er aan bebouwing aanwezig is op alle percelen in het plangebied. Eventuele bebouwing die illegaal (zonder omgevingsvergunning) gebouwd is, en waartegen wordt, of alsnog kan worden opgetreden, wordt niet automatisch gelegaliseerd met het nieuwe bestemmingsplan. Dit geldt ook voor een eventueel gewijzigd gebruik van opstallen waarvoor geen toestemming is gevraagd cq. verleend. Van geval tot geval zal bezien moeten worden of sprake is van een situatie die alsnog voor legalisatie in aanmerking komt of niet.

6.3.3 PRIORITEITEN IN DE HANDHAVING

Voor de handhaving van illegale situaties op het gebied van ruimtelijke ordening, Woningwet, Bouwbesluit, Bouwverordening en Monumentenwet zijn beleidsregels vastgesteld. Het college moet jaarlijks haar beleidsvoornemens in het kader van handhaving van de bouwregelgeving bekend maken. Ook moet jaarlijks verslag worden gedaan over de uitvoering van het handhavingsbeleid. Het handhavingsbeleid vormt het kader voor een jaarlijks vast te stellen handhavingsprogramma. In de beleidsregels zijn prioriteiten gesteld (hoog, middelhoog en laag). De hoogste prioriteit richt zich tot onveilige situaties in zijn algemeenheid en tot veranderingen van percelen en gebouwen zichtbaar vanuit de openbare ruimte. Tegen overtredingen met een hoge prioriteit zal onmiddellijk handhavend worden opgetreden.

Overtredingen uit de categorie met een middelhoge prioriteit, zoals erfafscheidingen, bijgebouwen en uitbreidingen aan de achterzijde zullen op de gebruikelijk wijze binnen de werkvoorraad worden afgehandeld.

Bovenstaande wil niet zeggen dat tegen geconstateerde illegale situaties met een lage prioriteit bijvoorbeeld aan de achterzijde niet zal worden opgetreden. Te denken valt om jaarlijks thematisch overtredingen met een lage prioriteit in het handhavingsprogramma op te nemen.

6.3.4 PLANINFORMATIE

Het bestemmingsplan komt niet zomaar tot stand, maar is met veel publiciteit omgeven. Het

bestemmingsplan is altijd in te zien. De gemeentelijke organisatie is er bovendien op ingesteld nadere uitleg te geven. Velen maken daarvan gebruik. Niemand hoeft dus het risico te lopen om als gevolg van een gebrek aan kennis verkeerde beslissingen te nemen.

6.4 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het uitvoeren van het project heeft geen financiële gevolgen voor de gemeente. De financiële verantwoordelijkheid voor de realisatie van het plan alsmede het daarbij horende risico wordt volledig gedragen door de initiatiefnemer, de provincie Noord-Holland. De uitvoerbaarheid van het plan is derhalve anderszins verzekerd. Het opstellen van een exploitatieplan is dan ook niet nodig.

6.5 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Overleg

Doelstelling van het project is te komen tot een door omwonenden, belanghebbenden gedragen uitwerking en realisatie van het plan. Bij het ontwerpproces voor het fietspad, de oplossingsrichtingen en de uitwerking in het plan zijn daarom de belangen van de omwonenden zwaar meegewogen. Sinds 2006 wordt er uitvoerig met de direct aanwonenden gecommuniceerd over dit plan. In meerdere inloopavonden zijn omwonenden/ belanghebbenden geconsulteerd en hebben zij kunnen reageren op alle onderdelen van het ontwerp N417 o.a. het vrijliggend (brom-) fietspad. Uit deze inloopavonden is onder andere gekomen dat er meer bomen dan in het oorspronkelijk plan kunnen worden gespaard door het fietspad niet in één rechte lijn aan te leggen, maar waar mogelijk om de bomen heen te laten gaan.

Vooroverleg

Het concept voorontwerpbestemmingsplan is in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro toegezonden aan diverse instanties. Daarnaast heeft het plan zes weken ter visie gelegen ten behoeve van de inspraak, van vrijdag 23 januari 2015 tot en met donderdag 5 maart 2015. Gedurende deze termijn heeft op 5 februari 2015 een inloopavond plaatsgevonden om het bestemmingsplan toe te lichten aan belangstellenden. De ingediende inspraak en vooroverlegreacties zijn voorzien van een beantwoording in de 'Nota inspraak- en overlegreacties voorontwerp bestemmingsplan N417'. Waar nodig is het ontwerpbestemmingsplan aangepast. De nota is toegevoegd als bijlage bij deze toelichting.

Zienswijzen

Het ontwerp van het bestemmingsplan met de hierbij behorende stukken heeft van vrijdag 6 november 2015 tot en met donderdag 17 december 2015 (zes weken) ter visie gelegen. De binnengekomen zienswijzen zijn samengevat en van een reactie voorzien. In bijlage 11 van dit bestemmingsplan is de Zienswijzennota Ontwerpbestemmingsplan Reconstructie N417 opgenomen.

Bijlage 1 Kaarten

Bijlage 2

Definitief ontwerp

Bijlage 3

Toetsing Nb-wet en EHS

Bijlage 4

Activiteitenplan FF-wet Reconstructie N417 Hollandsche Rading – Hilversum

Bijlage 5

Akoestisch onderzoek wegverkeer

Bijlage 6

Memo luchtkwaliteit

Bijlage 7

Beoordeling en advies fietsoversteek Maartensdijkseweg en rotonde Noodweg

Bijlage 8

Verkeersontwikkeling Reconstructie N417

Bijlage 9

Nota inspraak- en overlegreacties voorontwerp bestemmingsplan N417

Bijlage 10

Compensatieovereenkomst

Bijlage 11

Zienswijzennota Ontwerpbestemmingsplan Reconstructie N417