

## **Reconstructie N417**

# Inhoudsopgave

|                                                         |           |
|---------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Toelichting</b>                                      | <b>5</b>  |
| <b>Hoofdstuk 1      Inleiding</b>                       | <b>5</b>  |
| 1.1    Aanleiding                                       | 5         |
| 1.2    Doelstelling bestemmingsplan                     | 6         |
| 1.3    Functie van het bestemmingsplan                  | 6         |
| 1.4    Leeswijzer                                       | 6         |
| <b>Hoofdstuk 2      Beschrijving van het plangebied</b> | <b>7</b>  |
| 2.1    Begrenzing en ligging plangebied                 | 7         |
| 2.2    Vigerend bestemmingsplan                         | 8         |
| <b>Hoofdstuk 3      Planbeschrijving</b>                | <b>12</b> |
| 3.1    Achtergrond plan                                 | 12        |
| 3.2    Kenmerken plan                                   | 13        |
| <b>Hoofdstuk 4      Planologisch kader</b>              | <b>19</b> |
| 4.1    Rijksbeleid                                      | 19        |
| 4.2    Provinciaal en Regionaal beleid                  | 22        |
| 4.3    Gemeentelijk beleid                              | 25        |
| <b>Hoofdstuk 5      Milieu- en omgevingsaspecten</b>    | <b>29</b> |

|                    |                                      |           |
|--------------------|--------------------------------------|-----------|
| 5.1                | M.e.r.- en m.e.r.-beoordelingsplicht | 29        |
| 5.2                | Ecologie                             | 30        |
| 5.3                | Bodem                                | 45        |
| 5.4                | Water                                | 47        |
| 5.5                | Luchtkwaliteit                       | 50        |
| 5.6                | Geluid                               | 52        |
| 5.7                | Omgevingsaspecten                    | 56        |
| <b>Hoofdstuk 6</b> | <b>Juridische planbeschrijving</b>   | <b>63</b> |
| 6.1                | Planmethodiek                        | 63        |
| 6.2                | Verbeelding                          | 63        |
| 6.3                | Planregels                           | 63        |
| 6.4                | Beschrijving van bestemmingen        | 63        |
| 6.5                | Handhaving                           | 64        |
| <b>Hoofdstuk 7</b> | <b>Uitvoerbaarheid</b>               | <b>65</b> |
| 7.1                | Economische uitvoerbaarheid          | 65        |
| 7.2                | Maatschappelijke uitvoerbaarheid     | 65        |



# Toelichting

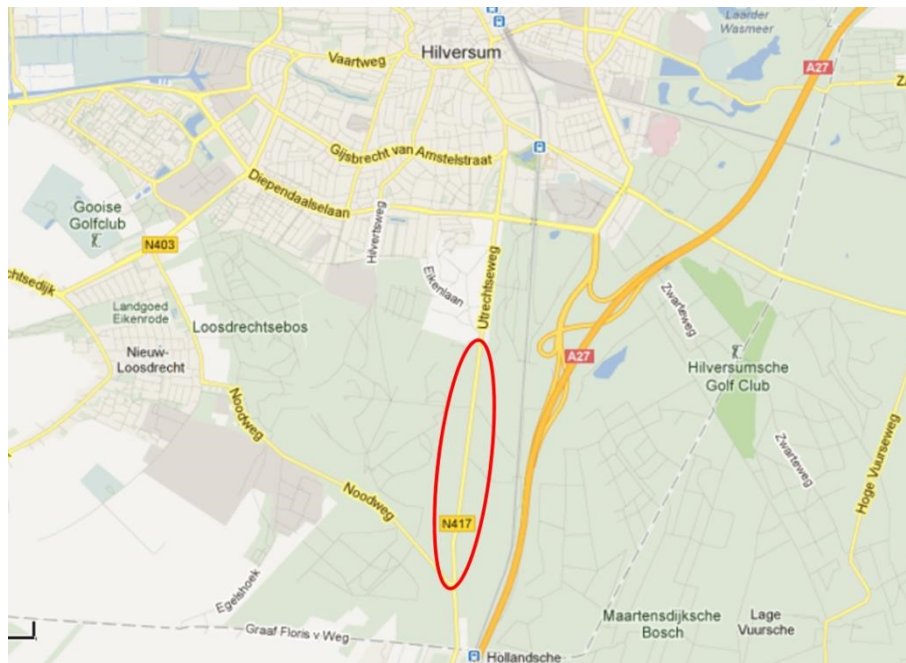
## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 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. De reconstructie bestaat onder andere uit:

- het vernieuwen van het wegdek en de aanleg van halfverharde bermen;
- het aanleggen van een -in twee richtingen bereden- (brom-)fietspad aan de westzijde van de N417;
- het verwijderen van het huidige fietspad aan de oostzijde van de N417 tussen Hollandse Rading en de rotonde Noodweg;
- 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).

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. Het betreft het deel van de N417 tussen de Noodweg en de bebouwde kom van de gemeente Hilversum; tussen meterring km 8.85 en 10.80.



Figuur: 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.

## **Vernietiging**

Het bestemmingsplan 'Reconstructie N417' is voor het eerst vastgesteld bij besluit d.d. 13 juli 2016. Het plan voorziet in een juridisch-planologische regeling voor de reconstructie van een deel van de N417 (Utrechtseweg) teneinde een duurzaam veilige weg te bieden aan de huidige en toekomstige gebruikers.

Het plan heeft geen standgehouden bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: 'ABRvS'). In haar tussenuitspraak van 17 mei 2017, met zaaknummer 201606601/1/R1, oordeelde de ABRvS dat in de besluitvorming het behoud van zoveel mogelijk bomen zwaar heeft gewogen, terwijl de eigenaar van de betreffende grond en de bomen die zich daarop bevinden, heeft aangegeven dat het zo veel mogelijk beperken van het ruimtebeslag van het nieuwe fietspad voor hem het belangrijkste is. Naar aanleiding van deze tussenuitspraak is het ontwerp aangepast.

In haar einduitspraak van 21 maart 2018, met zaaknummer 201606601/3/R1, oordeelde de ABRvS echter dat het bestemmingsplan, ondanks het aangepaste ontwerp, alsnog geen stand kon houden. Dit had te maken met het feit dat de bestemming van de grond die als gevolg van het aangepaste ontwerp niet langer behoefde te worden aangekocht om het fietspad te realiseren, ten onrechte niet is teruggedraaid naar de voorheen daarop rustende natuurbestemming. De bestemming van die grond is aldus abusievelijk nog steeds 'Verkeer'. De ABRvS heeft het bestemmingsplan daarom vernietigd.

Er moet daarom opnieuw een bestemmingsplan worden vastgesteld. In het kader van het (opnieuw) vaststellen van het bestemmingsplan 'Reconstructie N417' zijn de onderzoeken uit 2016 - 2019 en de toelichting en regels van dit bestemmingsplan waar nodig geactualiseerd.

## **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 (brom-)fietspad. Ook de rijbaan wordt vernieuwd. Daarnaast worden aan weerszijden van de weg faunavoorzieningen aangebracht. In dit bestemmingsplan is om die reden, naast de bermen ook de gehele rijbaan opgenomen. Op die manier wordt de gehele weg voorzien van een goede juridische, planologische regeling.

Dit bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, een verbeelding met daarbij een set regels. De 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 en bijbehorende faunavoorzieningen. 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 het planvoornemen. In hoofdstuk 4 wordt het relevante beleidskader beschreven. In hoofdstuk 5 wordt het plan getoetst aan de verschillende milieutechnische en omgevingsaspecten. Hoofdstuk 6 behandelt de implementatie van het bestemmingsplan en geeft een omschrijving van de uitvoerbaarheid. Hierbij wordt ingegaan op zowel de economische als de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

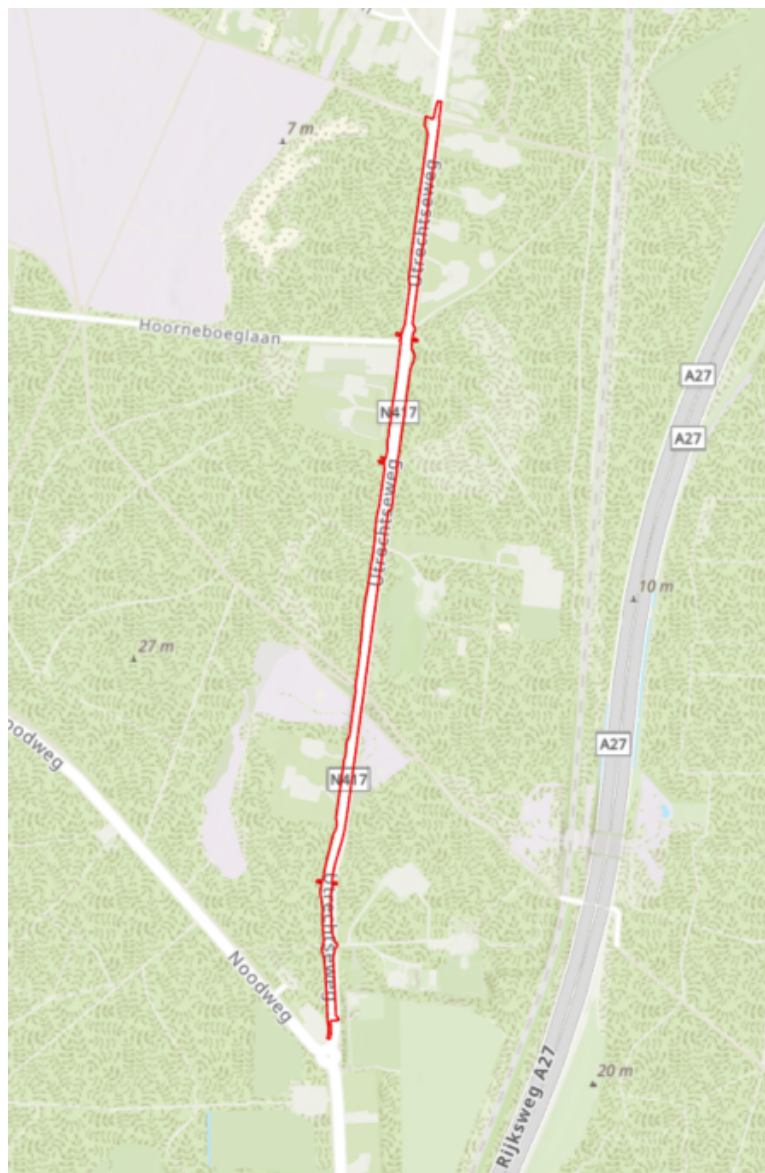
## Hoofdstuk 2 Beschrijving van het plangebied

### 2.1 Begrenzing en ligging plangebied

#### Begrenzing

Het plangebied van dit bestemmingsplan betreft het vrijliggende (brom-)fietspad met aangrenzende bermen en de rijbaan van de N417 met bijbehorende bermen. 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 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 ten behoeve van de faunarasters, maken deel uit van het plangebied.



Figuur: ligging plangebied (rood omlijnd)

### **Ligging plangebied**

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

## **2.2 Vigerend bestemmingsplan**

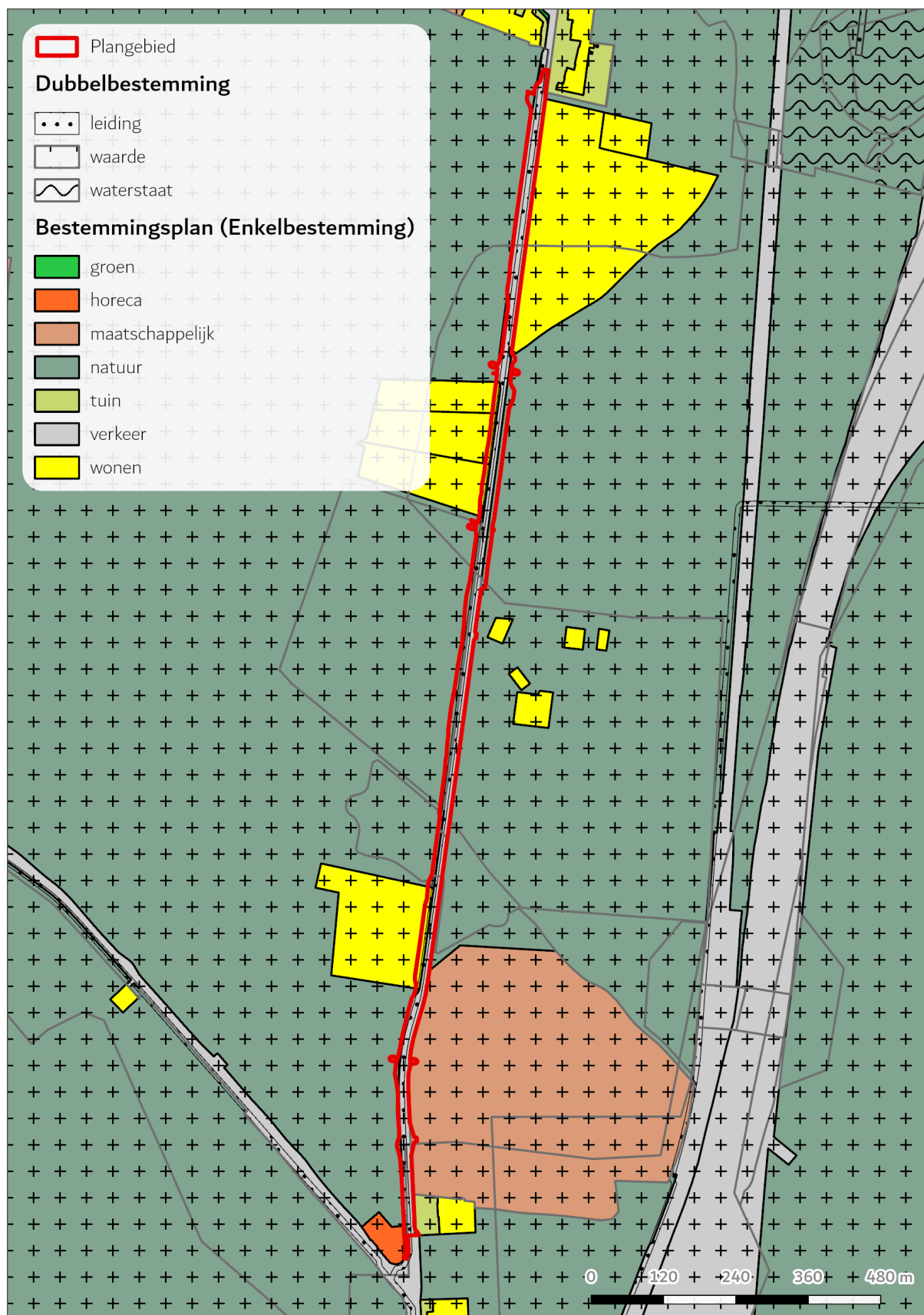
Ter plaatse van het planvoornemen geldt het vigerende bestemmingsplan Hilversum Buitengebied. Het bestemmingsplan is op 30 juli 2014 vastgesteld door de gemeenteraad van Hilversum.

### **Vigerende bestemmingen**

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt samen met de volgende enkelbestemmingen uit het bestemmingsplan Hilversum Buitengebied:

- 'Verkeer'
- 'Maatschappelijk - Militair'
- 'Natuur - Bos en Heidegebied'
- 'Wonen - 3'
- 'Wonen - 4'
- 'Tuin'

Daarnaast zijn er nog enkele dubbelbestemmingen ter plaatse van het plangebied, te weten 'Waarde - Archeologie - Hoorneboegse Heide eo - Hoog', 'Waarde - Cultuurhistorie' en 'Waarde - Geomorfologie'.



Figuur: Uitsnede vigerend bestemmingsplan Hilversum Buitengebied ter plaatse van het plangebied. (bron: Ruimtelijkeplannen.nl).

### *Verkeer*

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- (weg)verkeer
- groenvoorzieningen
- geluidwerende voorzieningen

en tevens onder meer voor:

- een ecoduct, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van natuur - ecoduct'.

### *Maatschappelijk - Militair*

De voor 'Maatschappelijk - Militair' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- een kazerne, ter plaatse van de aanduiding 'kazerne';
- een mobilisatie complex, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk - mobilisatie complex';
- militaire zaken, ter plaatse van de aanduiding 'militaire zaken';
- een militair oefenterrein, ter plaatse van de aanduiding 'militair oefenterrein';
- een militair tehuis, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk - militair tehuis';
- bescherming van karakteristieke objecten, ter plaatse van de aanduiding 'karakteristiek'; met de daarbij behorende voorzieningen.

### *Natuur - Bos en Heidegebied*

De voor 'Natuur - Bos en Heidegebied' aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor:

- duurzame instandhouding van natuurgebieden;
  - behoud, versterking, herstel en ontwikkeling van de aan de natuurgebieden eigen zijnde landschappelijke- en natuurwaarden, alsmede cultuurhistorische waarden;
  - de bescherming van bijzondere cultuurhistorisch waardevolle kenmerken en structuren;
- en tevens onder meer voor:
- extensief dagrecreatief medegebruik;
  - een ecoduct, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van natuur - ecoduct'.

### *Wonen - 3*

De voor 'Wonen - 3' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- het wonen in twee-aaneen woningen, al dan niet in combinatie met de uitoefening van aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteit;
- bescherming van karakteristieke objecten, ter plaatse van de aanduiding 'karakteristiek'; met de daarbij behorende voorzieningen.

### *Wonen - 4*

De voor 'Wonen - 4' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- het wonen in vrijstaande woningen, al dan niet in combinatie met de uitoefening van aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteit;
  - maximaal 1 recreatiewoning, ter plaatse van de aanduiding 'recreatiewoning';
  - bescherming van karakteristieke objecten, ter plaatse van de aanduiding 'karakteristiek';
  - een paardenbak, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - paardenbak';
  - een zwembad, ter plaatse van de aanduiding 'zwembad';
  - een tennisbaan, ter plaatse van de aanduiding 'tennisbaan';
  - (ondergrondse) parkeergarage, ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage';
  - behoud, herstel en ontwikkeling van de aanwezige landschappelijke waarden;
- en uitsluitend voor:
- agrarisch medegebruik, ter plaatse van de aanduiding 'agrarisch'

met de daarbij behorende voorzieningen.

#### *Tuin*

De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- tuinen;
- parkeervoorzieningen;

met de daarbij behorende voorzieningen.

#### **Strijdigheid met het bestemmingsplan**

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 Hilversum Buitengebied heeft het fietspad net als de weg ook al de bestemming verkeer. Binnen de bestemming natuur is extensief 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 en de tuin bestemming is langzaam verkeer, of een (brom-)fietspad niet geregeld. Daarom is ook hier sprake van strijdigheid met het geldende bestemmingsplan.

## Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt eerst ingegaan op de achtergrond en noodzaak van dit plan. Vervolgens worden de verschillende kenmerken van het plan toegelicht en wordt specifiek ingegaan op de uitgangspunten ten aanzien van veiligheid en duurzaamheid die ten grondslag liggen aan dit plan.

### 3.1 Achtergrond plan

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 beide 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 en 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 (brom-)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 beide richtingen bereden (brom-)fietspad te realiseren. Het verschil zit in de gewenste breedte die nu zal worden gerealiseerd. Vanwege de aanwezigheid van fietsers en bromfietzers zal de meest optimale breedte volgens de richtlijnen (duurzaam veilig) van 3,5 meter worden aangelegd. De gronden die benodigd zijn voor het creëren van een duurzame en veilige weg en (brom-)fietspad zijn naar aanleiding van een eerder gevoerde bestemmingsplanwijziging al aangekocht.

#### 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 (brom-)fietspaden (te smal), wordt er vaak (te) hard gereden. Op verzoek van de omwonenden heeft de provincie destijds ook onderbordjes langs het (brom-)fietspad geplaatst om aan te geven dat beide (brom-)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. Door onder meer schade aan de weg en de oude betonverharding met veel krimpnaaden geven bewoners aan geluidsoverlast te ervaren.

Daarnaast dient de aanpassing ook een ecologisch doel. 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.

Tevens is er ook een noodzaak vanuit het aspect veiligheid in relatie tot overstekend wild. Het oversteken van de N417 door wild kan leiden tot onveilige situaties. Autoverkeer moet soms plotseling remmen en raakt soms ook in botsing met het overstekende wild. Dit dient in de toekomst zoveel mogelijk te worden voorkomen.

## 3.2 Kenmerken plan

De reconstructie bestaat onder andere uit het vernieuwen van het wegdek van de N417, de aanleg van halfverharde bermen, het aanleggen van een vrijliggend (brom-)fietspad aan de westzijde van de N417, het verwijderen van het huidige fietspad aan de oostzijde van de N417 tussen Hollandse Rading en de rotonde Noodweg, het aanleggen van 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). Deze aanpassingen worden hieronder toegelicht.

### Vrijliggend (brom-)fietspad

Uitgangspunt voor het huidige ontwerp is dat het (brom-)fietspad op de gehele N417 aan een zijde van de weg komt te liggen. Er is sprake van zeer beperkte ruimte tussen de historische laanbeplanting aan beide zijden van de N417. Daarnaast is er op de N417 sprake van een hoge verkeersintensiteit en hoge rijsnelheden. De N417 zal vanwege de intensiteit (4.936 mvt/etmaal op een werkdag), 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 vrijliggende (brom-)fietspaden. Daarom is ervoor gekozen om de (brom-)fietsers op een vrijliggend in twee richtingen bereden (brom-)fietspad aan de westzijde van de N417 af te wikkelen en niet direct naast de rijbaan.

Er is gekozen voor de westzijde van de N417 omdat op 50% van het totale traject (bebouwde kom Hilversum tot rotonde met Noodweg) het huidige (eenrichting-)(brom-)fietspad aan de westzijde al achter de eerste bomenrij ligt en dit is vrij eenvoudig te verbreden.

Daarnaast wordt het huidige fietspad aan de oostzijde van de N417 tussen Hollandse Rading en de rotonde Noodweg verwijderd.

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.

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. Hierdoor ontstaat langs de gehele N417 een veilige route voor het langzaam verkeer met duidelijke oversteeklocaties op het aansluitende fietsnetwerk (zie ook paragraaf 3.2.1 Veiligheid).

### **Doorfietsroute Utrecht - Hilversum**

De besturen van gemeente Hilversum, gemeente de Bilt, Provincie Utrecht en Noord-Holland werken samen aan de aanleg van de doorfietsroute tussen Utrecht en Hilversum. In september 2021 is door alle partijen de intentieovereenkomst 'aanleg snelle fietsroute tussen Hilversum en Utrecht' ondertekend. In opdracht van provincie Utrecht is vervolgens de variantenstudie voor de route opgeleverd en is het tracé vastgesteld (de route langs de N417). De afgelopen periode is er gewerkt aan een overeenkomst voor de aanleg van de doorfietsroute welke op 31 oktober 2023 door alle partijen is ondertekend.

#### *De route*

De doorfietsroute Utrecht-Hilversum is 16 kilometer lang en vertrekt vanuit de singel (Blauwkapelseweg) van Utrecht, langs de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. Na een lange rechte weg door Maartensdijk en Hollandsche Rading (N417) bereikt de fietser via de Utrechtseweg het centrum van Hilversum. De bestaande fietsroute wordt verbreed en de bestrating verbeterd met glad asfalt of beton. Ook worden kruisingen en rotondes aangepakt om het voor de fietser veiliger, comfortabeler en sneller te maken als alternatief voor de auto. De werkzaamheden aan de route starten zichtbaar op straat in 2025 en in 2028 is de route als geheel klaar.

#### *Fietspad langs de N417 (Utrechtseweg)*

Het onderhavige project is een trajectdeel van de doorfietsroute waar provincie Noord-Holland wegbeheerder is. Dit deel van de N417 met het toekomstig (brom-)fietspad is derhalve onderdeel van het als doorfietsroute aangewezen traject tussen Utrecht en Hilversum. De maatvoering wijkt echter af van de uitgangspunten die gesteld zijn voor de doorfietsroute Utrecht-Hilversum. Er is gekozen om hier van af te wijken om het aantal te kappen bomen te beperken. Mede hierdoor ook dat het fietspad niet kaarsrecht is maar de dikkere bomen probeert te sparen door te “laveren”. Getracht is de ruimte tussen het fietspad en de bomen niet te groot te maken om ook daarvoor zo min mogelijk bomen te hoeven kappen. De boogstralen van de bochten in het fietspad voldoen aan de richtlijnen. Als daarvoor een boom moet wijken dan is dat wel voorzien.



Figuur: Voorbeeld situatie vrijliggend (brom-)fietspad langs de Noodweg

## N417 en bermen

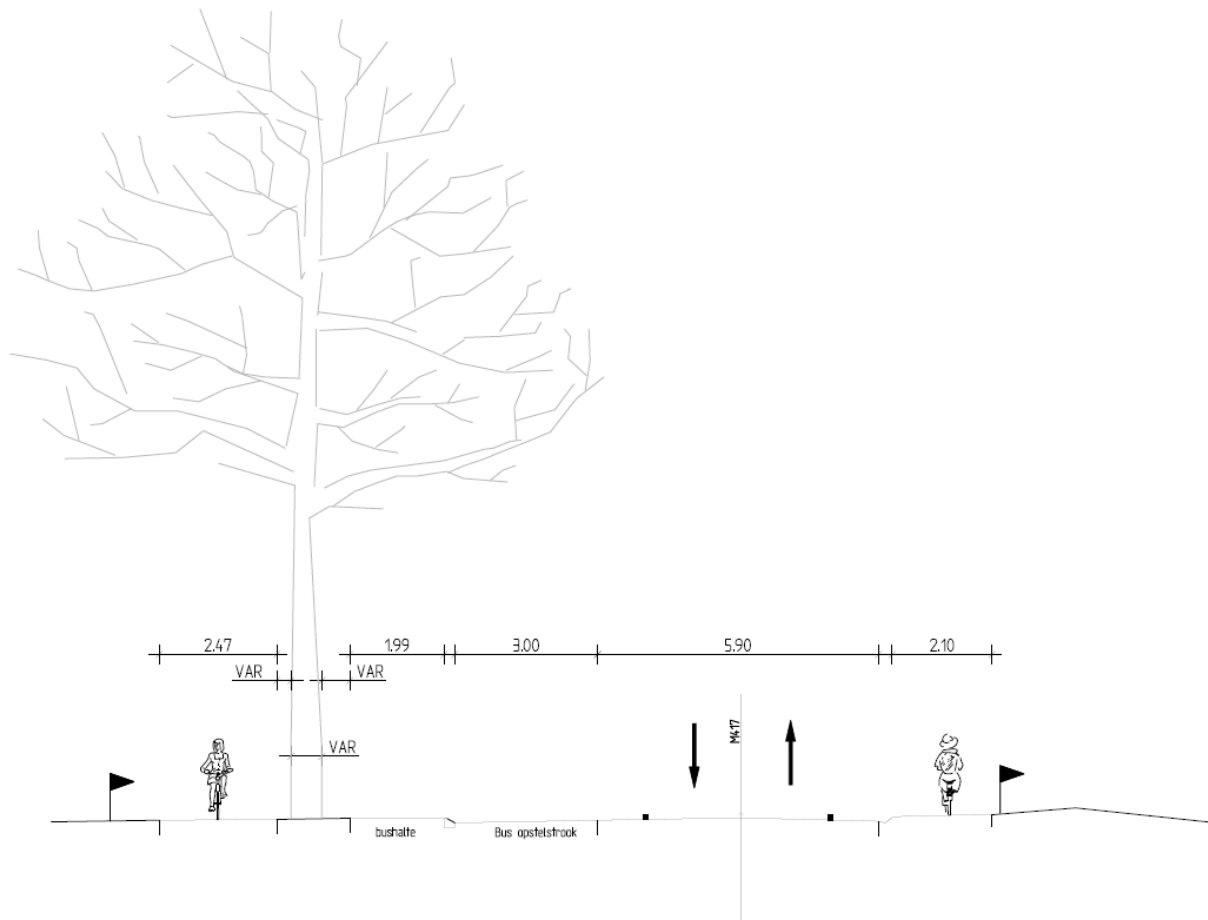
De in- en uitritten langs de N417 worden allemaal aangepast. Daarnaast worden verschillende oversteekplaatsen voor langzaam verkeer gerealiseerd. Aanvullend op deze ontwikkeling geldt dat er in de N417 plateaus en snelheidremmende markering op de rijbaan wordt aangebracht.

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 circa 40 cm aan weerszijden. Naast de nieuwe randverharding 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 (brom-)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 het (brom-)fietspad iets moeten worden vergraven.

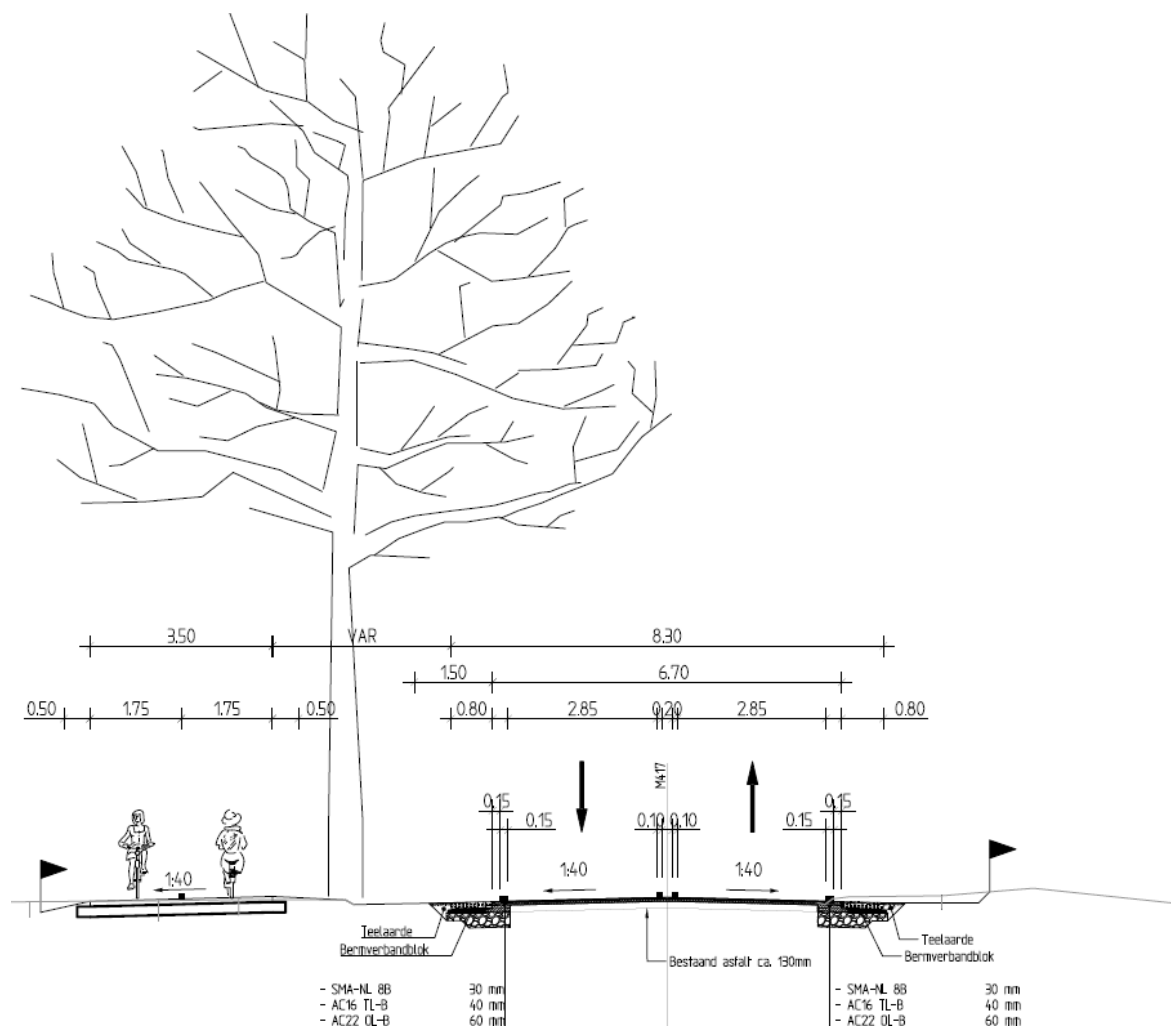
## Faunapassages en rasters

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 plotseling moet remmen. Zo wordt een bijdrage geleverd aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N417.

In de figuren hieronder zijn de dwarsprofielen van de huidige en toekomstige situatie ter hoogte van de kruising met de Hoorneboeglaan opgenomen. Deze dwarsprofielen zijn representatief voor het gehele tracé.



Figuur: Dwarsprofiel huidige situatie ter hoogte van de kruising met de Hoorneboeglaan



Figuur: Dwarsprofiel toekomstige situatie ter hoogte van de kruising met de Hoorneboeglaan

### 3.2.1 Veiligheid

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

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

Hieronder wordt nader ingegaan op deze aspecten.

#### Het uitzicht vanuit 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 te worden gekeken hoe dit uitzicht verder kan worden geoptimaliseerd.

### **Het zicht vanaf het (brom-)fietspad op de rijbaan**

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.

### **De openbare verlichting aan het (brom-)fietspad**

In de huidige situatie is op het deel van het westelijke (brom-)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 een zijde één (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-)fietspad te kunnen komen. Ten opzichte van de huidige situatie is dit per retourrit een 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 éénmaal 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 er sprake van dat vrijwel alle uitritten aan de oostzijde van de weg gelegen zijn. Als onderdeel van dit plan wordt tevens het fietspad hier verwijderd.

### **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 eenzijdig ongeval heeft plaats gevonden met een bromfietser. 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. Bureau Goudappel Coffeng heeft in opdracht van de provincie een beschouwing gemaakt over de aansluiting van het fietspad nabij de komgrens van Hilversum (Bijlage 11). Uit dit onderzoek komt duidelijk naar voren dat de gekozen locatie en vormgeving de meest optimale is.

### 3.2.2 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 (brom-)fietspad en rasters aan de buitenzijde van het (brom-)fietspad;
- 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 (brom-)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 doordat het water van de weg wordt afgevoerd en, 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 wordt gezorgd dat hemelwater zoveel mogelijk kan infiltreren richting het huidige grondwater. Dit gebeurt via de wegbermen en greppels;
- Bij de realisatie zullen geen uitlopende bouwmaterialen worden toegepast om zo het afstromend hemelwater zo schoon mogelijk te houden.

## Hoofdstuk 4 Planologisch kader

### 4.1 Rijksbeleid

#### 4.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De Nationale Omgevingsvisie is de rijksvisie voor een duurzame fysieke leefomgeving en de opvolger van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

Met de NOVI kan het Rijk inspelen op de grote uitdagingen die er voor Nederland liggen. Allerlei trends en ontwikkelingen hebben invloed op de leefomgeving. Veranderende en groeiende steden, de overgang naar een duurzame en circulaire economie en het aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering vormen een deel van de opgave. Dit biedt kansen, maar vraagt ook om zorgvuldige keuzes, want de ruimte, zowel boven- als ondergronds, is een schaars goed.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Het Rijk wil op nationaal belangen sturen en richting geven aan het inrichten van de fysieke leefomgeving. De Nationale Omgevingsvisie richt zich daarbij op vier prioriteiten:

- Ruimte maken voor klimaatverandering en energietransitie.
- De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden.
- Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken.
- Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

#### ***ad 1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie***

Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering, zoals zeespiegelstijging, hogere rivierafvoeren, wateroverlast en langere perioden van droogte. Nederland is in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt maatregelen in de leefomgeving, bijvoorbeeld voldoende groen en ruimte voor wateropslag in onze steden. Voordeel is dat daarmee tegelijk de leefomgevingskwaliteit verbeterd wordt en het kansen biedt voor natuur.

In 2050 heeft Nederland een duurzame energievoorziening. Dit vraagt ruimte, onder meer voor windturbines en zonnepanelen. Het Rijk zet zich daarnaast in voor het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenrgiesysteem op nationale schaal.

#### ***ad 2. Duurzaam economisch groeipotentieel***

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Daarmee kan Nederland zijn positie handhaven in de top vijf van meest concurrerende landen ter wereld. Dit vraagt goede verbindingen via weg, spoor, lucht, water en digitale netwerken en een nauwe samenwerking met internationale partners. Het Rijk zet in op een sterk en innovatief vestigingsklimaat met een goede quality of life: een leefomgeving die de inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen. Belangrijk is wel dat de Nederlandse economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam en circulair. Het Rijk zet daarbij in op het gebruik van duurzame energiebronnen en op verandering van productieprocessen, zodat Nederland niet langer afhankelijk is van eindige, fossiele bronnen.

#### ***ad 3. Sterke en gezonde steden en regio's***

Nederland versterkt het Stedelijk Netwerk Nederland en breidt deze uit, waarbij de richting van de verstedelijking wordt gekoppeld aan die van de ontwikkeling van (OV-)infrastructuur. Wonen en werken worden zoveel mogelijk in elkaars nabijheid ontwikkeld in de regio's waar er vraag is. Om het netwerk als geheel te benutten, zijn goede verbindingen tussen de stedelijke regio's nodig. Het Rijk hanteert een

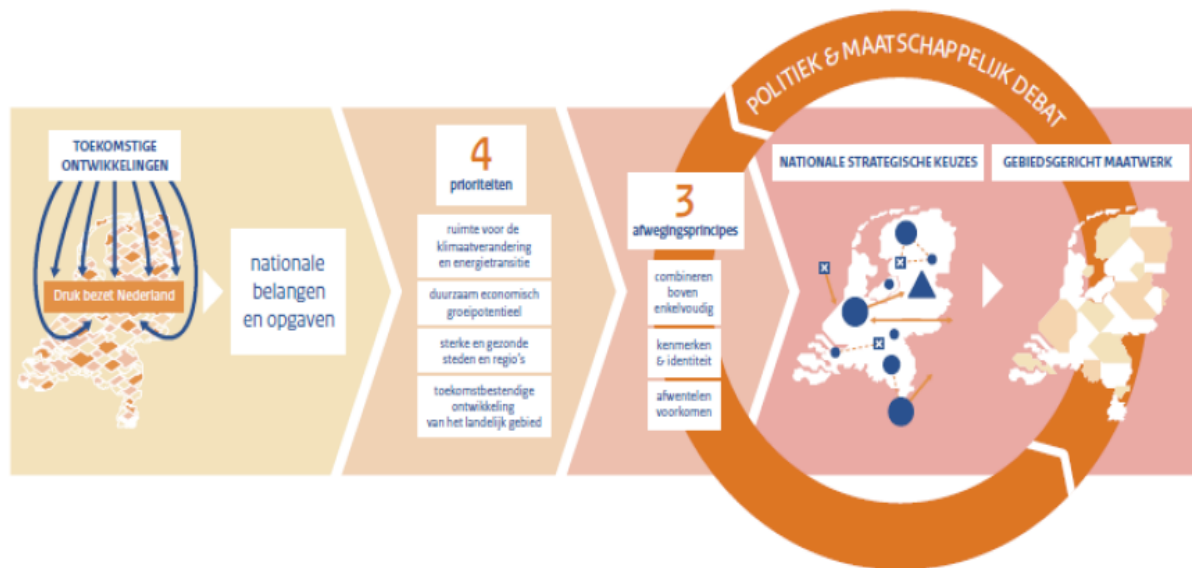
integrale verstedelijkingsstrategie voor duurzame stedelijke ontwikkeling, waarbij verstedelijking geconcentreerd plaatsvindt in de regio. Bij de invulling van de integrale verstedelijkingsstrategieën op regionale schaal wordt ingezet op een voorkeursvolgorde voor de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties. Deze volgorde wordt ook gehanteerd als groei in niet-stedelijk gebied moet plaatsvinden. Het Rijk richt de leefomgeving zo in dat deze een actieve, gezonde leefstijl en maatschappelijke participatie bevordert en versterkt het aanbod en de kwaliteit van het groen in de stad. Daarbij worden steden en regio's klimaatbestendig ingericht.

#### **ad 4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied**

Nederland zet in op het verbeteren van de balans tussen landgebruik en de kwaliteit van landschap, bodem, water en lucht. Dit betekent dat landgebruik in balans wordt gebracht met natuurlijke systemen en dat ontwikkelingen in het landelijk gebied niet ten koste gaan van landschappelijke kwaliteiten. Het landgebruik moet meer afgestemd worden op zoetwaterbeschikbaarheid en -gebruik. Middels een voorkeursvolgorde regionaal waterbeheer wordt ingezet op het voorkomen van wateroverlast en tekorten. Het Rijk maakt een duurzaam en vitaal landbouw- en voedselsysteem mogelijk, gebaseerd op kringlopen en natuurinclusiviteit. De biodiversiteit wordt beschermd en versterkt en het natuurlijk kapitaal wordt duurzaam benut. Het Rijk zet in op het versterken en beschermen van unieke landschappelijke kwaliteiten. Nieuwe ontwikkelingen in het landelijk gebied voegen landschapskwaliteit toe. Hierbij wordt het omgevingsbeleid landschapsinclusief.

Om de beleidskeuzes op een heldere en voorspelbare manier te maken, hanteert de NOVI drie afwegingsprincipes, die helpen bij het prioriteren van de verschillende belangen en opgaven:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies.
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal.
- Afwentelen wordt voorkomen.



#### *Afweging met NOVI*

De uitvoering van de NOVI vraagt om nieuwe manieren van samenwerken met blijvende brede, maatschappelijke betrokkenheid en inzet van overheden. Hierbij hanteert het NOVI vier uitgangspunten:

- We werken als één overheid, samen met de samenleving.
- We stellen de opgave(n) centraal.
- We werken gebiedsgericht.
- We werken permanent en adaptief aan de opgaven.

### *Inpasbaarheid bestemmingsplan*

In de NOVI is de ambitie opgenomen om het duurzaam economisch groeipotentieel te verbeteren en om sterke en gezonde steden en regio's te creëren. Het Rijk wil dit bewerkstelligen door onder meer goede verbindingen over de weg te realiseren. De reconstructie van de N417 past daarom binnen deze ambitie.

#### **4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)**

Het kabinet heeft in de de voorloper van de Nationale Omgevingsvisie, de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: rijkswegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, defensie, het natuurnetwerk Nederland (de voormalige EHS), erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Barro voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid zoals dat in de SVIR is vastgelegd. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken.

### *Inpasbaarheid bestemmingsplan*

De artikelen uit het Barro die voor dit bestemmingsplan van toepassing zijn, zijn artikelen 2.7 en 2.10. In 2.7 worden in een uitputtende lijst van de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) de gebieden genoemd die voor hoofdwegen van toepassing zijn. Het gebied dat de reconstructie van de N417 beslaat wordt hierin niet genoemd. Het Barro schetst de contouren voor het Natuurnetwerk Nederland, voor nadere uitwerking verwijst het Barro naar het provinciale beleid. De reconstructie van de N417 zoals wordt mogelijk gemaakt met dit bestemmingsplan, conflicteert niet met dit beleid.

#### **4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking**

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en in 2012 vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat overheden een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting van het bestemmingsplan moeten motiveren. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt.

Het doel van de motivering op grond van de Ladder is een zorgvuldige afweging bij ruimtelijke besluiten die zorgt voor zuinig ruimtegebruik en tegengaan van overprogrammering en leegstand. Het besluit voldoet hiermee aan een goede ruimtelijke ordening.

De toetsing aan de Ladder kan bij het opnemen van uitwerkingsplichten en wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan, doorschuiven naar de fase van de vaststelling van het uitwerkings- of wijzigingsplan.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet een motivering bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Wanneer het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk

maakt buiten het bestaand stedelijk gebied dan moet het bestemmingsplan een motivering bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De Ladder is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke besluiten van de decentrale overheden, waaronder het bestemmingsplan.

#### *Inpasbaarheid bestemmingsplan*

Het plan voorziet in de reconstructie van een weg. De aanleg van een weg wordt niet aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro. Gelet hierop is artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro niet van toepassing.

## **4.2 Provinciaal en Regionaal beleid**

### **4.2.1 Omgevingsvisie NH2050**

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 vastgesteld door Provinciale Staten. Deze vervangt de Structuurvisie Noord-Holland 2040, het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, het Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018 en de Agenda Groen. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving.

De hoofdambitie is opgedeeld in de volgende aspecten met bijbehorende ambities:

#### *Leefomgeving*

- Klimaatverandering: een klimaat bestendig en waterrobuust Noord-Holland. Stad, land en infrastructuur worden klimaatbestendig en waterrobuust ingericht.
- Gezondheid en veiligheid: het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.
- Biodiversiteit en natuur: de biodiversiteit in Noord-Holland vergroten, ook omdat daarmee andere ambities/doelen kunnen worden bereikt.

#### *Gebruik van de leefomgeving*

- Economische transitie: een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor. De provincie biedt ruimte aan ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten.
- Wonen en werken: woon- en werklocaties dienen beter met elkaar in overeenstemming te zijn. Woningbouw wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends.
- Mobiliteit: inwoners en bedrijven van Noord-Holland kunnen zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt verplaatsen.
- Landschap: het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

#### *Energietransitie*

- De ambitie van de Provincie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal is en gebaseerd is op hernieuwbare energie.

Op het gebied van mobiliteit stelt de provincie dus als ambitie dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve

gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden. De provincie zet zich in voor het versterken van mobiliteitsopties die hieraan bijdragen, zoals goede OV-verbindingen, uitstekende infrastructuur voor alle modaliteiten en technologische innovatie. Inwoners en bedrijven hebben zoveel mogelijk de vrijheid om hun eigen vervoerswijzen te kiezen. Zodanig dat het totale verkeers- en vervoersnetwerk optimaal wordt gebruikt en ten dienste staat van de ruimtelijk-economische ontwikkeling. De provincie stuurt op een optimale afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur. Er wordt gestreefd naar een vorm van basisbereikbaarheid voor kleine kernen.

#### *Inpasbaarheid bestemmingsplan*

Het plan speelt in op de provinciale wens om het wegennet te verbeteren, zowel voor gemotoriseerd verkeer als fietsers, waarbij specifiek wordt ingezet op het verbeteren van de veiligheid. Als zodanig is het verenigbaar met de Omgevingsvisie NH2050.

### **4.2.2 Omgevingsverordening NH2020**

De Omgevingsverordening NH2020 is op 16 november 2020 vastgesteld en vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. De provincie wil met de omgevingsverordening NH 2020 ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. De provincie zoekt naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De belangrijkste belangrijke ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland.

De provincie werkt aan de opvolger van de Omgevingsverordening NH2020; de Omgevingsverordening NH2022. Deze zal tegelijk in werking treden met de Omgevingswet.

#### **Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)**

32 waardevolle en kwetsbare landschappen in de provincie zijn aangewezen als 'Bijzonder Provinciaal Landschap'. Op deze gebieden is de provincie extra zuinig vanwege hun bijzondere waarde voor mens en dier. Per gebied is aangegeven welke bijzondere kernkwaliteiten aanwezig zijn. Dat kunnen ecologische, landschappelijke, cultuurhistorische of aardkundige waarden zijn. Hieronder vallen: het leefgebied voor weidevogels, waterlopen en verkavelingsvormen in oude polders, de openheid en de vergezichten in het landschap of een bijzondere bodemopbouw.

Als deze kernkwaliteiten niet aangetast worden, is bijvoorbeeld woningbouw onder voorwaarden mogelijk. In de Omgevingsverordening NH2020 zijn regels opgesteld over hoe toegestane ontwikkelingen ingepast kunnen worden in deze gebieden.

Het plangebied is onderdeel van het Bijzonder Provinciaal Landschap het Gooi. Het Gooi is een stuwwallenlandschap met bos- en heidegebieden, zanderijen en restanten van enen. Deze variatie in landschapstypen maakt het een aantrekkelijk gebied om te verblijven. De rustige bos- en heidegebieden zijn een contrast met de nabijgelegen stedelijke gebieden. De gaafheid van de zichtbare relicten uit de voorlaatste ijstijd en van de bewoningsgeschiedenis vanaf de prehistorie zijn een bijzondere kwaliteit van dit gebied. Bijzonder Provinciaal Landschap het Gooi kent 9 kernkwaliteiten waarvan er 5 voorkomen in of rond het gebied waarin onderhavig voornemen plaatsvindt.

#### *Kernkwaliteiten*

##### Aardkundige waarde: stuwwallen

Het Gooi is één van de meest reliëfrijke gebieden in Noord-Holland. De vorming van de ondergrond is het resultaat van geologische processen tijdens de voorlaatste ijstijd. Het gebied herbergt een complex aan verschijnselen die hieraan gerelateerd zijn en aan de klimaatopwarming erna. Het geeft daarmee informatie over de klimaats- en ontstaansgeschiedenis van het gebied. De grote verscheidenheid en

relatieve gaafheid van de verschijnselen maakt het gebied bijzonder. De aardkundige waarde is zeer hoog, van nationaal belang en onvervangbaar.

Ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk indien de leesbaarheid van de aardkundige kernkwaliteit in stand blijft. Dit betekent dat het bodemprofiel en reliëf (bijv. door activiteiten als heien, graven en egaliseren) niet significant mogen worden aangetast. Bij ontwikkelingen die beroering tot een diepte van 1 m onder maaiveld vergen is in beginsel geen sprake van aantasting van de aardkundige kernkwaliteit. Onderhavig plan maakt de aanleg van ondergrondse faunapassages mogelijk, maar dit bedraagt buizen van slechts 50 centimeter in hoogte. In het verleden is de grond reeds geroerd. Desondanks wordt in de verdere planuitwerking rekening gehouden met de aardkundige kernkwaliteiten, waar nodig door nader onderzoek uit te voeren.

#### Stuwwallenlandschap

Het landschap van BPL Het Gooi bestaat uit een aantal met elkaar verbonden stuwwallen met omliggende gronden. Dit stuwwallenlandschap kent veel hoogteverschillen, overgangen en daarmee diverse landschapstypen. Dit maakt dat het gebied landschappelijk en cultuurhistorisch van waarde en gedeeltelijk zelfs van hoge tot zeer hoge waarde is. Het gebied werd al vroeg bewoond wat maakt dat het ook van grote archeologische waarde is.

Ruimtelijke ontwikkelingen die de landschappelijke karakteristiek van aaneengesloten bossen en heidevelden negatief beïnvloeden zijn een aantasting van deze kernkwaliteit. Onderhavig plan maakt slechts de verbreding van een weg en aanleg van een (brom-)fietspad mogelijk en heeft daarmee een minimale aantasting op deze karakteristiek.

#### 'Illusielandschap' bestaande uit heidevelden en besloten bossen

De afwisseling tussen de open ruimtes en de besloten bosgebieden in Het Gooi is een bijzondere kwaliteit. Samen vormen zij het 'illusielandschap': de bos en heidevelden van het Gooi geven de indruk van een aaneengesloten, ongerept, doorlopend bos- en heidegebied, ondanks de verstedelijking in Het Gooi. Tussen de kernen liggen groene zones en het bosgebied loopt op veel plekken over in het groen van de kernen. Het systematisch zorgvuldig inpassen van bebouwing in de bosgordel heeft geleid tot het nagenoeg ontbreken van visuele aanwezigheid van bebouwing.

Ruimtelijke ontwikkelingen die het contrast tussen besloten bosgebied en open ruimtes in hoge mate verminderen of het groene karakter van deze zones tussen de kernen verminderen zijn een aantasting van de kernkwaliteit. Ruimtelijke ontwikkelingen die het ongerepte en groene karakter van het 'illusie'-landschap verminderen zijn ook een aantasting van deze kernkwaliteit. Dit geldt bijvoorbeeld voor grootschalige bebouwing die boven de boomgrens uitsteekt en zichtbaar is vanuit de open ruimten van de heidevelden of voor bebouwing die niet goed is ingepast in de groene randen rond de kernen. De ontwikkeling die mogelijk gemaakt wordt door onderhavig plan vermindert geen zins het contrast tussen het besloten bosgebied en de open ruimte en doet daarmee niet af aan deze kernkwaliteit.

#### Halfopen enges

De enges vormen een kleinschalig landschap van bosschages, houtsingels, wallen en akkers. Ze zijn vanouds op de kernen gericht; zichtbaarheid van bebouwing (kerktoren) is onderdeel van het beeld. Omdat de open ruimten van de enges op de flanken van de stuwwal liggen, is het mogelijk het reliëf te beleven

Ruimtelijke ontwikkelingen in de openheid van de enges zijn een aantasting van deze kernkwaliteit. Ruimtelijke ontwikkelingen die het zicht op het reliëf van de stuwwal of het zicht op de kerktoren verstoren, zijn een aantasting van deze kernkwaliteit. De ontwikkeling die mogelijk gemaakt wordt door onderhavig plan betreft de verbreding van een weg en aanleg van een (brom-)fietspad. Deze ontwikkeling tast de openheid van de enges niet aan, ook het zicht op het reliëf of de kerktoren worden niet aangetast.

#### Radiale wegenstructuur en lanen

Oude verbindingswegen, schaapsdriften en doodwegen vormen een radiaal stelsel, dat veelal vanuit de dorpskern uitwaaiert. Dit is kenmerkend is voor hogere zandgronden. De oude verbindingswegen zijn meestal beplant. Vanaf de wegen kan het hoogteverschil in het Gooi (Huizerweg, Naarderweg) vaak goed beleefd worden.

Veel wegen in het Gooi zijn zeer oud. Ze zijn van hoge tot zeer hoge cultuurhistorische waarde. Sommige schaapsdriften zijn onveranderd gebleven. Van andere wegen is de oorspronkelijke staat en herkenbaarheid aangetast door stedelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn een aantasting van deze kernkwaliteit als zij de cultuurhistorische waarde (verder) verminderen. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn ook een aantasting van deze kernkwaliteit wanneer zij belevingsaspecten zoals reliëf, continuïteit en profiel, niet in acht nemen. De ontwikkeling die mogelijk gemaakt wordt door onderhavig plan tast de cultuurhistorische waarde niet aan. Ook wordt er voldoende rekening gehouden met reliëf, continuïteit en profiel, waardoor deze belevingsaspecten niet significant aangetast worden. Daarmee komt deze kernkwaliteit niet in gevaar.

#### *Inpasbaarheid bestemmingsplan*

Onderhavig plan doet niet af aan de aanwezige kernkwaliteiten binnen Bijzonder Provinciaal Landschap het Gooi en is daarmee niet in strijd met de omgevingsverordening NH2020.

### **4.3 Gemeentelijk beleid**

#### **4.3.1 Structuurvisie Hilversum 2030**

De structuurvisie Hilversum 2030, vastgesteld door de gemeenteraad van Hilversum op 15 mei 2013, schetst een toekomstbeeld voor Hilversum tot het jaar 2030. 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).

#### *Inpasbaarheid bestemmingsplan*

Het plangebied is gelegen in "Groen buitengebied" waarvoor de Structuurvisie geen specifieke ontwikkelingen bevat.

#### **4.3.2 Mobiliteitsvisie 2040 & Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040**

In april 2021 heeft de raad de Mobiliteitsvisie 2040 vastgesteld, getiteld 'Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit'. Hilversum wil op het gebied van mobiliteit klaar zijn voor de toekomst.

In de Mobiliteitsvisie 2040 staat hoe de gemeente Hilversum in 2040 het verkeer, vervoer en bereikbaarheid wil regelen. Daarvoor is een voorkeursscenario gekozen. Duurzaamheid, groen en vernieuwing zijn de sleutelwoorden van het voorkeursscenario. Hierin blijft Hilversum een prettige stad om in te wonen, te leven, te werken en om te bezoeken. De omgeving is nog steeds aangenaam en groen. Het 'dorpse' karakter van Hilversum blijft behouden.

Op 19 juli 2023 heeft de gemeenteraad het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040, dat volgt op de Mobiliteitsvisie 2040, vastgesteld.

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 bevat een uitgebreid pakket aan maatregelen waarmee Hilversum de komende jaren leefbaar, bereikbaar, groen en verkeersveiliger wordt gehouden. Door het stapelen van de verschillende maatregelen wordt er ingezet op het verminderen van het aantal verkeersbewegingen met de auto in en naar Hilversum toe. En aan de andere kant wordt het eenvoudiger gemaakt om tijdens de reis op een snelle en gemakkelijke manier de fiets of de auto met deelvervoer en het openbaar vervoer te combineren.

Zo wil de gemeente Hilversum betere faciliteiten voor langzaam vervoer creëren. In 2040 heeft de gemeente Hilversum een hoogwaardig en volledig netwerk voor langzaam verkeer met bijbehorende faciliteiten van hoge kwaliteit. De wandelroutes en het fietsnetwerk zijn sociaal veilig, goed begaanbaar en comfortabel. Ook zijn de routes en het netwerk veilig en toegankelijkheid voor (schoolgaande) kinderen en mensen met een beperking.

Daarnaast zet de gemeente in op het verbeteren van de ontsluiting van de Randwegen. Onderdeel daarvan is het realiseren van een doorfietsroute tussen Utrecht en Hilversum, waar voorliggend plan onderdeel vanuit maakt.

#### *Inpasbaarheid bestemmingsplan*

De reconstructie van de N417 past binnen de bovenstaande visie en maatregelen en is daarom niet in strijd met de Mobiliteitsvisie 2040 & Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040. Bovendien is de reconstructie van de N417 onderdeel van de realisatie van een doorfietsroute tussen Utrecht en Hilversum, waarmee de ontwikkeling dus uitvoering geeft aan het Uitvoeringsprogramma.

#### **4.3.3 Programma Groen Hilversum 2040**

Het Programma Groen Hilversum 2040, vastgesteld op 7 december 2022 door de gemeenteraad van Hilversum, gaat over het groenbeleid van de gemeente Hilversum. Programma Groen Hilversum 2040 laat zien hoe de gemeente de komende jaren gaat werken aan een groener en gezonder Hilversum, dat beter om kan gaan met het veranderende klimaat.

Voor Programma Groen Hilversum 2040 en alle groene projecten en acties zijn drie doelen opgesteld. Deze doelen dragen alle drie bij aan het maken van een groene, gezonde en klimaatbestendige stad.

1. Biodiversiteit: Dit is de basis van al het leven, ook van de stad. De gemeente wil de biodiversiteit stimuleren en vergroten: zorgen voor meer en verschillende planten, bloemen, bomen en dieren.
2. Klimaatbestendigheid: De gemeente wil een klimaatbestendige stad ontwikkelen, met een prettig leefklimaat dat bestand is tegen toekomstige veranderingen. Bijvoorbeeld meer hitte en meer droogte.

3. Vitaliteit: Gezond, beweging, ontspanning, geluk, ontmoeten en samen doen. De gemeente gaat zorgen dat groen beter bijdraagt aan de vitaliteit.

De bomenstructuur langs de N417 maakt onderdeel uit van de hoofdbomenstructuur. Deze hoofdbomenstructuur dient zo veel als mogelijk behouden en versterkt te worden. Ook dienen langs deze routes barrières voor fauna beslecht te worden.

#### *Inpasbaarheid bestemmingsplan*

De herstructurering van de N417 zal leiden tot de kap van enkele bomen langs de N417. Dit zorgt echter niet voor een grote aantasting van de hoofdbomenstructuur. Daarnaast maakt voorliggend plan de aanleg van faunavoorzieningen (rasters, dassentunnels, faunagoot) mogelijk, hetgeen bijdraagt aan het beslechten van barrières voor fauna.

#### **4.3.4 Omgevingsvisie Hilversum 2040 (ontwerp)**

De gemeente Hilversum is bezig met het opstellen van een omgevingsvisie. In deze omgevingsvisie zet Hilversum de koers uit voor de periode tot 2040. Op dit moment heeft de omgevingsvisie een ontwerp status. Na vaststelling door de gemeenteraad is de Omgevingsvisie Hilversum 2040 de opvolger van de Structuurvisie Hilversum 2030.

In deze omgevingsvisie staat wat voor gemeente Hilversum in 2040 wil zijn en hoe dat kan worden bewerkstelligd. Met het opstellen ervan speelt Hilversum in op de toekomstige Omgevingswet, waarin de omgevingsvisie is aangewezen als een van de belangrijke instrumenten. Een omgevingsvisie moet volgens de wet een integrale visie op de toekomst bevatten. Dat betekent dat in de omgevingsvisie op hoofdlijnen alle belangrijke opgaven bij elkaar worden gebracht en keuzes worden gemaakt op het niveau van de stad.

In de omgevingsvisie zijn drie hoofdpogaven gedefinieerd waar de gemeente aan wil werken:

1. Duurzaam Hilversum: verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving
2. Meedoen in Hilversum: zorgen dat er kansen zijn voor iedereen
3. Actief Hilversum: een robuuste, duurzame economie die past bij de demografische ontwikkelingen

In de periode tot 2040 wil Hilversum op een aantal belangrijke onderwerpen grote veranderingen doorvoeren. Op sommige onderwerpen heeft Hilversum al ambitieuze doelen. Denk bijvoorbeeld aan de energietransitie. Hier is het minder de vraag 'of', maar veel meer 'hoe' en 'in welk tempo'. Op andere onderwerpen bevat deze omgevingsvisie een nieuwe of aangescherpte visie. Het gaat dan bijvoorbeeld om de openbare ruimte, landschap en de landbouw.

#### **Openbare ruimte**

De openbare ruimte is een belangrijk, maar tegelijk beperkt deel van de totale ruimte in Hilversum. Voor realisatie van het hier geschetste toekomstbeeld zal daarom ook een beroep moeten worden gedaan op inwoners en organisaties om meer openbare ruimte te creëren, bijvoorbeeld door meervoudig grondgebruik. Maar de grootste winst zit in het realiseren van een betere openbare ruimte. Dat kan alleen als het ruimtebeslag van de (stilstaande) auto in de stad afneemt. Voor de openbare ruimte ziet het toekomstbeeld 2040 er als volgt uit:

- Meer ruimte voor groen en bomen. Dat verbetert de bestaande groenstructuur en tegelijkertijd de leefkwaliteit, bijvoorbeeld door minder hittestress tijdens warme periodes. Iedereen heeft recht op een koele plek op loopafstand. Juist in de meest verdichte wijken, met de meeste sociale problemen zijn die plekken er te weinig.
- Meer ruimte in de directe woonomgeving om te verblijven, te spelen en elkaar te ontmoeten. Dit vergroot de leefbaarheid in wijken, leidt tot een sterkere sociale samenhang, nodigt mensen uit tot bewegen en biedt kansen om de openbare ruimte toegankelijker te maken voor mensen met een beperking.
- Meer ruimte voor wandelen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit: dit zijn gezonde en veilige manieren om te bewegen en bovendien goede alternatieven voor de auto in een compacte stad als

Hilversum.

- Meer ruimte om overtollig water bij extreme neerslag op te vangen en vast te houden. Hiermee wordt wateroverlast voorkomen en kan water gebufferd worden voor gebruik in droge perioden.
- Meer ruimte voor maatregelen op het gebied van duurzame energie.

### **Duurzame energie**

De gemeente gaat in de komende twintig jaar fundamenteel anders om met het opwekken en gebruiken van energie. In 2050 wil de gemeente CO2-neutraal zijn, met als tussenstap 55% CO2-reductie in 2030. De gemeente maakt de omslag van fossiele energie naar duurzaam opgewekte energie en wil dat ruimtelijke ontwikkelingen altijd energieneutraal of –positief zijn. Voor het opwekken van energie wordt eerst gekeken naar het bestaande stedelijke gebied en pas naar het buitengebied als het niet anders kan. De regionale energiestrategie is gericht op zonne-energie op alle grote daken in 2030. Daarmee kan in circa 10% van de huidige elektriciteitsbehoefte voorzien. In 2040 zijn alle gebouwen energie-efficiënter, waardoor de warmtevraag kleiner wordt. Door isolatie en zonnepanelen worden stappen gezet op weg naar een duurzaam energiesysteem, maar er is nog veel meer nodig. Het grootste deel van de energievraag is warmte. Mogelijk kunnen geothermie (kilometers diep) en afvalwater in een deel van deze warmte gaan voorzien, met nieuwe collectieve systemen. Dit kan voor een beperkt deel van Hilversum een oplossing zijn. Voor het grootste deel is de gemeente voor warmte aangewezen op technieken die gebruik maken van de warmte in lucht, bodem (tientallen meters diep) en (grond) water, via een warmtepomp. Dit kan op verschillende schalen, per woning, woningblok of buurt. Hiervoor is elektriciteit nodig, waardoor de vraag naar elektriciteit zal toenemen. De energie-infrastructuur verandert de komende 20 jaar, van een centraal, uniform en fossiel systeem, naar een decentraal, meer divers en duurzaam systeem. Daarbij zijn de lokale vraag en aanbod van energie bij voorkeur zoveel mogelijk in evenwicht, bijvoorbeeld door opslag duurzaam opgewekte stroom. In Buurtschap Crailo wordt de komende jaren al een ‘future grid’ gerealiseerd, als onderdeel van deze energiepositieve wijk.

### **Circulaire economie**

Er is internationaal en nationaal overeenstemming dat we fundamenteel anders willen omgaan met natuurlijke hulpbronnen en dat onze economie meer gericht moet zijn op duurzaamheid en hergebruik. Dit wordt ook wel een circulaire economie genoemd. Hilversum ondersteunt de Europese ambitie van een 100% circulaire economie in 2050. Hilversum gaat deze omslag maken door bedrijven op dit gebied zo veel mogelijk te ondersteunen. Dat begint met het behouden en creëren van ruimte voor nieuwe bedrijvigheid op de bestaande bedrijventerreinen.

### **Natuur, water en bodem**

De achteruitgang van de kwaliteit van de natuur in en rond Hilversum wordt gekeerd. Dat betekent onder andere dat de kwaliteit van water en bodem op orde wordt gebracht en waar nodig onderscheid wordt gemaakt tussen groengebieden die wat drukker kunnen zijn en groengebieden waar het juist zo rustig mogelijk moet blijven.

### *Inpasbaarheid bestemmingsplan*

De voorgenomen aanpassingen aan de N417, waaronder het aanleggen van een (brom)fietspad en faunapassages, past binnen het toekomstbeeld dat in de Omgevingsvisie Hilversum 2040 wordt geschetst en is niet in strijd met de in de omgevingsvisie benoemde gewenste ontwikkelingen.

## Hoofdstuk 5 Milieu- en omgevingsaspecten

### 5.1 M.e.r.-en m.e.r.-beoordelingsplicht

Voor de voorgenomen activiteit is getoetst of er sprake is van een m.e.r.- of m.e.r.-beoordelingsplicht gekoppeld aan het bestemmingsplan. Met een m.e.r. (milieueffectrapportage) worden mogelijke gevolgen van een voorgenomen activiteit voor het milieu inzichtelijk gemaakt; bij een m.e.r. -beoordeling wordt eerst beoordeeld of een voorgenomen activiteit kan leiden tot belangrijke gevolgen. Alleen als het antwoord hierop 'ja' is, moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

De voorgenomen activiteit is getoetst aan de activiteitomschrijving(en) in de onderdelen C en D van de bijlage van het Besluit m.e.r. Deze onderdelen wijzen activiteiten en gevallen aan waarvoor een m.e.r.-plicht (onderdeel C) of een m.e.r.-beoordelingsplicht (onderdeel D) geldt.

#### Analyse

De voorgenomen activiteit betreft een reconstructie van de N417. Aangezien de N417 een autoweg betreft, is getoetst in hoeverre activiteit D1.1 uit het Besluit m.e.r., 'de wijziging of uitbreiding van een autoweg', van toepassing is. De voorgenomen activiteit bestaat uit het vernieuwen van het wegdek en de aanleg van halfverharde bermen. Deze activiteiten leiden niet tot een fysieke (materiële) wijziging of uitbreiding van de autoweg. Er is om deze reden geen sprake van een wijziging of uitbreiding van een autoweg. De reconstructie van de N417 bestaat daarnaast uit:

- het aanleggen van een -in twee richtingen bereden- (brom-)fietspad aan de westzijde van de N417;
- het verwijderen van het huidige fietspad aan de oostzijde van de N417 tussen Hollandse Rading en de rotonde Noodweg;
- 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).

Deze voorgenomen werkzaamheden zijn niet als activiteiten opgenomen in de onderdelen C of D van de bijlage van het Besluit m.e.r.. Deze voorgenomen activiteiten leiden om deze reden ook niet tot een m.e.r.- of m.e.r.-beoordelingsplicht.

Ondanks dat de voorgenomen activiteit geen activiteiten bevat die zijn opgenomen in het Besluit m.e.r., kan het bestemmingsplan alsnog m.e.r.-plichtig zijn. Dit is het geval indien er sprake is van een toename van stikstofdepositie en er dien te gevolge een passende beoordeling opgesteld zou moeten worden. Omdat het een gemeentelijk plan betreft dat een klein gebied behelst, is het in dat geval mogelijk om een plan m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

#### Conclusie

De doorlopen toets aan het Besluit m.e.r. wijst uit dat de voorgenomen ontwikkeling niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig is. Enkel in geval van de noodzaak tot het opstellen van een passende beoordeling, in geval van een toename van stikstofdepositie, is er sprake van verplichting tot het uitvoeren van een plan m.e.r.-beoordeling. Daarvan is geen sprake; zie paragraaf 5.2.5.

## 5.2 Ecologie

### 5.2.1 Quicksan soortenbescherming

Door de voorgenomen ingreep is mogelijk sprake van negatieve effecten op beschermde soorten in het kader van de Wet natuurbescherming (hierna Wnb). In opdracht van Provincie Noord-Holland heeft Arcadis in november 2019 een quickscan opgesteld om eventuele negatieve effecten op beschermde soorten en gebieden en benodigde vervolgstappen in het kader van de Wnb in beeld te brengen (Bijlage 1).

#### Methode

Er zijn een bureauonderzoek en een veldbezoek uitgevoerd. Voor het bureauonderzoek is gebruik gemaakt van vrij beschikbare informatie, zoals verspreidingsgegevens van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) van de afgelopen vijf jaar.

Tijdens het veldbezoek is extra aandacht besteed aan de te kappen bomen binnen het plangebied. Aan de hand van de bestektekening van de provincie Noord-Holland zijn de bomen die gekapt gaan worden voor het verleggen van het fietspad nader geïnspecteerd (waar mogelijk met een endoscoop) op de aanwezigheid van vogelnesten en vleermuisverblijfplaatsen.

#### Aanwezige soorten

In onderstaande tabel is per soortgroep weergegeven of en zo ja, welke beschermde soorten mogelijk voorkomen binnen het plangebied, op basis van zowel het bureauonderzoek als veldbezoek.

Tabel conclusie voorkomen beschermde soorten binnen plangebied

| Soortgroep                                          | Conclusie voorkomen soorten                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Flora                                               | Beschermde planten kunnen uitgesloten worden.                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Broedvogels (nest beschermd gedurende broedperiode) | Broedvogels (nest beschermd gedurende broedperiode) kunnen binnen het plangebied broeden.                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Broedvogels (nest jaarrond beschermd)               | Nesten van broedvogels (nest jaarrond beschermd) zijn binnen het plangebied niet aanwezig. Broedvogels met jaarrond beschermd nest kunnen wel binnen het plangebied foerageren.                                                                                                                                                                             |
| Grondgebonden zoogdieren                            | Algemene soorten kunnen binnen het plangebied verblijven en foerageren. Das komt binnen het plangebied voor maar heeft hier geen verblijfplaats. Kleine marters kunnen binnen het plangebied verblijven en foerageren, boomarter en eekhoorn gebruiken het gebied mogelijk alleen als foerageergebied. Noordse woelmuis en waterspitsmuis zijn uitgesloten. |
| Vleermuizen                                         | Het plangebied biedt voor vleermuizen mogelijkheden voor foerageergebied, vliegroute en verblijfplaatsen.                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Reptielen                                           | Hazelworm en levendbarende hagedis maken mogelijk gebruik van het plangebied, ringslang en zandhagedis kunnen uitgesloten worden.                                                                                                                                                                                                                           |
| Amfibieën                                           | Algemeen voorkomende soorten kunnen het plangebied gebruiken als voortplantingsgebied, zwaarder beschermde soorten zijn uitgesloten.                                                                                                                                                                                                                        |
| Vissen                                              | Beschermde vissen kunnen uitgesloten worden.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Overige soorten                                     | Beschermde ongewervelden worden binnen het plangebied niet verwacht.                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

#### Mogelijke effecten

In de onderstaande tabel is per soortgroep voor de (mogelijk) aanwezige soorten een beschrijving gegeven van mogelijke effecten als gevolg van het voornemen.

Tabel: mogelijke effecten per soortgroep

| Soortgroep                                          | Mogelijke effecten                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Effect? |
|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Broedvogels (nest beschermd gedurende broedperiode) | Er wordt uitgegaan van het kappen van bomen en werkzaamheden aan de weg buiten het broedseizoen van vogels. Hierdoor kan een negatief effect op broedvogels zonder jaarrond beschermd nest voor deze werkzaamheden uitgesloten worden.<br>Wanneer struiken en takkenhopen wel tijdens het broedseizoen verwijderd worden kunnen echter alsnog negatieve effecten optreden voor deze soortgroep.                                                                                                                                        | Ja      |
| Broedvogels (nest jaarrond beschermd)               | Roofvogels, bosuil<br>Tijdens de werkzaamheden kan het werkgebied en directe omgeving verstoord worden en deze worden dan tijdens het foerageren gemeden. Aangezien er in de omgeving meer dan voldoende alternatief foerageergebied aanwezig is (ander bos en open land), is van verstoring geen sprake. De werkzaamheden leiden niet tot aantasting van foerageergebied van broedvogels (nest jaarrond beschermd). Na het uitvoeren van de werkzaamheden is dit opnieuw geschikt.                                                    | Nee     |
| Grondgebonden zoogdieren                            | Algemeen voorkomende soorten<br>De werkzaamheden leiden mogelijk tot verwonden en doden van algemeen voorkomende soorten en aantasten van verblijfplaatsen bij alle werkzaamheden.<br>Kleine marters<br>Bij het uitvoeren van werkzaamheden in de kwetsbare periode van kleine marters, zoals de voortplantingsperiode, worden mogelijk aanwezige dieren verstoord. Bij het uitvoeren van graafwerkzaamheden, verwijderen van takkenhopen of het kappen van bomen en struweel, wordt mogelijk leefgebied van kleine marters aangetast. | Ja      |
| Grondgebonden zoogdieren: das boomarter en eekhoorn | Bij het uitvoeren van graafwerkzaamheden of het kappen van bomen en struweel, wordt mogelijk leefgebied van de das, boomarter of eekhoorn aangetast. Aangezien gehele bos en/of heidegebied in de omgeving geschikt (foerageer)habitat biedt, zal het plangebied voor alle drie de soorten geen essentieel leefgebied betreffen. Een negatief effect op deze soorten is daarmee uitgesloten.                                                                                                                                           | Nee     |
| Vleermuizen:<br>Verblijfplaatsen                    | Bij het kappen van bomen met holten, scheuren of loshangend boomschors worden mogelijk geschikte verblijfplaatsen van vleermuizen aangetast. Daarnaast worden mogelijk aanwezige dieren mogelijk verwond of gedood.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Ja      |

|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |     |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Vleermuizen: vliegroue en foerageergebied | Bij het kappen van bomen wordt de vliegroue voor vleermuizen niet aangetast. Het gaat slechts om enkele bomen binnen het bos, en enkele bomen aan de bosrand. Na de werkzaamheden is nog steeds een geschikte vliegroue voor vleermuizen aanwezig. Vleermuizen zullen mogelijk tijdelijk de vliegroue vermijden tijdens werkzaamheden, maar kunnen dan gebruik maken van andere vliegroutes (bosranden) in de omgeving. Bij het uitvoeren van alle werkzaamheden na zonsondergang en voor zonsopkomst, is mogelijk sprake van verstoring van foeragerende vleermuizen. Daarnaast is het werkgebied tijdelijk minder geschikt als foerageergebied. Aangezien er in de omgeving meer dan voldoende alternatief foerageergebied aanwezig is (andere delen bos en open gebieden naast bosranden), is van verlies van foerageergebied geen sprake. De werkzaamheden leiden ook niet tot permanente aantasting van foerageergebied van vleermuizen. Na het uitvoeren van de werkzaamheden is dit opnieuw geschikt. | Nee |
| Amfibieën                                 | Algemeen voorkomende soorten<br>De werkzaamheden leiden mogelijk tot verwonden en doden van algemeen voorkomende soorten en aantasten van leefgebied bij alle werkzaamheden.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Ja  |
| Reptielen                                 | Levendbarende hagedis en hazelworm<br>De werkzaamheden leiden mogelijk tot aantasting van leefgebied en verwonden en doden van aanwezige individuen bij vrijwel alle werkzaamheden. Het gaat voornamelijk om het rijden over, of verwijderen van bodem, lage vegetatie, dood hout en bladeren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Ja  |

### Toetsing aan de Wnb

Er geldt binnen de provincie Noord-Holland een vrijstelling voor de binnen het plangebied algemeen voorkomende soorten zoogdieren en amfibieën. Voor deze soorten geldt de algemene zorgplicht.

Voor broedvogels zonder jaarrond beschermd nest, vleermuizen, kleine marters (hermelijn, wezel, bunzing), hazelworm en levendbarende hagedis geldt dat mogelijk de verbodsbepalingen van de Wnb kunnen worden overtreden als gevolg van de werkzaamheden.

### Soortgericht onderzoek

Op basis van de quickscan kan de aanwezigheid van een aantal beschermde (soort)groepen niet worden uitgesloten. Omdat in geval van aanwezigheid van deze soorten bij uitvoering van de werkzaamheden sprake kan zijn van overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb, dient nader onderzoek te worden uitgevoerd naar het voorkomen van deze soorten. Pas dan kan beoordeeld worden of negatieve effecten uitgesloten kunnen worden en welke maatregelen eventueel noodzakelijk zijn. Daarom is aanvullend soortgericht onderzoek uitgevoerd (zie paragraaf 5.2.2).

### Mitigerende maatregelen

Om negatieve effecten te voorkomen of te mitigeren dienen mitigerende maatregelen getroffen te worden. Hieronder worden de mitigerende maatregelen beschreven waarvan al bekend is dat deze genomen moeten worden. Uit het soortgericht onderzoek kunnen aanvullende mitigerende maatregelen volgen en/of advies voor een ontheffingsaanvraag.

#### *Broedvogels zonder jaarrond beschermd nest*

Voor broedvogels waarvan het nest gedurende broedperiode beschermd is dienen mitigerende

maatregelen getroffen te worden in het geval dat er alsnog struiken en takkenhopen verwijderd dienen te worden:

- Voer werkzaamheden buiten het broedseizoen uit. Het broedseizoen loopt ongeveer van 15 maart tot 15 juli, maar kan afhankelijk van het weer en andere factoren verschuiven.
- Indien het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen te werken, dienen geschikte broedlocaties voorafgaand aan het broedseizoen ongeschikt te worden gemaakt en gehouden te worden totdat de werkzaamheden zijn afgerond. Een ontheffing wordt niet afgegeven: voorgenoemde maatregel moet genomen worden.

#### *Rugstreeppad*

Voor de rugstreeppad dienen mitigerende maatregelen getroffen te worden om toekomstige vestiging te voorkomen, daarbij kan gedacht worden aan maatregelen als deze:

- Voorkom dat nieuw geschikt leefgebied voor de rugstreeppad ontstaat tijdens de werkzaamheden. Voorkom de aanwezigheid van open zand en tijdelijk water.
- Plaats tijdens de werkzaamheden een amfibieënraaster om eventuele zandhopen om te voorkomen dat het terrein gekoloniseerd wordt door rugstreeppad.

#### *Zorgplicht – alle dieren en planten*

De Wnb kent een algemene zorgplicht. Dit betekent dat zorgvuldig met aanwezige planten en dieren moet worden omgegaan. Daarom moeten de volgende maatregelen genomen worden:

- Voer de werkzaamheden rustig uit en in één richting van de watergang of autoweg af. Op deze manier zijn dieren in de gelegenheid om te vluchten naar andere leefgebieden en worden ze niet het water ingejaagd of op de autoweg gejaagd.

### **5.2.2 Soortgericht onderzoek**

Naar aanleiding van de resultaten van de Quicksan soortenbescherming is in 2020 - 2021 door Idverde een soortgericht onderzoek uitgevoerd (Bijlage 2). De geldigheid van dit onderzoek is in oktober 2023 geverifieerd middels een veldbezoek (zie paragraaf 5.2.3).

#### **Methode**

##### *Onderzoek naar vleermuizen*

Het vleermuisonderzoek is uitgevoerd conform het vleermuisprotocol 2021 en heeft zich gericht op zomer-, kraam-, balts- en paarverblijfplaatsen en essentiële vliegroutes en foerageergebied. Om overzicht te houden is het plangebied opgesplitst in drie deelgebieden en is in de kraamperiode met 2 ecologen per deelgebied gewerkt. Voor een uitgebreide beschrijving van de onderzoeksmethodiek, alsmede een overzicht van de uitgevoerde veldbezoeken, wordt verwezen naar bijgevoegde rapportage.

##### *Onderzoek naar kleine marterachtigen*

Onderzoek naar kleine marterachtigen (hermelijn, wezel en bunzing) is uitgevoerd conform de 'Handreiking Kleine Marters in relatie tot soortbescherming'. Hiervoor zijn 4 cameravallen geplaatst gedurende een periode van 6 weken (22-4-2021 t/m 2-6-2021). Daarbij is gebruik gemaakt van zogenaamde Struikrovers (camera's met lokvoedsel in buis). Voor een uitgebreide beschrijving van de onderzoeksmethodiek, alsmede een overzicht van de uitgevoerde veldbezoeken, wordt verwezen naar bijgevoegde rapportage.

##### *Onderzoek naar reptielen (levendbarende hagedis en hazelworm)*

Onderzoek naar reptielen (levendbarende hagedis en hazelworm) zijn uitgevoerd overeenkomstig met de methodes uit het kennisdocument Levendbarende hagedis (BIJ12) en soortinventarisatieprotocol van

Netwerk Groene Bureau's. Hierbij zijn voor de hazelworm tevens reptielenplaatjes geplaatst. Voor een uitgebreide beschrijving van de onderzoeksmethodiek, alsmede een overzicht van de uitgevoerde veldbezoeken, wordt verwezen naar bijgevoegde rapportage.

## **Resultaten**

### *Vleermuizen*

In het plangebied zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen. Ook zijn er geen essentiële vliegroutes of essentieel foerageergebied aangetroffen. Wel zijn er balts- en paarverblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis, rosse vleermuis en ruige dwergvleermuis vastgesteld. Deze bevinden zich in bebouwing en bomen in de omgeving van het plangebied (maar buiten de begrenzing van het plangebied).

Met de voorgenomen werkzaamheden gaan geen verblijfplaatsen, essentieel foerageergebied of essentiële vliegroutes verloren. Wel kan er verstoring optreden, als gevolg van verlichting. Dit is te voorkomen door het nemen van mitigerende maatregelen. Zie hierover meer onder kopje Aanbevelingen.

### *Kleine marterachtigen*

Er zijn geen kleine marterachtigen aangetroffen. De aanwezigheid van kleine marterachtigen (hermelijn, wezel en bunzing) kan in het plangebied uitgesloten worden.

### *Reptielen*

Tijdens het onderzoek zijn geen levendbarende hagedis en hazelworm aangetroffen. De aanwezigheid van deze soorten in het plangebied kan op basis van soortgericht onderzoek uitgesloten worden.

## **Conclusies**

Met de werkzaamheden gaan geen verblijfplaatsen, vliegroutes en essentieel foerageergebied van vleermuizen verloren. Wel kan er verstoring optreden door verlichting. Hiervoor zijn mitigerende maatregelen noodzakelijk. Deze dienen in een ecologisch werkprotocol vastgelegd te worden. Door het uitvoeren van deze mitigerende maatregelen is het aanvragen van een ontheffing Wnb voor vleermuizen niet noodzakelijk.

De aanwezigheid van reptielen (levendbarende hagedis en hazelworm) is uitgesloten in het plangebied op basis van soortgericht onderzoek. Vervolgstappen voor deze soorten zijn niet noodzakelijk.

De aanwezigheid van kleine marterachtigen (bunzing, hermelijn en wezel) is niet aangetoond in het onderzoek en de aanwezigheid van verblijven van kleine marterachtigen kan hiermee uitgesloten worden. Wel is het zaak om tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening te houden met de eventuele aanwezigheid van kleine zoogdieren, bijvoorbeeld met de planning van de werkzaamheden door geen stukken in te sluiten, maar vanaf één kant te werken zodat kleine dieren een vluchtroute behouden.

## **Aanbevelingen**

Aanbevolen wordt om tijdens de uitvoering van de werkzaamheden extra te letten op kleine marterachtigen door middel van de inzet van een ecologisch deskundige. Dit kan in een ecologisch werkprotocol opgenomen worden met bijvoorbeeld een ecologische vrijgave voor aanvang van de werkzaamheden.

Daarnaast wordt aanbevolen om tijdens de uitvoering van de werkzaamheden mitigerende maatregelen te nemen om verstoring van vleermuizen door licht te voorkomen. Dit hoort ook in het ecologisch werkprotocol te komen.

Zolang aan deze adviezen gehoor wordt gegeven is het plan wat betreft soortenbescherming planologisch uitvoerbaar.

### 5.2.3 Veldbezoek

Volgens artikel 13.5, lid 1 van de Wet milieubeheer (Wm) en artikel 3.1.1a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) mogen natuuronderzoeken niet ouder zijn dan 2 jaar. Om de geldigheid van het uitgevoerde soortenonderzoek uit 2020 – 2021 te controleren, heeft een ecooloog van Arcadis op 12 oktober 2023 een veldbezoek uitgevoerd. Ter plaatse van het planvoornemen is gecontroleerd of er wijzigingen in de ecologische situatie hebben plaatsgevonden.

#### Waarnemingen

Uit het veldbezoek is gebleken dat er aan de strook bomen langs de N417 niets veranderd is sinds de veldonderzoeken in 2020-2021. Het bos bij de kruising Utrechtseweg-Zuiderheideweg is een aanplant van Amerikaanse eiken met hier en daar een sprietige grove den met een iele en doorzichtige kroon, met wat spaarzame ondergroei van struiken en kleine boompjes (tamme kastanje, lijsterbes), vrij open, weinig structuur, geen kruidlaag, weinig beschutting en een dicht plakkaat van oude bladeren van de Amerikaanse eik op de bodem. De ecooloog heeft door de ijle kronen van de grove dennen kunnen kijken en kunnen constateren dat er geen nesten aanwezig zijn waarin soorten, waarvan de nesten permanent beschermd zijn, kunnen broeden.

De strook bomen langs de westrand van de N417 ten zuiden van de Hoorneboegselaan is uitgerasterd buiten de aangrenzende percelen met bebouwing (ongeveer sinds 2019 volgens beelden van StreetSmart). Het betreft een open begroeiing van grove dennen afgewisseld met wat loofbomen.

#### Conclusie

Op basis van het veldbezoek wordt geconstateerd dat de situatie ter plaatse sinds de veldonderzoeken in 2020-2021 onveranderd is en dat de resultaten van die onderzoeken representatief zijn voor de huidige situatie.

### 5.2.4 Nee-Tenzij toets en Compensatieplan

De N417 grenst aan weerszijden direct aan het Natuurnetwerk Nederland (NNN). NNN-gebieden zijn planologisch beschermd. Voor het NNN geldt dat getoetst moet worden of negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden te verwachten zijn en of compensatie nodig is. In de Nee-Tenzij toets (zie Bijlage 3) worden de effecten op het NNN in beeld gebracht en vindt een toetsing plaats aan het beschermingsregime dat van toepassing is. Ook wordt een overzicht gegeven van de compensatieopgave voor het verlies aan natuurwaarden in het NNN, welke resulteert in het compensatieplan (zie Bijlage 4).

#### 5.2.4.1 Methode

Het plangebied maakt (gedeeltelijk) onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het NNN is een netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden waarmee de biodiversiteit behouden en versterkt wordt.

Het NNN heeft dan ook als doel om bijzondere en beschermde natuurgebieden te vergroten en met elkaar te verbinden. Het is beschermd via de regelgeving van de ruimtelijke ordening. In het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is het beschermingsregime vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De beleidsmatige verankering wordt gevormd door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Sinds 2014 zijn de provincies verantwoordelijk voor de begrenzing en de ontwikkeling van dit natuurnetwerk.

Op provinciaal niveau is de planologische bescherming van het NNN geregeld via de Provinciale Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Het NNN is begrensd met een zogenoemde groene contour. Nieuwe plannen, projecten of handelingen binnen deze groene contour zijn in beginsel niet toegestaan als deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang (het 'nee,

tenzij'- regime). Als een ingreep (onder bovengenoemde voorwaarden) wordt toegestaan, moet de initiatiefnemer de (potentiële) natuurwaarden die verloren gaan, op eigen kosten compenseren. Dit uitgangspunt wordt 'natuurcompensatie' genoemd. De provinciale regels voor natuurcompensatie staan in de PRVS en zijn verder uitgewerkt in de Uitvoeringsregel natuurcompensatie Noord-Holland. De provincie verleent pas planologische medewerking aan een ingreep in het NNN als ook aan de vereisten van het compensatiebeleid wordt voldaan.

#### 5.2.4.2 Resultaten

De reconstructie van de N417 heeft nadelige gevolgen voor het NNN dat aan weerszijden van de N417 is gelegen. Door de reconstructie treedt er ruimtebeslag op en is er sprake van een toename van verstoring door geluid. In principe zijn alle plannen of projecten die ertoe leiden dat delen van het NNN een andere bestemming krijgen, en daardoor in oppervlakte afnemen, als significant aan te merken. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat het nee, tenzij regime van toepassing is op de voorgenomen ingreep.

Toestemming kan dan ook alleen worden verleend indien kan worden aangetoond dat er sprake is van een groot openbaar belang en dat reële/aanvaardbare alternatieven ontbreken. Tevens dienen de nadelige effecten zoveel mogelijk gemitigeerd te worden en de resterende effecten gecompenseerd.

#### Maatregelen voor diersoorten

De Nee-Tenzij toets benoemt de nieuwe situatie en werkzaamheden ten gevolge van de voorgenomen ingreep (zie hoofdstuk 4 van Bijlage 3). Het benoemt ook de maatregelen voor diersoorten (conform Bijlage 1 en paragraaf 5.2.1), waarbij de maatregelen genoemd worden voor voorkomende diersoorten om negatieve effecten op de aanwezige beschermde soorten zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. Het gericht soortenonderzoek (zie Bijlage 2 en paragraaf 5.2.2) geeft hier een aanvulling op. Dit zal geen consequenties hebben voor het compensatieplan.

#### Beschrijving belang

Vervolgens wordt als onderdeel van de toetsing een beschrijving gegeven van het belang. Hieruit komt naar voren dat het vanuit veiligheidsoogpunt van groot belang is de onveilige situatie, door het direct aangrenzende fietspad aan de weg, te wijzigen. Door het aanleggen van een vrij liggend fietspad wordt de veiligheid voor fietser en automobilist verbeterd. Ook voor autoverkeer is de weg onveilig. De rijstroken zijn smal ten opzichte van het snelheidsregime en in- en uitritten zijn bovendien niet altijd goed zichtbaar. Verder dient ook de leefbaarheid rondom de N417 verbeterd te worden. Er is door de slechte onderhoudstoestand van de weg op dit moment sprake van geluidsoverlast voor de omwonenden. Gelijk met de reconstructie van de N417 worden maatregelen genomen om de versnippering van het gebied voor dieren te beperken. Door onder andere de bouw van ecoducten wordt de ecologische verbinding tussen de bos/heide-ecosystemen hersteld.

In de toetsing wordt geconcludeerd dat de reconstructie van groot openbaar belang is.

#### Alternatieven

Aan de keuzes van het ontwerp is een zorgvuldig traject voorafgegaan, waarin verschillende alternatieven tegen elkaar zijn afgewogen op basis van technische uitvoerbaarheid, ruimtebeslag en verkeersveiligheid. Hierbij is zoveel mogelijk rekening gehouden met de aanwezige beschermde natuurwaarden.

Onderdeel van de toetsing is het ingaan op effecten die optreden en de compensatieopgave die hiervan het gevolg is (zie hoofdstuk 5 van Bijlage 3). Voor het bepalen van de compensatieopgave is het noodzakelijk om zowel de fysieke als kwalitatieve aantasting van het NNN in beeld te brengen. Hierbij wordt ingegaan op het ruimtebeslag, de aantasting van habitat en verstoring.

In de toetsing wordt geconcludeerd dat er geen reële/aanvaardbare alternatieven blijken te zijn voor de reconstructie voorhanden die tot minder effecten op het NNN leiden.

## Ruimtebeslag

Als gevolg van de reconstructie is sprake van ruimtebeslag in het NNN. Hierdoor treedt een permanent verlies op van het beheertype N15.02 'dennen- eiken- en beukenbos' en N07.01 'droge heide'. In de directe omgeving komen deze beheertypen in grote oppervlakte voor, het ruimtebeslag betreft minder <1% van het totaal aanwezige bos en heide in de Hoorneboegse Heide en Zwartebergen. Het oppervlakteverlies zal dan ook niet leiden tot een aantasting van de functie van het NNN. Voor het NNN geldt echter wel dat oppervlakteverlies altijd een significante aantasting is. Het oppervlakte dat verloren gaat zal dan ook moeten worden gecompenseerd.

## Aantasting habitat

De doelsoorten behorend tot habitattypen N07.01 Droge Heide en N15.02 Dennen-, eiken-, en beukenbos, zoals beschreven in de Omgevingsverordening van de provincie Noord Holland (2020), document A18 Gooi Midden en Zuid, zijn bos- en/of struweelvogels, vogels van open heide en zand, vleermuizen, ongewervelden van droge milieus, das en hazelworm. Langs het tracé is het overwegende beheertype N15.02.

De quickscan uitgevoerd door Arcadis in 2019 toont aan dat alle doelsoorten voor kunnen komen in het gebied, of zijn waargenomen (algemene broedvogels van het bos en open heide). Ten behoeve van de aanleg van het fietspad worden 170 bomen gekapt en een nieuw fietspad aangelegd, wat mogelijk effect heeft op algemene broedende vogels en vleermuizen en hazelworm. Er zijn geen dassenburchten aangetroffen, het plangebied kan gebruikt worden als foerageergebied, maar dieper in het bos is geschikter habitat. Overige doelsoorten worden niet verwacht waar werkzaamheden worden uitgevoerd. Er is aanvullend onderzoek uitgevoerd voor broedvogels, vleermuizen en hazelwormen omdat voor deze soortgroepen habitataantasting aannemelijk is.

Aanvullend onderzoek is uitgevoerd door ID Verde Advies. Aantasting van habitat van broedvogels is beperkt, en er is voldoende alternatief foerageergebied beschikbaar. Het advies is om te werken buiten de kwetsbare periode (broedseizoen). Vleermuizen hebben genoeg uitwijkmogelijkheden voor foerageer- en migratiegebied. Hazelwormen zijn in het aanvullend onderzoek niet aangetroffen, het advies vanuit het aanvullend onderzoek is dat er geen rekening hoeft te worden gehouden met hazelwormen bij de aanleg van fietspaden. De conclusie is dat er voor de doelsoorten geen significante aantasting van habitat is.

## Verstoring

### *Verstoring door geluid*

In de huidige situatie is al sprake van geluidsverstoring als gevolg van het verkeer op de N417. De geluidsproductie van het wegverkeer is zeer vergelijkbaar met de geluidsproductie van de werkzaamheden die plaatsvinden voor de reconstructie. Zeker als het wegverkeer tijdelijk geen gebruik kan maken van de weg omdat deze in zijn geheel wordt afgesloten. De soorten die direct naast de weg broeden, zullen dan ook relatief ongevoelig zijn voor verstoring, waardoor deze ook niet zullen worden verstoord door de werkzaamheden.

Tijdens de uitvoeringsfase wordt niet langs het hele tracé tegelijkertijd gewerkt. De werkzaamheden vinden veelal gegroepeerd plaats, waardoor elke dag slechts een deel van het NNN-gebied langs de N417 wordt verstoord.

Tijdens deze fase 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, conform de uitgangspunten zoals beschreven in hoofdstuk 3 van Bijlage 3. Overeenkomstig diezelfde uitgangspunten vinden de nachtelijke werkzaamheden plaats tijdens de winterrust van vleermuizen.

Wat betreft de gebruiksfase is de verwachting dat de reconstructie een betere doorstroming van het verkeer tot gevolg heeft. Hierdoor zal het NNN in de gebruiksfase beter geschikt zijn om in te broeden.

Tot slot wordt gesteld dat de resultaten van het akoestisch onderzoek naar het geluidsniveau bij de woningen ook gebruikt kan worden als indicatie voor het geluidsniveau in het NNN-gebied. Hieruit volgt dat het geluidsniveau in het NNN-gebied als gevolg van de reconstructie van de N417 in de gebruiksfase

gemiddeld lager zal zijn dan in de huidige situatie. De verstoring van de natuur in het NNN-gebied als gevolg van verkeersgeluid zal dus na de uitvoering van de reconstructie minder zijn dan in de huidige situatie.

#### *Verstoring door licht*

De nieuw te plaatsen fietsverlichting is ledverlichting, waarvan de lichtbundel, in tegenstelling tot de huidige fietsverlichting, sterk gericht kan worden. Omdat de verlichting aan de westzijde van het pad komen te staan, is deze lichtbundel gericht richting de N417, zodat het strooilicht richting de omliggende bosgebieden wordt geminimaliseerd. Bovendien wordt de verlichting uitgerust met het bike-radar systeem, waardoor deze alleen aan gaat als er een fietser of wandelaar langskomt. De verlichting wordt geleidelijk aan- en uitgeschakeld, zodat dit zo min mogelijk verstoring met zich meebrengt. Op de delen van het fietspad waar nu al verlichting staat zal dus netto sprake zijn van een afname van de lichtverstoring, doordat minder licht richting het omliggende bosgebied uitstraalt.

Op de delen van het fietspad die vrij liggend worden gemaakt, en dus verlichting wordt bijgeplaatst, is sprake van het opschuiven van het door licht verstoorte gebied richting het westen. Omdat de LED-verlichting echter zeer gericht wordt toegepast, deze alleen aan gaat wanneer er een fietser of wandelaar langs komt en er in de huidige situatie al sprake is van aanzienlijke lichtverstoring (van strooilicht) door de verlichting van de N417 en het autoverkeer, zal dit een verwaarloosbaar effect zijn in vergelijking met het ruimtebeslag van het verleggen van het fietspad zelf.

Geconcludeerd wordt dat er geen effect (geen extra verstoring) zal zijn als gevolg van verstoring door licht na de reconstructie van de N417 ten opzichte van de huidige situatie.

### **Compensatieopgave**

#### *Ruimtebeslag*

Als gevolg van de reconstructie is er sprake van ruimtebeslag op het NNN. Zoals onderstaande tabel toont, er is binnen het beheertype N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos sprake van een ruimtebeslag van 0,30 hectare.

| <b>NNN</b>       | <b>Beheertype</b>                   | <b>Ruimtebeslag</b>             |
|------------------|-------------------------------------|---------------------------------|
| Bestaande natuur | N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos | 0,30 ha (2.970 m <sup>2</sup> ) |

#### *Verstoring*

Ten aanzien van licht wordt geconcludeerd dat er geen effect (geen extra verstoring) zal zijn als gevolg van verstoring door licht na de reconstructie van de N417 ten opzichte van de huidige situatie.

Voor geluid wordt geconcludeerd dat het geluidsniveau in het NNN-gebied als gevolg van de reconstructie van de N417 in de gebruiksfase gemiddeld lager zal zijn dan in de huidige situatie. De verstoring van de natuur in het NNN-gebied als gevolg van verkeersgeluid zal dus na de uitvoering van de reconstructie minder zijn dan in de huidige situatie.

Derhalve wordt geconcludeerd dat na de reconstructie geen extra verstoring optreedt ten opzichte van de huidige situatie.

#### *Totale opgave*

Uit het voorgaande kan worden opgemaakt dat er voor wat betreft ruimtebeslag in totaal sprake is van een oppervlakteverlies van 0,30 ha (2.970 m<sup>2</sup>) aan beheertype N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos. Dit betreft derhalve de totale compensatieopgave welke onderstaand en in Bijlage 4 nader wordt toegelicht.

### **Compensatieplan**

Voor het opstellen van een NNN-compensatieplan heeft de Provincie Noord-Holland een Wegwijzer NNN opgesteld. Deze wegwijzer is gebruikt bij het opstellen van dit NNN-compensatieplan (zie ook Bijlage 4) ter compensatie van 0,30 ha (2.970 m<sup>2</sup>).

### *Beschrijving NNN-compensatiegebied*

Voor compensatie van 0,30 ha NNN-gebied van het beheertype N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos is in eerste instantie gekeken naar gebieden in de directe omgeving die eenzelfde beheertype hebben en waarvan het beheer en onderhoud gegarandeerd is. In de praktijk betekent dit dat contact is opgenomen met het Gooisch Natuurreservaat (GNR, contactpersoon Rentmeester Derk van Velzen) om te bezien of er stukjes niet-begrensd gebied liggen in of grenzen aan beheergebied van GNR. De mogelijkheden in de buurt van de N417 zijn zeer beperkt, daarom is ook naar andere gebieden in het beheer van GNR gekeken (in dit geval Bikbergen, tussen Bussum en Huizen). Er zijn een aantal gebieden naar voren gekomen om als compensatie voor verloren gaand NNN-gebied langs de N417 in te zetten. Het betreft:

1. Een verharde weg in het GNR-natuurgebied Laapersheide;
2. Een verharde weg met parkeerterrein in het gebied Bikbergen, bij de Oud Blaricummerweg;
3. Een verharde weg met parkeerterrein in het gebied Bikbergen, bij de Langhuizerweg;
4. Een strook langs de N417 bij de rotonde Noodweg.

Hieronder worden deze gebieden kort beschreven met hun potentie als compensatiegebied.

#### *Compensatiegebied 1: Verharde weg in het GNR-Natuurgebied Laapersheide*

In het GNR-natuurgebied Laapersheide ligt een verharde weg die is uitgesneden uit het omringende NNN-gebied (zie onderstaande afbeelding en voor meer beelden Bijlage 4). De weg begint bij het viaduct over de Diependaalselaan en is in gebruik als toegangsweg vanuit de bebouwde kom tot een privéterrein annex draversbaan. Het materiaal van de verharding is waarschijnlijk teerhoudend. Het omliggende gebied is een heide- en bosgebied, met beheertypen Bos, heide en water. De weg heeft een toegangsfunctie. Deze functie blijft bestaan in de vorm van een onverharde weg na verwijdering van het asfalt. De argumenten vóór toepassen van dit gebied als natuurcompensatie zijn:

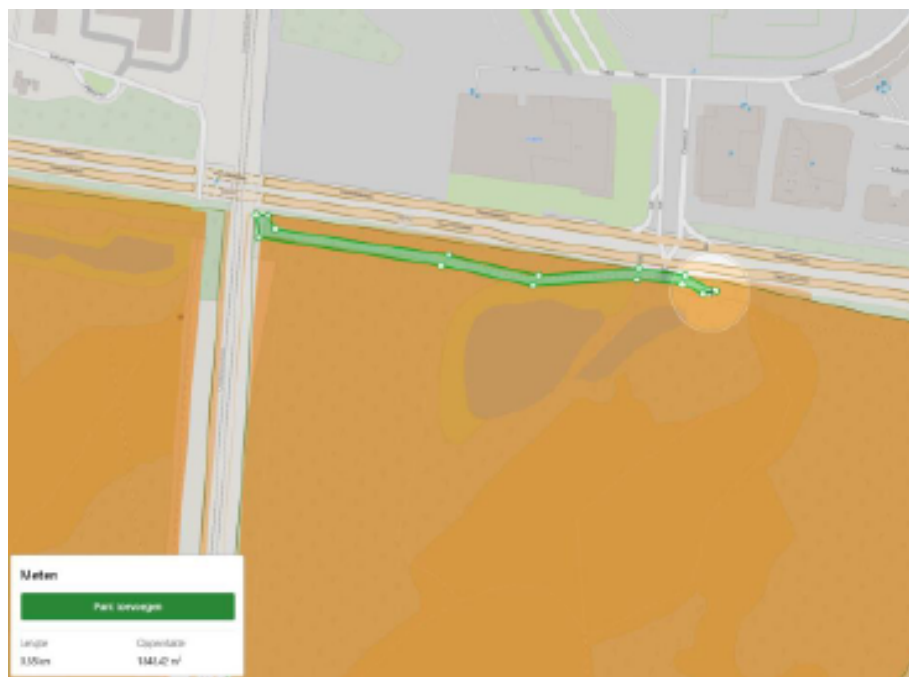
1. Nabij N417 (deze ligt op enkele honderden meters ten westen van het gebiedje en staat via de natuurbrug Hoorneboeg hiermee in contact);
2. Beheertype sluit aan bij dat van te compenseren gebied langs de N417;
3. Omvorming tot een onverharde weg betekent een beperking van de rijsnelheid en daarmee een vergroting van de rust in het gebied;
4. De verwijdering van het (waarschijnlijk teerhoudende) asfalt uit het natuurgebied voorkomt milieuvervuiling in het gebied in de toekomst;
5. Er is de mogelijkheid om de weg te versmallen en de bermen weer natuurlijk in te richten en zich te laten ontwikkelen. Hiervoor is geen aanvullend beheer nodig.

Het gebied heeft de potentie om een natuurlijke overgang te vormen tussen bosgebied en onverharde weg. In het gebied komen de levendbarende hagedis en de hazelworm voor (52 waarnemingen in 2023; NDFF). Zij kunnen van de bermen gebruik maken om op te warmen in het voorjaar en op koude ochtenden. Vanwege hun levenswijze op en in de bodem, zijn deze soorten gevoelig voor verontreinigingen in de bodem. Het verwijderen van het (waarschijnlijk teerhoudend) asfalt is daarom een ondersteuning van deze soorten.

Het betreffende gebied (natuurgebied en verharde weg) is eigendom van en wordt beheerd door GNR. Het toekomstig beheer en de doelstelling als natuurgebied is hiermee gegarandeerd.

Nader onderzoek moet uitwijzen of het asfalt teerhoudend is. Op andere plekken is asfalt uit dezelfde tijdsperiode teerhoudend gebleken.

Het gebied heeft een oppervlakte van 1.848 m<sup>2</sup>.



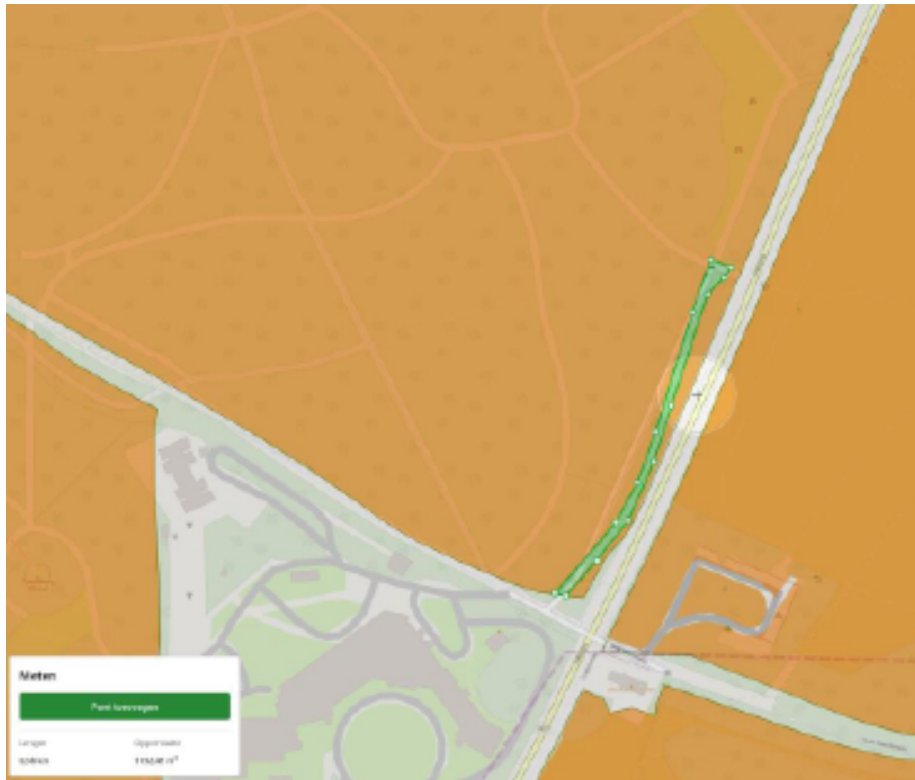
***Compensatiegebied 2: Verharde weg met parkeerterrein in het gebied Bikbergen, bij de Oud Blaricummerweg***

In het GNR-natuurgebied Bikbergen ligt een voormalig parkeerterrein in het bos met een verharde toegangsweg ernaartoe (zie onderstaande afbeelding en voor meer beelden Bijlage 4). Het gebied is nu geen onderdeel van een NNN-gebied. Zowel het parkeerterrein als de toegangsweg zijn niet meer in gebruik en afgesloten. Dit is gebeurd om de stilte in het gebied te vergroten. De aanwezigheid van het parkeerterrein kan echter wel uitnodigen om hier toch activiteiten te starten. Bovendien is aangetoond dat het asfalt teerhoudend is, en dus potentieel milieuvuiling in het natuurgebied kan veroorzaken. Dit zijn redenen om de verharde weg en het parkeerterrein om te vormen tot bosgebied. De ligging van het gebied is vergelijkbaar met dat langs de N417. De Crailoseweg (N527) is een provinciale verkeersweg tussen de A1 en Huizen. Ook hier is dus sprake van verkeersgeluid in het bos, al ligt de verharde weg en het parkeerterrein niet direct aan de weg. Meer begroeiing in deze strook zal de stilte in de rest van het bos bevorderen, met name ook de doordringing van geluid van de Oud Blaricummerweg.

Het gebied heeft de potentie om een natuurlijk bos te worden, een volwaardige versie van beheertype N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos. Het verwijderen van het teerhoudend asfalt is een ondersteuning voor het omliggende gebied en voorkomt verontreiniging in de toekomst. Indien nu al sprake is van verontreiniging van de bodem onder het asfalt dan zal dit worden weggehaald.

Het betreffende gebied (natuurgebied, verharde weg en parkeerterrein) is eigendom van en wordt beheerd door GNR. Het toekomstig beheer en de doelstelling als natuurgebied is hiermee gegarandeerd.

Het gebied heeft een oppervlakte van 1.732 m<sup>2</sup>.



*Compensatiegebied 3: Verharde weg met parkeerterrein in het gebied Bikbergen, bij de Lanhuizerweg*

In het GNR-natuurgebied Bikbergen, langs de Langhuizerweg, ligt een voormalig parkeerterrein in het bos met een verharde toegangsweg ernaartoe (zie onderstaande afbeelding en voor meer beelden Bijlage 4). Het gebied is geen onderdeel van het omliggende NNN-gebied, maar wel onderdeel van het Bijzonder Provinciaal Landschap Oost Gooi. Zowel het parkeerterrein als de toegangsweg zijn niet meer in gebruik en afgesloten om de rust en stilte in het gebied te vergroten. De aanwezigheid van het parkeerterrein kan echter wel uitnodigen om hier toch activiteiten te starten. Het asfalt is waarschijnlijk teerhoudend en kan dus een risico zijn voor het ontstaan van milieuvervuiling in het natuurgebied. Dit zijn redenen om de verharde weg en het parkeerterrein om te vormen tot bosgebied. De ligging van het gebied is vergelijkbaar met dat langs de N417. Het beheertype van het aangrenzende NNN-gebied is N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos. De Langhuizerweg is een lokale weg. Ook hier is dus verkeersgeluid in het bos aanwezig, al ligt de verharde weg en het parkeerterrein niet direct aan de weg.

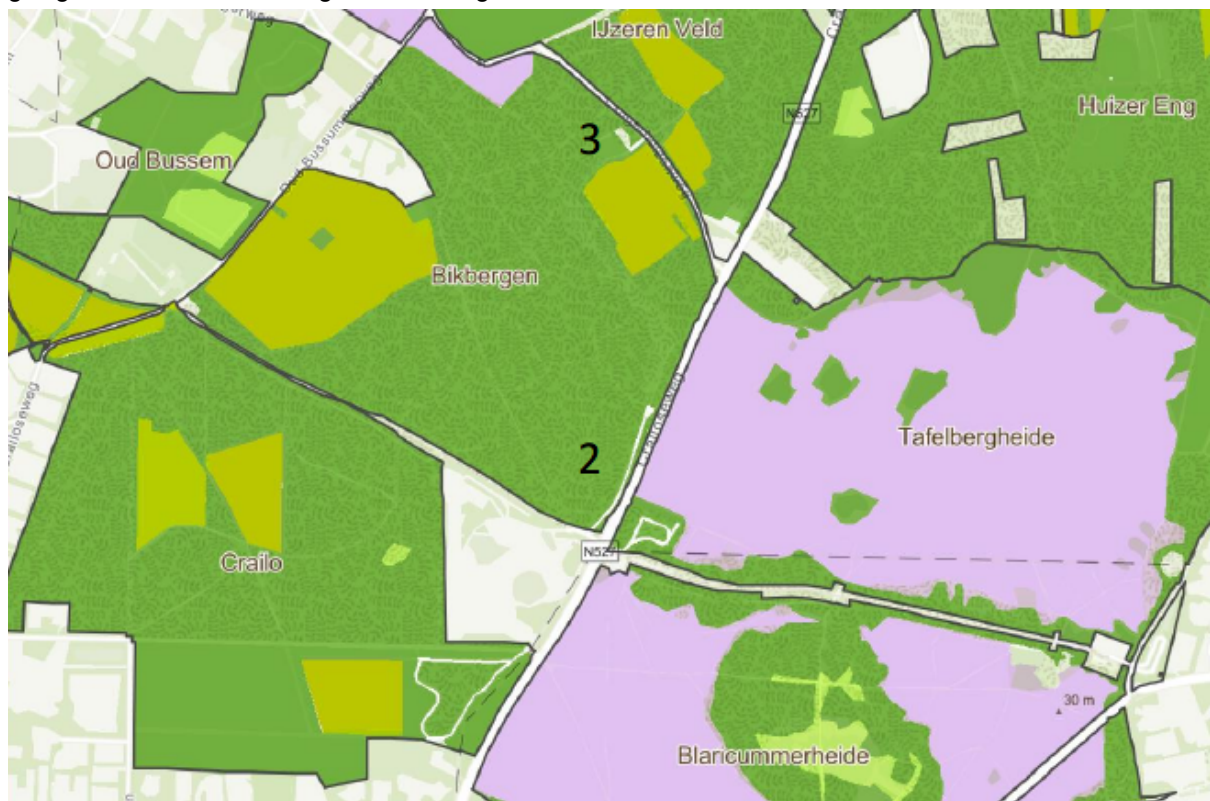
Het gebied heeft de potentie om een natuurlijk bos te worden, een volwaardige versie van beheertype N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos. Het verwijderen van het (waarschijnlijk) teerhoudende asfalt is een ondersteuning voor het omliggende gebied en voorkomt verontreiniging in de toekomst. Indien nu al sprake is van verontreiniging van de bodem onder het asfalt dan zal dit worden weggehaald.

Het betreffende gebied (natuurgebied, verharde weg en parkeerterrein) is eigendom van en wordt beheerd door GNR. Het toekomstig beheer en de doelstelling als natuurgebied is hiermee gegarandeerd.

Het gebied heeft een oppervlakte van 933 m<sup>2</sup>.



Onderstaande afbeelding toont in een overzichtskaart de locatie van de compensatiegebieden 2 en 3 gelegen in het GNR-Natuurgebied Bikbergen.



*Compensatiegebied 4: Strook met fietspad langs N417 bij rotonde noodweg*

Met de reconstructie van de N417 verdwijnt het fietspad aan de oostzijde van de N417. Deze strook is

nu geen onderdeel van het NNN-gebied. Het aanliggende NNN-gebied heeft het beheertype N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos. Deze strook is vergelijkbaar met de strook die nu verderop moet verdwijnen aan de westzijde van de N417. Het gebied heeft de potentie van N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos, echter wel met de randvoorwaarden van de nabijheid van de N417 met bijbehorend verstorend effect van het verkeer (dit is identiek aan de strook ten westen van de N417 waar het fietspad met de reconstructie verbreed wordt). Het gebied ligt tegen het gebied van GNR aan en zal door GNR beheerd gaan worden. Het asfalt van het dan voormalige fietspad wordt verwijderd.

De oppervlakte van het gebied is 837 m<sup>2</sup>.



#### 5.2.4.3 Conclusies

Conform de verordening is het 'nee, tenzij'-regime op het NNN van kracht. Dat betekent dat de ingreep niet is toegestaan, indien de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied significant wordt aangetast, tenzij er sprake is van een groot openbaar belang, er geen reële alternatieven zijn, de negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd.

De reconstructie is van groot openbaar belang en er blijken geen reële/aanvaardbare alternatieven voor de reconstructie voorhanden die tot minder effecten op het NNN leiden.

Als gevolg van de reconstructie is sprake van ruimtebeslag op het NNN en geen toename van verstoring in het NNN. Op basis van de afname van het areaal is vervolgens aan de hand van de Omgevingsregeling NH2020 en de Wegwijzer NNN van de Provincie Noord-Holland de compensatieopgave bepaald. Voor de reconstructie N417 dient de Provincie Noord-Holland 0,30 ha gecompenseerd te worden.

Deze compensatie is nader uitgewerkt in het compensatieplan. In totaal wordt voor het verloren gegane NNN-gebied langs de N417 als gevolg van de reconstructie N417 een oppervlakte van 5.334 m<sup>2</sup> gecompenseerd. Dit betreft 2.685 m<sup>2</sup> in de buurt van de N417 (Laapersheide en rotonde Noodweg). Het betreft 3.486 m<sup>2</sup> van het beheertype N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos (Laapersheide niet meegerekend). Hiermee wordt de verloren gegane oppervlakte van 2.970 m<sup>2</sup> als gevolg van de reconstructie N417 in voldoende mate gecompenseerd.

| Nr     | Gebied                                          | Nabijheid? | Oppervlakte (m <sup>2</sup> ) | Beheertype                                                      |
|--------|-------------------------------------------------|------------|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| 1      | Verharde weg Laapersheide                       | Ja         | 1.848                         | Overharde weg en berm<br>N15.02 Dennen-, eiken- en<br>beukenbos |
| 2      | Parkeerterrein Bikbergen, Oud<br>Blaricummerweg | Nee        | 1.732                         | N15.02 Dennen-, eiken- en<br>beukenbos                          |
| 3      | Parkeerterrein Bikbergen,<br>Langhuizerweg      | Nee        | 932                           | N15.02 Dennen-, eiken- en<br>beukenbos                          |
| 4      | Fietsstrook N417 Rotonde<br>Noodweg             | Ja         | 837                           | N15.02 Dennen-, eiken- en<br>beukenbos                          |
| Totaal |                                                 |            | 5.349                         |                                                                 |

### 5.2.5 Stikstof

In maart 2023 zijn door Arcadis stikstofdepositieberekeningen van de gebruiksfase uitgevoerd met behulp van de Aeries-Calculator (versie 2022) (zie Bijlage 5). Berekeningen conform versie 2023(.0.1) volgen nog.

### Uitgangspunten

De N417 tussen de Maartensdijkseweg en Noodweg in Hilversum wordt gereconstrueerd en veiliger gemaakt – dit is de plansituatie. De reconstructie heeft geen verkeersaantrekkende werking tot gevolg, waardoor er geen verschil is tussen de verkeersaantallen in de referentiesituatie en plansituatie. Ook is er geen sprake van een netwerkeffect of omrijdverkeer vanwege de reconstructie en worden de rijlijnen niet aangepast; de wegas blijft op dezelfde locatie liggen. De referentiesituatie bestaat uit de situatie die zou ontstaan wanneer de N417 tussen de Maartensdijkseweg en de Noodweg niet gereconstrueerd zou worden. Dit wordt ook wel autonome ontwikkeling genoemd.

Voor de gebruiksfase is een verschilberekening uitgevoerd tussen de plansituatie en referentiesituatie. De verkeersgegevens zijn aangeleverd door Royal Haskoning DHV en geldig voor het zichtjaar 2040. De gehanteerde verkeerscijfers zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel: Verkeersaantallen uit het verkeersmodel, zichtjaar 2040

| Wegvak                           | Etmaalintensiteit [mvt/etmaal] |              |
|----------------------------------|--------------------------------|--------------|
|                                  | Referentiesituatie             | plansituatie |
| N417 Maartensdijkseweg – Noodweg | 2.320                          | 2.320        |
| N417 Noodweg - Maartensdijkseweg | 2.190                          | 2.190        |
| Doorsnede                        | 4.510                          | 4.510        |

In 2022 heeft de provincie Noord-Holland verkeerstellingen uitgevoerd op het betreffende wegvak van de N417. Uit deze verkeerstellingen is een verkeersverdeling van lichte, middelzware en zware motorvoertuigen vastgesteld voor de dag- avond- en nachtperiode. Deze verkeersverdeling is gebruikt om de aantallen lichte, middelzware en zware motorvoertuigen per etmaal te bepalen voor de modelinvoer. Deze voertuigaantallen zijn voor zowel de referentiesituatie als plansituatie opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel: Etmaalintensiteit per motorvoertuigcategorie over beide rijrichtingen

| Voertuigcategorie           | Etmaalintensiteit [mvt/etmaal] |              |
|-----------------------------|--------------------------------|--------------|
|                             | Referentiesituatie             | Plansituatie |
| Lichte motorvoertuigen      | 4.202                          | 4.202        |
| Middelzware motorvoertuigen | 247                            | 247          |
| Zware motorvoertuigen       | 62                             | 62           |

Het rekenjaar is 2023. Jaren na 2023 reflecteren lagere emissiecijfers doordat het verkeer steeds schoner wordt. Door de hoge verkeerscijfers voor 2040 in te voeren en de depositie te berekenen met de hoge emissiefactoren van 2023, wordt de stikstofdepositie overschat en is er sprake van een conservatieve benadering. In de verschilberekening tussen de plan- en referentiesituatie, heeft het rekenjaar ook geen effect op de projectbijdrage omdat de verkeerscijfers en rijlijnen tussen de twee situaties niet verschillen.

## Resultaten

De stikstofdepositie vanwege de projectbijdrage is volgens de rekenresultaten 0,00 mol/ha/jaar.

## Conclusie

Omdat de stikstofdepositie 0,00 mol/ha/jaar bedraagt, is er geen sprake van een toename van stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden als gevolg van de gebruiksfase.

## 5.3 Bodem

Op 3 maart 2023 is door Arcadis een bodemonderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 6. Het onderzoek bestaat uit zowel een milieuhygiënisch vooronderzoek als een verhardingen vooronderzoek. Het onderzoek is uitgevoerd door middel van een bureauonderzoek en locatiebezoek.

### 5.3.1 Milieuhygiënisch vooronderzoek

Het milieuhygiënisch onderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5725:2017. In het milieuhygiënisch onderzoek is de bodemkwaliteit, aan de hand van verschillende aspecten, van het gehele plangebied in beeld gebracht. Aan de start van het onderzoek bleek dat er verschillende gebiedseigen bodemkwaliteit gegevens niet beschikbaar zijn. Daarom is geprobeerd om de bodemkwaliteit van het plangebied zo goed mogelijk in beeld te brengen op basis van de beschikbare informatie.

#### Asbest

Voor de onderzoekslocatie is geen asbestkansenkaart aanwezig. Op basis van overige bekende gegevens is duidelijk geworden dat er geen asbestverdachte locaties aanwezig zijn binnen de onderzoekslocatie.

#### PFAS

Uit contact is gebleken dat er geen PFAS-bodemkwaliteitenkaart is vastgesteld door de gemeente. Op basis van de signaleringskaart met potentiële PFAS-locaties van Arcadis blijkt dat er nabij het zuidelijke deel van de N417 één mogelijk verdachte activiteit bekend is die mogelijk een PFAS-bron kan zijn. Deze verdachte activiteit betreft een defensieterrein. Een defensieterrein is alleen verdacht op het gebruik van PFAS als er een eigen brandblussysteem met PFAS-houdend blusschuim aanwezig is. Gezien de historische bebouwing (landhuis) en de natuurlijke omgeving (bosgebied) is het echter uiterst onwaarschijnlijk dat er op dit terrein sprake is (geweest) van een blusinstallatie met PFAS-houdend blusschuim. De generieke aanduiding van dit terrein als PFAS verdacht vanwege het gebruik als defensieterrein wordt niet ondersteund door nadere historische informatie over het terreingebruik. Derhalve is voor het tracé ter hoogte van dit defensieterrein onvoldoende informatie voorhanden om de bodem op dit tracédeel te beoordelen als verdacht op het voorkomen van PFAS.

### *Bodembedreigende activiteiten*

Op basis van historische informatie zijn enkele verdachte locaties (HBB-locaties) in kaart gebracht waar mogelijk een risico op bodemverontreiniging bestaat. Uit het onderzoek is gebleken dat er rondom het plangebied meerdere locaties aanwezig zijn met een UBI-klasse 5 of hoger of tank(s) met een UBI-klasse 4 of hoger. De locaties zijn weergegeven in Bijlage 6. Uit het locatiebezoek is echter gebleken dat er geen verdachte locaties zichtbaar aanwezig zijn op het plangebied.

### **5.3.2 Verhardingen onderzoek**

Het verhardingen onderzoek is uitgevoerd conform de CROW-210 publicatie (richtlijn omgaan met vrijgekomen asfalt). Over vrijwel de gehele onderzoekslocatie zijn verhardingen aanwezig. Ter plaatse van de weg N417 is asfaltverharding aanwezig, waarbij ter plaatse van de fietspaden zowel tegel, asfalt als ook betonblok verharding aanwezig is.

Vanaf 1995 is het niet meer toegestaan teerhoudend asfalt of teerhoudende bindmiddelen toe te passen in asfaltverhardingen. Het jaartal 1995 heeft te maken met het in werking treden van een deel van het Bouwstoffenbesluit in de plaats van het destijds vigerende IPO-interim beleid Werken met secundaire grondstoffen. Als de volledige asfaltverharding na 1994 is aangelegd kan vrijwel zeker worden gesteld dat het asfalt teervrij is. Op basis van topografische kaartmateriaal wordt duidelijk dat de weg en de fietspaden al voor 1994 in gebruik zijn genomen. Tijdens het onderzoek zijn er daarom verschillende kernboringen gezet om de opbouw van de N417 en het fietspad te onderzoeken. Uit de PAK-detector testen is gebleken dat het asfalt van de N417 en het fietspad geen tekenen van teerhoudend asfalt bevat. Uit het aanvullend DLC-onderzoek is aangetoond dat er geen individueel geanalyseerde lagen aangetroffen zijn met een PAK boven de 50 mg/kg.

Op basis van deze gegevens zijn deze weggedeelten voldoende milieuhygiënisch onderzocht voor de geplande werkzaamheden.

### **5.3.3 Conclusies en aanbevelingen**

#### *Conclusies milieuhygiënisch vooronderzoek*

- Er zijn langs de gehele onderzoekslocatie meerdere verdachte historische activiteiten (HBB-locaties) aanwezig (geweest). Dit betreffen onder andere een brandstofdetailhandel (vloeibaar), autoreparatiebedrijf en meerdere soorten tank(s). Van deze activiteiten is vastgesteld dat ze niet meer aanwezig zijn of voldoende onderzocht.
- Op basis van de PFAS-signaleringskaart blijkt dat nabij de onderzoekslocatie een defensieterrein aanwezig is die verdacht is op bodemverontreiniging met PFAS. Gezien de historische bebouwing (landhuis) en de natuurlijke omgeving (bosgebied) is het echter uiterst onwaarschijnlijk dat er op dit terrein sprake is (geweest) van een blusinstallatie met PFAS-houdend blusschuim. De generieke aanduiding van dit terrein als PFAS verdacht vanwege het gebruik als defensieterrein wordt niet ondersteund door nadere historische informatie over het terreingebruik. Derhalve is voor het tracé ter hoogte van dit defensieterrein onvoldoende informatie voorhanden om de bodem op dit tracédeel te beoordelen als verdacht op het voorkomen van PFAS.
- Voor het onderzoeksgebied is geen actuele bodemkwaliteitskaart aanwezig, waarvan de algemene bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie kan worden afgeleid.
- Voor het onderzoeksgebied is geen PFAS-bodemkwaliteitskaart aanwezig, waarvan de algemene bodemkwaliteit voor PFAS in het onderzoeksgebied achterhaald kan worden afgeleid.
- De onderzoekslocatie is niet verdacht op het voorkomen van bodemverontreiniging met asbest.
- Op basis van eerder uitgevoerd onderzoek wordt duidelijk dat er geen sterke verontreinigingen in het onderzoeksgebied aanwezig zijn.
- Op basis van de beschikbare informatie kan worden vastgesteld dat er onvoldoende informatie is over de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem. Er is alleen verouderd onderzoek beschikbaar en geen actuele bodemkwaliteitskaart waarvan de bodemkwaliteit kan worden afgeleid.

#### *Aanbevelingen milieuhygiënisch vooronderzoek*

- Op basis van de beschikbare informatie kan worden vastgesteld dat er onvoldoende informatie is over de milieuhygiënisch bodemkwaliteit. Er is alleen verouderd onderzoek beschikbaar en geen actuele bodemkwaliteitskaart waarvan de bodemkwaliteit kan worden afgeleid. De beschikbare informatie toont wel aan dat er in ieder geval geen sterke verontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn. Daarmee is het plan in het kader van een goede ruimtelijke ordening uitvoerbaar. Er wordt voor de verdere vergunning- en/of uitvoeringsfase milieuhygiënisch bodemonderzoek conform NEN 5740 geadviseerd, strategie onverdacht lijnvormig (NEN ONV-L).

#### *Conclusies verhardingen vooronderzoek*

- Op basis van de digitale terreinverkenning en locatiebezoek wordt duidelijk dat over de gehele onderzoekslocatie meerdere soorten verhardingen aanwezig zijn.
- Op basis van de gegevens van historisch topografisch kaartmateriaal blijkt dat de aanwezige verhardingen op de autoweg als ook op het fietspad al voor 1994 aanwezig zijn. Daarom zijn deze verhardingen verdacht op het voorkomen teerhoudendheid. Deze locaties met asfaltverhardingen zijn aangegeven in bijlage E als bijzondere wegvakken.
- De aanwezige menggranulaatfundering onder het asfalt is op basis van eerder uitgevoerd onderzoek beoordeeld als herbruikbaar.
- Het asfalt is in eerder uitgevoerd onderzoek getoetst als niet teerhoudend, er is geen PAK aangetoond boven de 50 mg/kg.

#### *Aanbevelingen verhardingen vooronderzoek*

- Op basis van de beschikbare informatie kan worden vastgesteld dat er voldoende informatie beschikbaar is over de kwaliteit van de aanwezige verhardingen. Er is geen vervolgonderzoek noodzakelijk.
- De aanwezige menggranulaatfundering onder het asfalt is op basis van eerder uitgevoerd onderzoek beoordeeld als herbruikbaar.

## **5.4 Water**

Om het vrijliggend (brom-)fietspad mogelijk te maken, is door Arcadis een watertoets uitgevoerd (zie Bijlage 7). Het doel van de watertoets is om een duurzame omgang met hemel-, grond- en oppervlaktewater te waarborgen en het onderdeel water evenwichting mee te nemen in het planproces. De watertoets is een verplicht onderdeel van de ruimtelijke ordeningsprocedure, opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

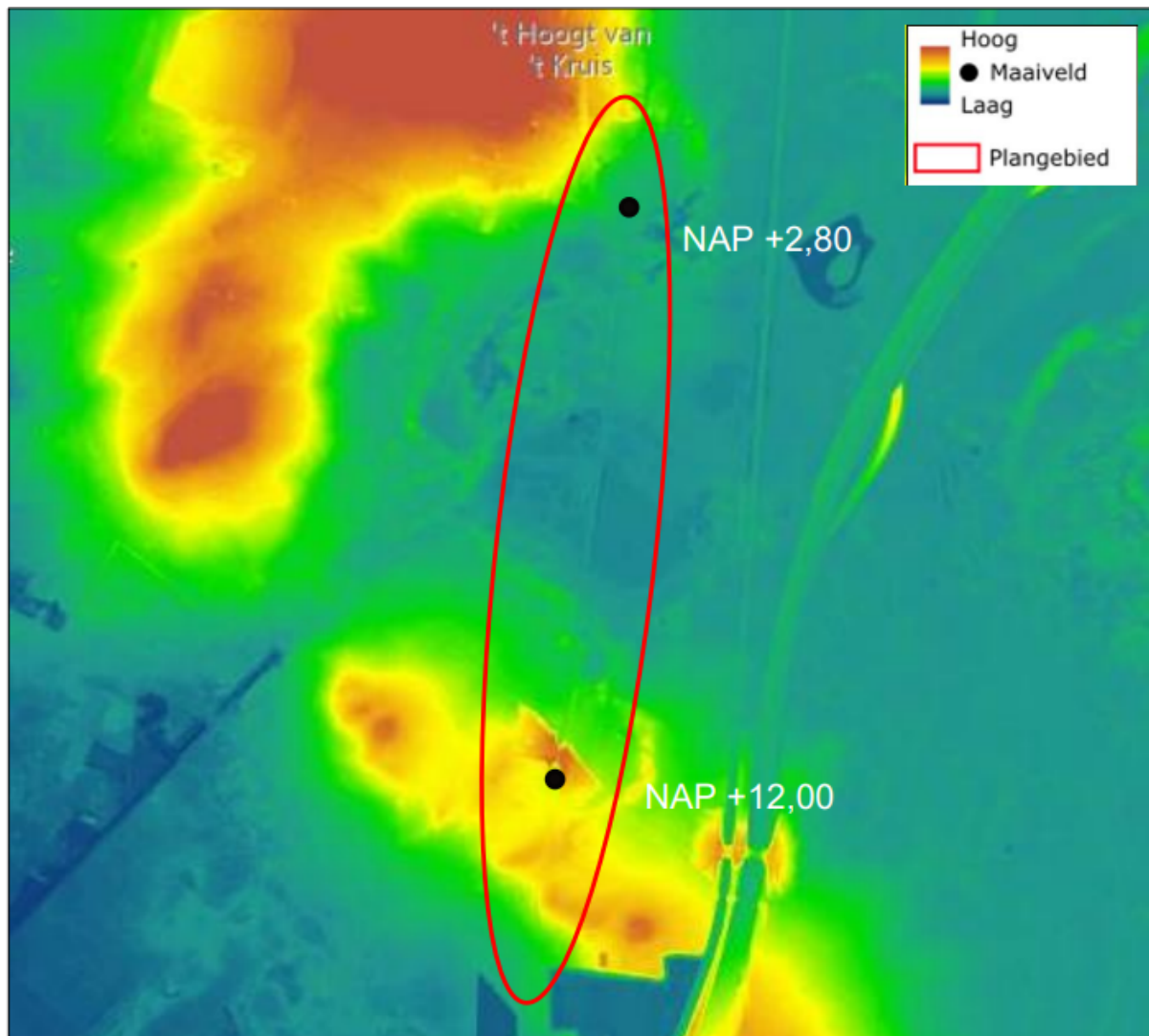
### **Waterbeleid**

Voor een beschrijving van het vigerende waterbeleid op Europees, nationaal, provinciaal, waterschap en gemeentelijk niveau wordt verwezen naar Bijlage 7.

### **Huidige situatie**

#### *Hoogteligging*

De hoogteligging van de N417 is weergegeven in onderstaand figuur. Hierin is te zien dat de weg in het noorden (2,80 m +NAP) een stuk lager ligt dan in het zuiden (12,00 m +NAP). De weg loopt voornamelijk door bosgebied heen en is aangelegd op circa 30 tot 50 cm boven het omliggende maaiveld.



Figuur: Hoogteligging van het plangebied (AHN4)

### Bodemopbouw

In DINOloket zijn er verschillende boringen beschikbaar langs en in de buurt van de N417. Deze boringen geven aan dat de grond voornamelijk uit zand bestaat. Boring B32A1185, in het noorden, heeft een zandlaag met een diepte van 2,5 m. Boring B32A0017, ten zuiden van de N417, bevestigt een zandlaag van 15,3 m. De zandlaag biedt voldoende mogelijkheden voor infiltratie. Er zijn ook boringen met “complexe eenheden” waar te nemen waarbij veen en klei te zien is. Deze liggen vaak enkele meters onder het maaiveld.

### Grondwater

Via DINOloket is de grondwaterstand rondom de N417 bekend. De GHG zit op ongeveer 2 m onder maaiveld in het noorden van het plangebied en op ongeveer 1 m onder maaiveld in het zuidelijke deel van het plangebied. Met deze grondwaterstanden is waterberging en -infiltratie een mogelijkheid.

### Oppervlaktewater

In de omgeving van de N417 zijn geen hoofdwatgangen of overig oppervlaktewater aanwezig. Het eerste oppervlaktewater dat aanwezig is, ligt hemelsbreed op 1,00 km afstand. Dit is het Hilversums Wasmeer. Hemelwater van de N417 wordt momenteel oppervlakkig afgevoerd op de berm en watert op een aantal plekken af op kolken. Het is onduidelijk waar deze kolken op afwateren.

## Toekomstige situatie

### Toename verharding

De rijbaan van de N417 wordt op alle plekken op een breedte van 6,70 m gebracht. Dit betekent voor de rijbaan een verbreding van circa 40 cm aan weerszijden. Naast de nieuwe randverharding 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 (brom-)fietspad iets moeten worden vergraven.

Het nieuwe (brom-)fietspad wordt 3,50 m 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.

Tabel: toename verharding

|                                 | Huidige situatie | Nieuwe situatie              | Vershil          |
|---------------------------------|------------------|------------------------------|------------------|
| Gemiddelde breedte fietspad(en) | 2 x 2,0 meter    | 3,5 meter                    | -0,5 meter       |
| Gemiddelde breedte weg          | 5,9 meter        | 6,7 m + 1,6 m halfverharding | 2,4 meter        |
| <b>Totaal</b>                   | <b>9,9 meter</b> | <b>11,8 meter</b>            | <b>1,9 meter</b> |

### Bergingsopgave

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/greppels. 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.

De afwatering van de weg vindt verspreid over de lengte van de weg plaats naar de berm dan wel via kolken en een verzamelleiding naar de greppels in de berm. Er is een groot bodemoppervlak en volume in de vorm van greppels beschikbaar voor de verwerking van het regenwater. Aandachtsgebied is de kruising met Hoornboeglaan. Deze locatie kent regelmatig overlast. In de verdere planuitwerking dient de afwatering en de beschikbare berging kritisch bekeken te worden. De huidige greppels hebben een minimale insteek-breedte van 4 m en een minimale diepte van 1 m. De greppel zou dus ruim voldoende berging beschikbaar moeten hebben. Bij verdere planuitwerking dient ook gecontroleerd te worden of de greppels voor het totale watersysteem een gemiddelde inhoud van 0,83 m<sup>3</sup> per strekkende meter weg/fietspad heeft. Dit is namelijk de benodigde 70 mm compensatie voor een gemiddelde wegbreedte van 11,8 m. Hiermee wordt ook bij extreme neerslag voorkomen dat de N417 ontoegankelijk wordt voor verkeer (en hulpdiensten).

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 (brom-)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 geïnfiltreerd. 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.

### Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen negatieve impact op de onderwerpen als waterkwantiteit, waterkwaliteit, oppervlakte-, grond- of afvalwater. Wel dient gecontroleerd te worden of de aanwezige greppel een gemiddelde inhoud van 0,83 m<sup>3</sup> per strekkende meter heeft om voldoende water te kunnen afvoeren. Mits de greppel voldoende capaciteit heeft om het water te kunnen afvoeren, of de greppel daarop wordt aangepast, vormt het aspect water daarmee geen belemmering voor het planvoornemen.

## 5.5 Luchtkwaliteit

In maart 2023 is door Arcadis het effect van het voornemen op de luchtkwaliteit ter plaatse beoordeeld (Bijlage 8).

### Wettelijk kader

In de Wet milieubeheer zijn grenswaarden voor de concentraties in de buitenlucht van onder andere de stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), fijnstof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), lood (Pb), benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), koolmonoxide (CO) en benzo(a)pyreen (BaP).

Bestuursorganen dienen rekening te houden met deze grenswaarden bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit. In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>), omdat de achtergrondconcentraties van deze stoffen het dichtst bij de grenswaarden liggen.

Voor NO<sub>2</sub> en fijnstof (PM<sub>10</sub>) geldt een grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> voor de jaargemiddelde concentratie. Voor fijnstof met een kleinere fractie (PM<sub>2,5</sub>) geldt als grenswaarde een jaargemiddelde concentratie van 25 µg/m<sup>3</sup>. Daarnaast geldt voor NO<sub>2</sub> dat een uurgemiddelde concentratie van 200 µg/m<sup>3</sup> maximaal 18 keer per jaar overschreden mag worden. Voor PM<sub>10</sub> geldt dat de 24-uurgemiddelde concentratie van 50 µg/m<sup>3</sup> maximaal 35 dagen per jaar overschreden mag worden. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof.

Tabel: overzicht grenswaarden stikstofdioxide en fijnstof

| Toetsingseenheid                               | Maximale concentratie | Opmerking                                                    |
|------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------|
| Jaargemiddelde concentratie NO <sub>2</sub>    | 40 µg/m <sup>3</sup>  |                                                              |
| Uurgemiddelde concentratie NO <sub>2</sub>     | 200 µg/m <sup>3</sup> | Overschrijding maximaal 18 keer per kalenderjaar toegestaan  |
| Jaargemiddelde concentratie PM <sub>10</sub>   | 40 µg/m <sup>3</sup>  |                                                              |
| 24-uurgemiddelde concentratie PM <sub>10</sub> | 50 µg/m <sup>3</sup>  | Overschrijding maximaal 35 dagen per kalenderjaar toegestaan |
| Jaargemiddelde concentratie PM <sub>2,5</sub>  | 25 µg/m <sup>3</sup>  |                                                              |

### Besluit Niet in betekende mate bijdragen (NIBM)

Voor projecten of activiteiten die 'Niet in betekende mate bijdragen' (NIBM) aan de luchtverontreiniging is geen toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit nodig. Het gaat dan bijvoorbeeld om een ruimtelijk project of (te vergunnen) activiteit, waarvan de bijdrage aan de luchtverontreiniging beperkt is. Concreet is sprake van een NIBM project/activiteit wanneer het project of de activiteit maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde bijdraagt aan de concentraties fijnstof (PM<sub>10</sub>) of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>).

### Onderzoek

In de toekomstige situatie, waar de N417 gereconstrueerd en veiliger gemaakt wordt, heeft de voorgenomen ontwikkeling geen verkeersaantrekkende werking tot gevolg in de plansituatie. Daarom bestaat er geen verschil tussen de referentiesituatie en plansituatie. Ook is er geen sprake van een netwerkeffect of omrijdverkeer vanwege de reconstructie en worden de rijlijnen niet aangepast.

Voor de beoordeling van het effect van de reconstructie op de luchtkwaliteit, is het verschil in de verkeersaantallen en de verkeersverdeling geanalyseerd (zie onderstaande tabellen).

Tabel: verkeersaantallen zichtjaar 2040

| Wegvak                           | Etmaalintensiteit [mvt/etmaal] |              | Toename verkeer – plan vs. Ref |
|----------------------------------|--------------------------------|--------------|--------------------------------|
|                                  | Referentiesituatie             | plansituatie |                                |
| N417 Maartensdijkseweg – Noodweg | 2.320                          | 2.320        | 0                              |
| N417 Noodweg - Maartensdijkseweg | 2.190                          | 2.190        | 0                              |
| Doorsnede                        | 4.510                          | 4.510        | 0                              |

Tabel: etmaalverdeling per voertuigcategorie

|                 | Aandeel lichte motorvoertuigen | Aandeel middelzware motorvoertuigen | Aandeel zware motorvoertuigen |
|-----------------|--------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| Etmaalverdeling | 93,2%                          | 5,5%                                | 1,4%                          |

Op basis van deze gegevens is de luchtkwaliteit getoetst aan de NIBM-tool. Uit onderstaande figuur blijkt dat de het verkeer niet bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. Dit komt doordat de reconstructie van de N417 geen extra verkeer op de weg genereert.

Uit de analyse van de NIBM-tool blijkt dat de concentraties in de toekomstige jaren gaan dalen. In 2021 bedroeg de concentratie stikstofdioxide in het plangebied maximaal 12,9 µg/m<sup>3</sup>. Voor fijn stof bedroeg de concentratie maximaal 16,1 µg/m<sup>3</sup>. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarden die voor de stoffen gesteld zijn.

Zichtjaar 2030 geeft een jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> binnen het plangebied van maximaal 8,6 µg/m<sup>3</sup>. Voor PM<sub>10</sub> is dit maximaal 14,0 µg/m<sup>3</sup>.

### Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

|                                                                                              |                                       |      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------|
| Jaar van planrealisatie                                                                      |                                       | 2024 |
| Extra Verkeer als gevolg van het plan                                                        |                                       |      |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                                 |                                       | 0    |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                        |                                       | 6,8% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                              | NO <sub>2</sub> in µg/m <sub>3</sub>  | 0,00 |
|                                                                                              | PM <sub>10</sub> in µg/m <sub>3</sub> | 0,00 |
| Grens voor "Niet in Betekenende Mate" in µg/m <sub>3</sub>                                   |                                       | 1,2  |
| Conclusie                                                                                    |                                       |      |
| De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate;<br>geen nader onderzoek nodig |                                       |      |

#### Conclusie

De jaargemiddelde concentratie luchtverontreinigende stoffen daalt de komende jaren. Daarbij trekt de reconstructie van de N417 geen extra verkeer dat de luchtkwaliteit kan beïnvloeden. Daarom draagt de reconstructie van de N417 niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit en vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de planvorming.

## 5.6 Geluid

In opdracht van de provincie Noord-Holland is in september 2023 een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd voor de Utrechtseweg (N417). Deze is opgenomen in Bijlage 9.

Het doel van dit geluidsonderzoek is om voor de woningen die binnen de geluidszone van de te wijzigen weg aanwezig zijn aan te geven of er ten gevolge van de fysieke wijziging van de weg sprake is van een "reconstructie" in de zin van Wgh. Indien de geluidsbelasting met afgerond 2 dB of meer toeneemt ten opzichte van de grenswaarde is er sprake van een "reconstructie" in de zin van de Wet geluidhinder.

#### Methode

De berekeningen zijn verricht met het softwarepakket Geomilieu (versie 2023.12). De berekeningen met dit computerprogramma zijn in overeenstemming met standaardrekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Hierin is voorgeschreven dat met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden wordt, zoals de samenstelling van het verkeer, wegdektype, afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping, helling- en kruispuntcorrecties, hoogteligging van de weg, enzovoorts.

Voor de berekening zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het onderzoeksgebied bestaat uit het gebied zoals weergegeven in onderstaand figuur.



Figuur: Afbakening onderzoeksgebied, links noordelijk deel, rechts zuidelijk deel

- Voor het akoestisch onderzoek worden de verkeersgegevens voor de huidige situatie 2023 (1 jaar voor wijziging, bij wijziging van de weg in 2024) en toekomstige situatie 2036 (minimaal 10 jaar na openstelling van de gewijzigde weg) gehanteerd. De te hanteren (weekdaggemiddelde) etmaalintensiteiten voor de huidige- en toekomstige situatie zijn gebaseerd op telgegevens van de provincie Noord-Holland uit 2022. Dit betreft dezelfde bron als voor de verkeerstudie (zie 5.7.4 en Bijlage 12), echter maakt de verkeerstudie gebruik van werkdagen (i.v.m. piekmomenten) welke iets hoger uitvallen doordat het weekend niet wordt meegerekend. De verdeling van het wegverkeer over de etmaalperioden (dag, avond- en nachtperiode) en voertuigen (licht, middelzwaar en zwaar verkeer) zijn eveneens gebaseerd op de telgegevens uit 2022. De verkeerscijfers voor de huidige situatie met als peiljaar 2023 en de toekomstige situatie met als peiljaar 2036 zijn weergegeven in onderstaande tabellen.

Tabel: Verkeersgegevens huidige situatie (2023)

| Wegvak              | Etmaalintensiteit | Etmaalperiode | Verdeling over het etmaal [uur %] | Verdeling lichte voertuigen [%] | Verdeling middelzware voertuigen [%] | Verdeling zware voertuigen [%] |
|---------------------|-------------------|---------------|-----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|
| Utrechtseweg (N417) | 4.671             | Dag           | 6,94                              | 92,13                           | 6,60                                 | 1,28                           |
|                     |                   | Avond         | 2,90                              | 96,10                           | 3,22                                 | 0,71                           |
|                     |                   | Nacht         | 0,64                              | 92,65                           | 5,51                                 | 1,81                           |

Tabel: Verkeersgegevens toekomstige situatie (2036)

| Wegvak              | Etmaalintensiteit | Etmaalperiode | Verdeling over het etmaal [uur %] | Verdeling lichte voertuigen [%] | Verdeling middelzware voertuigen [%] | Verdeling zware voertuigen [%] |
|---------------------|-------------------|---------------|-----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|
| Utrechtseweg (N417) | 5.316             | Dag           | 6,94                              | 92,13                           | 6,60                                 | 1,28                           |
|                     |                   | Avond         | 2,90                              | 96,10                           | 3,22                                 | 0,71                           |
|                     |                   | Nacht         | 0,64                              | 92,65                           | 5,51                                 | 1,81                           |

- Voor de gehele Utrechtseweg/N417 wordt uitgegaan van dicht asfaltbeton (DAB). In de toekomstige situatie na aanpassing van de weg wordt voor het in het onderzoek betrokken gedeelte van de Utrechtseweg/N417 uitgegaan van Dicht Asfalt Beton (DAB) als wegdekverharding.
- Binnen de bebouwde kom bedraagt de wettelijke maximumsnelheid 50 km/uur. Buitenstedelijk geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur tot de kruising met de Hoorneboeglaan. Hierna, vanaf de Hoorneboeglaan tot de rotonde met de Noodweg, zijn er nog steeds officiële verkeersborden aanwezig die een maximum rijsnelheid melden van 60 km/uur. Echter is er door Gedeputeerde Staten geen verkeersbesluit genomen om deze snelheid wettelijk ook vast te leggen. Hierdoor geldt formeel een wettelijk maximum rijsnelheid conform verkeersbesluit van 80 km/uur, met adviessnelheid 60 km/uur. Aangezien de werkelijk gereden snelheden gelden, wordt voor het akoestisch onderzoek voor dit gedeelte van het traject de wettelijke maximumsnelheid van 80 km/uur gehanteerd. In de toekomst wordt een maximumsnelheid van 60 km/uur ingevoerd.
- In het onderzoeksgebied zijn langs de onderzochte wegen geen bestaande geluidsschermen of geluidswallen aanwezig.
- Voor zover bekend zijn er geen nieuwbouwplannen binnen de geluidszone van de te wijzigen Utrechtseweg/N417 aanwezig.
- In het akoestisch rekenmodel is voor het te verbreden fietspad een akoestisch reflecterend bodemgebied ingevoerd en zijn de reflecterende bodemgebieden van de weg aangepast aan de toekomstige situatie.
- In zowel de huidige- als de toekomstige situatie wordt ter hoogte van de weg van 's-Graveland naar de Vuursche rekening gehouden met een ecoduct over de Utrechtseweg/N417.

## Rekenresultaten

De geluidsbelastingen ten gevolge van de Utrechtseweg zijn berekend ter plaatse van de gevels van de geluidgevoelige objecten gelegen binnen het onderzoeksgebied. De geluidsbelastingen zijn weergegeven na aftrek conform artikel 110g Wgh en correctie conform artikel 3.5 RMG 2012.

Tabel: Berekeningsresultaten Utrechtseweg/Provinciale weg N417

| Reken-<br>punt | Adres/<br>omschrijving | Hoogte<br>[m] | Eerder<br>vastgestelde<br>hogere<br>waarde<br>[dB] | Geluidbelasting [dB] |            |       | Verschil [dB]<br>Referentie en<br>toekomstige<br>situatie** |          | Recon-<br>structie? |
|----------------|------------------------|---------------|----------------------------------------------------|----------------------|------------|-------|-------------------------------------------------------------|----------|---------------------|
|                |                        |               |                                                    | 2023                 | Referentie | 2036  | Berekend                                                    | Afgerond |                     |
| 002            | Berkenlaan 12          | 4.5           | --                                                 | 45.27                | 48.00      | 45.87 | -2.13                                                       | -2       | Nee                 |
| 001            | Berkenlaan 14          | 7.5           | --                                                 | 54.48                | 54.48      | 55.07 | 0.59                                                        | 1        | Nee                 |
| 015            | Hoomeboeglaan 1        | 4.5           | --                                                 | 55.86                | 55.86      | 54.05 | -1.81                                                       | -2       | Nee                 |
| 014            | Hoomeboeglaan 3        | 4.5           | --                                                 | 47.05                | 48.00      | 45.77 | -2.23                                                       | -2       | Nee                 |
| 013            | Hoomeboeglaan 5        | 4.5           | --                                                 | 44.08                | 48.00      | 43.01 | -4.99                                                       | -5       | Nee                 |
| 041            | Maartendijksweg 2      | 1.5           | 53***                                              | 46.97                | 48.00      | 47.32 | -0.68                                                       | -1       | Nee                 |
| 008            | Maartendijksweg 4      | 4.5           | --                                                 | 38.46                | 48.00      | 38.83 | -9.17                                                       | -9       | Nee                 |
| 009            | Maartendijksweg 6      | 4.5           | --                                                 | 41.74                | 48.00      | 42.11 | -5.89                                                       | -6       | Nee                 |
| 003            | Utrechtseweg 74        | 4.5           | --                                                 | 54.82                | 54.82      | 55.42 | 0.60                                                        | 1        | Nee                 |
| 016            | Utrechtseweg 102       | 4.5           | --                                                 | 56.13                | 56.13      | 53.97 | -2.16                                                       | -2       | Nee                 |
| 017            | Utrechtseweg 104a      | 4.5           | --                                                 | 46.22                | 48.00      | 43.89 | -4.11                                                       | -4       | Nee                 |
| 018            | Utrechtseweg 106       | 4.5           | --                                                 | 45.90                | 48.00      | 43.45 | -4.55                                                       | -5       | Nee                 |
| 004            | Utrechtseweg 119       | 7.5           | --                                                 | 50.37                | 50.37      | 50.88 | 0.51                                                        | 1        | Nee                 |
| 005            | Utrechtseweg 121       | 4.5           | --                                                 | 47.66                | 48.00      | 48.17 | 0.17                                                        | 0        | Nee                 |
| 006            | Utrechtseweg 121a      | 4.5           | --                                                 | 50.06                | 50.06      | 50.47 | 0.41                                                        | 0        | Nee                 |
| 007            | Utrechtseweg 123       | 4.5           | --                                                 | 52.98                | 52.98      | 53.11 | 0.13                                                        | 0        | Nee                 |
| 028            | Utrechtseweg 130       | 7.5           | --                                                 | 49.86                | 49.86      | 47.32 | -2.54                                                       | -3       | Nee                 |
| 029            | Utrechtseweg 132       | 7.5           | --                                                 | 50.16                | 50.16      | 47.59 | -2.57                                                       | -3       | Nee                 |
| 010            | Utrechtseweg 133       | 4.5           | --                                                 | 42.87                | 48.00      | 43.24 | -4.76                                                       | -5       | Nee                 |
| 011            | Utrechtseweg 139       | 4.5           | --                                                 | 50.33                | 50.33      | 50.74 | 0.41                                                        | 0        | Nee                 |
| 033            | Utrechtseweg 140       | 4.5           | --                                                 | 56.19                | 56.19      | 53.49 | -2.70                                                       | -3       | Nee                 |
| 012            | Utrechtseweg 141       | 4.5           | --                                                 | 46.01                | 48.00      | 45.98 | -2.02                                                       | -2       | Nee                 |
| 019            | Utrechtseweg 195       | 4.5           | --                                                 | 52.83                | 52.83      | 49.99 | -2.84                                                       | -3       | Nee                 |
| 021            | Utrechtseweg 197       | 4.5           | --                                                 | 42.32                | 48.00      | 39.64 | -8.36                                                       | -8       | Nee                 |
| 022            | Utrechtseweg 199       | 4.5           | --                                                 | 38.52                | 48.00      | 35.81 | -12.19                                                      | -12      | Nee                 |
| 027            | Utrechtseweg 201       | 4.5           | --                                                 | 42.36                | 48.00      | 39.67 | -8.33                                                       | -8       | Nee                 |
| 026            | Utrechtseweg 203       | 4.5           | --                                                 | 42.64                | 48.00      | 39.78 | -8.22                                                       | -8       | Nee                 |
| 025            | Utrechtseweg 205       | 4.5           | --                                                 | 45.44                | 48.00      | 42.56 | -5.44                                                       | -5       | Nee                 |
| 024            | Utrechtseweg 207       | 4.5           | --                                                 | 46.44                | 48.00      | 43.59 | -4.41                                                       | -4       | Nee                 |
| 023            | Utrechtseweg 209       | 4.5           | --                                                 | 48.75                | 48.75      | 45.92 | -2.83                                                       | -3       | Nee                 |
| 031            | Utrechtseweg 227       | 4.5           | --                                                 | 52.16                | 52.16      | 49.27 | -2.89                                                       | -3       | Nee                 |
| 032            | Utrechtseweg 229       | 4.5           | --                                                 | 53.18                | 53.18      | 50.29 | -2.89                                                       | -3       | Nee                 |
| 036            | Utrechtseweg 245       | 4.5           | --                                                 | 43.94                | 48.00      | 41.01 | -6.99                                                       | -7       | Nee                 |
| 035            | Utrechtseweg 247       | 4.5           | --                                                 | 44.19                | 48.00      | 41.30 | -6.70                                                       | -7       | Nee                 |

\* De geluidsbelasting mag volgens de bepalingen in de Wgh toenemen tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Reconstructie is enkel aan de orde, indien de toekomstige geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

\*\* Verschil is bepaald tussen de toekomstige situatie met peiljaar 2036 en de referentiesituatie. Onder de voorkeursgrenswaarde geldt de regel van reconstructie niet. Indien de huidige situatie lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, wordt 48 dB als referentiewaarde gehanteerd en is het verschil bepaald ten opzichte van deze referentiewaarde.

\*\*\* Voor de woning had feitelijk een hogere waarde vastgesteld moeten worden door de gemeente Hilversum, zoals ook is aangegeven in het rapport "Akoestisch onderzoek wegverkeerslawai, Utrechtseweg/Maartendijkseweg ongenummerd, Realiseren van 1 woning, documentnummer 20190204.v01, 21 maart 2019, De Roever Omgevingsadvies". Deze hogere waarde is echter nooit vastgesteld. De referentiewaarde waarop het verschil met de toekomstige geluidsbelasting bepaald wordt, is voor een woning waarvoor in het verleden een hogere waarde vastgesteld is (in dit geval had moeten worden) en de heersende waarde hoger is dan 48 dB de laagste waarde van de heersende waarde of de eerder vastgestelde hogere waarde. In dit geval is de heersende waarde de laagste van deze twee waarden, dus maatgevend voor de referentie. Indien eerder geen hogere waarde is vastgesteld en de heersende geluidsbelasting hoger is dan 48 dB.

Voor de woningen langs de Utrechtseweg/N417 die binnen de geluidszone aanwezig zijn, wordt een toename van afgerond maximaal 1 dB berekend. Deze geringe toename wordt veroorzaakt door met name de autonome groei van het wegverkeer. Op vrijwel alle andere rekenpunten is een afname zichtbaar.

## Conclusie

Omdat er voor geen enkel geluidsgevoelig object een toename van afgerond 2 dB of meer wordt berekend, is er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Omdat er voor geen enkel geluidsgevoelig object (woning) sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, is het niet nodig geluidmaatregelen te treffen en kan de wijziging vanuit akoestisch oogpunt zonder het treffen van geluidmaatregelen plaatsvinden. Het planvoornemen is daarom vanuit het aspect geluid planologisch uitvoerbaar.

## 5.7 Omgevingsaspecten

### 5.7.1 Archeologie en cultuurhistorie

In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft Arcadis een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd in het kader van de voorgenomen reconstructie van de N417 (Bijlage 10). Dit bureauonderzoek conform de KNA 4.1 heeft als doel inzicht te verschaffen in de archeologische waarden die zich in het plangebied kunnen bevinden.

## Beleid

De gemeente Hilversum heeft het archeologiebeleid verankerd in de Structuurvisie Archeologie Gemeente Hilversum 'De Ondergrondse Stad' (2010), in de archeologische verwachtings- en beleidskaart (2010) en de verschillende bestemmingsplannen. Voor dit onderzoek is het bestemmingsplan 'Hilversum Buitengebied' (vastgesteld in 2014) van toepassing.

Op de archeologische verwachtings- en beleidskaart van de gemeente Hilversum en het vigerende bestemmingsplan wordt duidelijk dat het plangebied zich in twee archeologische deelgebieden bevindt (zoals aangewezen door de gemeente Hilversum) met daarbij twee verschillende verwachtingscategorieën:

1. Het uiterst noordelijke deel en overgrote zuidelijke deel van het plangebied vallen binnen deelgebied 'Hoorneboegse Heide en omgeving'. Hiervoor geldt de 'verwachtingswaarde hoog'. Deze kent een vrijstellingsgrens van 50 m<sup>2</sup> in oppervlakte en 20 cm in diepte.
2. Het overige noordelijke deel van het plangebied valt binnen deelgebied 'Zuidoostelijk bosgebied'. Hiervoor geldt de 'verwachtingswaarde middelhoog'. Deze kent een vrijstellingsgrens van 500 m<sup>2</sup> in oppervlakte en 20 cm in diepte.

De geplande ingreep heeft een oppervlakte van 42.290 m<sup>2</sup> (ca. 42,3 ha) en gaan zeker dieper dan 20 cm -Mv. De ingrepen zijn hierdoor onderzoeksplichtig.

Het plangebied valt tevens binnen dubbelbestemming 'Waarde – Geomorfologie'. Deze aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en instandhouding van de aardkundige waarden. Het is verboden op deze gronden de werkzaamheden uit te voeren zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag.

Verder valt een deel van het plangebied binnen dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie'. Deze aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud en het herstel van de cultuurhistorische en landschappelijke waarden. In het plangebied gaat dit om landgoed Uytwijck en landgoed De Zwaluwenberg. Het is verboden op deze gronden de werkzaamheden uit te voeren zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd

gezag.

### **Landschap en geo(morfo)logie**

Het plangebied ligt op de Utrechtse Heuvelrug ten zuiden van Hilversum. De Utrechtse Heuvelrug maakt deel uit van het Stuwwal-landschap in het midden van Nederland dat tijdens de voorlaatste ijstijd (het Saalien) is ontstaan. De grond is als gevolg van gletsjers en ijs geplooid en opgestuwd en heeft zo voor reliëf in dit gebied gezorgd. In de laatste ijstijd (Weichselien) is in dit gebied een dekzandpakket afgezet dat de stuwwallen en gletsjerafzettingen heeft bedekt. Tijdens het Holoceen is dit dekzand begroeid en vast komen te liggen waarna bodemvorming op kon treden.

Het zuidelijke deel van het plangebied ligt op een stuwwal die richting het noorden overgaat in dekzandwellingen en dalvormige laagten. De stuwwal is in het Saalien gevormd en op de stuwwal zijn Pleistocene dekzandafzettingen van de Buxtelformatie afgezet. In dit zand en lemige zand zijn podzolbodems gevormd. De podzolbodems indiceren zowel een natte als een droge situatie in het verleden en zijn her en der wat moerig van aard (moderpodzol). De huidige grondwaterstand ligt op minimaal 80 cm -Mv.

### **Archeologische vindplaatsen en onderzoeken**

In het plangebied en onderzoeksgebied zijn verschillende archeologische onderzoeken gedaan. Hieruit zijn echter geen grote vindplaatsen gekomen. In het onderzoeksgebied, ongeveer ter hoogte van de helft van het plangebied, is houtskool gevonden. Aanvankelijk werd gedacht aan een houtskoolmeiler maar dat is bij later onderzoek ontkracht.

Aan de noordkant van het plangebied en onderzoeksgebied is een tankgracht uit WOII aangetroffen. Deze gracht bestond uit een greppel van 3,5m diep waarbij nog twee houten palen zijn gevonden, meer was er niet van over. Circa 600 m ten westen van het plangebied liggen vier grafheuvels. Deze zijn als AMK-terreinen aangeduid.

Uit de historische kaarten komt naar voren dat het gebied in de 18e eeuw uit heide bestond en op ongeveer dezelfde locatie als de huidige Utrechtseweg liep in het verleden ook een weg. Deze werd vanaf begin 19e eeuw ook de Utrechtseweg genoemd. Vanaf de tweede kwart van de 19e eeuw begon men met het aanplanten van bos op de heide waardoor alleen aan de noordkant van het plangebied nog heide lag. Ook lag er in de 18e eeuw een landgoed langs de weg en werd er later in de 19e eeuw nog een langs de Utrechtseweg aangelegd. Vanaf deze periode veranderde ook de infrastructuur door het rechte trekken en verharderen van de Utrechtseweg en de komst van een spoorlijn.

In WOII diende dit gebied als Duits verdedigingsgebied voor Hilversum. Er lag een tankgracht die tanks moest tegenhouden en het landgoed De Zwaluwenberg diende als onderdeel van vliegveld Hilversum, een militaire functie.

### **Gespecificeerde archeologische verwachting**

Het plangebied ligt op een stuwwal die overgaat naar dekzandwellingen en -laagten. Het betreft een reliëfrijk gebied met een zondige bodemlaag waarin podzolbodem hebben gevormd. Op grond van de ouderdom van het gebied en de geologische en geomorfologische opbouw en ontstaanswijze heeft het gebied een potentiële verwachting op archeologische resten vanaf het Midden-Paleolithicum tot en met de WOII.

Het glooiende landschap met bodems die indiceren dat er afwisselend natte en droge plekken in het gebied waren, kunnen een goede bewoningsplaats voor rondtrekkende jager-verzamelaarsgroepen zijn geweest. De grafheuvels en raatakkers die een paar honderd meter verderop liggen, indiceren dat ook in de perioden hierna dit gebied aantrekkelijk is geweest voor bewoning en begravingsactiviteiten.

Archeologische resten uit de perioden Neolithicum – Romeinse Tijd worden daardoor ook verwacht. Vanaf 900 n. Chr. ontstond het gehucht Hilversum dat later uitgroeide tot het huidige Hilversum. Het is aannemelijk dat het gebied waarin het plangebied zich bevindt als woeste grond diende. Mogelijk is het daarna als akker gebruikt maar later na uitputting van de bodem naar heide gevormd.

Bewoningssporen uit de perioden Middeleeuwen-Nieuwe Tijd worden hier dan ook niet verwacht. Wel

kunnen er resten van landbouwactiviteiten aangetroffen worden zoals greppels, schaapskooien en restanten van akker of boswallen. Uit WOII worden sporen die te maken hebben met de verdediging van Hilversum verwacht. Dit betreft in ieder geval resten van de tankgracht maar mogelijk ook nog losse vondsten en schuttersputjes.

Als gevolg van de aanleg van de huidige weg is het mogelijk dat eventueel aanwezige vindplaatsen al verstoord zijn. De verwachting op gaafheid van de vindplaatsen is daardoor redelijk. In de zones waar de faunapassages onder het wegdek gaan en dieper gaan dan de onderkant van de huidige weg kunnen vindplaatsen nog wel intact zijn.

### **Advies**

Voor de verbetering van de Utrechtseweg ten zuiden van Hilversum is men voornemens een los (brom-)fietspad aan de westzijde van de weg aan te leggen. Tevens wordt er op vijf plaatsen onder de weg een fauna- en dassentunnel aangelegd. Hierbij wordt de bodem verstoord. Gezien de hoge verwachting op vindplaatsen vanaf de steentijd tot en met de Romeinse Tijd en de verwachte resten uit WOII is de kans op het verstoren van eventueel aanwezige vindplaatsen hoog.

Uit het bureauonderzoek archeologie is naar voren gekomen dat er binnen het plangebied een hoge verwachting op archeologische resten ligt. Dit betekent dat de dubbelbestemming waarde archeologie gehandhaafd dient te blijven.

Uit een check van het vigerende bestemmingsplan is naar voren gekomen dat er op een deel van het plangebied een dubbelbestemming cultuurhistorie en een dubbelbestemming geomorfologie ligt. Er wordt gekozen deze dubbelbestemming in het nieuwe bestemmingsplan over te nemen om daarmee deze waarden te beschermen. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen negatieve effecten op deze aanwezige waarden.

### **Conclusie**

Ten behoeve van de bescherming van de cultuurhistorische en aardkundige waarden binnen het plangebied zijn in voorliggend bestemmingsplan de dubbelbestemmingen Waarde - Geomorfologie en Waarde - Cultuurhistorie opgenomen. Ten behoeve van de archeologische waarden zijn de dubbelbestemmingen Waarde - Archeologie - Hooheboegse Heide eo - Hoog en Waarde - Archeologie - Zuidoostelijk Bosgebied - Middelhoog opgenomen.

#### **5.7.2 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. De Provincie heeft aangegeven dat ten tijde van de uitvoering opnieuw een KLIC-melding zal worden gedaan door de gebiedsaannemer om dan een actueel overzicht van deze kabels en leidingen te hebben. Daarmee wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening zorg gedragen voor bestaande kabels en leidingen.

#### **5.7.3 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. Het aspect externe veiligheid vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

### 5.7.4 Verkeer

Door Arcadis is in september 2023 een verkeerstoets opgesteld (Bijlage 12), met als doel om inzichtelijk te maken of het huidige en toekomstige gebruik past bij de voorgenomen weginrichting. Bij de verkeerstoets is voor de verkeersintensiteiten gebruik gemaakt van een vast telpunt van de Provincie op de N417 en verkeersmodel van de gemeente Hilversum.

#### Uitgangspunten

Het doel van de reconstructie van de N417 is primair een duurzaam veilige weg bieden aan de huidige en toekomstige gebruikers van de N417. De N417 wordt ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met ontwerpsnelheid 80 km/h, met uitzondering van bermen en obstakelvrije zones. Het snelheidsregime op de op N417 wordt echter 60 km/h, dit wordt afgedwongen door het visueel versmallen van de N417 en het aanbrengen van plateaus. Het gemotoriseerde verkeer wordt fysiek gescheiden van het langzaam verkeer middels een berm tussen het in tweerichtingen bereden (brom-)fietspad en de N417.

#### Weginrichting

In de huidige situatie is er een tweedeling in de weginrichting van de N417 aanwezig, zie onderstaand figuur.



Figuur: Impressies N417, links als erftoegangsweg, rechts als gebiedsontsluitingsweg

Hoewel de weg in het gehele plangebied ongeveer even breed is (circa 5,8 meter), is op het noordelijke deel (vanaf komgrens Hilversum tot na het kruispunt met de Hoorneboeglaan) met markering een zogenaamde rijloper aangebracht die hoort bij een erftoegangsweg (60km/uur-zone). Het deel tussen de Hoorneboeglaan en de rotonde Noodweg is van beton, onlangs is hier een asfaltlaag op aangebracht als tijdelijke onderhoudsmaatregel. Op dit deel is een asstreep aanwezig en betreft het een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80km/uur. Echter ook op dit deel wordt in de huidige situatie een maximumsnelheid van 60km/uur aangegeven, dit is echter niet vastgelegd in een verkeersbesluit.

#### Toekomstige situatie

In de nieuw te realiseren situatie wordt de rijbaan van de N417 verbreed met bijna een meter (van 5,75m naar 6,7m). Door het toepassen van dubbele asmarkering en de kantstrepen blijft de rijstrook ongeveer even breed als in de huidige situatie. Dit zorgt ervoor dat visueel de rijbaan niet veel breder oogt dan nu het geval is. Ook het fietspad wordt verbreed (van 2,5m naar 3,5m) om meer ruimte te geven aan het fietsverkeer.

## Intensiteit

De verkeersintensiteiten op basis van het telpunt (uit 2022) en het prognosejaar 2040 zijn weergegeven in onderstaande tabel. Dit betreft dezelfde bron als voor de geluidstudie (zie 5.6 en Bijlage 9), echter maakt de verkeerstudie gebruik van werkdagen (i.v.m. piekmomenten) welke iets hoger uitvallen doordat het weekend niet wordt meegerekend.

Tabel: Intensiteiten N417 vanuit telpunt (2022) en verkeersmodel (2019 en 2040)

| Verkeersgegevens N417 |           |          |        |
|-----------------------|-----------|----------|--------|
| Telpunt (2022)        | Werkdagen | Zaterdag | Zondag |
| Intensiteit etmaal    | 4.936     | 4.210    | 3.401  |
| Percentage vracht     | 8,3%      | 5,8%     | 3,7%   |
| Prognosejaar 2040     | 5.904     | 5.036    | 4.068  |

Zoals uit bovenstaande tabel op te maken is de huidige intensiteit (2022) relatief laag voor een gebiedsontsluitingsweg (nog geen 5.000 mvt/etmaal). Het percentage vrachtverkeer is niet opvallend hoog en passend bij het type weg. In de weekenden ligt de intensiteit lager, met name het vrachtverkeer neemt dan ook af. Er worden geen grote ontwikkelingen rondom de N417 verwacht waardoor de intensiteit naar de toekomst toe meer zal toenemen dan het autonome groeipercentage van 1%. Op basis van de huidige en toekomstige intensiteiten kan geconcludeerd worden dat het profiel van een gebiedsontsluitingsweg past bij de gemeten en verwachte intensiteiten en dat dit geen belemmering zal zijn voor de doorstroming en verkeersafwikkeling.

## Verkeersveiligheid

Er hebben zich 10 ongevallen voorgedaan (welke zijn geregistreerd) in het plangebied van de N417 tussen 2014 en 2022. Er is geen duidelijke risicolocatie op de N417 aanwezig. De ongevallen vinden verspreid plaats over de gehele N417.

Bij de ongevallen in het plangebied zijn geen slachtoffers (dodelijk danwel gewond) gevallen. Alle ongevallen betrof uitsluitend materiële schade.

Wat opvalt is dat er veel (7 van de 10) eenvoudige ongevallen hebben plaatsgevonden (ongeval met wegmeubilair/boom/dier etc.) op rechtstanden van de weg. Dit betekent dat bestuurders de macht over het stuur verliezen of uitwijken en daarmee in aanraking komen met het wegmeubilair etc. Het verbreden van de rijbaan zal leiden tot een meer vergevingsgezinder weg waardoor dit soort type ongevallen af zou moeten nemen.

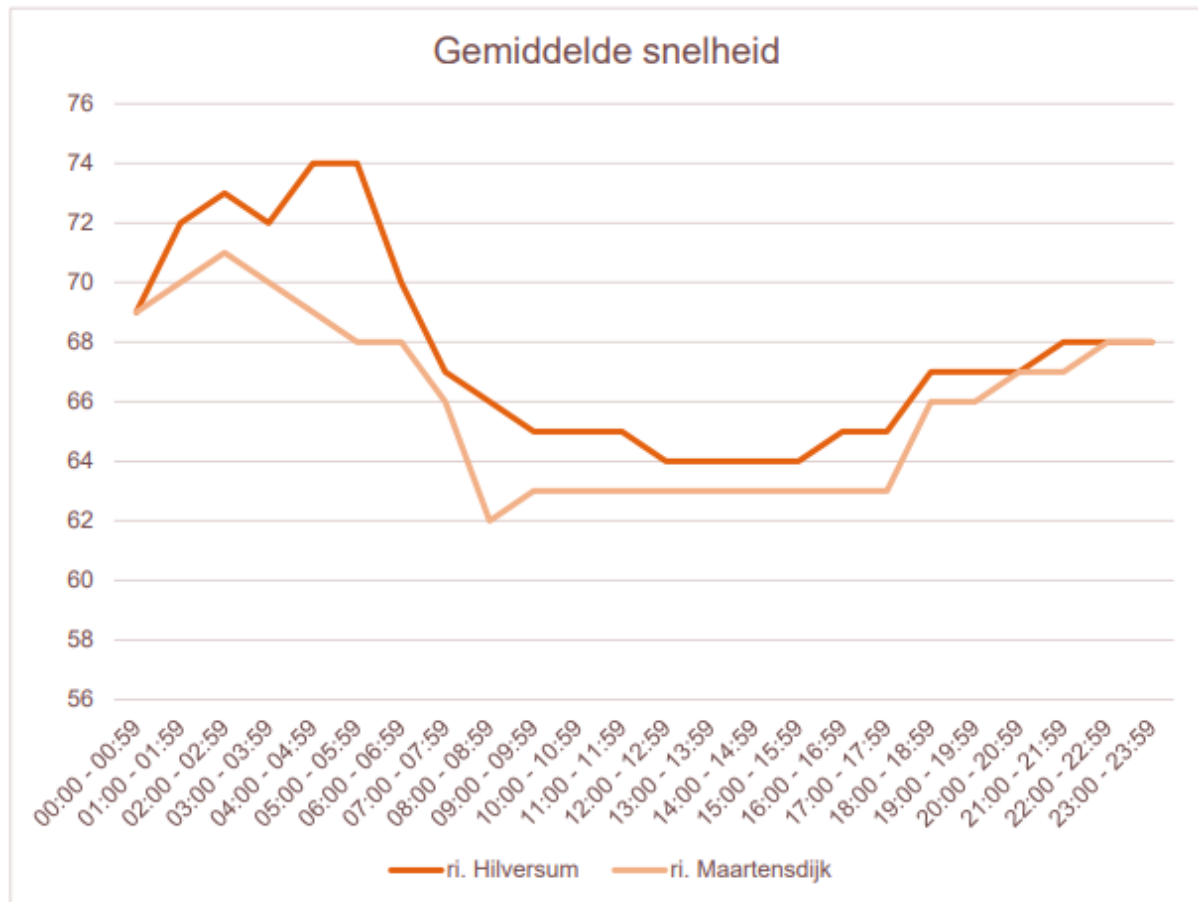
Er hebben zich geen ongevallen voorgedaan met fietsers. Op dit deel van de N417 bevinden zich nagenoeg geen fietsoversteken en zijn de fietsers fysiek gescheiden van de rijbaan wat een veilige situatie betreft. Er hebben zich wel 2 ongevallen met brommers voorgedaan, hier is echter geen conclusie aan te verbinden.

## Snelheid

Doel is om een duurzaam veilige weg aan te bieden voor de huidige en toekomstige gebruikers van de N417. De snelheid is daarmee een belangrijke parameter. In onderstaande figuur is de werkelijk gemeten snelheid (gemiddelde) over de dag (op werkdagen) weergegeven. Opgemerkt dient te worden dat het telpunt op het noordelijke deel van de N417 is gelegen (ten noorden van de Hooimeboeglaan), waar de weg is ingericht als erftoegangsweg. Te zien is dat overdag de snelheid rond de 65km/uur ligt, net iets hoger dan de maximumsnelheid van 60km/uur (wat niet ongebruikelijk is). In de avond en de nacht ligt de snelheid beduidend hoger en komt deze boven de 70km/uur uit.

Van het zuidelijke deel zijn alleen gegevens beschikbaar uit 2012. Indertijd was de toegestane snelheid 80 km/h met een adviessnelheid van 60 km/h. De V85 (85% van de bestuurders rijdt deze snelheid of

lager) kwam toen uit op 76km/uur. Dit betekent dat het merendeel van de bestuurders zich houdt aan het geldende snelheidsregime.



Figuur: Gemeten gemiddelde snelheid op de N417 (2022) op werkdagen

## Conclusie

Het doel is om een duurzaam veilige weg aan te bieden voor de huidige en toekomstige gebruikers van de N417. Kijkende naar de intensiteiten dan blijven deze (ook naar de toekomst toe) relatief laag. De intensiteiten passen dan ook bij een gebiedsontsluitingsweg buiten de kom, er zal geen belemmering zijn voor de doorstroming en de verkeersafwikkeling. Kijkende naar de verkeersveiligheid dan valt het hoge aandeel enkelvoudige ongevallen op. Het verbreden van de rijbaan helpt bij het vergevingsgezinder maken van de weg waardoor dit soort type ongevallen af zou moeten nemen. De twee verschillende snelheidsmetingen laten geen (grote) overschrijdingen zien van de maximumsnelheid. Doordat de nieuwe weg breder wordt (maar visueel wel wordt versmald) bestaat de kans dat bestuurders iets harder gaan rijden. De aanwezigheid van plateaus zal dit mitigeren. Al met al past de nieuwe weginrichting en snelheidsregime bij het type weg en de gebruikers en zal voornamelijk het vergevingsgezinder maken van de weg bijdragen aan de afname van het aantal ongevallen.

### 5.7.5 Ontploffbare Oorlogsresten

De voorgenomen ontwikkeling zal gepaard gaan met grondroerende werkzaamheden. Het is daarom van belang dat er inzichtelijk gemaakt wordt op welke locaties er in de uitvoering een kans bestaat op het aantreffen van explosieven uit WOII. Ook in artikel 4.10 van het Arbeidsomstandighedenbesluit is vastgelegd dat in alle gevallen, waarin mogelijk een gevaar voor de veiligheid of gezondheid van werknemers kan bestaan door de mogelijke aanwezigheid van ontploffbare oorlogsresten. Door middel van een oriënterend onderzoek is hier invulling aan gegeven, zie Bijlage 13. Het onderzoek is uitgevoerd op 13 februari 2023, conform CS-VROO.

#### Onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd in de vorm van een bureauonderzoek. In het verleden heeft er reeds een vooronderzoek ontploffbare oorlogsresten plaatsgevonden door Saricon. In dat vooronderzoek is geconcludeerd dat het gebied volledig onverdacht is op de aanwezigheid van ontploffbare oorlogsresten in de (water)bodem. In de omgeving van het projectgebied is wel een verdacht gebied afgebakend, maar dit gebied ligt buiten het plangebied van de herziening van de N417.

#### Conclusie

Volgens het vooronderzoek ontploffbare oorlogsresten is het volledige plangebied onverdacht op de aanwezigheid van ontploffbare oorlogsresten. Er is geen aanvullend vooronderzoek noodzakelijk. Op basis van deze conclusie wordt er geconcludeerd dat het aspect ontploffbare oorlogsresten geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

## Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

### 6.1 Planmethodiek

De regelgeving, zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening, biedt de gemeente de mogelijkheid tot het opstellen van bestemmingsplannen met een bepaalde 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 een 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 Verbeelding

Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de planregels opgenomen juridische regeling. Bij de opzet van de verbeelding is de SVBP2012 (Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen2012) als uitgangspunt gehanteerd. In de SVBP2012 zijn onder andere bestemmingscategorieën vastgelegd en zijn uniforme kleuren en aanduidingen beschreven. De aanduidingen hebben ook betrekking op wat er wel of niet is toegestaan of dienen voor de leesbaarheid van de verbeelding.

### 6.3 Planregels

De regels geven inhoud aan de op de verbeelding gegeven bestemmingen. Ze geven aan waarvoor de gronden en opstallen al dan niet mogen worden gebruikt en wat en hoe er gebouwd mag worden. Bij de opzet van de planregels is het aantal regels zo beperkt mogelijk gehouden. Alleen datgene is geregeld, dat werkelijk noodzakelijk is.

### 6.4 Beschrijving van bestemmingen

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

Binnen de bestemming "Verkeer" is de huidige N417 opgenomen en 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. Deze faunapassages zijn gelegen op gronden, grenzend aan het tracé, die in overeenstemming met de bestemming van het bestemmingsplan Buitengebied 2013, de bestemming "Maatschappelijk - Militair" of "Natuur - Bos- en heidegebied" hebben gekregen. Deze gronden zijn meegenomen om het hele plan uit te kunnen voeren en duidelijkheid te scheppen in wat, waar zal worden uitgevoerd.

## 6.5 Handhaving

Een bestemmingsplan is voor de gemeente een belangrijk instrument om haar ruimtelijk beleid vorm te geven. Door middel van een combinatie van positieve bestemmingen en het uitsluiten van bepaalde activiteiten en functies kan sturing plaatsvinden van gewenste en ongewenste ontwikkelingen. Een belangrijk aspect hierbij is de handhaving en het toezicht op de naleving van het bestemmingsplan. Deze handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen vasthouden. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle bewoners en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde wijze daadwerkelijk aan het plan te worden gehouden. In dit bestemmingsplan is daarom gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van in het bijzonder de regels. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter in de praktijk de mogelijkheden om toe te zien op de naleving van het plan. Hoe minder knellend de regels zijn, hoe kleiner de kans dat het met de regels wat minder nauw wordt genomen. In de bebouwingsregels zijn maten opgenomen die van toepassing zijn op bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Te realiseren bouwwerken moeten voldoen aan deze maatvoering, zo niet, dan kan het college van burgemeester en wethouders geen omgevingsvergunning voor het bouwen verlenen. Gebruiksregels worden opgenomen om gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken en ongewenste ontwikkelingen uit te sluiten. Toetsing aan de gebruiksregels is aan de orde bij functiewisseling of nieuwvestiging. De doelstellingen van het ruimtelijke beleid kunnen slechts verwezenlijkt worden, indien de regels van het bestemmingsplan worden nageleefd. De gemeente dient op de eerste plaats zelf haar regels na te leven en vervolgens dient de gemeente er zorg voor te dragen dat anderen deze regels naleven.

## Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

### 7.1 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 gemeente Hilversum en de provincie Noord-Holland zijn daartoe een planschadeovereenkomst overeengekomen. De uitvoerbaarheid van het plan is derhalve anderszins verzekerd. Het opstellen van een exploitatieplan is niet nodig.

### 7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties waar nodig overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Pas daarna wordt de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan opgestart (artikel 3.8 Wro).

#### 7.2.1 Participatie

In 2006 hebben enkele aanwonenden van de N417 een verzoek ingediend bij de provincie Noord-Holland om de weg veiliger te maken. Sinds de start van het project hebben diverse inloopavonden plaatsgevonden. Ook is individueel gesproken met alle direct aanwonenden van het deel tussen de Noodweg en de komgrens van Hilversum tijdens zogenaamde keukentafelgesprekken in aanloop naar het voorliggend ontwerp. Zodra het ontwerp was vastgesteld hebben gesprekken plaatsgevonden met alle eigenaren waarvan grond nodig was om het project te realiseren. Op verzoek van de direct aanwonenden aan de westzijde van de N417 is het fietspad door landmeters uitgezet, waarna met bewoners buiten is gezocht naar optimalisaties van het traject. De noodzakelijke gronden zijn inmiddels vrijwel allemaal in bezit van de provincie; met één eigenaar is overeengekomen dat grondverkoop plaats zal vinden na het onherroepelijk zijn van het benodigde bestemmingsplan. De provincie en het Goois Natuurreservaat hebben samen een aantal malen toelichting gegeven tijdens bijeenkomsten van de Bewonersvereniging Utrechtseweg.

Tijdens het proces om te komen tot een gedragen ontwerp is veel aandacht gegeven aan de oversteek ter hoogte van de Maartendijkseweg en deze dient te worden vormgegeven. Hierover is ook gesproken tijdens de raadscommissiebespreking bij de gemeente Hilversum. Op verzoek van omwonenden en de gemeente Hilversum wordt de oversteek voorzien van een verlicht portaal om gemotoriseerd verkeer extra te wijzen op overstekende (brom-)fietsers.

Ten slotte hebben bewoners aan de oostzijde van de N417 tussen de rotonde Noodweg en Hollandse Rading in 2013 verzocht het fietspad voor hun woningen te verwijderen. Reden daarvoor is dat met name scooters en bromfietzers tegen de richting in rijden wat voor gevaar zorgt bij de uitwegen van deze bewoners. Het verwijderen van dit deel van het fietspad zou leiden tot een extra oversteek voor fietsers zolang de reconstructie van het noordelijk deel niet is uitgevoerd. Vandaar dat de provincie destijds niet heeft ingestemd met dit verzoek. Wel zijn in overleg met deze bewoners verkeersspiegels geplaatst om het zicht op dit fietspad te verbeteren. Nu voorliggend plan voorziet in deze reconstructie wordt gelijktijdig het oostelijk fietspad ten zuiden van de rotonde Noodweg verwijderd. Alleen een klein deel nabij het kruispunt bij Hollandse Rading wordt aangepast en gehandhaafd. Met voorliggend plan wordt hiermee tegemoetgekomen aan de wens van deze bewoners.

### 7.2.2 Vooroverleg

Op grond van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening is het bestuursorgaan dat is belast met de voorbereiding van een bestemmingsplan verplicht om daarbij overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten, waterschappen en die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan is daartoe, gelijktijdig met de terinzagelegging, (zie paragraaf 7.2.3) verzonden naar de volgende instanties:

- Waterschap
- Provincie
- GNR

De reacties zijn, voor zover ruimtelijk relevant, in het bestemmingsplan verwerkt.

### 7.2.3 Zienswijzen

Op de voorbereiding van het besluit omtrent de aanpassingen is de in artikel 3.8 Wro geregelde procedure van toepassing, dat wil zeggen dat het ontwerp gedurende zes weken ter inzage dient te liggen, waarbinnen eenieder zijn zienswijze kenbaar kan maken. Het ontwerp bestemmingsplan Reconstructie N417 ligt van 15 december 2023 tot en met 25 januari 2023 voor een ieder ter inzage gelegen, waarbij de gelegenheid is geboden om binnen deze termijn zienswijzen met betrekking tot het ontwerp kenbaar te maken.