Verbreding A27 Hilversum, Tracébesluit A27/A1

NL.IMRO.0402.01bp10rijkswega27-va01

zaaknr: 455849



Gemeente Hilversum
Afdeling Beleidsontwikkeling, team Advies

Inhoudsopgave

Toelichting **3**

Hoofdstuk 1 Inleiding **3**
1.1 Aanleiding 3
1.2 Doelstelling 3
1.3 Functie van het bestemmingsplan 4
1.4 Leeswijzer 4

Hoofdstuk 2 Begrenzing plangebied en vigerende bestemmingsplannen **5**
2.1 Begrenzing plangebied 5
2.2 Vigerende bestemmingsplan 7

Hoofdstuk 3 Karakteristieken plangebied **9**
3.1 Historie van het project 9
3.2 Bereikbaarheid 9
3.3 Landschap 9

Hoofdstuk 4 Relevante beleidskader **11**
4.1 Rijk 11
4.2 Provincie 13
4.3 Regio 13
4.4 Gemeente 14

Hoofdstuk 5 Ruimtelijk plan **15**
5.1 Ruimtelijk structuur 15
5.2 Omgevingsaspecten 15
5.3 Milieu Effect Rapportage 15
5.4 Bereikbaarheid 16
5.5 Geluid, lucht, verlichting 17
5.6 Natuur (flora, fauna en ecologie) 18
5.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie 19
5.8 Bodem en water 19
5.9 Externe veiligheid 20

Hoofdstuk 6 Implementatie **21**
6.1 Planmethodiek 21
6.2 Bestemmingsregeling 21
6.3 Handhaving 26
6.4 Economische uitvoerbaarheid 27
6.5 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 28

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Tracébesluit A27/A1 Utrecht Noord - Knooppunt Eemnes - Aansluiting Bunschoten-Spakenburg is in juli 2014 vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu (Bijlage 1 Tracébesluit A27/A1). Het Tracébesluit betreft de verbreding van de A27 en A1.

Voor de besluitvorming over de maatregelen, die de capaciteit van de A27/A1 vergroten, is op grond van de Tracéwet de Tracéwetprocedure gevolgd en ingevolge van de Wet milieubeheer is een Milieueffectrapport A27/A1 gemaakt. Op 17 februari 2016 heeft er een uitspraak van de Raad van State plaatsgevonden waarbij het betreffende Tracébesluit een onherroepelijke status heeft gekregen.

In de Tracéwet, op basis waarvan het Tracébesluit is genomen, is aangegeven dat de gemeenteraad nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden, een bestemmingsplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening overeenkomstig het Tracébesluit vast stelt. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat voorliggend bestemmingsplan dus een uitvloeisel is van het Tracébesluit en daarmee dus ook een project vanuit het Rijk. De gemeente Hilversum werkt mee aan deze procedure door het bestemmingsplan in procedure te brengen en vast te stellen.

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt het Tracébesluit juridisch-planologisch vastgelegd, aangaande het deeltraject gelegen binnen de gemeente Hilversum. Het bestemmingsplan voor de verbreding van de A27 wijzigt het bestemmingsplan Buitengebied. Voor Hilversum zijn de verbreding van de A27 en de nieuwe op- en afritten aansluiting Hilversum van belang.

Hilversum wil een verbinding mogelijk maken tussen de Huydecopersweg en het (natuur)gebied ter plaatse van de oude aansluiting Hilversum. De tunnel en nieuw aan te leggen fietspaden door het (nieuwe) gebied zijn onderdeel van 'het rondje Hilversum'. De gemeenteraad heeft op 22 mei 2012 in het kader van het Uitvoeringsprogramma fiets besloten tot de aanleg van de tunnel. De fietstunnel is geen onderdeel van het Tracébesluit, maar past er fysiek wel in. Rijkswaterstaat heeft de bouw van de (fiets)tunnel meegenomen met de overige werkzaamheden.

1.2 Doelstelling

Het doel van het bestemmingsplan Verbreding A27 Hilversum, Tracébesluit A27/A1 is te voldoen aan de wettelijke verplichting op grond van de Tracéwet om een bestemmingsplan overeenkomstig het Tracébesluit vast te stellen. Het bestemmingsplan beoogt daarbij primair een planologische onderlegger te bieden voor het gebied waarop het Tracébesluit betrekking heeft.

Met dit bestemmingsplan wordt *niet* beoogd een planologische regeling te bieden voor de natuurcompensatie gelegen ter hoogte van de Huydecopersweg. Hoewel de aanleg van de natuurcompensatie deel uitmaakt van het project 'Verbreding A27/A1' vallen deze buiten de reikwijdte van het Tracébesluit en daarmee ook buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. Voor de realisatie van de natuurcompensatie zal te zijner tijd, los van dit bestemmingsplan, voor het project Huydecopersweg de vereiste juridisch-planologische procedures gevoerd worden.

1.3 Functie van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Verbreding A27 Hilversum, Tracébesluit A27/A1 regelt de bestemmingen en het gebruik van de gronden voor het betreffende gebied. Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (kaart), regels en een toelichting. De verbeelding en de daarop aangewezen bestemmingen en regels vormen tezamen het juridische plan. De plantoelichting heeft geen rechtskracht. De regels omvatten de omschrijvingen van de in het plan vervatte bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven. In de toelichting worden de achtergronden en beweegredenen aangegeven die hebben geleid tot de bestemmingen.

Een bestemmingsplan wordt met de daarbij behorende toelichting langs elektronische weg vastgelegd en in die vorm vastgesteld. Een volledige papieren versie van het bestemmingsplan wordt gelijktijdig vastgesteld. Indien de inhoud van het langs elektronische weg vastgelegde bestemmingsplan na vaststelling en die van de papieren versie daarvan tot een verschillende uitleg aanleiding geeft, is de eerstbedoelde inhoud beslissend.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de planregels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van onderzoeken en gemaakte keuzes) bij de bestemmingsplanregeling en licht deze vanzelfsprekend toe.

De toelichting is opgebouwd uit zes hoofdstukken. In het inleidende hoofdstuk is al ingegaan op de aanleiding, doelstelling en functie van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 2 wordt aangegeven waar het plangebied ligt en wat de exacte plangrenzen zijn. In hoofdstuk 2 wordt ook aangegeven welke bestemmingsplannen voor het plangebied gelden tot het verkrijgen van rechtskracht van het nieuwe bestemmingsplan. De hoofdstukken 3-5 vormen de kern van de toelichting. In hoofdstuk 3 worden de karakteristieken van het plangebied beschreven. Dit is een beschrijving van de bestaande situatie. Relevante beleidskaders van Rijk, provincie/regio/waterschap en gemeente staan centraal in hoofdstuk 4. De voorgestane ruimtelijke ontwikkelingen en bijbehorende facetten worden behandeld in hoofdstuk 5. Per planaspect wordt hierbij gemotiveerd aangegeven wat er komt. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de bestemmingsregeling, de (economische) uitvoerbaarheid, de inspraak en het ambtelijk overleg, en op de externe communicatie. Er wordt aangegeven hoe de regels gelet op de toelichting gelezen moeten worden en hoe bij de formulering van de bestemming en de regels rekening wordt gehouden met de handhaafbaarheid daarvan. Deze paragraaf vormt de relatie tussen het juridische plan en de toelichting.

Hoofdstuk 2 Begrenzing plangebied en vigerende bestemmingsplannen

2.1 Begrenzing plangebied

Het plangebied omvat het deel van het Tracébesluit dat binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Hilversum ligt. Het plangebied (zie figuur 1: Begrenzing plangebied) is gelegen op en aan weerszijde van de Rijksweg A27. De aansluiting (op- en afritten) Hilversum op de A27 maakt onderdeel uit van het plangebied.



Figuur 1: Begrenzing plangebied

2.1.1 Gronden gelegen buiten plangebied

De aansluiting (op- en afritten) Hilversum op de A27 wordt aangepast, hier komt een compactere aansluiting. Het asfalt van de oude aansluiting wordt opgeruimd. De vrijgekomen ruimte wordt benut ten behoeve van natuurcompensatie. Deze natuurcompensatie wordt uitgewerkt in het Natuur- en landschapsinrichtingsplan Huydecopersweg. Het gaat het om de volgende ontwikkelingen:

- Natuurcompensatie uit het Tracébesluit; minimaal 6 ha EHS-compensatie, waarvan 4 ha boscompensatie;
- Natuurontwikkeling;
- Waterbergings- en infiltratiegebied;
- Aanleg fietspad met fietstunnel als onderdeel van het rondje Hilversum.

Deze onderdelen maken deel uit van de gemaakte afspraken tussen het Rijk en Gooisch Natuurreservaat. De aanleg van de fietstunnel is onderdeel van de reconstructie van de A27, zoals opgenomen in de bestuursovereenkomst tussen het Rijk en de gemeente Hilversum (d.d. 13 november 2014).

De aanleg van de natuurcompensatie valt buiten de reikwijdte van het Tracébesluit en daarmee ook buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. Voor de realisatie van de natuurcompensatie zal los van dit bestemmingsplan de vereiste juridisch-planologische procedures gevoerd worden.

2.2 Vigerende bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan Hilversum Buitengebied is vastgesteld op 26 juni 2013. Het bestemmingsplan Hilversum Buitengebied omsluit Hilversum aan de zuid-, oost- en noordzijde. Daarnaast is aan de westzijde een klein losliggend deel van het plangebied gelegen. Het voorliggende bestemmingsplan Verbreding A27 Hilversum, Tracébesluit A27/A1 is gelegen in zuid-oostelijke deel van het bestemmingplan Hilversum Buitengebied.

Hoofdstuk 3 Karakteristieken plangebied

3.1 Historie van het project

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de regio Utrecht aangemerkt als belangrijke schakel in de wegeninfrastructuur van Nederland. Daarbij wordt geconstateerd dat er in deze regio bereikbaarheidsproblemen zijn op het hoofdwegennet. Er wordt een verdere toename van het verkeer verwacht door algemene verkeersgroei en stedelijke ontwikkeling. Dagelijkse files op de hoofdwegen in deze regio zijn eerder regel dan uitzondering.

Het Rijk heeft 3 rijksdoelen geformuleerd op basis van ambities voor de middellange en lange termijn (2028/2040), met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Een van de doelen is het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid.

In het verleden is reeds al een procedure gestart voor het traject van de A27 tussen Utrecht-Noord en Eemnes. Dit had betrekking op een spitsstrook in noordelijke richting, en maakte onderdeel uit van de Spoedwet wegverbreding. Deze procedure is voor de A27 met een zogenaamd Wegaanpassingsbesluit (WAB) doorlopen. Echter is hiertegen succesvol beroep aangetekend, waarmee het WAB is vernietigd (13 april 2005).

In plaats van het herstarten van een Spoedwetprocedure, is er gekozen voor een studie naar een toekomst vaste oplossing. Met de tracéwetprocedure en het uiteindelijke Tracébesluit is het mogelijk de bereikbaarheidsproblemen beter en fundamenteler aan te pakken.

3.2 Bereikbaarheid

De A27 is een noord-zuidroute die Almere verbindt met Breda. De A27 doorsnijdt daarbij een aantal verschillende landschappen van formaat. Vanaf de voormalige zeebodem in Flevoland stijgt de weg via de Eemvallei naar de stuwwallen van de Utrechtse Heuvelrug. Daarna daalt de weg af naar het lager gelegen rivierengebied om vervolgens weer op te klimmen naar de Brabantse Zandgronden. De A27 is een bijzondere snelweg. Het meest opvallende aspect is dat de weg diverse landschappen doorsnijdt en toch maar zelden direct in aanraking komt met de dynamiek van de stadsregio's die ze passeert. Tegelijkertijd zijn de relatief ongerepte landschappen van een grote diversiteit en hebben ze vaak een belangrijke cultuurhistorische of ecologische waarde. Bedrijfsterreinen en woonwijken hebben het beeld vanaf de weg nog maar nauwelijks beïnvloed en de A27 biedt de weggebruiker vooral zicht op rivieren, polders, natuurgebieden, bossen en karakteristieke stads- en dorpssilhouetten.

3.3 Landschap

De Utrechtse Heuvelrug is een stuwwallandschap met een uitgestrekt bos- en heidegebied. De kernkwaliteiten zijn: een grote landschappelijke eenheid samen met het Gooise dekzandlandschap, markant reliëf; verschil tussen grootschalige, hogere delen en kleinschalige randen en overgangszones. Daarnaast vormt de Utrechtse Heuvelrug een kerngebied in de Ecologische Hoofdstructuur, met waardevolle gradiënten en randzones.

Ter hoogte van Hilversum ligt de weg in een natuurlijke laagte binnen het stuwwal- en dekzandlandschap. De stuwwal zelf wordt feitelijk doorkruist (rond de locatie van de voormalige verzorgingsplaats 'de Bosberg'). Hier is het reliëf aan weerszijden van de weg dan ook het sterkst waarneembaar. Knooppunt Eemnes ligt op de overgang van Utrechtse Heuvelrug naar Eemvallei. Op de Utrechtse Heuvelrug is geen sprake van wegbegeleidende opgaande beplanting, maar grenst het omringende bos- en heidegebied direct aan de weg. Bij km 90.0 snijdt de weg via een natuurlijke laagte in de Utrechtse Heuvelrug. Het wegbeeld versmalt zich hier: het bos reikt tot aan de weg. De beplanting van overwegend naaldhout en de met heide begroeide bermen geven een sterke landschapsbeleving. Ter

hoogte van km 93.0 is het knooppunt met heide begroeid, dit zorgt voor veel kwaliteit in het wegbeeld.

De A27 is voornamelijk aangelegd op zandgronden die onderdeel zijn van de Utrechtse Heuvelrug. Deze zandgronden bestaan grotendeels uit vlaktes van ten delen verspoelde dekzanden, kleine stukjes dekzandrug en gordeldekzandruggen. In deze gebieden, met voornamelijk leemarm of zwak lemig fijn zand zijn podzolen gevormd. In Hilversum kan naast zand lokaal zelfs ondiep grind worden aangetroffen.

Hoofdstuk 4 Relevante beleidskader

In dit hoofdstuk is het relevante rijks-, provinciaal-, regionaal en gemeentelijk beleid ten aanzien van de ruimtelijke structuur en de functionele structuur opgenomen. Ook is aandacht besteed aan relevant Europees beleid.

4.1 Rijk

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit en schetst het Rijk hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten.

In de SVIR beschrijft de Rijksoverheid haar visie op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland in de richting van het jaar 2040. Het kabinet heeft dertien nationale (gelijkwaardige) belangen opgesteld. Dit zijn concrete belangen waarvoor het Rijk verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Als één van de dertien belangen formuleert de SVIR het realiseren van “een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen” (Nationaal belang 5). Deze ambitie is weergegeven op de 'Kaart ambitie 2040 hoofdwegennet' (zie figuur 2).



Figuur 2: Kaart ambitie 2040 hoofdwegennet

Ten aanzien van het bestemmingsplan

De aanleg van 2x3 rijstroken, met een optie voor een ruimtelijke reservering, op de A27 past in de ambitie van de SVIR. Het tracé, waarvoor inmiddels een onherroepelijk Tracébesluit geldt, is ingebed in het Rijksbeleid en de landelijke regelgeving.

4.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat voor ondermeer bestemmingsplannen de treden van de ladder moet worden doorlopen.

Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

De 'stappen van de ladder' worden in artikel 3.1.6 lid 2 Bro als volgt omschreven:

- voorziet de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte;
- kan binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio in de behoefte worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
- wanneer blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld (m.a.w. zorgen voor optimale inpassing en bereikbaarheid).

Ten aanzien van het bestemmingsplan

Het plan voorziet in de aanleg van een weg met bijbehorende voorzieningen. 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 Provincie

4.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040; 'Kwaliteit door veelzijdigheid'

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

1. Klimaat bestendigheid;
2. Ruimtelijke kwaliteit;
3. Duurzaam ruimtegebruik.

Ten aanzien van het bestemmingsplan

Het plan draagt bij aan het duurzaam ruimtegebruik middels de ontwikkeling van het verkeersnetwerk. Voornamelijk de aanpassing van de aansluiting Hilversum draagt bij aan duurzaam ruimtegebruik.

4.3 Regio

4.3.1 Regiokaart 2025

De regiokaart bevat het overzicht van vastgesteld ruimtelijk beleid van de zeven gemeenten in de regio Gooi en Vechtstreek. De regiokaart uit 2015 geeft de lopende en nieuwe ruimtelijke en stedenbouwkundige projecten in de regio voor de komende 10 jaar weer.

De belangrijkste opgaven zijn op het gebied van bereikbaarheid zijn:

- Verbreding A1-west (bij Muiden/Weesp) naar 2 x 6 stroken + dubbele wisselstrook + aquaduct;
- Verbreding A6 (vanaf Muiden naar Almere) naar 2 x 4 stroken + 2de Hollandse Brug;
- Verbreding A1-oost (Eemnes – Hoevelaken) naar 2 x 4 stroken;
- Verbreding A27 (Eemnes – Utrecht) naar 2 x 3 stroken;
- Aanleg HOV Hilversum – Huizen;
- Behoud capaciteit doorgaande wegen binnen de regio.

Ten aanzien van het bestemmingsplan

De verbreding van de A27 past binnen het ruimtelijk beleid van de zeven gemeenten in de regio Gooi en Vechtstreek.

4.4 Gemeente

4.4.1 Structuurvisie Hilversum 2030

Hilversum werkt constructief mee aan initiatieven vanuit de samenleving. Hilversum wil flexibel zijn en energie steken in oplossingen. Uitgangspunt is ontwikkelend beheren. Dit is een duurzame manier van stedelijke vernieuwing. Hierbij zijn ontwikkelingen en beheermaatregelen organisatorisch en financieel in één proces ondergebracht. Deze aanpak maakt het mogelijk op ontwikkelingen in de samenleving te reageren en anticiperen.

De gemeente ziet voor zichzelf een regierol.

Speerpunten van de visie zijn:

- goede woongemeente;
- groen buitengebied;
- centrumgemeente;
- mediastad & creatieve sector;
- stedenbouw & architectuur.

In 2030 is Hilversum een gewilde en aantrekkelijke plaats om in te wonen. Hilversum heeft voor elk wat wils, van dorps en lommerrijk tot meer groen stedelijk en centrumstedelijk. De ligging van Hilversum in het groen is in 2030 een van de belangrijkste kwaliteiten. Als een groene jas liggen de natuurgebieden rond Hilversum. Hilversum is in 2030 de centrumgemeente van het Gooi met een aantrekkelijk bruisend stadscentrum en de Mediastad van Nederland. De creatieve sector in Hilversum zorgt voor veel werkgelegenheid.

Ten aanzien van het bestemmingsplan

Het plan maakt de verbreding van de A27 mogelijk, dit bevordert de bereikbaarheid van Hilversum en draagt bij aan een goede woongemeente. Het realiseren van de fietstunnel maakt onderdeel uit van 'het rondje Hilversum', het groene buitengebied van Hilversum wordt hierdoor per fiets toegankelijker.

Hoofdstuk 5 Ruimtelijk plan

In dit hoofdstuk komt de toekomstige situatie aan de orde.

5.1 Ruimtelijk structuur

De verbreding van de A27 betreft het verbreden van een rijksweg om het aantal rijstroken te vermeerderen en daarmee de doorstroming van het verkeer rondom Utrecht en Hilversum te verbeteren. Op de A27 betreffen de aanpassingsmaatregelen een capaciteitsuitbreiding van zowel de oostbaan als de westbaan met één rijbaan.

De volgende aanpassingsmaatregelen worden gerealiseerd op de A27 tussen aansluiting Utrecht- Noord en knooppunt Eemnes (A27 km 83,10- km 97,33):

- op de oostbaan tussen aansluiting Bilthoven en knooppunt Eemnes (A27 km 85,10 – km 97,33) en de westbaan tussen aansluiting Utrecht-Noord en knooppunt Eemnes (A27 km 83,10 – km 97,28) wordt de rijbaan verbreed met één rijstrook. De drie reguliere rijstroken hebben een breedte van 3,50 meter. Daarnaast is er een vluchtstrook van 3,15 meter en een redresseerstrook van 0,80 meter breed. De obstakelvrije berm is 13,00 meter breed;
- op de A27 wordt tussen aansluiting Bilthoven en knooppunt Eemnes een middenberm gerealiseerd van 15,50 meter breed tussen km 85,00 en km 96,40. Tussen km 95,40 en km 95,70 wordt de middenberm teruggebracht naar minimaal 8,50 meter. Tussen km 96,40 en 97,33 wordt de breedte van de middenberm afgebouwd van 15,50 meter naar de bestaande breedte van de middenberm;
- de aansluiting Hilversum wordt gewijzigd. De aansluiting wordt compacter vormgegeven dan de huidige vorm, namelijk als een zogenaamde Haarlemmermeer-aansluiting;
- ter plaatse van de aansluiting Hilversum wordt een kunstwerk (tunnel) gerealiseerd ten dienste van de langzaam verkeersvoorziening 'rondje Hilversum'.

5.2 Omgevingsaspecten

Op grond van artikel 3.1.6 van het Bro wordt in het kader van de voorbereiding van een bestemmingsplan nagegaan of dat plan uitvoerbaar is. In dat kader moet elk bestemmingsplan worden getoetst aan een aantal omgevingsaspecten. Het vaststellen van een bestemmingsplan kan namelijk gevolgen hebben voor de belangen van natuur, milieu en voor de waterhuishouding.

De verschillende (milieu)onderzoeken waaraan getoetst dient te worden bij het opstellen van een bestemmingsplan, zijn behandeld in het Milieueffectrapport (MER) behorend bij het Tracébesluit, zie hiervoor Bijlage 1 Tracébesluit A27/A1. De onderzoeksthema's zijn in dit besluit reeds afgewogen en behoeven geen herhaalde toetsing in het bestemmingsplan. In de volgende paragrafen worden kort de belangrijkste punten aangehaald.

5.3 Milieu Effect Rapportage

In het Milieueffectrapport (MER) is de vergelijking opgenomen van het voorkeursalternatief met de zogenaamde referentiesituatie. In het MER is daarnaast ook het minimum alternatief onderzocht. Dit minimum alternatief is aangevuld met een lijst met mogelijke extra mitigerende maatregelen en vormt het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).

De wegaanpassing aan de A27 en A1 verbetert de bereikbaarheid. De negatieve effecten voor mens, milieu en flora en fauna worden door het nemen van de in het Tracébesluit opgenomen mitigerende en compenserende maatregelen weggenomen.

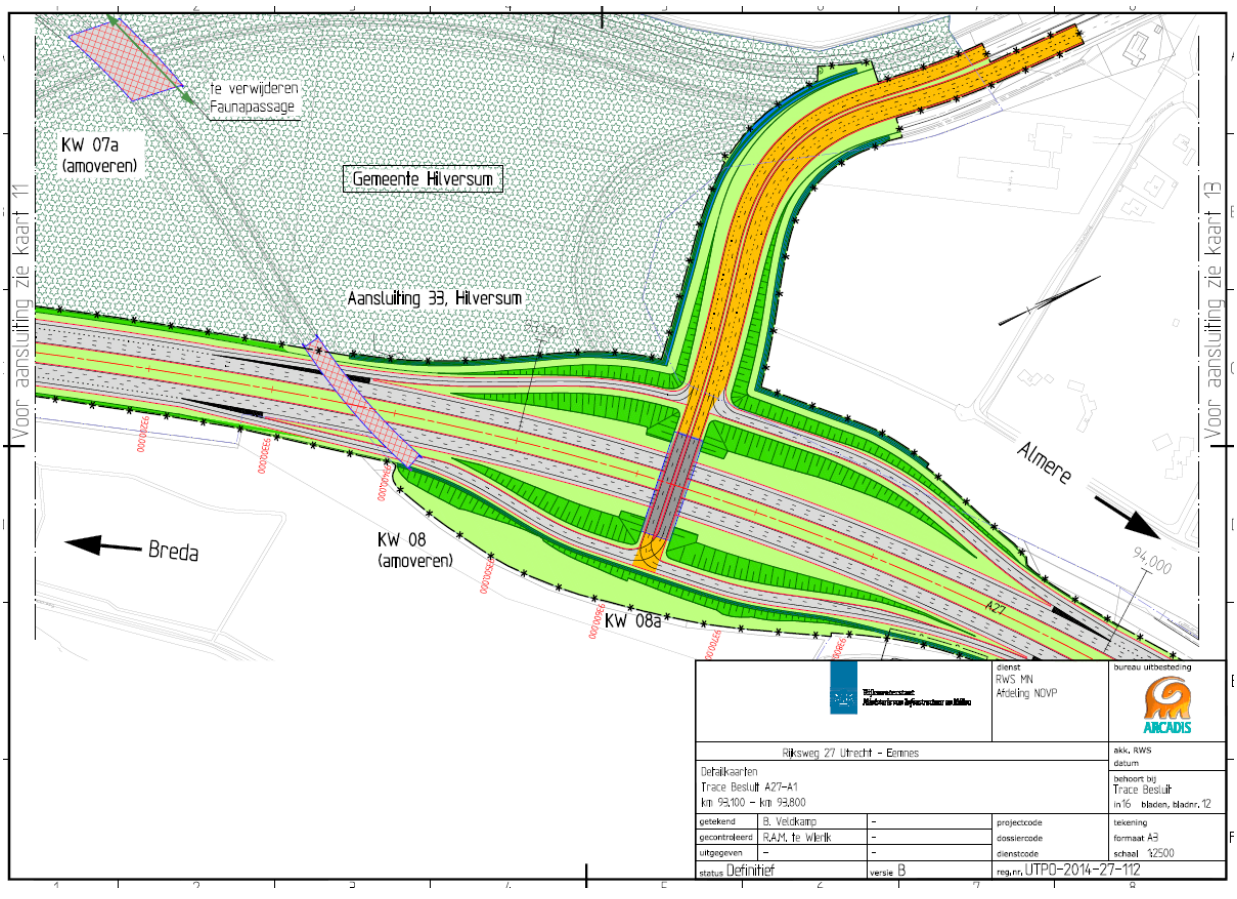
5.4 Bereikbaarheid

Als gevolg van de aanpassingen aan de A27 verbetert de doorstroming. Het gevolg van de goede reistijden is ook dat de verkeersdruk op het onderliggende wegennet afneemt door de afname van sluipverkeer. Dit blijkt uit de afnemende verkeersprestatie op het onderliggende wegennet en de toenemende verkeersprestatie op het hoofdwegennet. De rijsnelheden laten over het grootste deel van het plantraject een goede verkeersafwikkeling zien en over een kleiner deel, vooral ter hoogte van aansluitingen, een redelijke tot lage verkeersafwikkeling. Dit betekent dat het netwerk op het grootste deel van de plantrajecten verstoringen kan opvangen.

5.4.1 Infrastructurele maatregel; Aansluiting Hilversum

De huidige aansluiting Hilversum is rond 1970 aangelegd en destijds voorbereid als knooppunt van de A27 met de toekomstige rijksweg A80 van Hilversum naar Hoofddorp welke de N201 zou vervangen. Deze A80 wordt niet gerealiseerd waardoor de huidige vormgeving van de aansluiting overbodig is. Hierdoor ontstond de mogelijkheid om de aansluiting Hilversum veel compacter te maken dan hij nu is en de huidige nadelen om te zetten in voordelen.

Het vervangen van de huidige aansluiting door een zogenaamde Haarlemmermeer-aansluiting biedt voordelen op het gebied van kosten, verkeersveiligheid, natuur en landschap. De nieuwe aansluiting Hilversum neemt aanzienlijk minder ruimte in beslag dan de huidige aansluiting. De vrijkomende grond, circa 26 hectare die in eigendom toebehoort aan het Rijk, wordt onder andere ingezet voor de natuurcompensatie die noodzakelijk is als gevolg van de verbreding van de A27/A1. Omtrent de overdracht is een overeenkomst gesloten tussen de gemeente Hilversum en het Goois Natuurreservaat. Daarnaast zal een deel van de natuurcompensatie als gevolg van de verbreding van de A28 Utrecht-Amersfoort hier plaatsvinden.



Figuur : Aansluiting Hilversum

Voor de aanpassing van de aansluiting Hilversum is primair uit een oogpunt van verkeersveiligheid en ruimtebeslag gekozen. De verkeerskundige effecten op het hoofd- en onderliggende wegennet zijn marginaal en niet onderscheidend in de verkeerskundige beoordeling.

5.4.2 Relatie met andere verkeersprojecten in de omgeving

Tijdens het opstellen van het Tracébesluit is rekening gehouden met de ontwikkelingen bij projecten en studies die een sterke relatie hebben met het project A27/A1.

HOV lijn Hilversum - Huizen

Diverse regionale partijen verrichten een studie naar de mogelijkheid voor een HOV lijn Hilversum - Huizen. Samen met de provincie Noord-Holland heeft Rijkswaterstaat bekeken hoe de HOV-lijn ingepast kan worden in de verbreding van de A27. Daarvoor is het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opgesteld dat reeds is vastgesteld.

5.5 Geluid, lucht, verlichting

5.5.1 Geluid

Voor de geluidsgevoelige bestemmingen, waar op grond van de berekende resultaten sprake is van een overschrijding van de grenswaarde voor aanleg van een nieuwe weg of aanpassing van de weg, is een toets aan de normen van de Wet geluidhinder uitgevoerd om te kunnen bepalen of geluidsreducerende maatregelen moeten worden getroffen om de toekomstige geluidsbelasting van die woningen tot de voorkeurswaarde terug te brengen. Door de toepassing van een geluidsreducerend wegdek is voor veel aanpassings-, sanerings- en aanpassingswoningen de overschrijding van de grenswaarde weggenomen:

- er wordt een geluidsreducerend wegdek met minimaal de akoestische kwaliteit van tweelaags zeer open asfaltbeton aangebracht op de A27 oost- en westzijde km 82,90 - km 97,73;
- er wordt een geluidsreducerend wegdek met minimaal de akoestische kwaliteit van dunne deklaag B aangebracht op de nieuwe verbindingsweg (N201) van aansluiting Hilversum vanaf 120 meter van de aansluiting tot 50 meter voor het kruispunt met de Diependaalselaan;
- er wordt een scherm teruggeplaatst van 3 meter hoog en een lengte van 555 meter (km 94,880 tot km 95,435).

Voor enkele woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen is het treffen van maatregelen niet voldoende. Hiervoor is op basis van het Tracébesluit een hogere waarde vastgesteld.

5.5.2 Luchtkwaliteit

Het traject A27 is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Uit het Tracébesluit blijkt dat het project, wat betreft het onderdeel luchtkwaliteit, kan worden gerealiseerd met de grondslag artikel 5.16, eerste lid onder d, juncto artikel 5.16 tweede lid sub d van de Wet milieubeheer.

5.5.3 Verlichting

De verlichting op de A27 wordt uitgevoerd conform het “Uitvoeringskader verlichting 2013” van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Hierdoor zullen armaturen worden toegepast die minder strooilicht geven. Algemeen principe is dat lichtmasten in de middenberm moeten staan. Lichtmasten in de middenberm versterken het beeld van de lijn. Bovendien zijn er dan geen lichtmasten nodig in de zijbermen. Zo blijft het zicht op de omgeving behouden en is het mogelijk om tegemoet te komen aan het principe van de obstakelvrije berm. Een uitzondering hierop vormen de aansluitingen; bij aansluitingen staan de lichtmasten langs toe- en afritten in de zijbermen.

5.6 Natuur (flora, fauna en ecologie)

Het basisprofiel van de A27 ter hoogte van Hilversum is 'weg in het bos'. De structuur van het bos wordt weerspiegeld in de bermen. De bermen zijn ingevuld met heide en zijn obstakelvrij. De voormalige verzorgingsplaats de Bosberg is na herinrichting begroeid met heide en mantelvegetatie.

Boscompensatie zal grotendeels plaatsvinden binnen de plangrens van het besluit in bermen en ter versterking van bestaande houtwallen. Daarnaast zal compensatie plaatsvinden op de plek van de huidige aansluiting Hilversum.

Ecologische Hoofdstructuur

Vanwege aantasting van bestaande Ecologische Hoofdstructuur (EHS) langs de A27 (1,73 hectare) wordt in totaal 2,3 hectare EHS gecompenseerd, waarbij is inbegrepen een voor deze compensatie geldende kwaliteitstoeslag. Deze compensatie wordt o.a. gerealiseerd ter hoogte van de aansluiting Hilversum. De compensatie EHS is gelegen buiten het plangebied van het Tracébesluit en maakt daarmee geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

Gebiedsbescherming

Ruimtebeslag op Natura 2000-gebieden, Natuurnetwerk Nederland en Beschermde Natuurmonumenten is niet aan de orde. In de Natura 2000 gebieden vindt er een toename van geluid plaats. Dit leidt niet tot schadelijke effecten op het natuurschoon, de natuurwetenschappelijke betekenis of op aanwezige planten en dieren in de gebieden. De stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden neemt niet toe.

Soortbescherming

Ten aanzien van soortenbescherming worden mitigerende maatregelen en overige maatregelen genomen en ontheffingen aangevraagd. Vanuit de Flora- en faunawet worden de volgende mitigerende maatregelen voor natuur getroffen:

a. verlengen dassentunnels langs de A27 ter hoogte van km 87,25 en km 89,32;
b. de functionaliteit van de huidige voorziening voor dassen bij Aansluiting Bilthoven dient teruggebracht te worden tussen km 86,14 en km 86,17. De exacte locatie kan worden bepaald in de realisatiefase, onder voorwaarde van behoud van functionaliteit als mitigerende maatregel.
c. daar waar ten tijde van de aanleg gewerkt wordt in en nabij leefgebied van de beschermde soorten das, gewone dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, watervleermuis, levendbarende hagedis, hazelworm, ringslang, kleine modderkruiper, grote modderkruiper, bittervoorn en platte schijfhoren, wordt dit gedaan aan de hand van ecologische werkprotocollen;
d. verlies van leefgebied van das, levendbarende hagedis, hazelworm, ringslang en kleine modderkruiper zal worden voorkomen door voorafgaand aan de vernietiging van leefgebied nieuw leefgebied voor de betreffende populaties te ontsluiten.

5.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Door de verbreding van de weg vinden er effecten plaats op de landschappelijke karakteristiek, gebiedskenmerken, patronen en elementen, zichtrelaties vanaf de weg en vanuit het landschap. Daarnaast zijn er effecten op aardkundige waarden. Er is een landschapsplan opgesteld en er worden maatregelen getroffen, zoals het beplanten van geluidschermen en keerwanden langs de A27. Ook wordt rekening gehouden met de Nieuwe Hollandsche Waterlinie door watercompensatie te concentreren ter hoogte van het inundatiegebied van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

5.7.1 Archeologie

In het archeologisch bureauonderzoek Tracébesluit is voor het plangebied (het gebied waar de fysieke ingreep plaatsvindt) een archeologisch verwachtingsmodel opgesteld. Er zijn drie verwachtingsniveaus: laag, middelhoog en hoog. Het archeologische verwachtingsmodel is gebaseerd op alle in het onderzoek beschouwde historische en archeologische gegevens.

Sectie 2, Vuurse Dreef tot en met afrit 33 (Zuid), A27 km 90,55 -92,2 (Lage verwachting)

Sectie 2 kent een lage verwachting, het advies is om deze sectie vrij te geven wat betreft archeologisch onderzoek.

Sectie 3, afrit 33 (Zuid) tot Knooppunt Eemnes, A27 km 92,2-97,25 (Middelhoge verwachting)

Mesolithicum - Neolithicum

Sectie drie ligt op de Utrechtse Heuvelrug. Dit geeft het gebied een middelhoge verwachting voor resten uit de Prehistorie. Deze resten worden verwacht op de top van het dekzand, net onder de bouwvoor, vanaf 50 centimeter onder maaiveld. De verwachte resten bestaan voornamelijk uit haardkuilen en vuursteenconcentraties. Voor terrein 2304 geldt een hoge verwachting voor nederzettingssporen uit het Mesolithicum.

Late Middeleeuwen

Middeleeuwse resten worden ondiep onder het maaiveld verwacht, vanaf 50 centimeter onder maaiveld. De verwachte waarden zijn resten van nederzettingen, zoals funderingen en muurwerk.

Het vigerende bestemmingsplan Buitengebied gaat uit van de Structuurvisie Archeologie, daarin is het gehele plangebied aangemerkt als een gebied met middelhoge verwachting. Uit onderzoek m.b.t. het tracébesluit is naar voren gekomen dat het zuidelijke deel van A27 een lage verwachting kent. Deze sectie wordt vrijgegeven voor wat betreft archeologisch onderzoek. Voor sectie 3 geldt de dubbelbestemming Waarde - Archeologie - ZO Bosgebied - Middelhoog.

5.8 Bodem en water

5.8.1 Bodem

Langs het gehele traject is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd om bodemverontreinigingen in kaart te brengen. Uitgangspunt is dat er gestreefd wordt naar hergebruik van zo veel mogelijk grond. Ontgraven grond wordt bij voorkeur hergebruikt binnen het project.

5.8.2 Water

In het Waterhuishoudkundig plan Tracébesluit A27/A1 worden, net als in het MER, de effecten van de voorgenomen ingrepen beschreven. Verder is beschreven op welke wijze in het wegontwerp en inpassing rekening wordt gehouden met aanpassingen op de waterhuishouding. Het plan heeft de volledige instemming van de betrokken waterbeheerders en is de basis voor de benodigde vergunningen.

Als gevolg van de wegaanpassing wordt oppervlaktewater gedempt of verlegd en neemt het verhard oppervlak toe. Ter compensatie worden bestaande watergangen verbreed, worden nieuwe watergangen aangelegd en wordt de hoeveelheid beschikbare waterberging uitgebreid. Ten behoeve van de waterhuishouding worden maatregelen getroffen die zijn opgenomen in het Tracébesluit.

5.9 Externe veiligheid

Voor het plangebied verandert het Groepsrisico niet ten opzichte van de referentiesituatie, voor de A27. Het vervoer van gevaarlijke stoffen verandert niet ten opzichte van de referentiesituatie, evenmin als de kans op een ongeval. De wegbreedte, die wel verandert, heeft geen invloed op het resultaat van de berekeningen. De verbreding van de weg heeft daarom geen invloed op de resultaten van de berekening. Dit betekent dat vanuit het aspect externe veiligheid het plangebied geen negatief effect heeft op de omgeving. Omdat het Groepsrisico niet verandert en niet boven de oriëntatiewaarde ligt, zijn uit het oogpunt van externe veiligheid geen maatregelen nodig. Het opstellen van een verantwoording Groepsrisico is evenmin nodig.

Hoofdstuk 6 Implementatie

6.1 Planmethodiek

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

6.2 Bestemmingsregeling

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

6.2.1 Toelichting op de verbeelding

Met behulp van kleuren, letteraanduidingen en/of arceringen zijn de verschillende gebieds- en functionele bestemmingen op de verbeelding weergegeven. De bestemmingsbegrenzingen volgen zoveel mogelijk geografische, topografische en/of kadastrale grenzen. Daar waar dat niet mogelijk bleek, is gekozen voor een meer praktische benadering. Bij de opzet van de verbeelding is aangesloten bij de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP2012). De verbeelding is opgesteld conform DURP (Digitaal Uitwisselbare Ruimtelijke Plannen).

6.2.2 Toelichting op de regels

De regels bevatten de juridische regeling voor het gebruik van de gronden, bepalingen over de toegelaten bebouwing en een regeling over het gebruik van bebouwing. De regels, die zijn onderverdeeld in paragrafen, worden hierna (indien nodig) toegelicht. Bij de opzet van de regels is aangesloten bij de SVBP2012 en de bepalingen van het Besluit ruimtelijke ordening. De artikelen bevatten bepalingen over de specifieke bestemmingen in het plan. De opbouw van deze artikelen is steeds gelijk, conform de eisen van de SVBP2012. Voor een nadere uitleg wordt verwezen naar de SVBP2012, te raadplegen via de website van het ministerie van IenM, onderdeel standaarden. Hier kan men ook terecht voor een uitgebreidere uitleg over dubbelbestemmingen, voorlopige bestemmingen en aanduidingen.

6.2.2.1 Indeling hoofdstukken

Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid zijn de regels in hoofdstukken geplaatst. Daarbij is ook weer aangesloten bij de SVBP2012, te weten:

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

- begrippen
- wijze van meten

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

- bestemmingen

- dubbelbestemmingen

Hoofdstuk 3 Algemene regels

- anti-dubbeltelregel
- algemene bouwregels
- algemene gebruiksregels
- algemene aanduidingsregels
- algemene ontheffingsregels
- algemene wijzigingsregels
- verwerkelijking in de naaste toekomst
- algemene procedureregels
- overige regels

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

- overgangsrecht
- slotregel

6.2.2.2 Indeling bestemmingsregels

Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid is een vaste volgorde aangehouden, te weten:

- Bestemmingsomschrijving

Met een bestemming wordt tot uitdrukking gebracht welke gebruiksdoelen of functies, met het oog op een goede ruimtelijke ordening, zijn toegekend aan de in het plan begrepen gronden. Niet iedere functie leent zich voor een eigen bestemming. Dit hangt af van de ruimtelijke relevantie ofwel van de mate waarin de bewuste functie invloed heeft op zijn omgeving of daaraan eisen stelt. Behalve om functies, gaat het bij bestemmingen altijd om concreet ruimtegebruik of om fysiek aanwezige ruimtelijke objecten. De bestemmingsomschrijving vormt het eerste toetsingskader voor (bouw)initiatieven. Als een initiatief niet past in die omschrijving, moet deze worden beschouwd als zijnde strijdig met het bestemmingsplan.

De bestemmingsomschrijving begint met de algemene bestemming. Daarna volgen eventuele specificaties in de vorm van aanduidingen.

Voorbeeld:

De voor '....' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. ..
b. ..

en tevens voor:

c. een ...., ter plaatse van de aanduiding '....',

met de daarbij behorende voorzieningen.

.... (die dus voor zowel de algemene bestemming als de specifieke aanduiding gelden). De daarbij behorende voorzieningen zijn bewust niet in de bestemmingsomschrijving genoemd. Het gaat hier om voorzieningen die voor het verwezenlijken van de bestemming nodig en wenselijk zijn. Dat kunnen diverse voorzieningen zijn. Een limitatieve opsomming is niet makkelijk te geven. In de toelichting op de regel (hieronder) worden wel enkele voorbeelden gegeven van de bij de bestemming behorende voorzieningen.

Behalve bestemmingen en dubbelbestemmingen, kent het bestemmingsplan aanduidingen. Deze aanduidingen bevatten specificaties van (dubbel)bestemmingen met betrekking tot het gebruik of het bouwen. Een aanduiding, die juridische betekenis heeft, wordt niet alleen aangegeven op de analoge en

digitale verbeelding van een bestemmingsplan, maar ook in de regels.

Er zijn in het algemeen zes soorten aanduidingen te onderscheiden:

1. gebiedsaanduidingen;
2. functieaanduidingen;
3. bouwvlakken;
4. bouwaanduidingen;
5. maatvoeringsaanduidingen;
6. figuren.

- Bouwregels

Samen met de op de verbeelding aangegeven bestemmingen/aanduidingen, bevatten de regels bepalingen over de situering en de maximale afmetingen van gebouwen en andere bouwwerken binnen de bewuste bestemming. Soms is op de verbeelding door middel van een bouwvlak aangegeven waar het (hoofd)gebouw mag worden gebouwd. Buiten het bouwvlak mag weliswaar vaak ook worden gebouwd, maar dan gaat het om bijvoorbeeld bijbehorende bouwwerken of terreinafscheidingen. De bouwregels gaan over bouwwerken en zijn onderverdeeld in bepalingen over:

a. (hoofd)gebouwen;
b. bijbehorende bouwwerken (indien daarvan sprake is);
c. bouwwerken, geen gebouw zijnde.

De toetsing hieraan vindt in principe pas plaats indien duidelijk is dat het voorgenomen gebruik van het bouwwerk in overeenstemming is met de bestemmingsomschrijving bij de bestemming.

- Afwijking van de bouwregels

Om het bestemmingsplan flexibel te maken zijn mogelijkheden opgenomen om af te wijken van een bouwregel. Het kunnen afwijken van de bouwregels is beslist geen automatisme. Telkens als verzocht wordt om te mogen afwijken van een bouwregel moet worden gemotiveerd waarom van de standaard wordt afgeweken. De aanvrager moet aangeven waarom hij niet uit de voeten kan met de standaardregel. In sommige gevallen moet de aanvrager zelfs met onafhankelijk advies aantonen dat afwijking van de bouwregels terecht is.

- Specifieke gebruiksregels

Indien ten aanzien van een bepaald gebruik speciale regels moeten worden gegeven dan worden deze specifiek aangegeven. Een voorbeeld van een dergelijke specifieke regeling is het gebruik van een gedeelte van de woning en/of bijbehorend bouwwerk als werkruimte voor een aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteit.

- Afwijking van de gebruiksregels

Om het bestemmingsplan flexibel te maken zijn mogelijkheden opgenomen om af te wijken van een gebruiksregel. Het kunnen afwijken van de gebruiksregels is ook hier beslist geen automatisme.Telkens als verzocht wordt om te mogen afwijken van een gebruiksregel moet worden gemotiveerd waarom van de standaard wordt afgeweken. De aanvrager moet aangeven waarom hij of zij niet uit de voeten kan met de standaard regel. In sommige gevallen moet de aanvrager zelfs met onafhankelijk advies aantonen dat afwijking van de gebruiksregels terecht is.

a. Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

In deze regel staan specifiek voor de bestemming geldende bepalingen over omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (aanlegvergunningen).Zo kan bijvoorbeeld via een omgevingsvergunning een bepaalde natuurwaarde worden beschermd. Aanleggen is dan niet mogelijk zonder een omgevingsvergunning van het college van burgemeester en wethouders.

- Wijzigingsbevoegdheid

Om het bestemmingsplan flexibel te maken zijn mogelijkheden gegeven aan het college van burgemeester en wethouders om het plan op onderdelen te wijzigen. Hierbij gaat het voornamelijk om de

toegestane gebruiken zoals aangegeven in de bestemmingsomschrijving. De wijzigingsbevoegdheid is iets anders dan de afwijkingsbevoegdheid. Via deze wijzigingsbevoegdheid kunnen bestemmingen worden gewijzigd, overigens binnen door de gemeenteraad aangegeven voorwaarden. Via een afwijking worden bestemmingen niet gewijzigd. De afwijking maakt het slechts mogelijk om binnen een bestemming af te wijken van de standaardregel (bijvoorbeeld van de standaard bouwhoogte). Het kunnen wijzigen van de bestemming is ook hier beslist geen automatisme. Telkens als verzocht wordt om een wijziging moet worden gemotiveerd waarom dat mogelijk en wenselijk is. De aanvrager moet aangeven waarom hij niet uit de voeten kan met de standaard regel. In sommige gevallen moet de aanvrager zelfs met onafhankelijk advies aantonen dat wijziging van de bestemming terecht is.

De afwijkings- en wijzigingsbevoegdheid mag niet cumulatief worden gebruikt ten opzichte van een eerder besluit tot afwijking of wijziging.

6.2.2.3 De regels

In de regels worden verschillende begrippen gebruikt die voor verschillende uitleg vatbaar zijn. Door het opnemen van de definities van deze begrippen wordt getracht misverstanden over de uitleg van de regels te beperken.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel zijn bepalingen (begrippen) opgenomen welke in het algemeen spraakgebruik onvoldoende vastliggen en waarbij verschillen in interpretatie bij toepassing van de planregels mogelijk zijn. Enkele begrippen zijn overgenomen uit de Woningwet/Bouwverordening en SVBP2012.

Artikel 2 Wijze van meten

Hierin wordt aangegeven op welke manier hoogte, lengte, breedte, inhoud en oppervlakte van bouwwerken/percelen gemeten moeten worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer - Rijksweg

Deze bestemming is opgenomen voor de hoofdfuncties 'stroomwegen' en 'ontluitingswegen'. Deze begrippen komen voort uit 'Wegcategorisering Duurzaam Veilig'. Daarnaast mogen er in deze bestemming langzaam verkeersvoorzieningen en geluidsbeperkende voorzieningen voorkomen. Ook voorzieningen ten behoeve van parkeren zijn toegelaten.

In de regels is specifiek opgenomen dat de A27 twee rijbanen, met maximaal 3 rijstroken per rijbaan, mag bevatten exclusief vlucht-/spitsstroken, spitsstroken, weefvakken en op- en afritten. De wegen die niet tot de A27 behoren mogen maximaal 2 rijstroken bedragen. Ook is er bepaald dat de maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, 15 meter bedraagt. Ter plaatse van de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - kunstwerk' mag een bouwwerk ten behoeve van civieltechnische en/of infrastructurele doeleinden, zoals een brug, een dam, een duiker, een tunnel, een via- of aquaduct, een sluis worden gerealiseerd. Hieronder vallen bijvoorbeeld de (fiets)tunnel en de fly-over (brug) ter hoogte van de aansluiting Hilversum.

Artikel 4 Leiding - Gas

De aanwezige gasleidingen zijn vervat in deze bestemming. De gronden zijn bestemd voor de aanleg, de instandhouding en bescherming van gasleidingen.

Artikel 5 Leiding - Water

In dit artikel is de bescherming van de aanwezige waterleidingen en de bijbehorende onderhoudstroken geregeld. Hierin is nadrukkelijk gesteld dat op deze gronden niet mag worden gebouwd. Indien werkzaamheden in of op de grond worden uitgevoerd, dan dient hiervoor een omgevingsvergunning aangevraagd te worden.

Artikel 6 Waarde - Archeologie - ZO Bosgebied - Middelhoog

In dit artikel is de bescherming van de archeologische waarde van gronden in het plangebied geregeld. Hierin is nadrukkelijk gesteld dat gebouwen op gronden met een archeologische verwachtingswaarde, ter bescherming van die waarden, moeten worden gebouwd binnen de bebouwingsgrenzen. Dat geldt niet voor relatief kleine bouwwerken die weinig of geen schade kunnen aanbrengen aan eventuele archeologische waarden. Dat verschilt per gebied (waarde hoog, middel of laag). Voorts is een groot aantal werken en werkzaamheden aanlegvergunningplichtig. Voor het verlenen van een dergelijke vergunning dient advies te worden ingewonnen bij een deskundige.

Artikel 7 Waarde - Ecologie

Deze dubbelbestemming is toegepast ten behoeve van het ecoduct over de A27.

Artikel 8 Waarde - Geomorfologie

Deze dubbelbestemming is bedoeld voor de bescherming en instandhouding van de aardkundige waarden in het plangebied.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels, bestaande uit de anti-dubbeltelregel, de algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingsregels, algemene wijzigingsregels, algemene procedureregels en overige regels.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In hoofdstuk 4 zijn regels opgenomen met betrekking tot het overgangsrecht voor bouwwerken en gebruik van gronden. Deze artikelen bevatten regels die als doel hebben de rechtstoestand tijdens de overgang naar een nieuw bestemmingsplan vast te leggen.

Artikel 12 Overgangsrecht

In het Besluit ruimtelijke ordening is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen. Indien de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande, legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe bestemmingsbepalingen dan wel bebouwingsbepalingen plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken, die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan van het overgangsrecht, is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan.

Artikel 13 Slotregel

In de regels van het bestemmingsplan wordt in de Slotregel aangegeven op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

6.3 Handhaving

Het bestemmingsplan is bindend voor burgers, bedrijven, maatschappelijke instellingen en voor de overheid zelf. Het afdwingen van het naleven van het bestemmingsplan is, met behoud van ieders verantwoordelijkheid, in eerste instantie een taak van de gemeentelijke overheid. Er is veel aandacht besteed aan voorlichting met betrekking tot de consequenties die een gevolg zijn van het vaststellen van dit bestemmingsplan. Daarnaast is er veel aandacht voor een effectieve en doelgerichte controle op zaken die in het bestemmingsplan zijn geregeld. Voor de controle en handhaving van het bestemmingsplan is samenwerking in brede zin een noodzaak. Het zich niet houden aan de regels doet afbreuk aan de kwaliteit van het plangebied; daadwerkelijke handhaving heeft voor de samenleving een belangrijke waarde. Tegen illegale situaties zal worden opgetreden.

6.3.1 Preventief en repressief toezicht

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

6.3.2 De instrumenten

Een overtreder riskeert:

a. dat publiekrechtelijke sancties plaatsvinden (dwangsom of bestuursdwang). Een last onder dwangsom is een veel toegepast middel om te zorgen, dat de overtreder door middel van het verbeuren van een bepaald bedrag ertoe moet weerhouden de overtreding voort te zetten. Mocht een dwangsom niet het gewenste effect hebben dan kan de gemeente bestuursdwang toepassen hetgeen er op neer komt dat de gemeente datgene doet wat de overtreder behoort te doen of verhindert dat hij/zij doet wat niet mag. Een en ander op kosten van de overtreder;
b. dat strafrechtelijke vervolging plaatsvindt. Overtreding van bepaalde bestemmingsplanregels zijn strafbare feiten. De bevoegdheid tot het instellen van vervolging op grond van het strafrecht berust bij het Openbaar Ministerie. Daartoe wordt een proces-verbaal tegen de overtreder opgemaakt en vindt vervolgens strafrechtelijke vervolging plaats. Strafrechtelijke vervolging kan plaatshebben in combinatie met de onder 1 genoemde bestuursrechtelijke dwangmiddelen. Bijzonderheid hierbij is

dat de Wet Economische Delicten op overtredingen van het bestemmingsplan van toepassing is, wat inhoudt dat de strafmaat aanzienlijk is;

c. de bestuurlijke boete. Door de uitbreiding van de bestuurlijke handhaving met de bestuurlijke boete kan de handhaving verder worden geïntensiveerd. De gemeente krijgt daardoor extra mogelijkheden om daadkrachtig en snel op te treden tegen overtredingen.

Aan de hand van recente luchtfoto's kan achterhaald worden wat er aan bebouwing aanwezig is op alle percelen in het plangebied. Eventuele bebouwing die illegaal (zonder omgevingsvergunning) gebouwd is, en waartegen wordt, of alsnog kan worden opgetreden, wordt niet automatisch gelegaliseerd met het nieuwe bestemmingsplan. Dit geldt ook voor een eventueel gewijzigd gebruik van opstallen waarvoor geen toestemming is gevraagd cq. verleend. Van geval tot geval zal bezien moeten worden of sprake is van een situatie die alsnog voor legalisatie in aanmerking komt of niet.

6.3.3 Prioriteiten in de handhaving

Voor de handhaving van illegale situaties op het gebied van omgevingsrecht zijn beleidsregels vastgesteld. Het college moet jaarlijks haar beleidsvoornemens in het kader van handhaving van de bouwregelgeving bekend maken. Ook moet jaarlijks verslag worden gedaan over de uitvoering van het handhavingsbeleid. Het handhavingsbeleid vormt het kader voor een jaarlijks vast te stellen handhavingsprogramma.

In de beleidsregels zijn prioriteiten gesteld (hoog, middelhoog en laag). De hoogste prioriteit richt zich tot onveilige situaties in zijn algemeenheid en tot veranderingen van percelen en gebouwen zichtbaar vanuit de openbare ruimte. Tegen overtredingen met een hoge prioriteit zal onmiddellijk handhavend worden opgetreden. Overtredingen uit de categorie met een middelhoge prioriteit, zoals erfafscheidingen, bijgebouwen en uitbreidingen aan de achterzijde zullen op de gebruikelijk wijze binnen de werkvoorraad worden afgehandeld.

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

6.3.4 Planinformatie

Het bestemmingsplan komt niet zomaar tot stand, maar is met veel publiciteit omgeven. Het bestemmingsplan is altijd in te zien. Daarnaast zijn er ook folders over de bouwregelgeving verkrijgbaar. De gemeentelijke organisatie is er bovendien op ingesteld nadere uitleg te geven. Velen maken daarvan gebruik. Niemand hoeft dus het risico te lopen om als gevolg van een gebrek aan kennis verkeerde beslissingen te nemen.

6.4 Economische uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Bro onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan.

Het ministerie van Infrastructuur en milieu voorziet in de benodigde financiële middelen voor de uitvoering van de wegaanpassingen op het gehele traject van het Tracébesluit A27, A1, gelegen tussen Utrecht Noord, knooppunt Eemnes en aansluiting Bunschoten-Spakenburg. Het bestemmingsplan is daarmee economisch uitvoerbaar.

Schaderegeling

Bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan kan er aanleiding zijn tot planschade. Artikel 13 van het Tracébesluit weguitbreiding A27/A1 Aansluiting Utrecht Noord – Knooppunt Eemnes – Aansluiting Bunschoten-Spakenburg voorziet in een regeling voor schadevergoeding.

Deze regeling houdt in dat de Minister van Infrastructuur en Milieu op zijn verzoek aan een belanghebbende een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toekent, indien de belanghebbende ten gevolge van het Tracébesluit schade lijdt of zal lijden die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze regeling is gebaseerd op artikel 22 van de Tracéwet.

Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding echter niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.Op februari 2016 heeft er een uitspraak van de Raad van State plaatsgevonden waarbij het betreffende Tracebesluit een onherroepelijk status heeft gekregen.

Geen exploitatieplan

Op grond van artikel 6.12, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 6.2.1 van het Bro dient, indien sprake is van één van de in artikel 6.2.1 van het Bro genoemde bouwactiviteiten, een exploitatieplan te worden vastgesteld. Een exploitatieplan heeft onder meer tot doel om te komen tot een adequaat publiekrechtelijk kostenverhaal, het realiseren van een goede inrichting van de openbare ruimte door middel van het stellen van locatie-eisen.

Voorliggend bestemmingsplan 'Verbreding A27 Hilversum, Tracébesluit A27/A1' maakt op zichzelf geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, maar vormt de wettelijk verplichte doorvertaling van een Tracébesluit in een bestemmingsplan. Gelet op de aard van dit bestemmingsplan is er geen aanleiding om een aanvullend exploitatieplan vast te stellen. De economische uitvoerbaarheid is niet in het geding.

6.5 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.5.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het bestuurlijk overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerp bestemmingsplan verzonden aan:

1. Rijkswaterstaat; West-Nederland Noord;
2. Provincie Noord-Holland;

6.5.2 Beperking mogelijkheid tot indienen zienswijzen

In artikel 13, tiende lid van de Tracéwet is bepaald dat geen zienswijzen kunnen worden ingediend ten aanzien van een ontwerpbestemmingsplan voor zover dat zijn grondslag vindt in een onherroepelijk Tracébesluit. Reden hiervoor is dat al beroep heeft opengestaan tegen dat Tracébesluit en het niet mogelijk is om dat Tracébesluit opnieuw ter discussie te stellen via een beroepsprocedure over het bestemmingsplan.

Om deze reden is het in deze bestemmingsplanprocedure niet mogelijk om zienswijzen in te dienen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan of beroep in te stellen ten aanzien van het vastgestelde bestemmingsplan voor zover dat de aanleg van de nieuwe A27 en de daarbij behorende voorzieningen en maatregelen mogelijk maakt op de manier zoals beschreven in het Tracébesluit A27/A1 Utrecht Noord - Knooppunt Eemnes - Aansluiting Bunschoten-Spakenburg.

6.5.3 Zienswijze tunnel 'rondje Hilversum'

Gedurende de periode van ter visie ligging kan een ieder een zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen ten aanzien van de fietstunnel ten behoeve van 'het rondje Hilversum'. Hilversum wil een verbinding mogelijk maken tussen de Huydecopersweg en het (natuur)gebied ter plaatse van de oude aansluiting Hilversum. De fietstunnel maakt onderdeel uit van 'het rondje Hilversum'. De gemeenteraad heeft op 22 mei 2012 in het kader van het Uitvoeringsprogramma fiets besloten tot de aanleg van de tunnel. De fietstunnel is geen onderdeel van het Tracébesluit, maar past er fysiek wel in. Rijkswaterstaat neemt de bouw van de tunnel mee met de overige werkzaamheden in opdracht van de gemeente Hilversum

6.5.4 Raadsvaststelling

Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn geen zienswijzen ingediend.