

Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi

Provinciaal Inpassingsplan – Plantoelichting; Eemnes,
Laren, Hilversum; Vastgesteld; Oktober 2016

PLANTOE

INHOUD

3 | Hoofdstuk 1 Inleiding

- 3 | 1.1 Inleiding
- 4 | 1.2 Nut en noodzaak: waarom HOV in 'tGooi?
- 6 | 1.3 Provinciaal Inpassingsplan
- 7 | 1.4 Voorgeschiedenis en besluitvorming
- 9 | 1.5 Ligging en begrenzing plangebied
- 12 | 1.6 Geldende bestemmingsplannen in het plangebied
- 12 | 1.7 Crisis- en herstelwet en de gevolgen voor bezwaar en beroep
- 12 | 1.8 Leeswijzer

13 | Hoofdstuk 2 Planbeschrijving HOV in 't Gooi

- 13 | 2.1 Inleiding
- 14 | 2.2 Deelprojecten 1 en 2 - Fietspad stadspark en Huizermaatweg
- 15 | 2.3 Deelproject 3 - busstation Huizen - Carpoolplaats Blaricum
- 16 | 2.4 Deelproject 4 - Halte Eemnes
- 16 | 2.5 Deelproject 5 - Anna's Hoeve
- 19 | 2.6 Deelproject 6 - Oosterengweg en omgeving
- 24 | 2.7 Deelproject 7 - Wandelpad - Station Hilversum
- 26 | 2.8 Verlegging Weg over Anna's Hoeve
- 27 | 2.9 Tijdelijk maatregelen

28 | Hoofdstuk 3 Beleidskader

- 28 | 3.1 Rijksbeleid
- 28 | 3.2 Provinciaal beleid
- 33 | 3.3 Regionaal beleid
- 35 | 3.4 Gemeentelijk beleid

37 | Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

- 37 | 4.1 Inleiding
- 37 | 4.2 Verkeer
- 41 | 4.3 Geluidhinder
- 46 | 4.4 Luchtkwaliteit
- 48 | 4.5 Ecologie
- 55 | 4.6 Water
- 55 | 4.7 Bodemkwaliteit
- 56 | 4.8 Archeologie
- 58 | 4.9 Landschap en cultuurhistorie
- 59 | 4.10 Bomen
- 60 | 4.11 Externe veiligheid
- 61 | 4.12 Vormvrije m.e.r. beoordeling
- 62 | 4.13 Conclusie

64 | Hoofdstuk 5 Juridische planopzet

- 64 | 5.1 Inleiding
- 64 | 5.2 Verbeelding
- 64 | 5.3 Planregels

68 | Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

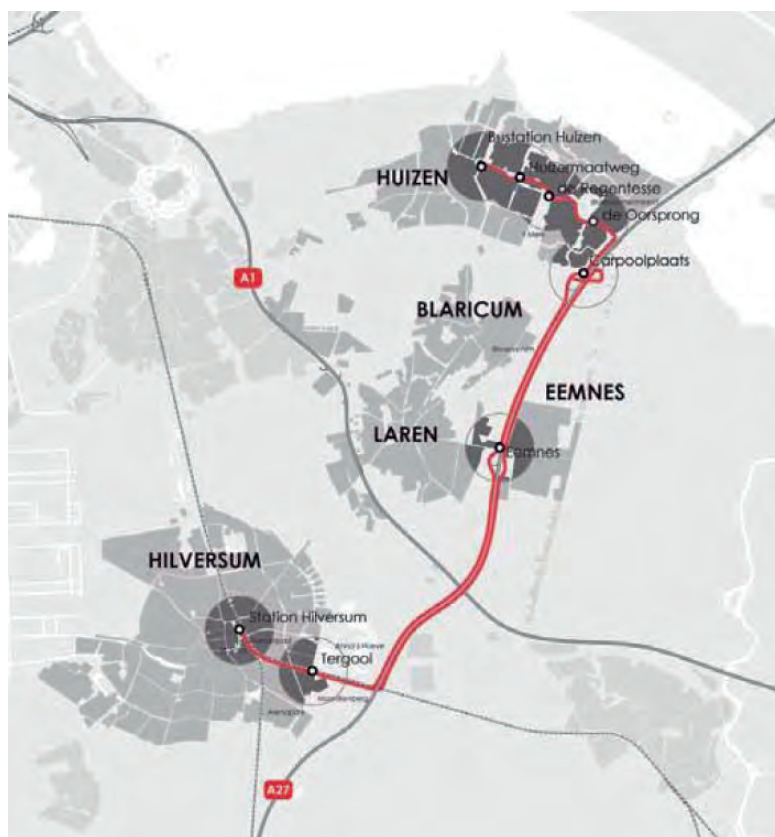
- 68 | 6.1 Economische uitvoerbaarheid
- 68 | 6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 INLEIDING

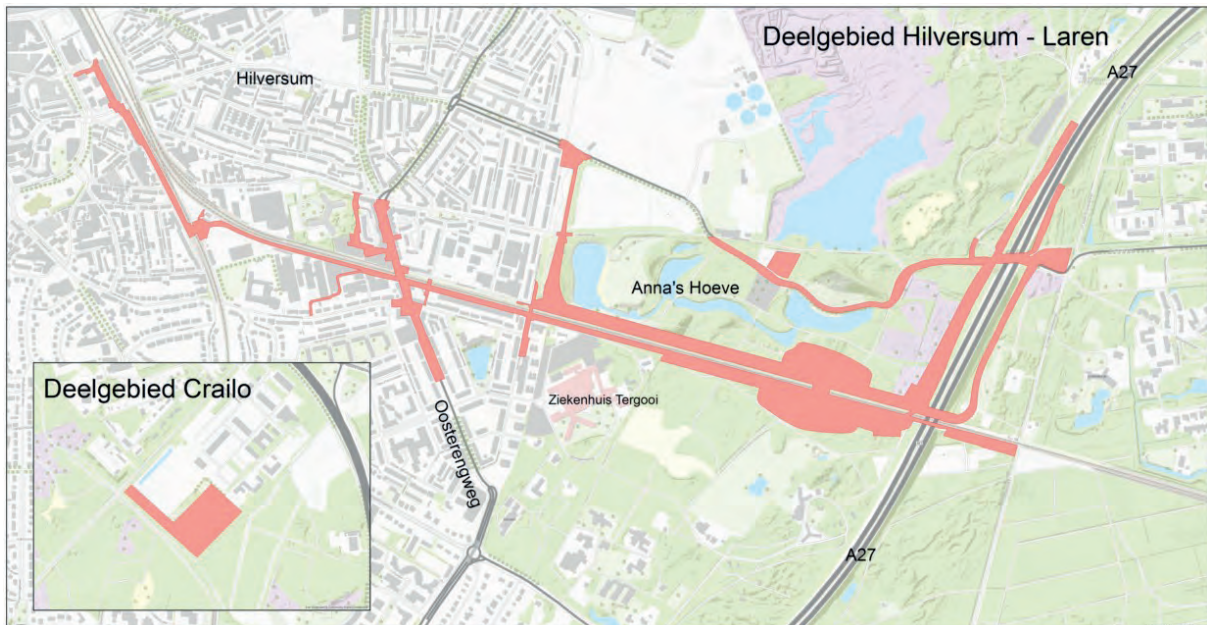
De gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland werken samen aan een betere bereikbaarheid van 't Gooi. De partijen hebben gezamenlijk besloten om een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) verbinding aan te leggen tussen Huizen en Hilversum.

Op onderliggend figuur is het beoogde tracé weergegeven.



1.1.1 Plangebied PIP HOV-verbinding

Voorliggend Provinciaal Inpassingsplan (PIP) regelt de aanleg van deze HOV-verbinding, in de vorm van een busbaan op delen van het tracé vanaf de A27 ter hoogte van Anna's Hoeve tot aan het station Hilversum.



Voor het gedeelte van de HOV-verbinding in Huizen en Blaricum zijn studies uitgevoerd over de wijzemaarop de busbaan daar gaat functioneren. Hierbij zijn twee meerijdivarianten en één variant met een vrijliggende busbaan ontwikkeld. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben besloten het PIP HOV in 't Gooi te splitsen omdat na het onderzoek er nog geen overeenstemming is over het tracé in Huizen en Blaricum. Wanneer de overeenstemming er is, kan zo nodig een afzonderlijke planologische procedure worden doorlopen.

Doelen

Naast het realiseren van de HOV busverbinding tussen Huizen en Hilversum, is een belangrijk onderdeel van het project de versterking van de natuurverbindingen in de regio (Groene Schakel). Met name wordt de natuur bij Anna's Hoeve versterkt, alsmede bij Crailo.

De natuur bij Anna's Hoeve ondervindt op dit moment een barriere bij de spoorlijn en bij de Weg over Anna's Hoeve. Het project maakt de aanleg van een ecoduct over de spoorlijn mogelijk en regelt de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt.

Dit medeop basis van de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Het realiseren van de HOV-verbinding vormde namelijk de aanleiding voor de gemeenten Hilversum, Laren, CNR en de Provincie om gezamenlijk een inrichtingsvisie op te stellen voor Anna's Hoeve om zo het gebied een impuls te geven. In het kader van deze inrichtingsvisie is vanwege de velevoordelen voor natuur en recreatie, besloten de bestaande gemeentelijke Weg over Anna's Hoeve te verleggen naar een nieuwe plek, namelijk gebundeld met de huidige spoorbaan endeHOVbusbaan. Ziehiervoorverderparagraaf3.3.1.

Een verdere versterking van de natuur vindt plaats bij Crailo. Daar wordt een stuk natuur ingericht dat van belang is als ecologische verbinding van en naar de natuurbrug over de A1. Hier ligt daarom ook een stuk plangebied van het voorliggende inpassingsplan. Zie ook paragraaf1.5.

1.2 NUT EN NOODZAAK: WAAROM HOV IN 't GOOI?

Bereikbaarheid en leefbaarheidonder druk

De wegen in 't Gooi raken vol. Als er nu niet nagedacht wordt over de bereikbaarheid van 't Gooi in de toekomst, dan slibt het wegennetwerk steeds verder dicht. Daarom investeert de provincie Noord-Holland, samen met de gemeenten Huizen, Eemnes, Laren en Hilversum in openbaar vervoer. Zo wordt gezorgd voor een betrouwbare verbinding tussen mensen en plekken. Het aanleggen van een vrij liggende busbaan is daarbij niet het hogere einddoel. De HOV-baan zorgt er juist voor dat de R-NET bussen vaak, op tijd en filevrij kunnen blijven rijden. Ook het overige verkeer in 't Gooi profiteert, want er komt meer ruimte voor automobilisten en fietsers. En als

de schop dan toch de grond in gaat, ontstaan er meteen mogelijkheden een aantal andere zaken aan te pakken, zoals het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid en versterking van de natuur.

Veel betere ontsluiting (op R-net), belangrijke economische positie

Door de aansluiting op het regionale HOV-netwerk (R-net) krijgt de regio een frequente, snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. Hierdoor wordt Huizen, een van de grootste gemeenten zonder station in Nederland, veel beter ontsloten. Ook Hilversum, Blaricum, Eemnes en Laren krijgen een sterk verbeterde aansluiting op R-net, door de uitbreiding of aanleg van P+R-terreinen met HOV-haltes. Deze snelle, hoogfrequente en comfortabele busverbinding is een serieus alternatief voor de auto en levert een bijdrage aan het op peil houden van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie van 't Gooi.

Juist nu investeren daarmee straks betrouwbare en vlotte doorstroming

Het is nodig om juist nu te investeren om er voor te zorgen dat straks de bus betrouwbaar en vlot kan doorstromen. Om te voldoen aan de vereiste criteria van R-net op het gebied van frequentie, betrouwbaarheid en snelheid zijn vrije busbanen op een deel van het traject nodig. Verder krijgt de HOV-bus voorrang en kan deze over het nieuwe tracé vlot en ongehinderd doorrijden.

De huidige lijn 320 voldoet in de spits en buiten de spits niet aan de rijtijdnorm en criteria van R-net (zie Bijlage 19). Ook de betrouwbaarheid van de huidige lijn 320 schiet tekort. De spreiding in de rijtijden is gedurende de gehele dag groter dan de gestelde norm van 4 minuten. De HOV-lijn is niet alleen sneller dan de huidige lijn 320, maar is vooral een betrouwbaarder vorm van openbaar vervoer. De reiziger kan hier vaak en stipt op tijd gebruik van maken.

Uit de meest recente gegevens van bureau GoudappelCoffeng met betrekking tot de vervoerswaarde blijkt ook dat het aantal reizigers gaat toenemen. Nemen we de doorsnede van de A27 in 2020 als uitgangspunt en vergelijken de situatie met en zonder HOV, dan blijkt dat het aantal reizigers toeneemt met 33%.

Doordat deelproject 3 geen onderdeel meer uitmaakt van het PIP, roept dat de vraag op of dat invloed heeft op de reistijd en vervoerswaarde van de HOV-baan. Immers het is niet zeker dat de HOV-baan in Huizen en Blaricum als vrijliggende busbaan wordt gerealiseerd,

zoals in eerdere rapporten als uitgangspunt is genomen. Daarom heeft GoudappelCoffeng in 2015 onderzocht of ook een meerijldvariant (uitgangspunt in het onderzoek was meerijden met het autoverkeer via 't Merk), tot voldoende tijdswinst, betrouwbaarheid en reizigersaanbod leidt. Het rapport is als Bijlage 1 opgenomen. Hierin wordt aangegeven dat de reistijd Huizen-Hilversum met een meerijldvariant 26,5 min zal bedragen. Het aantal reizigers ter plaatse van een doorsnede bij de A27 in 2020 met 33% is toegenomen ten opzichte van de referentiesituatie.

Op basis van dit rapport kan geconcludeerd worden dat, ondanks dat in het PIP deelproject 3 niet wordt meegenomen, de nut en noodzaak van het project aangetoond blijft. Hierbij wordt opgemerkt dat er geen discussie is over de noodzaak tot het realiseren van een HOV-tracé in Huizen en Blaricum, maar wel over de vorm waarin dat moet plaatsvinden (meerijden of vrije busbaan). Hoewel deelproject 3 dus geen deel uitmaakt van het PIP blijkt uit diverse stukken voldoende dat ook in Huizen en Blaricum een HOV-tracé gerealiseerd gaat worden.

Naast HOV-verbinding wordt ook een impuls voor de omgeving mogelijk gemaakt

Het project HOV in 't Gooi gaat over meer dan een HOV-verbinding. Een groot deel van het projectbudget van € 118 miljoen wordt besteed aan verbeteringen voor auto, fiets en natuur in de regio.

Zo wordt in Huizen Winkelcentrum Oostermeent beter toegankelijk gemaakt en ingericht, in overleg met de winkeliers.

De Oosterengweg in Hilversum zal worden uitgevoerd als een onderdoorgang onder de bus- en spoorbaan door. De onderdoorgang Oosterengweg is noodzakelijk voor de aanleg van de busbaan. Zonder onderdoorgang zal het autoverkeer nog slechter doorstromen, doordat het verkeer dan niet alleen zou moeten wachten voor passerende treinen, maar ook voor passerende bussen. Een tunnel borgt de verkeersdoorstroming en is veiliger, doordat geen gelijkvloerse spoorkruising meer nodig is. De NS heeft plannen om in de toekomst passagierstreinen

spoorboekloos te laten rijden. Hierdoor verwacht de NS meer treinen op het spoor te kunnen verwerken. Dat zou betekenen dat de spoorbomen langer en vaker voor wegverkeer gesloten zouden zijn. Door het aanbrengen van de onderdoorgang wordt dit knelpunt voor de toekomst opgelost.

Voor fietsers en voetgangers wordt het hier veel veiliger. Ook is het streven er op gericht om een nieuwe fietsverbinding bij de Van Linschotenlaan te realiseren.

Ook de natuur (NNN) in de omgeving wordt versterkt: Groene Schakel

Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het Nationaal NatuurNetwerk NNN (voorheen Ecologische Hoofdstructuur) te versterken. De zogenaamde Groene Schakel krijgt hierdoor een belangrijke impuls. De doelstelling van natuurverbinding De Groene Schakel is het realiseren van een ecologische verbinding tussen de natuurgebieden in het Gooi (o.a. Bussummerheide, Westerheide, Zuiderheide, Laarder Wasmere) en op de Utrechtse Heuvelrug (o.a. Boswachterij De Vuursche, Landgoed Pijnenburg). Deze natuurverbinding moet de ruimtelijke samenhang van het landelijke natuurnetwerk versterken en daarmee de overlevingskansen voor plant- en diersoorten vergroten.

Met het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve en het bundelen van de verlegde weg met de spoorlijn en de busbaan, wordt het natuurgebied Anna's Hoeve niet meer

doorsneden door een verkeersweg. Daarnaast wordt de NNN in de omgeving versterkt door het realiseren van een nieuw ecoduct bij Anna's Hoeve, dat de verlegde weg, spoorlijn en busbaan overspant. In het kader van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) is dit ecoduct reeds genoemd in combinatie met de aanleg van een HOV-busverbinding. Deze rijks gelden alleen zijn niet voldoende om ook de mitigatie van de verlegde Weg over Anna's Hoeve te realiseren.

Een verdere versterking van de Groene Schakel vindt plaats bij Craillo. Ook bij Craillo wordt een stuk natuur ingericht dat van belang is als ecologische verbinding van en naar de natuurbrug over de A1 die de Bussemer- en Westerheide met de Tafelberg- en Blaricummerheide verbindt.

Op deze manier draagt het project bij aan een kwaliteitsimpuls van het NNN en de Groene Schakel.

Gelet op het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat nut en noodzaak van het PIP voldoende onderbouwd zijn.

1.3 PROVINCIAAL INPASSINGSPLAN

Om HOV in 't Gooi te realiseren dient er een provinciaal inpassingsplan opgesteld te worden. Een provinciaal inpassingsplan is een door Provinciale Staten, op grond van art.

3.26 Wro, vastgesteld ruimtelijk plan dat een samenhangend beeld beschrijft van de toekomstige situatie van het plangebied. Met andere woorden: een bestemmingsplan opgesteld door de provincie.

Provinciaal belang

Een provinciaal inpassingsplan kan alleen vastgesteld worden als en sprake is van een provinciaal belang en de betrokken gemeenteraden zijn gehoord. De realisatie van Project HOV in 't Gooi is een provinciaal belang om de volgende redenen:

- De HOV verbinding is van economisch belang voor de regio. Het verkorten van de reistijd tussen Huizen en Hilversum en het vergroten van de betrouwbaarheid van de verbinding zorgt voor een betere bereikbaarheid en is daarmee een impuls voor de regionale economie.
- De provincie Noord-Holland levert een financiële bijdrage aan de HOV.
- Het project HOV in 't Gooi is als provinciaal belang opgenomen in de Provinciale Structuurvisie 2040.
- De betrokken gemeenten (met uitzondering van de gemeente Blaricum) hebben de provincie Noord-Holland verzocht een provinciaal inpassingsplan op te stellen, onder andere ingegeven door procesefficiency.

Horen van de gemeenteraden

In artikel 3.26 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat gemeenteraden van de bij het inpassingsplan betrokken gronden, dienen te worden gehoord door de provincie over het voornemen om zo'n inpassingsplan op te stellen. De gemeenten waren al bij de voorbereiding van het inpassingsplan betrokken. Niettemin heeft de provincie Noord-Holland ook formeel per brief van 29 juli 2014 de gemeenteraden van Huizen, Blaricum, Laren en Hilversum de gelegenheid gegeven om nogmaals een reactie te geven

op het voornemen om een provinciaal inpassingsplan vast te stellen voor HOV in 't Gooi. De reacties van de gemeenteraden zijn verwerkt in de nota vooroverleg (zie paragraaf 6.2.2).

Doel van het inpassingsplan

In het provinciaal inpassingsplan wordt geregeld welke functies in het plangebied zijn toegestaan en waar wat gebouwd mag worden. Vaste onderdelen van een inpassingsplan zijn de regels (voorschriften) voor het gebied, een verbeelding (plankaart) waarop de bestemmingen zijn aangegeven en een toelichting (ditdocument).

Het provinciaal inpassingsplan is een algemeen verbindend voorschrift met een looptijd van 10 jaar, tenzij Provinciale Staten in het inpassingsplan een nadere bepaling opnemen waarin een kortere werkingsduur is vastgelegd (art. 3.26 lid 5 Wro). De regels die in het plan zijn opgenomen zijn dus juridisch bindend voor eenieder, zowel overheid zelf, als private partijen (bijvoorbeeld eigenaren en gebruikers van het plangebied).

Op basis van art. 3.26 Wro treden bij een provinciaal inpassingsplan Provinciale Staten in de plaats van de gemeenteraad en Gedeputeerde Staten in de plaats van Burgemeester en Wethouders, gedurende de periode waar dat voor bepaald is. Dit houdt dus in dat de gemeenteraden tijdelijk geen bevoegdheid meer hebben tot het vaststellen van een bestemmingsplan voor dit gebied, tot maximaal tien jaar na vaststelling van het inpassingsplan (een andere termijn kan worden vastgesteld, zie art. 3.26 lid 5 Wro). De termijn dient bij de vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten te worden vastgelegd.

Daarnaast biedt artikel 3.26, lid 4 Wro de mogelijkheid voor de provincie om te kunnen beslissen op aanvragen omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen en/of gebruik binnen het plangebied. Uit oogpunt van coördinatie van de uitvoering zijn Gedeputeerde Staten van plan dit artikel toe te passen. Tevens hebben Gedeputeerde Staten daarmee dan de mogelijkheid om de afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden uit het PIP toe te passen.

Dit moet formeel geregeld worden in de fase van vaststelling van het inpassingsplan door dit expliciet in het vaststellingsbesluit te vermelden.

Milieuaspectenen vormvrije m.e.r.-beoordeling

In het kader van een inpassingsplan dient altijd zorgvuldig gekeken te worden naar de milieu- en omgevingsaspecten van een project, om zo te voldoen aan natuur- en milieuwetgeving. In het kader van project HOV in 't Gooi zijn dan ook diverse milieuonderzoeken uitgevoerd. Uit het oogpunt van zorgvuldigheid is, hoewel hier wettelijk gezien geen verplichting toe was, daarnaast ook nog een zogenoemde 'vormvrije milieu-effect-beoordeling' opgesteld (zie paragraaf 4.12).

In Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten komen de milieueffecten expliciet aan de orde. De volledige milieuonderzoeken zijn als bijlagen aan dit document toegevoegd.

1.4 VOORGESCHIEDENIS EN BESLUITVORMING**2006-2012: Besluitvorming in de studiefase**

De colleges van B&W van Hilversum, Huizen, Eemnes, Laren en Blaricum hebben zich eind 2006/begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV-busbaan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. In het verlengde hiervan is een verkenning gedaan naar mogelijke tracés. Ook zijn in deze fase verschillende studies uitgevoerd naar vervoerwaarde (aantal reizigers om de exploitatie rendabel te maken) om nut en noodzaak van het project aan te tonen. Vervolgens is in juli 2008 een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar het voorkeurs-tracé. Op basis van deze onderzoeken hebben de gemeenteraden van Hilversum, Eemnes en Laren in 2010 ingestemd met de komst van een HOV-verbinding in 't Gooi. Vervolgens is begin 2011 een nadere studie geweest

naar vier tracévarianten. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstracé voor de HOV-busverbinding vastgesteld in de Stuurgroep HOV in het Gooi en in Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. De gemeenten Huizen (2011), Eemnes, Laren en Hilversum (alle 2010) hebben ingestemd met dit tracé. Alleen de gemeente Blaricum heeft per raadsbesluit van 25 juni 2012 besloten niet langer mee te willen werken aan de HOV-lijn. Met de besluitvorming in de verschillende gemeenteraden werd nut en noodzaakdiscussie in juli 2012 afgerond.

Op 9 juli 2012 hebben Provinciale Staten aan Gedeputeerde Staten opgedragen de activiteiten voor de volgende fase van het project (de planfase) uit te voeren, waaronder het uitwerken van het gekozen voorkeurstracé en de voorbereidingen voor de procedure voor dit provinciaal inpassingsplan.

2013: Ontwerpateliers in de planfase

In het voorjaar van 2013 is het ontwerptraject voor de verschillende deelprojecten gestart.

Bij het uitwerken van het voorkeurstracé in verschillende deelprojecten werd gewerkt in ontwerpateliers, waar de ingenieursbureaus met vertegenwoordigers van gemeenten en provincie de uitwerking van diverse inhoudelijke punten bespraken.

In het ontwerpatelier in Huizen is naast de ruimtelijke inpassing van de busbaan, wegen en groen aandacht geweest voor het onderliggend buslijnnet, voor de levering en parkeren van het winkelcentrum Oosterveen en voor overlast naar bewoners zoveel mogelijk te beperken.

In deze atelierbijeenkomsten in Hilversum kwamen de adviseurs van de gemeente Hilversum, de provincie Noord-Holland, Coudappel Coffeng, Posad en Movares samen om informatie uit te wisselen, gezamenlijk aan ontwerpvoorstellen te werken en de participatieavonden voor te bereiden. De resultaten van de participatiebijeenkomsten zijn in een nieuwe reeks van ontwerpateliers beschouwd en waar mogelijk in de uitwerking van (voorkeurs)alternatieven meegenomen.

2013: Start Consultatietraject

In maart/april 2013 is in alle gemeenten een intensief consultatietraject met omwonenden en omgeving gestart.

In de gemeente Huizen, Blaricum en Hilversum hebben participatiebijeenkomsten met bewoners en omgeving plaatsgevonden. De aanwezigen in Huizen en Blaricum konden door middel van formulieren een reactie op het toekomstige busbaantracé geven.

In Hilversum stond het HOV-tracé niet meer ter discussie maar konden omwonenden en omgeving invloeduitoefenen op de variantkeuze en de uitwerking van mogelijke varianten.

De input van de omgeving is daar waar mogelijk meegenomen in de verdere uitwerking

van de ontwerpen en heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovgooi.nl).

Naar aanleiding van de participatiebijeenkomsten en ontwerpateliers in Huizen, Blaricum en Hilversum hebben nog een aantal keukentafelgesprekken plaatsgevonden met direct omwonenden.

In september 2013 werd de reacties en de ontwerpresultaten teruggekoppeld aan de omwonenden en omgeving. Hiermee is het consultatietraject afgerond.

De verkregen input uit de ontwerpateliers, participatiebijeenkomsten en afzonderlijk gevoerde keukentafelgesprekken met direct omwonenden hebben mede bijgedragen aan hettot stand komen van het ruimtelijk Voorontwerp. Het ontwerpproces(en consultatietraject) heeft geleid tot een uitgewerkt inpassingsontwerp. Dit inpassingsontwerp vormde de basis voor de volgende fase van het project.

2014: Bestuursovereenkomst

De betrokken gemeenten en de provincie Noord-Holland hebben vervolgens 17 januari 2014 de samenwerkingsovereenkomst ondertekend. Met het tekenen van de samenwerkingsovereenkomst zijn de

afspraken tussen de gemeenten en de provincie over het ontwerp, de planning en financiering vastgelegd. Provinciale Staten hebben op 3 februari 2014 ingestemd met deze samenwerkingsovereenkomst en de middelen vrijgegeven voor de verdere voorbereiding van het project. Daarnaast hebben Provinciale Staten op 3 februari 2014 een voorbereidingsbesluit genomen ter voorbereiding van het PIP. Met dit besluit werd aangegeven dat er voor het gebied een nieuw plan in voorbereiding is en konden initiatieven voor bouwplannen en/of voorgenomen gebruikswijzigingen die de verwezenlijking van het PIP zouden frustreren, worden aangehouden gedurende 1 jaar.

Naast het realiseren van de HOV busverbinding tussen Huizen en Hilversum was (en is) een belangrijk onderdeel van het project een goede ecologische inpassing bij Anna's Hoeve, waar de busbaan langs loopt. Het project vormde daarmee ook de aanleiding voor de gemeenten Hilversum, Laren, GNR en de Provincie om gezamenlijk een inrichtingsvisie op te stellen voor Anna's Hoeve om zo het gebied een impuls te geven. In het kader van deze inrichtingsvisie is vanwege de vele voordelen voor natuur en recreatie, uitendelijk door de partijen besloten de bestaande gemeentelijke Weg over Anna's Hoeve te verleggen naar een nieuwe plek, namelijk gebundeld met de huidige spoorbaan en de HOV busbaan. De gemeenteraden van Laren en Eemnes spraken hun voorkeur voor deze verlegging eind 2014 uit, de gemeenteraad van Hilversum deed dat uiteindelijk op 7 januari 2015. In mei 2015 heeft over het schetsontwerp voor de nieuwe Weg over Anna's Hoeve een consultatieronde plaatsgevonden.

2014: Start opstellen provinciaal inpassingsplan

Met het uitgewerkte ontwerp en het ondertekenen van de bestuursovereenkomst kon in 2014 gestart worden met het voorbereiden van dit provinciaal inpassingsplan. Medio 2014 is daarom het vooroverleg met de wettelijke partners gestart. Zie hiervoor verder paragraaf 6.2.2. In het najaar van 2014 heeft nadere afstemming op de opgestelde Inrichtingsvisie Anna's Hoeve plaatsgevonden. Zie hiervoor verder paragraaf 3.3.1.

2015: Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO)

In maart van dit jaar heeft de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) geadviseerd over de ruimtelijke inpassing van de HOV. Zij onderkennen dat de bundeling van infrastructuur de juiste oplossing is om zowel de verlegde Weg over Anna's Hoeve als de HOV door het gebied aan te leggen.

In de cultuurhistorische en landschappelijke verkenning wordt volgens de ARO vooral gesproken over de beleidsmatige uitgangspunten en komend daadwerkelijk waarden van het gebied te weinig aan bod. Op verzoek van de ARO is de onderbouwing aangescherpt van hoe ingespeeld is op de landschappelijke en cultuurhistorische waarden in het ontwerp van het HOV en de weg en wat de consequenties van het ontwerp zijn voor de kwaliteiten van het landschap. Deze onderbouwing is als bijlage toegevoegd aan de rapportage landschap en cultuurhistorie, zie Bijlage 12.

2015: consultatieronde Verlegde Weg over Anna's Hoeve

In mei heeft een meedenkbijeenkomst plaatsgevonden betreffende de verlegde weg over Anna's Hoeve. Tijdens deze bijeenkomst zijn diverse onderwerpen besproken, zoals de A. Fokkerweg, de kruising Minckelersstraat/ A. Fokkerweg, de kruising A. Fokkerweg/Liebergerweg, de kruising Mussenstraat/ A. Fokkerweg, de gevolgen langs het spoor, de flyover A27, de Zandheuvelweg, de Goyergracht en het ecoduct.

2015: Nader onderzoek meerijdvarianten

In het najaar van 2014 heeft de gemeente Huizen een onderzoek laten uitvoeren naar de meerijdvariant over 't Merk.

In overleg met de provincie en de gemeenten Huizen en Blaricum, is begin 2015 afgesproken een gezamenlijk onderzoek te starten na drie varianten, meerijden over Het Merk, meerijden langs 't Meent en een vrije busbaan langs 't Meent. In dit onderzoek is geconcludeerd dat meerijden langs 't Meent na optimalisaties voldoet aan de R-NET norm. Echter vanwege de toename van verkeer in de toekomst zal alleen de vrije busbaan voldoen aan de R-NET norm. De mate en snelheid waarmee dit gebeurt is afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen, met name de ontwikkeling van de wijk Blaricummermeent.

1.5 LIGGING EN BEGRENZINGPLANGEBIED

Het plangebied van het inpassingsplan beslaat het ruimtebeslag voor de busbaan, inclusief bijbehorende halteplaatsen, fietsenstallingen en parkeerplaatsen, bermen en afrastering. Het tracé is meestal parallel gelegen aan bestaande infrastructuur. Waar aanpassingen van de bestaande wegen nodig zijn, zijn deze ook opgenomen binnen de begrenzing van voorliggend PIP.

Het plangebied is gelegen ter plaatse van de gemeenten Laren en Hilversum en is weergegeven op onderstaande figuur. Vanaf de A27 komt ter hoogte van Anna's Hoeve een busafslag. In het gebied Anna's Hoeve wordt een ecoduct aangelegd die over de nieuwe HOV-busbaan, het spoor en de verlegde weg over Anna's Hoeve zal worden geprojecteerd. De bus rijdt op een vrije baan aan de zuidzijde langs het spoor richting NS Station Hilversum. Aan de noordzijde van het spoor wordt een nieuwe Weg over Anna's Hoeve

gerealiseerd op basis van de besluitvorming over de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Deze nieuwe weg wordt binnen het plangebied meegenomen. Omdat de functie van de bestaande Weg over Anna's Hoeve vervalt, is deze ook binnen het plangebied meegenomen.

Op de kruising met de Oosterengweg en de Anthony Fokkerweg/ Van Linschotenlaan wordt een onderdoorgang gebouwd, deze wegen vallen dan ook deels binnen de begrenzing van het PIP. Na aanleg van de onderdoorgang in de Oosterengweg moet het bedrijventerrein Venetapark aan de Oosterengweg op een andere wijze worden ontsloten. Hiertoe is een nieuwe weg voorzien over het IFF terrein. Deze weg maakt onderdeel uit van het PIP. Bij het Wandelpad kruist de busbaan het spoor en rijdt dan parallel aan het Wandelpad naar het station.



Ligging plangebied Hilversum-Laren



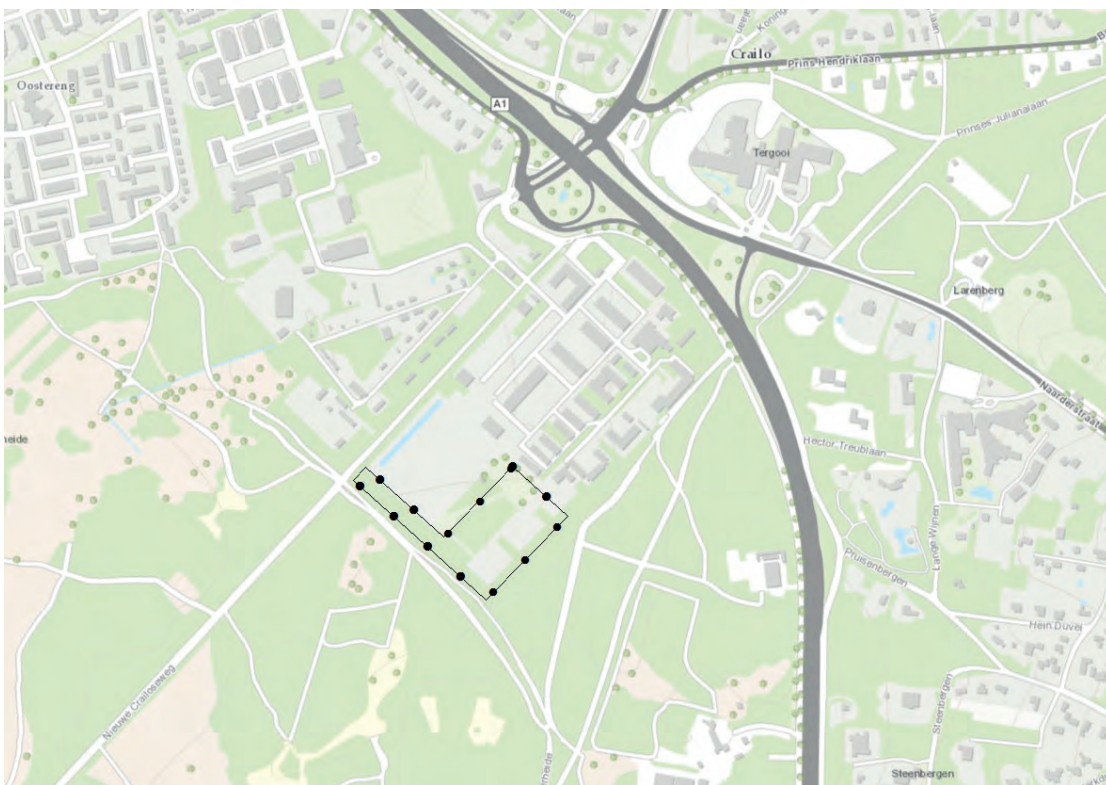
Uitsnede omgeving plangebied, bron: google maps

De volgende tijdelijke bouwwegen zijn ook meegenomen in het PIP. Dit enerzijds om de benodigde vergunningverlening gecoördineerd door de provincie te kunnen laten plaatsvinden en anderzijds om in het uiterste geval medewerking aan deze tijdelijke bouwwegen juridisch te kunnen afdwingen.

- Om de panden Oosterengweg 42-46 en de appartementen langs de Oosterengweg 48-52 tijdens de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg bereikbaar te houden, is een tijdelijke weg over het parkeerterrein van het naastgelegen HKU-pand nodig. Deze tijdelijke weg wordt meegenomen in het PIP.
- Ook is een tijdelijke ontsluitingsweg ten oosten van de A27 ten behoeve van de bouw van het ecoduct en de flyover toegevoegd aan het PIP.
- Ook is in het PIP een tijdelijke (spoorweg)overgang ter plaatse van de Mussenstraat opgenomen, die door hulpdiensten en langzaam verkeer gebruikt mag worden, aangezien tijdens de realisatie van de onderdoorgang de Oosterengweg circa 2,5 jaar wordt afgesloten. Dit betekent dat het verkeer tijdelijk via een alternatieve route het spoor moet kruisen.

Omdat de aanleg van een tijdelijke weg over het terrein van Tergooi en Anna's Hoeve tijdens de aanleg van de onderdoorgang Oosterengweg zeer kostbaar bleek, wordt nog gezocht op welke manier tijdens de aanlegfase verkeersproblemen kunnen worden voorkomen door verkeersmaatregelen. Het is van belang dat er voldoende maatregelen worden getroffen. Hierover is het project met de gemeente in gesprek. Deze verkeersmaatregelen kunnen buiten het PIP om worden genomen.

Vanwege de benodigde natuurcompensatie zijn zowel de bestaande weg over Anna's Hoeve, als ook de gronden van de aan deze weg gelegen scoutingterrein binnen de begrenzing van het PIP getrokken. Tot slot zijn ook gronden in de omgeving van Crailo binnen het inpassingsplan meegenomen. De ligging van deze gronden is weergegeven op onderstaande afbeelding.



Ligging plangebied bij Crailo

1.6 GELDENDE BESTEMMINGSPLANNEN IN HET PLANGEBIED

In het plangebied van voorliggend PIP gelden de volgende bestemmingsplannen:

Naam bestemmingsplan	Datum vaststelling/ onherroepelijk	Gemeente
Natuurgebied 2009	25 november 2009	Laren
Laren - West	26 juni 2013	Laren
Buitengebied	26 juni 2013	Hilversum
Monnikenberg	12 juni 2013	Hilversum
Kamerlingh Onnesweg	12 juni 2013	Hilversum
Van Riebeeck / Bonairelaan	17 juli 2013	Hilversum
Over t Spoor	12 januari 2011	Hilversum
Bestemmingsplan Utrechtseweg	15 mei 2013	Hilversum
Binnenstad 2013	12 juni 2013	Hilversum
Woonwijk Anna's Hoeve	16 oktober 2013	Hilversum

1.7 CRISIS- EN HERSTELWET EN DE GEVOLGEN VOOR BEZWAAR EN BEROEP

Dit inpassingsplan valt onder de werking van de Crisis- en herstelwet. De Crisis- en herstelwet heeft tot doel de werkgelegenheid in onder meer de bouwsector op korte termijn te behouden. De Crisis- en herstelwet bevat daarvoor onder meer een aantal tijdelijke en permanente maatregelen, waarmee procedures voor ruimtelijke initiatieven sneller en eenvoudiger verlopen. De realisatie van de HOV-baan is namelijk een infrastructureel project als bedoeld in bijlage I van de Crisis- en herstelwet (categorie 2. gebiedsontwikkeling en werken van provinciaal of nationaal belang, categorie 2.1. ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.5 Wro (inpassingsplannen van provincie en rijk).

Gevolgen bezwaar en beroep

De Crisis- en herstelwet heeft voornamelijk gevolgen voor de mogelijkheden voor beroep en hoger beroep tegen het voorliggende inpassingsplan. De volgende bepalingen uit de Crisis- en herstelwet zijn voor dit inpassingsplan relevant:

- Bij het indienen van bezwaar- en beroepschriften kunnen geen pro-formastukken worden ingediend, om die later aan te vullen. Binnen de bezwaar- of beroepstermijn van zes weken moeten alle gronden (argumenten) genoemd worden, met een goede onderbouwing.
- De bestuursrechter (Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State) moet sneller uitspraak doen in een beroepsprocedure tegen dit inpassingsplan: binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn.
- In het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan in de bekendmaking moet vermeld worden dat het een besluit betreft waarop de Chw van toepassing is.
- Bovendien moet aangegeven worden, dat de beroepsgronden in het beroepschrift moeten worden opgenomen en dat de beroepsgronden na afloop van de beroepstermijn niet meer mogen worden aangevuld (zie artikel 11 Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet).

Wijziging Crisis- en herstelwet (2013)

Vanaf 25 april 2013 is de Crisis en herstelwet permanent geworden. Verder is het artikel over de inperking van het beroepsrecht decentrale overheden aangepast, waardoor decentrale overheden nu weer beroep kunnen instellen tegen besluiten van andere decentrale overheden waarbij de CHW van toepassing is.

1.8 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt het plan beschreven waarbij, per deeltraject, wordt ingegaan op de toekomstige situatie. De ontwikkelingen die in het project mogelijk worden gemaakt dienen aan te sluiten bij de relevante wet en regelgeving. Dit komt aan bod in hoofdstuk 3. De toetsing van de milieuaspecten komt aan de orde in hoofdstuk 4. Daarbij ook aandacht voor de vormvrije milieu-effect-rapportage die is opgesteld voor dit plan. De 'regels' en de 'verbeelding' vormen de juridisch bindende elementen van dit inpassingsplan. Deze komen aan bod in hoofdstuk 5. De regels zijn nodig om het gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van de bebouwing binnen het plangebied te regelen. In hoofdstuk 6 komen tenslotte de economische- en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan aan de orde, waarbij onder andere de resultaten van het wettelijk vooroverleg en de resultaten van de ter inzage legging van het ontwerp-inpassingsplan aan bod komen.

HOOFDSTUK 2 PLANBESCHRIJVING HOV IN 'T GOOI

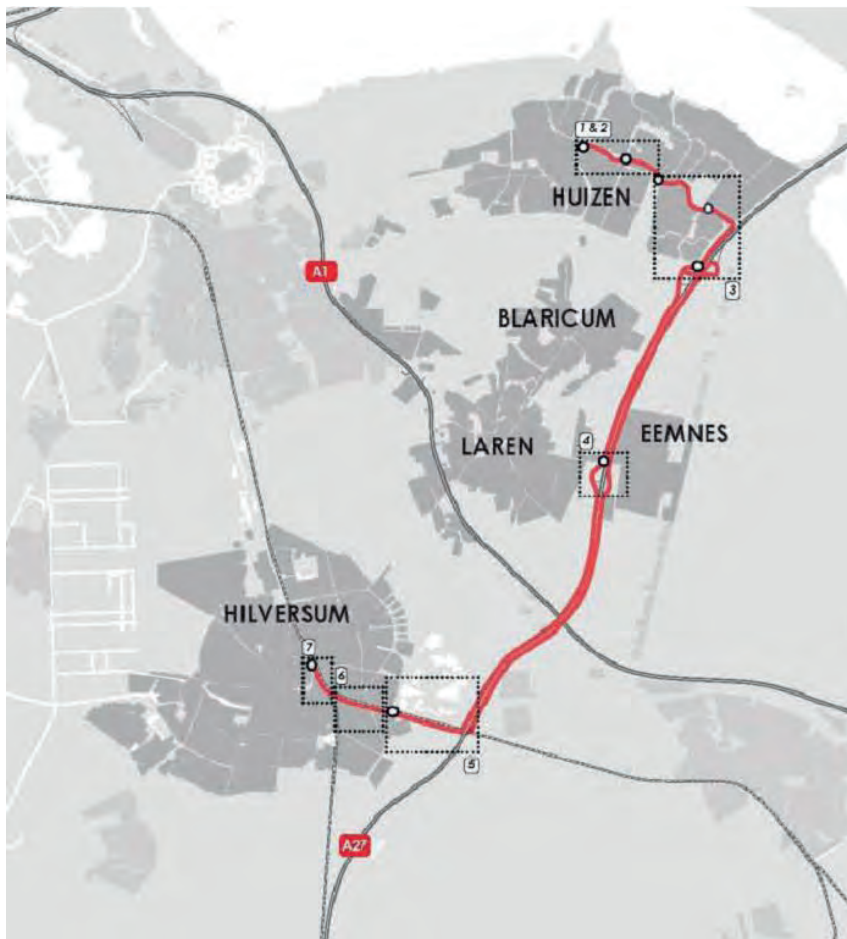
2.1 INLEIDING

Het project voorziet in de aanleg van een HOV-busverbinding door Huizen, Blaricum, Laren en Hilversum. In geval van spoed zal de HOV-busverbinding ook gebruikt worden door nood- en hulpdiensten. Bij de invulling van het project wordt daarnaast aandacht besteed aan het verbeteren van huidige verkeerssituaties, het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en een goede ecologische inpassing bij Anna's Hoeve. Voor dit laatste punt wordt onder andere een ecoduct over de spoorlijn en de busbaan aangelegd. Tevens wordt op basis van de inrichtingsvisie Anna's Hoeve de bestaande gemeentelijke Weg over Anna's Hoeve verlegd naar een nieuwe plek, namelijk gebundeld met de huidige spoorbaan en de HOV busbaan.

Tijdens het project is ook gekeken naar de mogelijkheid tot verrailing van het tracé. In zijn algemeenheid wordt verrailing van het tracé pas overwogen bij meer dan 15.000 reizigers per dag. In het rapport "Besluitvorming voorkeurstracé - uitkomsten nader onderzoek 2010" d.d. september 2010 van de Stuurgroep HOV in 't Gooi is geconcludeerd dat de vervoerwaarde (aantal reizigers per dag) vooralsnog onvoldoende is voor verrailing. Desondanks wordt er in de bouwtekeningen rekening gehouden met vertrambaarheid in de toekomst. De nieuw te realiseren kunstwerken (bv onderdoorgang en flyover) voldoen aan dit uitgangspunt. De situatie bij het station en het wandelpad zal in de toekomst aangepast moeten worden indien besloten wordt het traject te verrailen. Verrailing is daar niet onmogelijk, maar er zijn dan aanpassingen nodig (en investeringen) aan o.a. de Beatrixtunnel.

Het project HOV in het Gooi wordt in 7 deelprojecten voorbereid:

1. Fietspadstadspark.
2. Huizermaatweg.
3. Vrije HOV-baan busstation Huizen - CarpoolplaatsBlaricum.
4. HalteEemnes.
5. Anna'sHoeve.
6. Oosterengweg enomgeving.
7. Wandelpad - stationHilversum.



Onderhavig inpassingsplan regelt alleen deelprojecten 5, 6 en 7. In aanvulling op deze deelprojecten wordt ook de Weg over Anna's Hoeve verlegd en worden enkele tijdelijke maatregelen in onderhavig inpassingsplan meegenomen.

De overige deelprojecten worden op de volgende wijze geregeld:

- Deelprojecten 1 en 2 worden door de gemeente Huizen uitgewerkt en behoeven geen aanpassing van het bestemmingsplan. Om die reden zijn deze deelprojecten, zoals eerder aangegeven, niet opgenomen in het PIP. In paragraaf 2.2 wordt voor de volledigheid wel toegelicht hoe het tracé er daar uit kan komen te zien.
- Ter plaatse van deelproject 3 worden momenteel studies uitgevoerd over de wijze hoe de busbaan daar gaat functioneren, hierbij zijn twee meerijdivarianten en één variant met een vrijliggende busbaan ontwikkeld. Hiervoor wordt zo nodig t.z.t. een afzonderlijke planologische procedure gevolgd. In paragraaf 2.3 wordt wel kort ingegaan op de drie varianten binnen dit deelproject.
- Deelproject 4 betreft de gemeente Eemnes in de provincie Utrecht. Omdat dit buiten de provincie Noord-Holland ligt, is het deelproject niet opgenomen in het PIP. Het deelproject is opgenomen in het bestemmingsplan 'Buitenrand' van de gemeente Eemnes. In paragraaf 2.4 wordt ook van dit deelproject wel toegelicht hoe het trace er ter plaatse uit zal komen te zien.

2.2 DEELPROJECTEN 1 EN 2 - FIETSPAD STADSPARK EN HUIZERMAATWEG

Dit deelproject valt, zoals eerder aangegeven, buiten de begrenzing van het inpassingsplan maar zal volledigheidshalve hier wel worden toegelicht. Regeling in het inpassingsplan is niet nodig, omdat de maatregelen passen binnen de geldende bestemmingsplannen. Het is aan de gemeente Huizen of deze maatregelen worden uitgevoerd. Onderstaande tekst over deze twee deelprojecten is ontleend aan de projectwebsite van HOV in 't Gooi.

In deelproject 1 legt de gemeente Huizen door een deel van het stadspark een nieuw fietspad aan, tegelijkertijd met het realiseren van de HOV verbinding. Hoe dit fietspad loopt, is nog niet exact bepaald. Vanzelfsprekend

komt er een veilige aansluiting op het kruispunt bij de Regentesse. Fietzers moeten hier veilig kunnen oversteken.

De bus rijdt over de Huizermaatweg mee met het overige verkeer. De twee verkeerspleinen op de Huizermaatweg worden aangepast, zodat de bus en het overige verkeer er veilig en vlot gebruik van kunnen maken (deelproject 2). Bij de verkeerspleinen op de Huizermaatweg worden diverse verkeersmaatregelen genomen. Zo komt er mogelijk een visuele versmalling in de weg om de snelheid van het autoverkeer te beperken. De zijstraten van de verkeerspleinen krijgen een 'inritconstructie'. Daarmee krijgt al het verkeer op de Huizermaatweg voorrang, dus ook voetgangers en fietsers. Verder wordt eenrichtingsverkeer voor fietsers ingesteld bij de verkeerspleinen.

2.3 DEELPROJECT 3 - BUSSTATION HUIZEN - CARPOOLPLAATS BLARICUM

Dit deelproject valt, zoals eerder aangegeven, buiten de begrenzing van dit inpassingsplan.

Voor dit deelproject zijn drie varianten onderzocht. Alle varianten lopen vanaf het busstation Huizen over de Huizermaatweg. Vanaf hier kan gekozen worden voor:

1. Vrijliggende busbaan Meenttracé

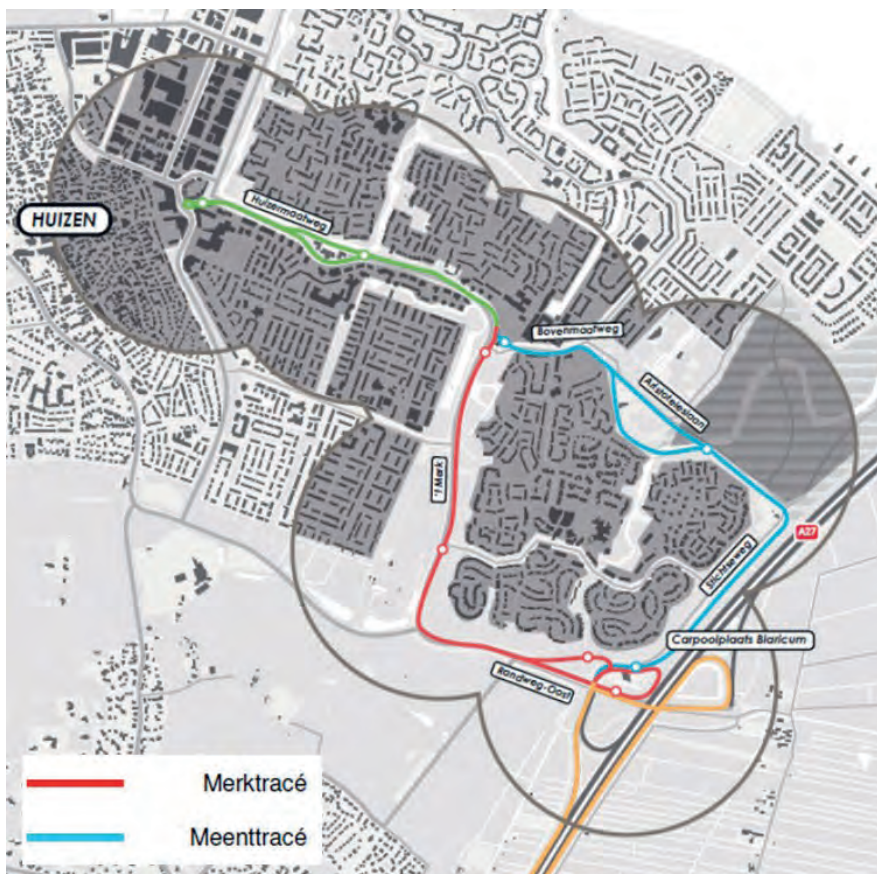
Deze variant loopt via de Bovenmaatweg over een vrije busbaan naar de Stichtseweg en vervolgens naar de carpoolplaats in Blaricum.

2. Meerijvariant 'tMeent

Deze variant is vergelijkbaar met variant 1, alleen rijdt de bus hier over het bestaande netwerk.

3/. Meerijvariant over HetMerk

Deze variant loopt vanaf het busstation Huizen, over de Huizermaatweg, via Het Merk naar de Randweg Oost en vervolgens naar de carpoolplaats in Blaricum.



Ligging varianten Merktracé en Meenttracé

In het onderzoek is geconcludeerd dat meerijden langs 't Meent na optimalisaties voldoet aan de R-NET norm. Echter vanwege de toename van verkeer in de toekomst zal alleen de vrije busbaan voldoen aan de R-NET norm. De mate en snelheid waarmee dit gebeurt is afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen, met name de ontwikkeling van de wijk Blaricummermeent.

Bestuurlijke besluitvorming over de te kiezen variant moet nog plaatsvinden. Hierna kan dit deel (zo nodig) in een afzonderlijke planologische procedure worden uitgewerkt.

2.4 DEELPROJECT 4 - HALTE EEMNES

Dit deelproject valt zoals, eerder aangegeven, buiten de begrenzing van dit inpassingsplan omdat het buiten de provincie Noord-Holland ligt. Dit deelproject is planologisch geregeld in het bestemmingsplan 'Buitenrand' van de gemeente Eemnes. Volledigheidshalve wordt deze hier weltoegelicht.

De bus rijdt tussen de carpoolplaats en Hilversum aan de westzijde van de A27. Ter hoogte van de toe- en afrit Eemnes en Laren van de A27 komt een P+R terrein met haltes voor het

hoogwaardig openbaar vervoer. Op het terrein komt ruimte voor zo'n 75 auto's aan de westzijde en 22 parkeerplaatsen aan de oostzijde van de snelweg. Verder komen er fietsparkeerplaatsen voor 40 fietsen. Zoals in paragraaf 2.1 aangegeven, is dit P+R terrein geregeld in het bestemmingsplan Buitenrand van de gemeente Eemnes middels een wijzigingsbevoegdheid.

Meer informatie over dit deelproject is te vinden op de projectwebsite van HOV in 't Gooi.

2.5 DEELPROJECT 5 - ANNA'SHOEVE

Binnen dit deelproject wordt behalve de aanleg van een vrijliggende HOV-baan, ook de bestaande weg over Anna's Hoeve verlegd en een ecoduct over de bestaande spoorlijn aangelegd.



Impressie omgeving Anna's Hoeve (bron: ruimtelijke inpassing hov in buitengebied hilversum, toelichting ARO)

Uit de reacties van veel inwoners en organisaties bleek behoefte aan een samenhangende visie op dit gebied. Het project vormde daarmee ook de aanleiding voor de gemeenten Hilversum, Laren, GNR en de Provincie om gezamenlijk een inrichtingsvisie op te stellen voor Anna's Hoeve om zo het gebied een impuls te geven. Zie verder paragraaf 3.3.1.



Impressie Anna's Hoeve

2.5.1 HOVbaan

De bus voegt vanaf de A27 met een afrit aan de westzijde en een toerit aan de oostzijde uit naar de HOV-baan. De aansluiting wordt voorzien van slagbomen en is uitsluitend toegankelijk voor bussen en hulpdiensten. Deze aansluiting is voor nood- en hulpdiensten bereikbaar zowel vanaf (en richting) de HOV-busbaan als de (verlegde) weg over Anna's Hoeve. Beiden afritten komen ten noorden van het Zandheuveldviaduct te liggen. De oostelijke toerit kruist het Zandheuveldviaduct onderlangs en komt samen met de westelijke afrit. De HOV baan gaat hier via een natuurlijk talud omhoog, maakt ter hoogte van het park Anna's Hoeve een bocht naar rechts en gaat met een fly-over het spoor. In de bocht bij de fly-over wordt aan weerszijden een scherm geplaatst van 4 m hoog als mitigerende maatregel voor de ecologische inpassing van de HOV baan.

Beiden afritten komen ten noorden van het Zandheuveldviaduct te liggen. De oostelijke toerit kruist het Zandheuveldviaduct onderlangs en komt samen met de westelijke afrit. De HOV baan gaat hier via een natuurlijk talud omhoog, maakt ter hoogte van het park Anna's Hoeve een bocht naar rechts en gaat met een fly-over het spoor. In de bocht bij de fly-over wordt aan weerszijden een scherm geplaatst van 4 m hoog als mitigerende maatregel voor de ecologische inpassing van de HOV baan.

Vervolgens loopt de HOV-baan parallel aan het spoor zodat een bundeling van infrastructuur plaats vindt.

Ter hoogte van de Van Linschotenweg is in het ontwerp een R-Net halteplaats opgenomen van 20 meter lengte met een uitbreidingsmogelijkheid naar 40 meter. De breedte van het perron is 3 meter. Nabij de halte is een ruimte reservering opgenomen voor 20 fietsenstallingen.



Impressie standaard R-net halte

Tussen de Van Linschotenlaan en de Anthony Fokkerweg maakt het PIP het mogelijk om een nieuwe fiets- en voetgangersonderdoorgang onder het spoor en de HOV-baan te realiseren. Het streven is gericht op de realisering van deze fietsonderdoorgang. Indien uit de ontwikkeling van het project blijkt dat het budget toereikend is om realisatie de fietstunnel te bekostigen, zal deze gerealiseerd worden.



Impressie Anthony Fokkerweg, richting mogelijke fiets- en voetgangersonderdoorgang Van Linschotenlaan

2.5.2 Ecoduct

Ter plaatse van de bestaande spoorlijn maakt de komst van de HOV een ecoduct mogelijk. Het ecoduct heeft een breedte van 50 meter en een overspanning van 35-40 meter. Het ecoduct overspant de spoorlijn en de nieuwe HOV-baan, aan de westzijde voorziet het in een tweerichtingen fietspad en de verlegde weg over Anna's Hoeve.



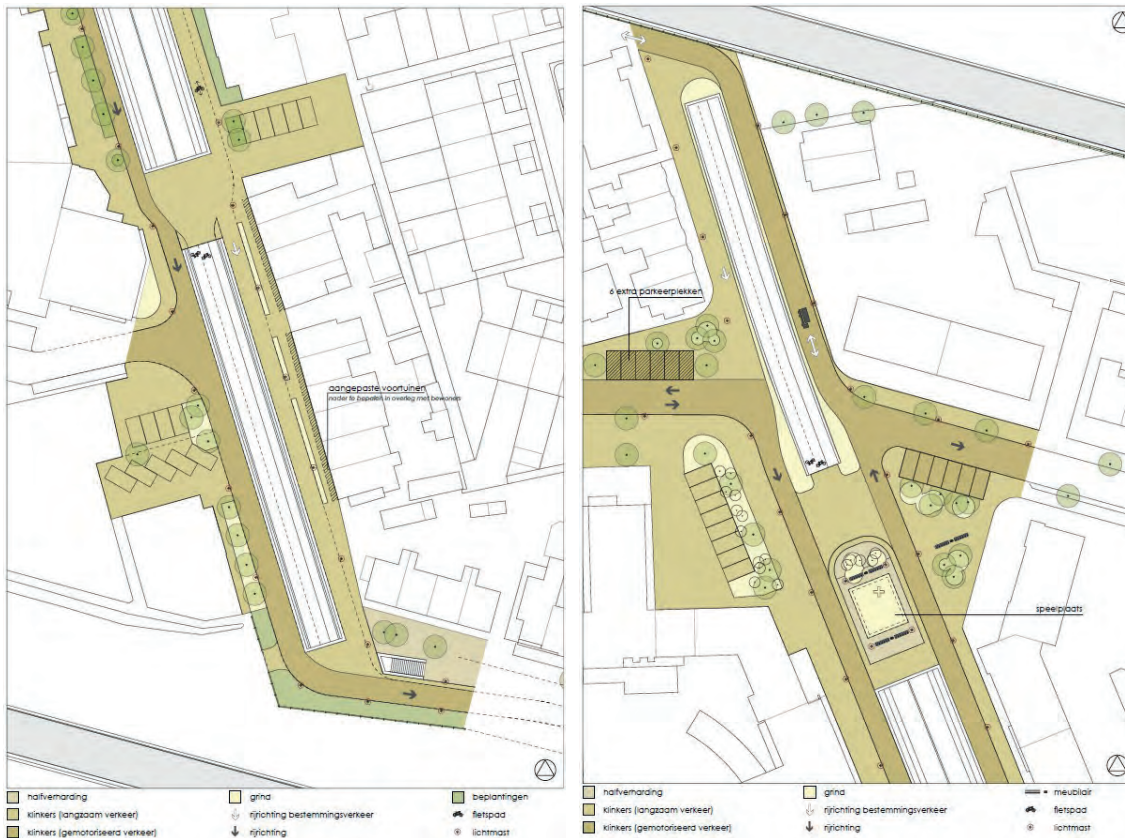
Impressie fly-over en ecoduct Anna's Hoeve

2.6 DEELPROJECT 6 - OOSTERENGWEG EN OMGEVING

Deelproject 6 loopt tussen de Van Linschotenlaan en de loods op het VSH terrein parallel aan de zuidzijde van despoorbaan.

Ter plaatse van de Oosterengweg wordt de bestaande spoorwegovergang vervangen door een ongelijkvloerse kruising, waarbij het auto- en fietsverkeer via een onderdoorgang de HOV-baan kruist. Deze kruising verbetert de verkeersveiligheid en de doorstroming van het noord/zuid auto- en fietsverkeer in Hilversum vanwege het opheffen van de bestaande overweg en maakt de weg vrij voor de doorgaande HOV-baan. De HOV-baan loopt in dit deelproject ten westen van de Oosterengweg in een zeer smal profiel. Ook op de locatie waar de onderdoorgang wordt aangelegd is er beperkte ruimte in het dwarsprofiel van de Oosterengweg.

Hier is gekozen voor een gestapelde onderdoorgang onder het spoor en de busbaan door. Fietsers en voetgangers gaan via een korte onderdoorgang onder de spoor- en busbaan door. Daaronder ligt de onderdoorgang voor het autoverkeer. Omdat deze onderdoorgang smal en diep is, hoeven geen panden langs de onderdoorgang gesloopt te worden.



Ontwerp ongelijkvloerse kruising Oosterengweg ten noorden van het spoor (links) en ten zuiden van het spoor (rechts)

De onderdoorgang bij de Oosterengweg vormt een belangrijke aanvulling op het Integraal

Bereikbaarheidsplan Hilversum e.o. (IBP) en lost het laatste knelpunt op van de Hilversumse ring. Hiermee wordt de doorstroming van het verkeer in de rest van de stad aanzienlijk verbeterd.

De in- en uitgangen van de onderdoorgang-mond aan de zuidkant liggen ter hoogte van de Riebeeck Winkelgalerij, waardoor er nu minder verkeer komt bij de kruising Oosterengweg en Oude Amersfoortseweg. Aan de noordkant komt de onderdoorgang boven ter hoogte van knooppoost.

De kwaliteit van de openbare ruimte van de Oosterengweg op straatniveau wordt verbeterd. De nadelige effecten van het huidige verkeer worden flink verminderd. En door de komst van de onderdoorgang is er minder overlast van verkeersbewegingen.

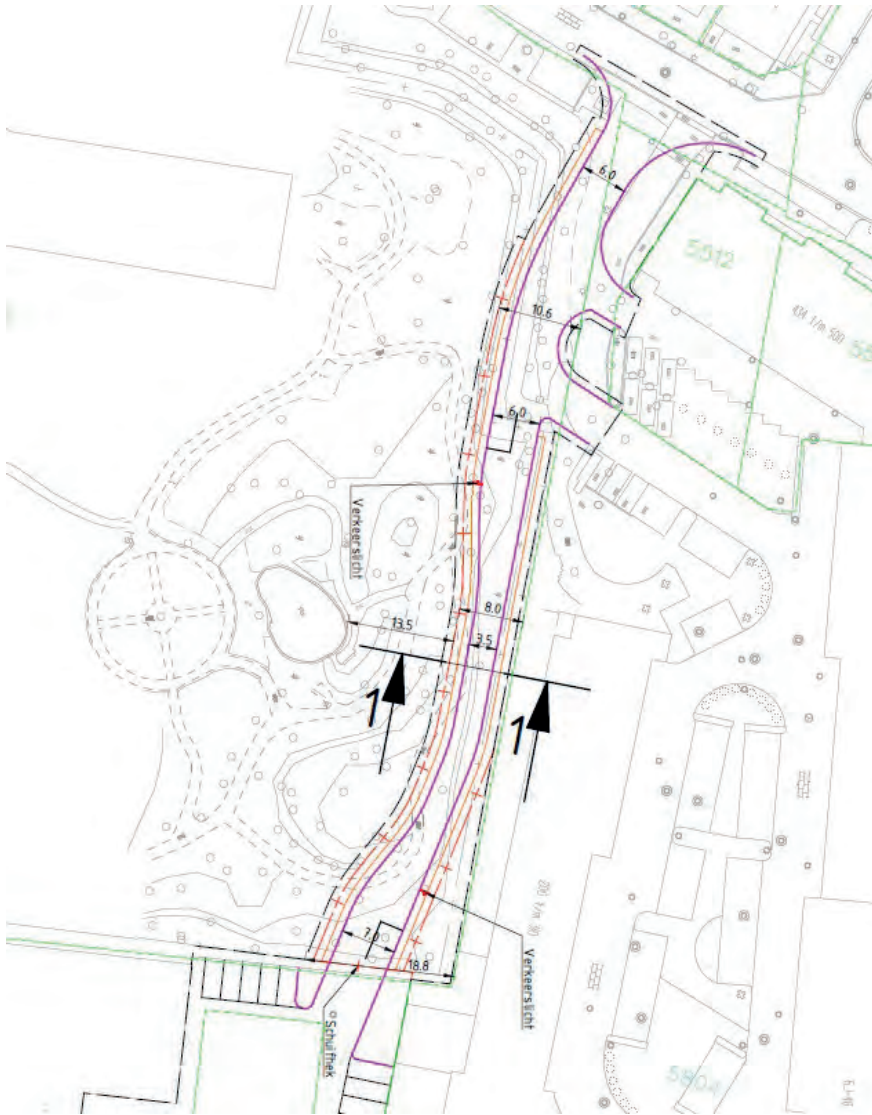


Impressie inpassing van de onderdoorgang voor de Oosterengweg, huidige en toekomstige situatie

Vanwege de aanleg van de onderdoorgang in de Oosterengweg dient een nieuwe ontsluiting te worden gerealiseerd voor het bedrijventerrein Venetapark. Na realisatie van de onderdoorgang is het Venetapark alleen te bereiken via de parallelweg waarbij ook het doorgaande (brom)fietsverkeer gebruik maakt van de parallelweg. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is de menging van vrachtverkeer en langzaam verkeer op de parallelweg

ongewenst (zie Bijlage 17). Om die reden is gezocht naar alternatieve ontsluiting van het Venetapark. Die is gevonden door een nieuwe weg over het IFF (International Flavors and Fragrances) terrein aan te leggen. Deze ontsluitingsweg vanaf het Venetapark, via het IFF terrein zal ook aansluiten op de Liebergerweg om zodoende het verkeer wat het Venetapark aandoet de mogelijkheid te geven om ook via deze korte route de A27 te bereiken.

Uitgangspunt bij het ontwerp van deze nieuwe weg is om een balans te vinden tussen voldoende ruimte voor de vrachtwagens en een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag. Onder andere hierom is voorzien in een versmalling tot 3,5 m., die gepasseerd kan worden doormiddel van verkeerslichten. Om het hoogteverschil (ca 1,5 m) in het dwarsprofiel te overbruggen tussen de nieuwe ontsluitingsweg en het huidige maaiveld worden er kerende constructies toegepast ter beperking van het ruimtebeslag.



Ontwerp in concept van de toegang Venetapark (bron Grontmij)

Tevens komt er een nieuwe aansluiting van de Weg over Anna's Hoeve op de Mussenstraat. De nieuwe aansluiting wordt tevens gebruikt voor een directe aansluiting van het Fietspad VWoAH - Mussenstraat en een voetgangersverbinding van de Mussenstraat naar de Speelweide Anna's Hoeve. In Bijlage 18 is een onderzoek opgenomen naar de afweging van maatregelen om te komen tot de voorkeursoplossing aansluiting Mussenstraat - Weg over Anna's Hoeve.

De aansluiting van de Mussenstraat - Weg over Anna's Hoeve zorgt voor een evenwichtige verdeling van het verkeer in de Vogelbuurt. Het voordeel van deze aansluiting is dat er minder verkeer over de Anthony Fokkerweg en Liebergerweg-Merelstraat gaat rijden en dat vrachtverkeer wat de bedrijven in de Vogelbuurt aan doet snel de wijk kan verlaten. Verkeer wat afkomstig is van het Venetapark en over de tunnel en door de Mussenstraat rijdt kan ook de wijk via deze aansluiting snel verlaten. Ook wordt hiermee een veiligere en meer leefbare situatie gecreëerd, omdat vrachtverkeer niet meer langs de speelstrook en de daar tegenover gelegen huizen hoeven terijden.

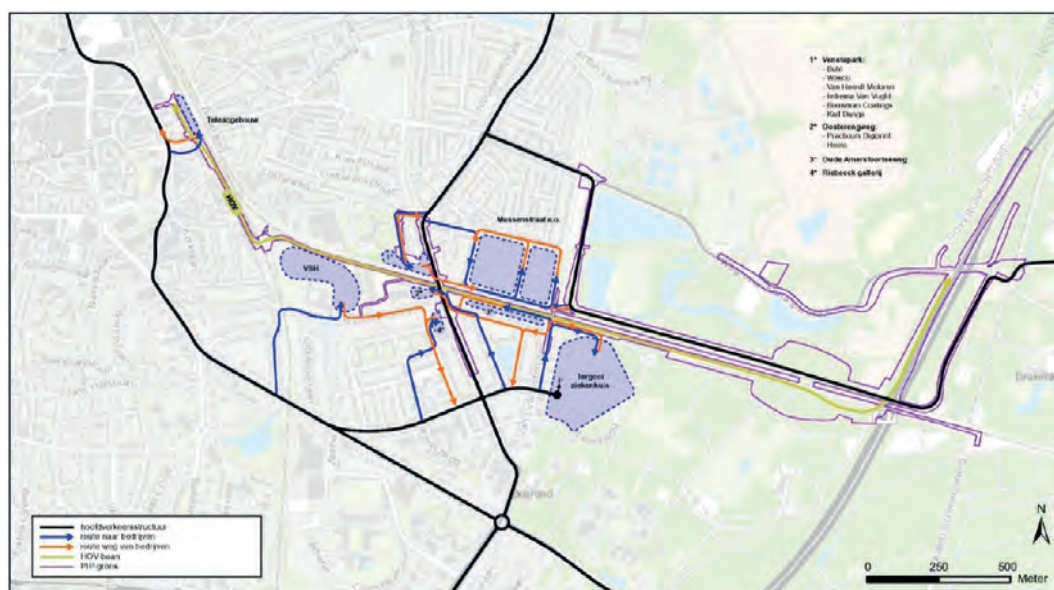
Onderzoek naar de verkeerseffecten in de Vogelbuurt naar aanleiding van de veranderde verkeersstromen heeft aangetoond dat vooral op de Liebergerweg, het zuidelijk deel van de Anthony Fokkerweg en de Mussenstraat sprake is van een verkeerstoename. Op het noordelijk deel van de Anthony Fokkerweg wordt enkel bestemmingsverkeer verwacht. Detoename van verkeer die voorzien werd in het ontwerp inpassingsplan is door de realisatie van de aansluiting Mussenstraat - Weg over Anna's Hoeve verdwenen.



Verkeersafwikkeling bedrijven Venetapark en Vogelbuurt

In de notitie Bereikbaarheid, zichtbaarheid en bruikbaarheid bedrijven, zie Bijlage 23, is gekeken naar zowel de tijdelijke situatie vanaf het moment van het afsluiten van de Oosterengweg als de eindsituatie na openstellen van de onderdoorgang Oosterengweg.

De bereikbaarheid van de bedrijvigheid rondom het plangebied is in beide situaties voldoende gewaarborgd. Het tijdelijk afsluiten van de Oosterengweg betekent dat de toegangen van de Oosterengweg naar de bedrijven aan weerszijde van de spoorlijn afgesloten worden. Via andere routes blijven deze bedrijven bereikbaar. Vervolgens maakt de openstelling van de onderdoorgang Oosterengweg doorgaand verkeer op de Ring weer mogelijk. De lange toeritten van de onderdoorgang en de beperkte breedte van de parallelweg naast deze toeritten zorgen er echter voor dat sommige routes naar en van de bedrijven gewijzigd blijven.



Definitieve situatie bereikbaarheid bedrijven in de nabijheid van de HOV-baan

Ten aanzien van de zichtbaarheid voor bedrijven op het Venetapark wordt in de notitie aangegeven dat deze voor de meeste bedrijven niet of nauwelijks wijzigt, voor de overige bedrijven zal er door het verlies aan zichtbaarheid geen negatieve gevolgen optreden. Ten aanzien van de bruikbaarheid van de percelen op het Venetapark wordt aangegeven dat de toekomstige situatie geen slechtere bruikbaarheid van de percelen tot gevolg zal hebben.

Voor de supermarkt aan de Oosterengweg wordt ten aanzien van de zichtbaarheid geconcludeerd dat deze alleen aan de voorzijde voor automobilisten wijzigt. Ten aanzien van de bruikbaarheid van het perceel wordt aangegeven dat de toekomstige situatie geen slechtere bruikbaarheid tot gevolg zal hebben.

2.7 DEELPROJECT7 - WANDELPAD - STATIONHILVERSUM

Deelproject 7 start op het punt waar de HOV-baan afbuigt van het spoor Hilversum – Amersfoort, bij het VSH-terrein. De toerit naar de loodsen van Prorail wordt gehandhaafd. De HOV-baan volgt het VSH-terrein in de richting van het spoor Hilversum – Utrecht en kruist het spoor gelijkvloers. Bij deze spoorwegovergang komen spoorbomen, die zich qua geluid aanpassen aan de omgeving. Na de spoorkruising loopt de HOV-baan parallel aan het buitenste spoor in de richting van het station Hilversum langs het Wandelpad. De baan kruist het dak van de Beatrixtunnel. Vanaf dit punt worden de bussen van en naar het busstation geleid via een vrije busbaan in twee richtingen op de Wilhelminastraat. Op deze plek zal een lage afscheiding worden gemaakt om op een subtiele manier de HOV-baan in het openbare domein aan te geven en de veiligheid te waarborgen.

De parkeerplaatsen in de Wilhelminastraat komen te vervallen. De Wilhelminastraat vormt naast de start van de HOV-baan, tevens het begin van een wandel- en fietsverbinding langs het Wandelpad. De route is als een loper van de Oude Amersfoortseweg tot het station en vormt een langgestrekte openbare ruimte met veel kwaliteit voor zowel de passant als de omwonenden. Aan de zijde van de Entrada komt een strook voor fietsers, voetgangers en incidenteel autoverkeer (bijvoorbeeld taxi's) van en naar de woontoren. Het wegdek van de Wilhelminastraat wordt licht opgehoogd om de parkeerkelder minder te belasten.



Ontwerp stationsgebied (links) en wandelpad ten zuiden van het stationsgebied (rechts)

Bij het Wandelpad komt door het verdwijnen van parkeerplaatsen ruimte vrij voor de busbaan en waar mogelijk een groene omgeving.



Impressie toekomstige situatie Wandelpad evenwijdig aan het spoor



Impressie huidige situatie (links) en toekomstige situatie (rechts) van het wandelpad evenwijdig aan het spoor



Impressie huidige situatie (links) en toekomstige situatie (rechts) omgeving Entrada

2.8 VERLEGGING WEG OVER ANNA'S HOEVE

Om de effectiviteit van de ecologische verbinding van het ecoduct te vergroten is er voor gekozen de bestaande toegangsweg voor Hilversum door het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve (weg over Anna's Hoeve) te verleggen. Het verleggen van de weg past in het uitgangspunt om infrastructuur te bundelen. Weg, fietspad, spoor en HOV-baan lopen naast elkaar onder het ecoduct door. Op deze manier is de infrastructuur ruimtelijk ingepast met een verbetering van de ecologische waarden van het gebied. Tevens past de verlegging van de weg over Anna's Hoeve binnen de Inrichtingsvisie die is opgesteld voor dit gebied, zie paragraaf 3.3.



Impressie van het ecoduct, gezien vanaf de verlegde weg over Anna's Hoeve



Impressie van de fly-over, gezien vanaf verlegde weg over Anna's Hoeve

Het nieuwe tracé (van oost naar west) buigt vanuit het oude tracé af naar het zuiden en eerst langs de A27 voert, daar vervolgens onderdoor gaat en dan langs het spoor loopt. Ter hoogte van de Anthony Fokkerweg buigt de weg naar het noorden af waar deze deels ingesneden in het bestaande talud langs de Anthony Fokkerweg ligt en loopt langs de nieuw te ontwikkelen woonwijk Anna's hoeve.

De zone tussen de Anthony Fokkerweg en de nieuwe woonwijk Anna's Hoeve is thans ingericht als een speelzone. Bij het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve zal deze speelstrook worden ontzien. De verlegde weg komt daarmee grotendeels binnen de bestemmingsplangrens van de woonwijk Anna's Hoeve te liggen.

Tussen de nieuwe Verlegde Weg over Anna's Hoeve en de appartementen aan de Anthony Fokkerweg wordt een absorberend geluidsscherm van 2 meter hoogte geplaatst.



Impressie verlegde weg over Anna's Hoeve, ruimtelijke inpassing hov in buitengebied hilversum, toelichting ARO

De huidige weg, het fietspad, en de bijbehorende inrichtingselementen worden verwijderd. Op het tracé van de te verwijderen Weg over Anna's Hoeve wordt een onverhard voetpad gerealiseerd waarmee een extra dwarsverbinding ontstaat met de recreatiegebieden 'voorbij' de Groene Schakel.

2.9 TIJDELIJKEMAATREGELEN

Voor de realisatie van onderhavig project zijn de volgende tijdelijke maatregelen nodig die mogelijk gemaakt worden in het PIP:

- Een tijdelijke weg over het parkeerterrein van het HKU-pand, om de panden Oosterengweg 42-46 en de appartementen langs de Oosterengweg 48-52 tijdens de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg bereikbaar te houden.
- Een tijdelijke bouwweg aan de zuidkant van het spoor, ten behoeve van de bouw van het ecoduct en de flyover.
- Enkele locaties ten behoeve van tijdelijke werkterreinen.
- Een tijdelijke (spoorweg)overgang ter plaatse van de Mussenstraat, die uitsluitend door hulpdiensten gebruikt mag worden, aangezien tijdens de realisatie van de Oosterengweg onderdoorgang de Oosterengweg circa 2,5 jaar wordt afgesloten. Dit betekent dat het verkeer tijdelijk via een alternatieve route het spoor moet kruisen.

Omdat de aanleg van een tijdelijke weg over het terrein van Tergooi en Anna's Hoeve tijdens de aanleg van de onderdoorgang Oosterengweg zeer kostbaar bleek, wordt nog gezocht op welke manier tijdens de aanlegfase verkeersproblemen kunnen worden voorkomen door verkeersmaatregelen. Het is van belang dat er voldoende maatregelen worden getroffen. Deze verkeersmaatregelen kunnen buiten het PIP om worden genomen.

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER

De ontwikkelingen die in het project mogelijk worden gemaakt dienen aan te sluiten bij de voor het plan en plangebied relevante beleid, wet en regelgeving. In dit hoofdstuk wordt de toetsing van het project aan het ruimtelijk/planologisch beleid van het rijk, PNH en gemeenten beschreven. De toetsing van het project aan milieuaspecten wordt behandeld in de beschrijving van de omgevingseffecten in Hoofdstuk 4.

3.1 RIJKSBELEID

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld en daarmee van kracht geworden. De SVIR vervangt de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040.

In de Structuurvisie gooit het Rijk het roer om. Het uitgangspunt is om meer over te laten aan provincies en gemeenten: minder nationaal belang en eenvoudigere regelgeving. Het Barro bevat de juridische uitwerking van het beleid en heeft zoveel mogelijk een directe doorwerking op de lokale besluitvorming, daar waar dit niet mogelijk is (bijvoorbeeld ecologische hoofdstructuur) is gekozen voor een indirecte doorwerking via de provincie. Het Barro (ook wel AmvB Ruimte) is, met uitzondering van enkele artikelen, op 30 december 2011 in werking getreden.

De mobiliteit van personen (per auto en openbaar vervoer) en het goederenvervoer blijven de komende decennia nog groeien, met name in de stedelijke regio's en op de belangrijke verbindingen naar Duitsland en België. Deze groei van de mobiliteit over de weg, spoor en vaarwegen zal worden gefaciliteerd, waarbij de gebruiker voorop staat. De in de structuurvisie opgenomen ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Het Rijk wil samen met de decentrale overheden het openbaar vervoersysteem vanuit de behoefte van de reiziger inrichten, zodat verschillende systemen van openbaar vervoer (bus, regionaal openbaar vervoer en spoor) en het voor- en natransport beter op elkaar aansluiten.

De aanleg van het HOV tracé in het Gooi sluit aan op het rijksbeleid. De uitvoering en inpassing is een taak van de provincie en de gemeenten.

3.2 PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 is de Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld.

Op de kaart 'Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken' is het beoogde tracé voor de HOV verbinding in het Gooi aangegeven als 'Regionaal HOV - nieuw of ingrijpende reconstructie (indicatief)', als onderdeel van een veel groter traject.



Uitsnede 'Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken', Structuurvisie Noord-Holland 2040

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheids- en duurzaamheidsopgave. Het structureert ruimtelijke ontwikkelingen en draagt bij aan ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast heeft het openbaar vervoer een sociale functie: het zorgt ervoor dat belangrijke voorzieningen bereikbaar zijn voor mensen die geen gebruik kunnen maken van ander vervoer.

In het bijzonder in de metropoolregio moet de groei in mobiliteit voor een belangrijk deel worden opgevangen door extra gebruik van het openbaar vervoer. Om dit te bereiken moet het openbaar vervoer voor meer reizigers aantrekkelijk worden. In algemene zin moeten daartoe de snelheid, frequentie en comfort van het openbaar vervoer worden verhoogd. De bestaande landelijke openbaarvervoersverbindingen, zoals de intercitynetwerken zijn al relatief snel. De belangrijkste opgave ligt op het regionale niveau. De landelijke verbindingen moeten samen met de versterkte regionale lijnen een samenhangend netwerk gaan vormen.

In de metropoolregio werkt de Provincie aan nieuwe infrastructuur voor hoogwaardig openbaar vervoer, in aanvulling op de bestaande spoor en (hoogwaardige)

OV-verbindingen. Veel van deze verbindingen zijn gericht op het beter bereikbaar maken van de belangrijke economische centra, zoals Schiphol en de Zuidas. Daarnaast zorgen nieuwe verbindingen voor het ontsluiten van bestaande en nieuwe woongebieden. Andere investeringen zijn gericht op het wegnemen van knelpunten die een goede en betrouwbare dienstregeling in de weg staan. Daarnaast verbetert de Provincie, binnen en

buiten de metropoolregio, de kwaliteit van het stad- en streekvervoer door een optimale dienstregeling, service en uitstraling.

De aanleg van het HOV tracé in het Gooi sluit aan op het beleid zoals beschreven in de provinciale structuurvisie.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Provinciale Staten hebben de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) van Noord-Holland op 21 juni 2010 vastgesteld. Deze is in februari 2014 opnieuw vastgesteld en heet nu de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV).

Toetsing Verstedelijking

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen bestaand bebouwd gebied en is deels gelegen in landelijk gebied (bij Anna's Hoeve), dat tevens is aangeduid als gebied voor gecombineerde landbouw. Verstedelijking (waaronder begrepen nieuwe infrastructuur) is buiten bestaand bebouwd gebied niet toegestaan, tenzij de noodzaak is aangetoond dat de beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd en wordt voldaan aan de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Op deze eisen wordt onderstaand afzonderlijk ingegaan.

Noodzaak

De noodzaak van de aanleg van de HOV in 't Gooi is aangetoond in paragraaf 1.2. De bereikbaarheid en leefbaarheid van het Gooi staat onder druk. Om aantrekkelijk te blijven voor inwoners en bedrijven is een goede bereikbaarheid, onder meer met het OV, noodzakelijk. HOV in 't Gooi richt zich op de keuzereiziger die snelheid, frequentie, stiptheid en haltevoorzieningen van het openbaar vervoer afweegt bij de keuze tussen auto en openbaar vervoer. Het in de afgelopen jaren doorgevoerde pakket aan doorstromingsmaatregelen heeft op deze punten nog onvoldoende opgeleverd.

De HOV-verbinding is voorts onderdeel van R-net; de HOV-verbinding tussen de A27 en Station Hilversum is nodig om de R-net doelstelling in de regio te kunnen realiseren. De HOV-verbinding wordt aangelegd als vrijliggende busbaan, waarvan het voordeel is dat de bus minder overlast ondervindt van auto's op de doorgaande wegen en niet betrokken is bij files of opstoppingen. Daarbij komt nog dat met de HOV-verbinding niet uitsluitend tijdswinst is beoogd maar ook bijvoorbeeld een zo hoog mogelijke frequentie en punctualiteit, alsmede haltevoorzieningen.

Onmogelijkheid herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren

De aanleg van HOV in 't Gooi kan niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied worden gerealiseerd. Om de R-net

doelstelling in de regio te kunnen realiseren is een snelle, vrijliggende HOV-verbinding nodig tussen de A27 en Station Hilversum. Een dergelijke OV-verbinding tussen de A27 en het centrum van Hilversum moet altijd door onbebouwd gebied worden aangelegd, omdat de bestaande bebouwing van Hilversum niet grenst aan de A27. Om de HOV-verbinding zo optimaal mogelijk in te passen in de omgeving wordt deze gebundeld met de bestaande spoorverbinding Hilversum - Amersfoort, de Verlegde Weg over Anna's Hoeve en het fietspad. Op deze manier komen de diverse vormen van infrastructuur (weg, fietspad, spoor en busbaan) op zo kort mogelijke afstand van elkaar te liggen, zodat aantasting dieper het gebied in wordt voorkomen. Deze bundeling leidt ook tot een verbetering van de ecologische waarden van het gebied, en past tevens binnen de Inrichtingsvisie die is opgesteld voor het gebied Anna's Hoeve.

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

De aanleg van HOV in 't Gooi voldoet aan de uitgangspunten zoals vermeld in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (PS d.d. 21 juni 2010). Ook is in het kader van de PIP-planprocedure de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) om advies gevraagd. De ARO is een onafhankelijke commissie die Gedeputeerde Staten adviseert over ruimtelijke kwaliteit en landschappelijk inpassing van ontwikkelingen buiten bestaand bebouwd gebied. Dit gebeurt met name bij plannen met impact in het landelijk gebied, zoals HOV in 't Gooi. Het Provinciaal Inpassingsplan voor HOV in het Gooi is tijdens de ARO-vergadering op 3 maart 2015 aan de commissie voorgelegd en behandeld. Naast een aantal opmerkingen over de verbeelding van de inpassing van het plan heeft de ARO tijdens deze vergadering geconcludeerd dat het project weliswaar forse

landschappelijke impact heeft op het gebied ten oosten van Hilversum, maar dat de bundeling van infrastructuur waarschijnlijk de enige juiste oplossing is om zowel de verlegde Weg over Anna's Hoeve als de HOV door het gebied aan te leggen.

Hieronder wordt op de uitgangspunten uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie afzonderlijk ingegaan en wordt toegelicht in welke mate ten aanzien van deze functies rekening is gehouden met de in artikel 15, tweede lid, van de PRV genoemde aspecten.

- Kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen en aardkundige waarden

De beschermde landschappelijke waarden worden niet aangetast als gevolg van het project HOV in 't Gooi. Wel leiden de aanleg van de HOV-baan en het ecoduct alsmede het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve tot een negatief effect op de landschappelijkewaarde en de gebiedskarakteristiek. Door de bundeling van de diverse vormen van infrastructuur rondom de spoorlijn blijft de aantasting echter beperkt van omvang; de reeds bestaande doorsnijding van het landschap wordt verbreed. Bovendien is voor het overgrote deel sprake van een minimale ontgraving in diepte (minder dan 1 m) en vindt de aantasting daar plaats waar het gebied, door de aanleg van de spoorlijn, al eerder is vergraven. Verder leidt het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve tot onverhard voetpad tot het grotendeels opheffen van de bestaande doorsnijding van het landschap. De beleefbare en recreatieve kwaliteit van het landschap wordt daardoor in het noordelijk deel van Anna's Hoeve versterkt.

In de Provinciale Milieuverordening (PMV) is een deel van het plangebied (het deel tussen de A27 en globaal gezien de bebouwde rand van Hilversum) aangewezen als aardkundig monument. Het betreft hier het monument 'Stuwwallengebieden van 't Gooi', specifiek het gebied van de Zuiderheide, Witte Bergen en Laarder Wasmere. Voor de realisatie van het project HOV in 't Gooi (welke deels plaatsvindt binnen de grenzen van het aardkundig monument) is een ontheffing PMV aangevraagd.

- Kernkwaliteiten van de bestaande dorpsstructuur waaraan wordt gebouwd

Het plangebied is niet gelegen in of nabij bestaande dorpsstructuren.

- Openheid van het landschap daarbij inbegrepen stilte en duisternis

De zandlandschappen van het Gooi hebben een gesloten tot zeer gesloten karakter (het gebied bestaat voornamelijk uit bos, en is alleen plaatselijk open door heide, stuifzand of uitzicht). Door de nieuwe infrastructuur te bundelen met de bestaande spoorlijn wordt het gebied zo min mogelijk aangetast. Het project HOV in 't Gooi betreft voornamelijk bebouwing op maaiveld, en alleen het fietspad wordt verlicht.

Op de fly-over en het ecoduct worden afschermende voorzieningen geplaatst, om de bussen hier uit het zicht te houden. Dit laatste gebeurt vanuit ecologische overwegingen en in verband met de beleving in het recreatie- en natuurgebied Anna's Hoeve en Monnikenberg.

De afschermende voorzieningen vormen een wand die geluid en licht tegenhoudt.

Het ecoduct (dat weliswaar een grote ruimtelijke ingreep in het gebied betekent, maar ook een belangrijke en bijzonder waardevolle schakel in de aanwezige ecologische hoofdstructuur vormt) zal zo veel als mogelijk een voortzetting vormen van het natuurgebied, over busbaan, weg, spoor en fietspad heen. De randen van het ecoduct worden afgeschermd om verstoring voor dieren door licht en geluid te minimaliseren.

- Historische structuurlijnen

De Laan naar Anna's Hoeve vormt een historisch geografisch waardevolle verbindingsstructuur tussen Park Anna's Hoeve en landgoed Monnikenberg. Aan de zuidzijde van het spoor leidt het HOV-plan niet tot aantasting van de laanstructuur. De laan is hier ten westen van het nieuwe ecoduct gelegen en wordt zodoende niet aangetast als gevolg van de kap van bomen of grondverzet. De doorsnijding van de laanstructuur aan de noordzijde van het spoor wordt weliswaar breder, maar door het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve - waardoor de laanstructuur hier kan worden hersteld - worden de cultuurhistorische waarde en beleefbaarheid van de laan vergroot.

- Cultuurhistorische objecten

Binnen het plangebied zijn geen (wettelijk) beschermde dan wel (in de provinciale Informatiekaart opgenomen) erkende cultuurhistorische waarden aanwezig. Wel wordt geografische waarde toegekend aan de

volgende elementen: zandhegge, wildwal en Laan naar Anna's Hoeve. Alle drie deze elementen hebben een directe relatie met Anna's Hoeve. De verdere aantasting van deze samenhangende elementen leidt tot een negatief effect op de beleefbaarheden historische gelaagdheid van het gebied rond Anna's Hoeve. Anderzijds biedt het inrichtingsplan dat voor het park wordt opgesteld kansen om de samenhang tussen deze elementen te versterken door deze te herstellen en de zichtbaarheid en herkenbaarheid te vergroten.

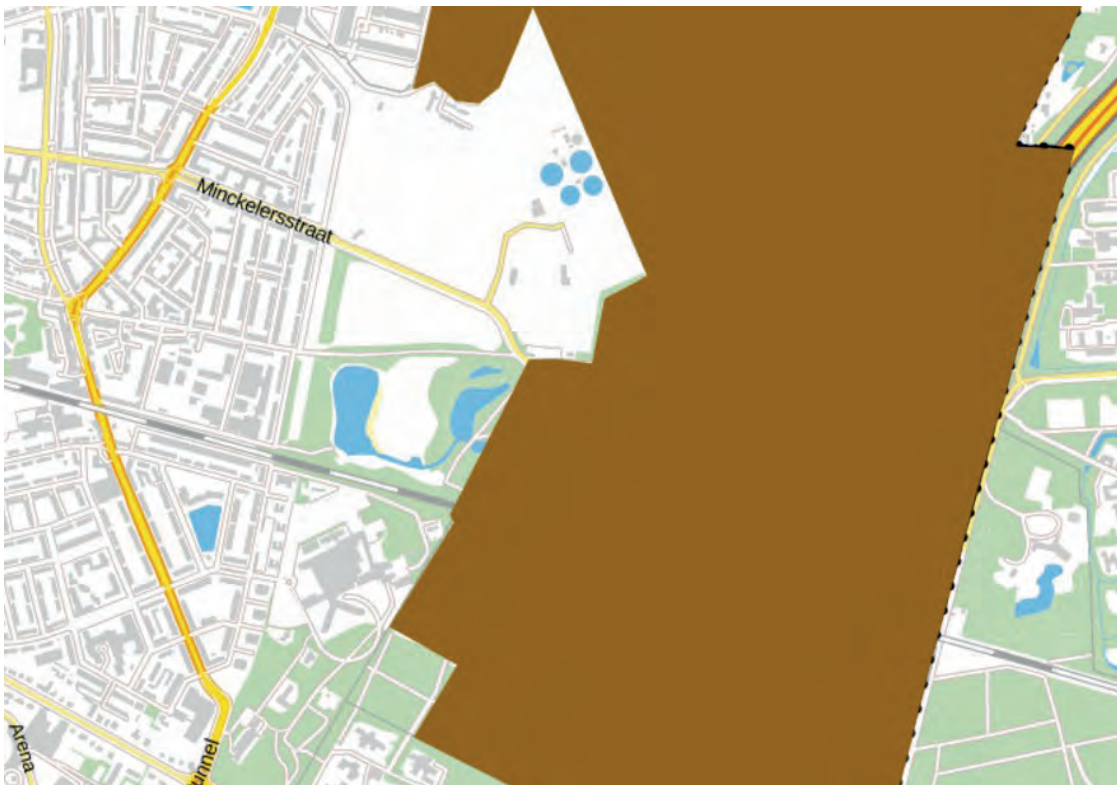
Toetsing Kaarten

Op de kaart 'Aardkundige waarden' is ter plaatse van Anna's Hoeve een deel van het plangebied aangeduid als 'aardkundig monument (beschermd via Provinciale Milieuverordening)'. In paragraaf 4.9 wordt ingegaan op dit monument.



Uitsnede 'Aardkundige waarden', Provinciale Ruimtelijke Verordening

Op 10 juni 2016 is het ontwerpbesluit tot wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2016-2017 gepubliceerd. Hierop is de begrenzing van de kaart 'Aardkundige waarden' gewijzigd in 'Aardkundig monument (beschermd via de Provinciale Milieuverordening)'. Op de verbeelding van dit inpassingsplan is rekening gehouden met de begrenzing van onderstaand gewijzigd kaartlaag.



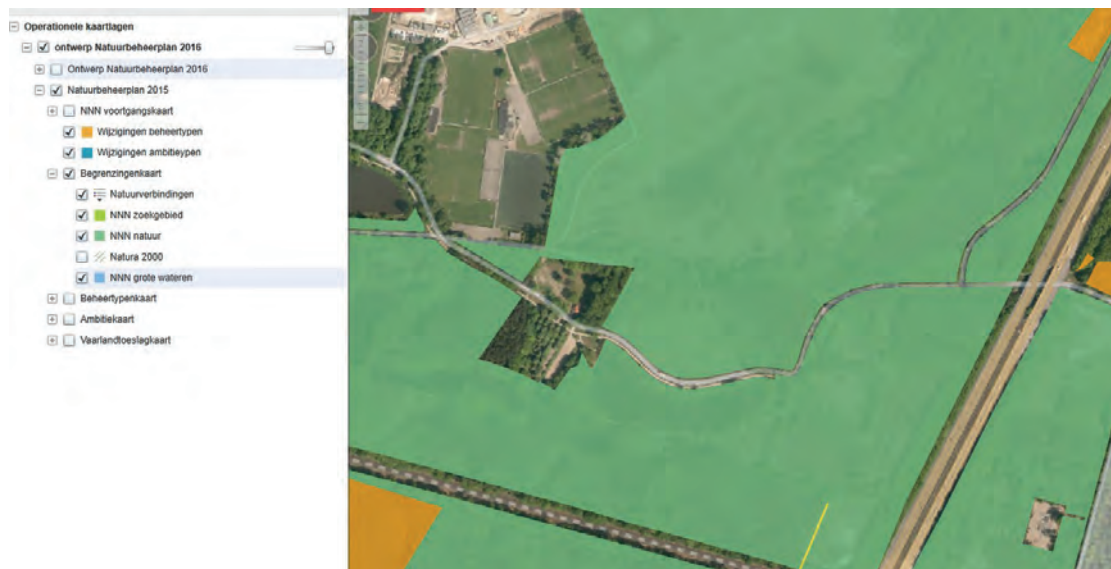
Uitsnede 'Gewijzigde kaartlagen', ontwerpbesluit tot wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2016-2017

Op 17 december 2013 is de EHS-kaart gewijzigd. Ter plaatse van Anna's Hoeve is een deel van het traject gelegen binnen de EHS (tegenwoordig NNN genaamd). Ook wordt er een Ecologische verbindingszone gekruist. Aanleg van nieuwe infrastructuur of uitbreiding van bestaande infrastructuur valt onder het 'nee, tenzij - regime'. In paragraaf 4.5 wordt ingegaan op dit aspect.



Uitsnede 'Ecologie', Wijziging Provinciale Ruimtelijke Verordening - Wijziging begrenzing EHS en Ecologische verbindingszones

In het provinciale Natuurbeheersplan 2015 is de NNN iets aangepast weergegeven. Daarin is de bestaande Weg over Anna's Hoeve binnen de gemeente Laren ook buiten de NNN gelaten.



Conclusie

Geconcludeerd wordt dat bij het opstellen van het PIP de aanduidingen vanuit de Provinciale Ruimtelijke Verordening in acht zijn genomen.

3.3 REGIONAALBELEID

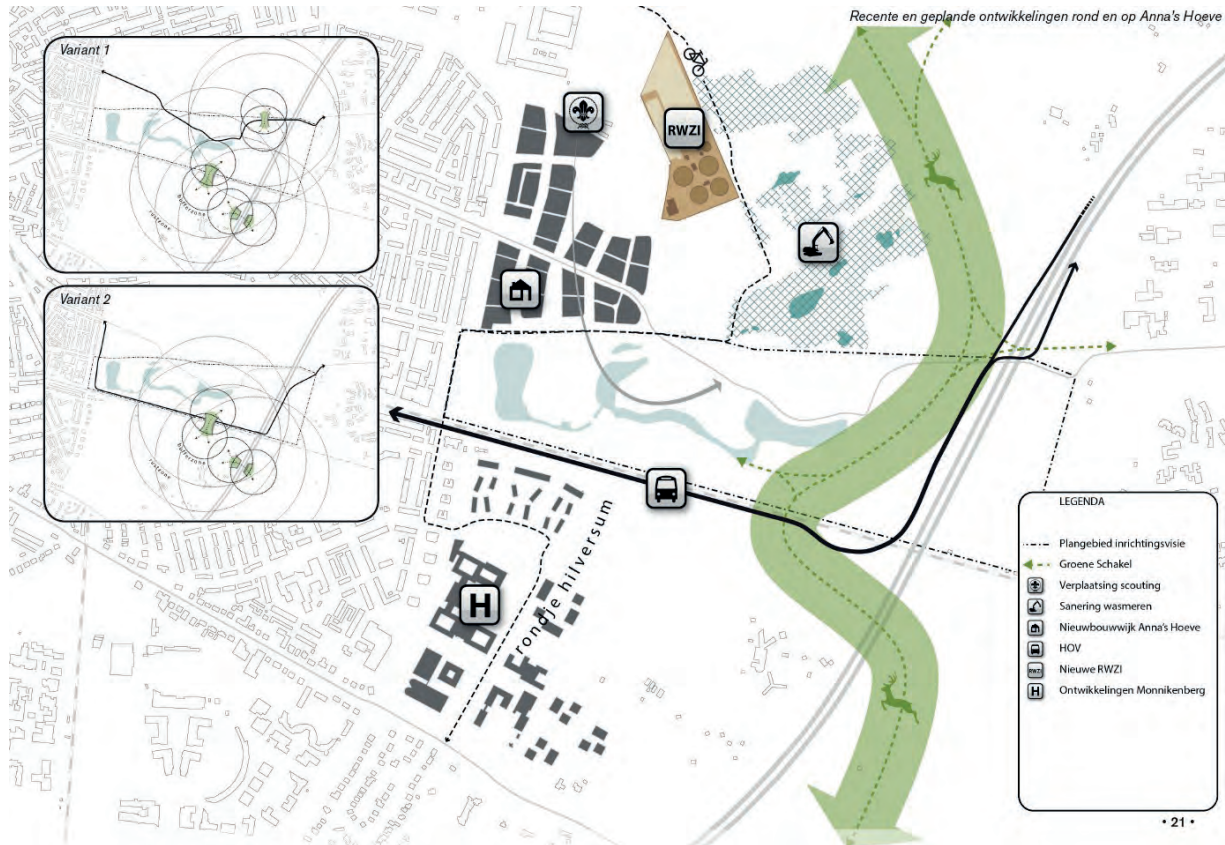
3.3.1 Anna's Hoeve Inrichtingsvisie natuur-enrecreatiegebied

In oktober 2014 is de Inrichtingsvisie natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve opgesteld. De inrichtingsvisie voor Anna's Hoeve beoogt een sturend instrument te zijn in de toekomstige ontwikkeling van het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve. Deze visie is vanuit vier partijen in onderlinge samenwerking opgesteld:

provincie Noord-Holland, gemeente Hilversum, gemeente Laren en de Stichting het Gooisch Natuurreservaat (GNR).

In de visie zijn twee varianten geschetst ten aanzien van de weg over Anna's Hoeve:

- 1, Variant 1 met het handhaven van de Weg over Anna's Hoeve op zijn huidigeplaats.
- 2, Variant 2 een inrichtingsvisie met de Weg over Anna's Hoeve gebundeld met het spoor en de HOV-baan.



Recente en geplande ontwikkelingen rond en op Anna's Hoeve, Inrichtingsvisie natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve, 7 oktober 2014

In de visie heeft een vergelijking van de varianten plaatsgevonden op de aspecten ecologie, recreatie, landschap, verkeer, inpassing in bestaande omgeving en kosten.

Variant 2 scoort op de onderdelen ecologie, recreatie, landschap en verkeer beter. Alleen

op het aspect inpassing in de bestaande omgeving scoort variant 1 beter. Op het aspect kosten wordt geen onderscheid gemaakt tussen beide varianten.

In de visie is geen voorkeur uitgesproken voor één van de varianten. Bij de behandeling in de gemeenteraden van Eemnes, Laren en Hilversum (eind 2014/begin 2015) hebben alle gemeenteraden evenwel de voorkeur uitgesproken voor variant 2. Ook de eigenaar van het natuurgebied Anna's Hoeve (Goois Natuur Reservaat) heeft voorkeur voor deze variant.

De tweede variant bestaat uit het verleggen van de weg over Anna's Hoeve en deze nieuwe weg te bundelen met het spoor en de HOV-baan. Verlegging van de Weg over Anna's Hoeve maakt dat er één ecoduct nodig is over de bundel van spoor, HOV en Weg over Anna's Hoeve. De huidige weg, het fietspad, en de bijbehorende inrichtingselementen worden verwijderd. Op het tracé van de te verwijderen Weg over Anna's Hoeve wordt een onverhard voetpad gerealiseerd waarmee een extra dwarsverbinding ontstaat met de recreatiegebieden 'voorbij' de Groene Schakel. Tussen de verlegde Weg over Anna's Hoeve en het spoor zal een utilitair fietspad gerealiseerd worden.



Uitwerking variant 2: verlegd tracé, Inrichtingsvisie natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve, 7 oktober 2014

Voorliggend inpassingsplan maakt de verlegging van deze weg mogelijk, evenals de wallen langs de HOV-baan/spoorlijn. Tevens wijzigt het inpassingsplan de bestemming van de bestaande Weg over Anna's Hoeve in Natuur. Het inpassingsplan beoogt dus de realisatie van het project HOV in 't Gooi planologisch mogelijk te maken. De inrichtingsvisie Anna's Hoeve kent een bredere scope en daarmee ook een groter pakket aan maatregelen. De financiering van de volledige inrichtingsvisie behoort dan ook niet tot de scope van het project HOV in 't Gooi.

3.4 GEMEENTELIJKBELEID

3.4.1 Structuurvisie Hilversum 2030, gemeente Hilversum

Hilversum heeft veel ambities op het gebied van wonen, werken, natuur, recreëren, media, centrumgemeente, zorg, stedenbouwen architectuur. Binnende ruimte die Hilversum heeft, vraagt dit om creativiteit en keuzes. De Structuurvisie Hilversum 2030 beschrijft deze keuzes.

In de Structuurvisie 2030 is de HOV-baan opgenomen op de visiekaart middels een blauwe lijn.

Onder het aspect bereikbaarheid wordt de visie voor het jaar 2030 beschreven waarin is uitgegaan dat de HOV-baan reeds gerealiseerd is. Voor het HOV zijn onder andere de volgende uitspraken van belang:

- Het HOV-project heeft er voor gezorgd dat er fors minder busverkeer over het Hilversums hoofdwegenet rijdt.
- In 2030 hebben de provincies Utrecht en Noord-Holland diverse transferia op knooppunten van rijkswegen en openbaar vervoer gerealiseerd, zoals de Blaricumse carpoolstrook waar het HOV stopt.
- In 2030 wordt veelvuldig gebruik gemaakt van de vrijliggende busbaan tussen Hilversum en Huizen.
- Sinds de voltooiing van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer in 't Gooi is voor het eerst sinds lange tijd weer een forse groei van het reizigersaantal in de bus waarneembaar.



Uitsnede visiekaart Structuurvisie Hilversum 2030

De aanleg van het HOV tracé in het Gooi wordt reeds benoemd en sluit aan op het beleid zoals beschreven in de structuurvisie van de gemeente Hilversum.

HOOFDSTUK 4 OMGEVINGSASPECTEN

4.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk komen de randvoorwaarden en milieuaspecten aan de orde, waaraan de aanleg van de HOV-verbinding moet voldoen. Vanuit diverse wettelijke regelingen worden eisen aan het project gesteld. In de laatste alinea is aandacht besteed aan de opgestelde vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Onderstaande omgevingsaspecten zijn beoordeeld voor het plangebied van onderhavig inpassingsplan, ofwel deelproject 3, 5, 6 en 7. Per omgevingsaspect wordt hieronder een korte samenvatting van de conclusies weergegeven, voor de meer gedetailleerde effectbeschrijving wordt verwezen naar het desbetreffende onderzoeksrapport in de bijlagen bij deze toelichting.

4.2 VERKEER

Verkeersgegevens

De basis voor het bepalen van een aantal milieueffecten van de aanleg van de HOV-verbinding wordt gevormd door de verkeersgegevens voor de bestaande wegen en de verwachte intensiteiten van het busverkeer op de HOV-verbinding.

Bij de voorbereiding van het voorliggende PIP zijn de beschikbare verkeersgegevens en verkeersmodellen geanalyseerd. Hieruit kwam naar voren dat de verkeersmodellen van Hilversum, Huizen en Blaricum voor de wegen in Huizen en Blaricum sterk van elkaar verschillende verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2020 voorspellen. Ook de verkeersgegevens uit de EU-geluidskaarten bleken niet bruikbaar, omdat de daarin gehanteerde intensiteiten sterk afwijken van de meest recente verkeerstellingen.

Gelet op het bovenstaande is gekozen om voor dit project een geactualiseerd verkeersmodel te bouwen, waarbij de verkeersmodellen van Hilversum, Huizen en Blaricum tot een geheel zijn samengevoegd, en waarbij het verkeersmodel van Hilversum als basis is gebruikt. En daarbij is het model tevens geconfronteerd met de meest recente verkeerstellingen die beschikbaar waren.

In Bijlage 2 zijn de gehanteerde verkeersgegevens nader onderbouwd.

Parkeren

Er zijn drie gebieden in Hilversum waar in de definitieve situatie parkeerplaatsen komen te vervallen door het project. Deze zijn:

- het gebied op- en rond de Van Linschotenlaan;
- het centrum;
- het gebied op- en rond de Oosterengweg.

Voor elk van de gebieden is onderzocht wat de impact is van het project en is gezocht naar mogelijkheden om de parkeerdruk binnen de streefgrens van 85% te houden. Met een maximale parkeerdruk van 85% zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor zowel bewoners als bezoekers en is de vindbaarheid van parkeerplaatsen goed. Met een parkeerdruk van 85% wordt aan een goede ruimtelijke ordening voldaan.

In relatie tot parkeren is een proces ingericht en, afhankelijk van de opgave deels of volledig doorlopen. Het proces is mede tot stand gekomen op basis van de expertsessie parkeren (georganiseerd door het project) en bestaat uit onderstaande stappen:

1. Inventarisatie van het aantal parkeerplaatsen dat door het project komt te vervallen.
2. Vaststellen van het gebruik van de parkeerplaatsen (door middel van een parkeerdrukmeting).
3. Vaststellen van de opgave (op basis van de parkeerdruk en de te verwachten parkeerdruk op basis van het aantal parkeerplaatsen dat komt te vervallen).
4. Inventariseren en selecteren van alternatieven / mogelijkheden om te compenseren.

De eerste drie stappen worden voor elke locatie doorlopen. Of en zo ja, hoeveel plaatsen er gecompenseerd worden, wordt bepaald in stap 3. Indien er sprake is van een compensatieopgave voor het project, dan zal ook stap 4 doorlopen worden.

Voor een nadere onderbouwing, zie Bijlage 20, Bijlage 21 en Bijlage 22.

Het gebied op- en rond de Van Linschotenlaan

Inventarisatie

Uit de inventarisatie blijkt dat op deze locatie één openbare parkeerplaats komt te vervallen door het project HOV in 't Gooi.

Parkeerdrukmeting

Uit de uitgevoerde parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeerdruk op deze locatie laag is. Maximale parkeerdruk op een representatief moment op deze locatie is 70%. Daarbij is de verwachting dat de parkeerdruk in de Riebeeckbuurt op termijn af zal nemen door de verbouwing van het ziekenhuis en de bouw van de bijbehorende parkeergarage.

Vaststellen van de opgave

Gezien het aantal beschikbare parkeerplaatsen op deze locatie, het aantal parkeerplaatsen dat komt te vervallen en de huidige parkeerdruk is in samenspraak met de gemeente vastgesteld dat er op deze locatie geen parkeerplaatsen hoeven te worden gecompenseerd door het project HOV in 't Gooi. De parkeerplaats die komt te vervallen kan opgevangen worden in het huidige parkeerareaal, zonder dat de parkeerdruk hierdoor ontoelaatbaar hoog wordt.

Centrum

Inventarisatie

Uit de inventarisatie van het project blijkt dat in het centrum de volgende parkeerplaatsen komen te vervallen:

- Wilhelminastraat
 1. 23 openbare parkeerplaatsen;
 2. 2 gehandicapten parkeerplaatsen;
 3. 13 niet-openbare parkeerplaatsen (met parkeerbeugels).
 4. 3 niet-openbare parkeerplaatsen behorende tot het Teleac-gebouw.
- P+R terrein
 1. 83 parkeerplaatsen voor abonnees;
- Parkeerterrein wandelpad (P-Politie)
 1. 107 plaatsen die gebruikt worden door de Politie Hilversum.

Daarnaast komen er langs het wandelpad 16 nieuwe parkeerplaatsen bij.

Netto komen er door het project 9 openbare parkeerplaatsen te vervallen waarvan 2 parkeerplaatsen voor gehandicapten en 206 niet-openbare parkeerplaatsen. Per saldo komen er in het centrum van Hilversum door het project HOV in 't Gooi 215 parkeerplekken te vervallen.

Naar aanleiding van het aantal parkeerplaatsen dat is komen te vervallen is in samenspraak met de gemeente besloten om een parkeerdrukmeting uit te laten voeren voor het centrum.

Parkeerdrukmeting

De openbare parkeerplaatsen nabij de Wilhelminastraat vallen onder het betaald parkeren regime van de gemeente Hilversum. De openbare parkeerplaatsen worden vooral gebruikt door bezoekers van het centrum en

het Sociaal Plein. Conform tellingen van de gemeente zijn de parkeerplaatsen op een representatief moment voor ongeveer 53% bezet.

De 2 gehandicaptenparkeerplaatsen worden vooral gebruikt door bezoekers van het Sociaal Plein en zijn een belangrijke voorziening voor de doelgroep van het Sociaal Plein. Voor de gehandicaptenparkeerplaatsen is met de gemeente afgesproken dat er sowieso een alternatief wordt gezocht voor de parkeerplaatsen. De uitkomst van de parkeerdrukmeting staat hier los van.

De 13 niet-openbare parkeerplaatsen (de beugelplekken) behoren tot de woningen langs de Wilhelminastraat. Deze plekken kunnen enkel gebruikt worden door bewoners met een sleutel voor de beugel. De 3 niet-openbare parkeerplaatsen behoren tot het Teleac-gebouw en kunnen gebruikt worden door huurders van het pand. Onder het pand bevindt zich ook nog een grote parkeergarage waar huurders van het pand gebruik van kunnen maken.

Het P+R-terrein is eigendom van de NS en wordt geëxploiteerd door Q-Park. Op dit moment wordt het parkeerterrein niet tot nauwelijks gebruikt. Uit representatieve tellingen van zowel de gemeente als het project blijkt dat ongeveer 8 van de 83 parkeerplaatsen gebruikt worden. De P+R is alleen toegankelijk voor abonneementhouders. Aandachtspunt in deze is het beleid van de NS om P+R-terreinen te ontwikkelen nabij NS-stations.

Het parkeerterrein Wandelpad (naast het P+R terrein) wordt door de NS verhuurd aan de Politie. De parkeerplaats kent een hoge bezetting. Naast parkeren voor personeel wordt de parkeerplaats ook in beperkte mate gebruikt voor dienstvoertuigen. Afstand tot het politiebureau is ongeveer 500 meter.

Om te bepalen wat de consequenties zijn van het laten vervallen van de parkeerplaatsen op

de parkeerbalans van het centrum van Hilversum is door de gemeente een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het aanbod van parkeerplaatsen in Hilversum op dit moment groter is dan de vraag. Er is zelfs sprake van een forse overcapaciteit en daarmee van leegstand in de parkeergarages. Het laten vervallen van de parkeerplaatsen op de totale parkeerbalans van de gemeente Hilversum in de huidige situatie is daarmee mogelijk. Wel dient goed gekeken te worden waar de parkeerplaatsen die komen te vervallen opgevangen kunnen worden.

Naast de huidige situatie is ook gekeken naar de toekomstige situatie. Hiertoe zijn alle ontwikkelingen voor het centrum, inclusief het project HOV in 't Gooi, verwerkt in de parkeerbalans. Hieruit blijkt dat, ook wanneer rekening gehouden wordt met de voor het centrum geïnventariseerde ontwikkelingen, de parkeerdruk onder de streefgrens blijft en niet ontoelaatbaar hoog wordt.

Vaststellen van de Opgave

Uit de onderzoeken blijkt dat er zowel in de huidige als in de toekomstige situatie voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is in het centrum van Hilversum en dat het laten vervallen van de parkeerplaatsen zonder deze te compenseren niet zal leiden tot een te hoge parkeerdruk. Bijkomend voordeel is dat (een deel van) de huidige overcapaciteit hierbij benut kan worden. In samenspraak met de gemeente is daarom besloten dat de parkeerplaatsen die komen te vervallen in het kader van het project HOV in 't Gooi niet gecompenseerd hoeven te worden. Wel zal gekeken moeten worden hoe en waar de parkeerplaatsen die komen te vervallen het beste opgevangen kunnen worden. De eerste gesprekken met de betrokken partijen zijn hiertoe reeds gevoerd.

Voor de twee gehandicaptenparkeerplaatsen is afgesproken dat deze sowieso gecompenseerd worden. De compensatieopgave voor het centrum komt daarmee op 2 gehandicaptenparkeerplaatsen.

Inventariseren en selecteren van Alternatieven

Aan gehandicaptenparkeerplaatsen worden specifieke eisen gesteld in relatie tot de afstand tot het Sociaal Plein. Idealiter bevinden de parkeerplaatsen zich binnen een straal van 25 meter van de voordeur van het Sociaal Plein. Conform de parkeerverordening betreft de straal echter 100 meter. Samen met het Sociaal Plein zijn een aantal mogelijke locaties voor de gehandicaptenparkeerplaatsen geïnventariseerd.

Tegelijkertijd wordt door de gemeente gewerkt aan een visie op het stationsplein en wordt onderzocht hoe het busplatform zo goed mogelijk ingericht kan worden. Wanneer er meerduidelijkheid bestaat over de visie en het platform en de consequenties voor het ruimtegebruik (+ de termijn waarop er invulling aan gegeven kan / gaat worden), dan kan er een knoop door worden gehakt over de meest geschikte locatie voor de gehandicaptenparkeerplaatsen. Uitgangspunt is dat de plekkengerealiseerd worden voordat de huidige parkeerplaatsen komen te vervallen. Op deze manier is geborgd dat deze voorziening beschikbaar blijft.

Oosterengweg

Inventarisatie

In de initiële inventarisatie is zowel naar de Oosterengweg noord (ten noorden van het spoor) als naar de Oosterengweg zuid (ten zuiden van het spoor) gekeken. Hieruit blijkt dat er ten noorden van het spoor door het project in de definitieve situatie geen parkeerplaatsen komen te vervallen. Ten zuiden van het spoor komen in de definitieve situatie 24 parkeerplaatsen te vervallen door het project HOV in 'tGooi.

Naar aanleiding van de inventarisatie is voor het deel van de Oosterengweg ten zuiden van het spoor een parkeerdrukmeting uitgevoerd.

Parkeerdrukmeting Oosterengweg zuid

Voor de Oosterengwegende omliggende straten is door het project een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Bij de parkeerdrukmeting is onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoekers.

De meting is uitgevoerd buitende vakantie op vier verschillende tijdstippen.

Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeerdruk op de locatie waar de parkeerplaatsen komen te vervallen hoog is. Maximaal gemeten parkeerdruk in de huidige situatie op een representatief moment is 92%. Dit betekent dat het laten vervallen van parkeerplaatsen zonder te compenseren de parkeerdruk nog verder zal doen toenemen. Gezien de reeds hoge parkeerdruk zou dit (zeer) ongewenst zijn.

Naast de Oosterengweg is ook de parkeerdruk in de omliggende straten en buurten onderzocht. Hieruit blijkt dat de parkeerdruk langs met name de Oosterengweg en rondom de Riebeeck vijver (Oude Amersfoortseweg / Compagnieweg / Zeewaartweg) hoog zijn. In de overige gebieden zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar om aan de parkeervraag te kunnen voldoen. Dit geldt ook voor het lokale winkelcentrum 'De Riebeeckgalerij'.

Wat opvalt is dat de parkeerdruk met name in de avond en in de nacht hoog is. Dit betekent dat de parkeerplaatsen vooral door bewoners worden gebruikt.

Vaststellen van de opgave

Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeerplaatsen die in de definitieve situatie door het project komen te vervallen niet opgevangen kunnen worden in de huidige parkeerareaal. De parkeerdruk in de huidige situatie is reeds hoog (92%). Het laten vervallen van de parkeerplaatsen zonder te compenseren zou de parkeerdruk alleen nog maar verder doen toenemen. In het vervolg van deze paragraaf zal de compensatieopgave nader onderzocht en vastgesteld worden.

Wanneer in meer detail naar de opgave gekeken wordt blijkt dat een deel van de parkeerplaatsen die komen te vervallen onderdeel zijn van de blauwe zone rondom het winkelcentrum 'De Riebeeckgalerij' (maandag t/m zaterdag van 09:00 tot 20:00). Gedurende de dag worden de parkeerplaatsen voornamelijk gebruikt door bezoekers aan het winkelcentrum. In de avond en de nacht vooral door bewoners. Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeerdruk met name in de avond en de nacht hoog is. Gedurende de dag is de parkeerdruk goed (d.w.z. er zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar om aan de parkeervraag te voldoen). Uit gesprekken met de winkeliers blijkt dat de parkeerplaatsen in de blauwe zone langs de Oosterengweg regelmatig gebruikt worden voor een snelle boodschap. Er is rondom het winkelcentrum voldoende

parkeercapaciteit beschikbaar om aan de huidige parkeervraag te voldoen, ook wanneer de parkeerplaatsen in de blauwe zone langs de Oosterengweg komen te vervallen.

Uit de parkeerdrukmeting blijkt verder dat er in de straten ten westen van de Oosterengweg reeds sprake is van een hoge parkeerdruk. Het is hierdoor niet mogelijk om de parkeerplaatsen die komen (deels) op te vangen ten

westen van de Oosterengweg zonder aanvullende maatregelen te treffen. Ten oosten van de Oosterengweg is de parkeerdruk lager, maar is de afstand tot de Oosterengweg groter. De straten ten oosten van de Oosterengweg bieden daarmee ook geen goede oplossing voor de bewoners van de Oosterengweg.

Op basis van het bovenstaande en gesprekken met de gemeente is besloten om alle parkeerplaatsen die in de definitieve situatie komen te vervallen in het kader van het project HOV in 't Gooi te compenseren. Dit maakt de compensatieopgave voor het project 24 parkeerplaatsen.

Bij het compenseren van de parkeerplaatsen wordt vooral gezocht naar mogelijkheden om een oplossing te bieden voor de bewoners. Rondom het winkelcentrum is voldoende parkeercapaciteit beschikbaar.

Inventarisatie en selectie van Alternatieven

Ten zuiden van het spoor is door de breedte van de onderdoorgang en de parallelstructuur weinig tot geen ruimte om nieuwe parkeerplaatsen te creëren. De parkeerplaatsen die wel terug kunnen komen zijn al meegenomen in de plannen. Dit betekent dat het niet mogelijk is om parkeerplaatsen te compenseren in de Oosterengweg zelf.

Voor de omliggende straten is, in samenspraak met vertegenwoordigers van de winkeliers en de gemeente Hilversum, een aantal alternatieven geïnventariseerd. Hierbij is vooral gekeken naar mogelijkheden rondom de Willem Bontekoestraat (ten oosten van de Oosterengweg) en rondom de Riebeeck vijver (ten westen van de Oosterengweg).

In de afweging van de verschillende alternatieven en de voor- en nadelen is in samenwerking met de gemeente Hilversum een integrale oplossing uitgewerkt voor het gebied rondom de Riebeeck vijver. Met de oplossing kan invulling gegeven worden aan het compensatievraagstuk van het project en wordt rekening gehouden met de huidige parkeerdruk rondom de Riebeeck vijver. In totaal worden met de oplossing ongeveer 41 nieuwe parkeerplaatsen gecreëerd.

Aanwonenden en direct belanghebbenden worden geïnformeerd over de nadere uitwerking van het ontwerp voor de parkeerplaatsen.

De te compenseren parkeerplaatsen dienen beschikbaar te zijn op het moment dat de huidige parkeerplaatsen langs de Oosterengweg niet beschikbaar meer zijn door de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg.

Conclusie

In zowel het centrum als bij de Oosterengweg zijn voldoende mogelijkheden beschikbaar om de parkeerplaatsen die door het project komen te vervallen op te vangen in het huidige parkeerareaal of te compenseren. De parkeerdruk blijft op alle locaties binnen de streefgrens.

4.3 GELUIDHINDER

Door Tauw is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 3.

Ten behoeve van de realisatie van de HOV verbinding dienen delen van bestaande wegen te worden gereconstrueerd en er worden nieuwe wegen (busbaan) aangelegd. Vanuit de verplichting die voortvloeit uit de Wet geluidhinderende Wet ruimtelijke ordening zijn in het kader van het PIP de geluidsbelastingen als gevolg van de nieuwe wegen en de wijziging van de geluidsbelastingen van de wegen ten gevolge van de reconstructie doormiddel van een akoestisch onderzoek inzichtelijk gemaakt.

Op basis van het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken voor de verschillende onderzochte projecten die binnen het PIP vallen.

Nieuw aan te leggen HOV busbaan in Hilversum

Voor het gedeelte dat onder de Wet geluidhinder valt

De geluidsbelasting vanwege vrij liggende HOV busbaan overschrijdt op een woning (Oosterengweg 65) de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder.

Toepassing van een geluidsreducerende deklaag is onvoldoende doeltreffend. Aanvullende maatregelen ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke en/of vervoerskundige aard. Voor de woning aan de Oosterengweg 65 dient een hogere waarde aangevraagd te worden.

Voor het gedeelte dat niet onder de Wet geluidhinder valt (maximum snelheid 30 km/uur)

De geluidsbelasting vanwege de vrij liggende HOV busbaan overschrijdt op een tiental appartementen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder.

Toepassing van een geluidsreducerende deklaag is onvoldoende doeltreffend. Schermen ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Voor de appartementen hoeven geen hogere waarden te worden aangevraagd omdat het gaat om een 30 km/uur weg die niet onder de Wet geluidhinder valt.

De maximale geluidbelasting ten gevolge van de busbaan bedraagt maximaal 50 dB inclusief aftrek. Dit betekent bij beoordeling volgens de systematiek van de Wet geluidhinder een overschrijding van maximaal 2 dB van de voorkeursgrenswaarde. Verderop in deze paragraaf is een gemotiveerde afweging opgenomen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Reconstructie Oosterengweg Hilversum

Uit de berekeningen blijkt dat er vanwege de fysieke wijzigingen van de Oosterengweg geen sprake is van een reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Door de onderdoorgang neemt de geluidsbelasting van de Oosterengweg maximaal 19 dB af.

Gevolgen elders en 30 km/uur wegen Vogelenbuurt

Uit de verkeersgegevens blijkt dat er buiten deelproject 5, 6 en 7, drie wegen zijn waarbij de toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van de wijzigingen meer dan 40 % bedraagt. Dit betekent dat de toename van de geluidsbelasting op deze wegen meer dan 2 dB bedraagt. Het gaat hierbij om de Liebergerweg, Mussenstraat en het zuidelijk deel van de Anthony Fokkerweg.

De geluidbelasting van de Liebergerweg bedraagt 10 jaar na wijzigingen maximaal 54 dB. Dit betekent bij beoordeling volgens de systematiek van de Wet geluidhinder een overschrijding van maximaal 6 dB van de voorkeursgrenswaarde.

De geluidbelasting van de Mussenstraat bedraagt 10 jaar na wijzigingen maximaal 53 dB. Dit betekent bij beoordeling volgens de systematiek van de Wet geluidhinder een overschrijding van maximaal 5 dB van de voorkeursgrenswaarde.

De geluidsbelasting van de Anthony Fokkerweg ligt 10 jaar na wijzigingen onder de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder.

Voor de woningen en appartementen hoeven geen hogere waarden te worden aangevraagd omdat het gaat om gevolgen elders of 30 km/uur wegen.

Verderop in deze paragraaf is voor de woningen en appartementen een gemotiveerde afweging opgenomen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Aanleg verlegde Weg over Anna's Hoeve

De geluidsbelasting vanwege de verlegde Weg over Anna's Hoeve (aanleg weg) overschrijdt op meerdere geluidsgevoelige bestemmingen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. De maximaal toelaatbare grenswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

In de bochten is het toepassen van dunne deklagen op de verlegde Weg over Anna's Hoeve vanwege wringend verkeer niet mogelijk. Hier wordt een geluidsreducerende deklaag meteen Cwegdek van -2,5 dB bij 50 km/uur en -2,8 dB bij 60 km/uur toegepast. Dit wegdek wordt verder op de gehele verlegde Weg over Anna's Hoeve toegepast met uitzondering van het gedeelte langs het bestemmingsplan Anna's Hoeve.

Op de verlegde Weg over Anna's Hoeve ter hoogte van bestemmingsplan Anna's Hoeve wordt een geluidsreducerende deklaag met een Cwegdek van minimaal -4,2 dB bij 50 km/uur toegepast.

Tussen de Verlegde Weg over Anna's Hoeve en de appartementen aan de AnthonyFokkerweg wordt een absorberend geluidsscherm toegepast met een hoogte van 2 meter.

Na toepassing van een geluidsreducerende deklaag en het absorberende geluidsscherm neemt de geluidsbelasting met maximaal 10 dB af. Aanvullende maatregelen ontmoetenoverwegende bezwaren. Voor 17 woningen aan de Anthony Fokkerweg en 18 woningen aan de Minckelersstraat en de (geprojecteerde) woningen in BP Anna's Hoeve (bouwvlakken 17, 18, 19, 20, 22 en 23) dient een hogere waarde aangevraagd te worden.

Cumulatie

De maximale cumulatieve geluidsbelasting waarbij sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde bedraagt 66 dB in deelgebied 5, 6 en 7.

De maximale cumulatieve geluidsbelasting buiten het plangebied (gevolgen elders of 30 km/uur wegen) bedraagt 67 dB.

Tijdelijke overweg Mussenstraat

Vanuit het aspect geluid bezien is een toename te verwachten in de geluidbelasting op de woningen. Deze geluidbelasting wordt veroorzaakt door de toename in wegverkeer, maar met name door de alarmbellen van de hulpdiensten. Gezien de tijdelijkheid worden geen maatregelen getroffen aan het wegdek en/of de woningen. Een goede aanrijroute voor de hulpdiensten is van groot belang en prefereert in dit geval boven de verwachte hinder voor aanwonenden.

Motiveringaanvaardbaar woon- en leefklimaat

Flankerend beleid

In het Actieplan geluid 2014-2018 van de provincie Noord-Holland is het volgende opgenomen (voor Provinciale wegen):

“Berekende geluidsbelastingen kunnen ook worden gekoppeld aan een kwalitatieve beschrijving van de milieugezondheid. Dit wordt aangegeven met een zogenaamde GES-score⁴). In tabel 1 is deze koppeling weergegeven.”

Tabel 1. Klasse-indeling GES-systematiek

Geluidbelasting dB(A) Lden	GES-score	Milieugezondheid kwaliteit
48-53	2	Redelijk
53-58	4	Matig
58-63	5	Zeer matig
63-68	6	Onvoldoende
68-73	7	Ruim onvoldoende
≥73	8	Zeer onvoldoende

“De Wet geluidhinder geeft regels voor die situaties waarin de geluidsbelasting verandert door bijvoorbeeld de aanleg of het aanpassen van een weg of verandering van het bestemmingsplan. In deze gevallen schrijft de wet voor om bij toename van geluid op geluidsgevoelige objecten maatregelen voor geluid te onderzoeken en zo mogelijk te treffen. Dit soort ‘nieuwe’ situaties valt niet onder de werking van het Actieplan Geluid. Het Actieplan heeft alleen betrekking op ‘bestaande’ situaties.”

“Er is daarom voor de komende planperiode gekozen voor een plandrempel van 65 dB Lden zodat met een beperkte financiële investering toch gezondheidswinst gerealiseerd kan worden. Deze plandrempel is in lijn met de plandrempel van het vorige Actieplan en de plandrempel voor rijkswegen. De provincie blijft zich met deze plandrempel dus richten op het terugdringen van hoge geluidsbelastingen op woningen direct langs provinciale wegen, binnen de technische mogelijkheden (zie verder paragraaf 5.2.1).”

Naast het feit dat het Actieplan geluid 2014-2018 van de provincie Noord-Holland opgesteld is voor Provinciale wegen, waarvan in het kader van het project HOV in ‘t Gooi geen sprake is, is alleen een plandrempel opgenomen voor bestaande situaties. De situatie die in het kader van de realisatie van de HOV in ‘t Gooi tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder leiden betreffen in deze zin nieuwe

situaties. Er kan om deze redenen geen aansluiting gezocht worden bij de door de provincie vastgestelde plandrempeel.

In het (ontwerp) 'Actieplan in het kader van de Regeling geluid milieubeheer 2013-2018' van de gemeente Hilversum is het volgende opgenomen:

"In het plan wordt, volgens de Handreiking Omgevingslawaai, gewerkt met een plandrempeel. De plandrempeel is een ambitiewaarde en niet een grenswaarde die gehaald moet worden op straffe van sancties indien de waarde niet wordt gerealiseerd. Het is een wettelijke verplichting om een plandrempeel vast te stellen."

"De plandrempeel in de gemeente Hilversum voor het gemeentelijk wegverkeer is vastgesteld op 70 dB Lden."

"De gemeente Hilversum streeft naar een hoge leefbaarheid in haar gemeente, waarbij een optimum wordt gezocht in de balans tussen de verschillende aspecten die bijdragen aan deze leefbaarheid. Zo zijn de bereikbaarheid van de stad en het stadsgezicht enkele van de andere aspecten die bijdragen aan de leefbaarheid. Deze verschillende aspecten zijn goed afgewogen om de plandrempeel vast te stellen en tevens de leefbaarheid in de gemeente Hilversum te optimaliseren."

"Ter vergelijking: de maximale normwaarde voor de geluidsbelasting in de Wet geluidhinder bij nieuwe wegaanleg of nieuwbouw van woningen bedraagt 68 dB. Bij deze wettelijke toetsing mag ook nog een aftrek van 5 dB worden toegepast, zodat de wettelijke maximale waarde per saldo 73 dB bedraagt. De gemeente Hilversum zit daarmee dus onder deze wettelijke maximale waarde."

"In het actieplan wordt geen aftrek art. 110 Wgh toegepast."

Afweging

- Hogere waarden

Ten behoeve van het project HOV in 't Gooi is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Na afweging van financiële doelmatigheid, doeltreffendheid en landschappelijke en stedenbouwkundige inpasbaarheid van geluidreducerende maatregelen resteert een aantal woningen waar de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder wordt overschreden. Er is geen sprake van overschrijding van de maximaal toelaatbare grenswaarden. In deze zin wordt voldaan aan de vereiste om aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder te voldoen zoals vereist voor nieuwe situatie volgens het Actieplan geluid 2014-2018 van de provincie Noord-Holland.

De cumulatieve geluidbelasting op gevel van de woningen waarop een overschrijding plaats vindt van de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder bedraagt, exclusief aftrek volgens artikel 110 g Wet geluidhinder, maximaal 66 dB. Hierbij is het spoorgeluid maatgevend. Voor de woningen waarbij de nieuw aan te leggen wegen ten behoeve van het project HOV in 't Gooi maatgevend zijn bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting maximaal 65 dB op geprojecteerde woningen en 62 dB op bestaande woningen. Hiermee wordt in alle gevallen voldaan aan de plandrempeel van 70 dB uit het (ontwerp) actieplan van de gemeente Hilversum.

Voor de woningen waarvoor een hogere waarde wordt verleend geldt dat er sprake is of blijft van een geluidluwe gevel. Uitzondering hierop zijn de woningen Oosterengweg 65 en Minckelerstraat 167. Door het project vinden echter wijzigingen plaats (aanleg onderdoorgang Oosterengweg en wegvallen van het verkeer over de bestaande Weg over Anna's Hoeve) waardoor de resulterende geluidbelasting ten opzichte van de autonomesituatie (zonder realisatie van het project) juist wordt verlaagd.

De hogere waarden worden voorts verleend onder voorwaarde dat, conform de wettelijke regels, uit nader onderzoek dient te blijken of de geluidwering van de gevels van de woningen voldoet aan de eisen ter bescherming van geluid in de woning. Hierbij wordt een maximale binnenwaarde van 33 dB gehanteerd voor (geluidgevoelige ruimtes) in woningen. Indien de geluidwering onvoldoende blijkt te zijn, dan zullen maatregelen getroffen worden om alsnog aan de vereiste binnenwaarde te voldoen. Het onderzoek naar de geluidwering van de gevels en de eventuele maatregelen dienen te zijn uitgevoerd voor realisatie van de nieuwe wegen.

- 30 km wegen (HOV busbaan)

Op 30 km / uur wegen is de Wet geluidhinder niet van toepassing aangezien dergelijkewegen geen geluidzone kennen. Wel hebben we de effecten op deze wegen inzichtelijkgemaakt. Alleen ter hoogte van de appartementen aan de Prins Bernardsstraat en Wilhelminastraat is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. De maximale geluidbelasting ten gevolge van de busbaan bedraagt maximaal 50 dB inclusief aftrek. Dit betekent bij beoordeling volgens de systematiek van de Wet geluidhinder een overschrijding van maximaal 2 dB van de voorkeursgrenswaarde.

De cumulatieve geluidsbelasting (exclusief aftrek) bedraagt hier maximaal 56 dB bij de appartementen aan de Prins Bernardsstraat en Wilhelminastraat. Hiermee wordt ruim voldaan aan de plandrempel van 70 dB uit het (ontwerp) actieplan van de gemeente Hilversum. Toepassing van een geluidsreducerende deklaag is onvoldoende doeltreffend. Schermen ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Voor de appartementen worden geen hogere waarden aangevraagd omdat het gaat om een 30 km/uur weg die niet onder de Wet geluidhinder valt.

De geluidbelastingen liggen uitsluitend op de zijgevels van de appartementen boven de voorkeursgrenswaarde. Aan de voorzijde (balkon) en achterzijde zijn de geluidbelastingen ten hoogste gelijk aan of lager dan de voorkeursgrenswaarde. Omdat het hier relatief nieuwe appartementen (gebouwd in 2011-2012) betreft en de zijgevels nauwelijks te openen delen bevatten, verwachten wij voorts dat de binnenwaarden bij de berekende belasting zal voldoen aan 33dB.

- Gevolgen elders

Op die wegen waar een hoorbare geluidtoename boven de voorkeursgrenswaarde te verwachten is ten gevolge van de toename in verkeer van het plan, spreken we van 'gevolgen elders'. Een hoorbare geluidtoename treedt op bij een toename van 2 dB of meer. Bij een verkeerstoename van meer dan 40%, is er sprake van een hoorbare geluidtoename. De 'gevolgen elders' zijn in dit onderzoek ook beschouwd. Uit het onderzoek komt naar voren dat er sprake is van 'gevolgen elders' op de Liebergerweg en de Mussenstraat.

Bij de woningen en appartementen langs de Liebergerweg bedraagt de cumulatieve geluidsbelasting maximaal 67 dB. De maatgevende bron voor de meeste woningen is de Liebergerweg. Uitzondering hierop zijn de appartementen aan de Oosterengweg, waarbij het verkeer van de Oosterengweg de maatgevende bron vormt. Langs de woningen aan de Mussenstraat bedraagt de cumulatieve geluidbelasting maximaal 62 dB. De maatgevende bron aan de zuidzijde van de Mussenstraat is het railverkeer en aan de noordzijde het wegverkeer van de Mussenstraat/Liebergerweg. Inclusief aftrek bedragen de geluidbelastingen maximaal 54 dB op de woningen aan de Liebergerweg en Oosterengwegen maximaal 53 dB bij de woningen aan de Mussenstraat.

Bij de woningen wordt voldaan aan de plandrempel van 70 dB uit het (ontwerp) actieplan van de gemeente Hilversum. Voor de woningen geldt dat deze aan de zij- en/of achtergevels geluidluw zijn. Daarnaast neemt de geluidbelasting ten gevolge van de onderdoorgang langs de Oosterengweg significant af en wordt door het realiseren van de aansluiting Mussenstraat- Verlegde wegover Anna's Hoeve bereikt dat er minder vrachtverkeer door overige delen van de Vogelenbuurt rijdt. Daarnaast is met de gemeente Hilversum afgesproken dat zij een jaar na realisatie van het plan de verkeerssituatie in de Vogelenbuurt evalueren. Zaken die hierbij belicht worden zijn sluipverkeer, de verkeersdruk in de wijk en hoeveelheden vrachtverkeer. Indien noodzakelijk worden eventuele aanvullende maatregelen getroffen om de situatie te verbeteren.

Conclusie

Alle afwegingen in ogenschouw nemend wordt geconcludeerd dat de wijzigingen ten gevolge van het project HOV in 't Gooi voor het aspect geluid niet leiden tot een onaanvaardbare aantasting van het woon-enleefklimaat.

Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek blijkt, dat ook na het treffen van de technisch, vervoerskundig, landschappelijke en stedenbouwkundig uitvoerbare doelmatige geluidsreducerende maatregelen nog een aantal woningen resteert waar de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder worden overschreden. Hiervoor kan volgens de Wet geluidhinder door het bevoegd gezag een hogere waarde worden verleend. In tabel

8.1 van het Akoestisch onderzoek, dat als bijlage bij dit inpassingsplan is opgenomen, zijn de aan te vragen hogere waarden opgenomen. Voor de benodigde ontheffing bij de woning Oosterengweg 65 is de provincie Noord-Holland het bevoegde gezag. Voor de overige woningen is dat de gemeente Hilversum.

De provincie en de gemeente Hilversum achten eendergelijke overschrijding aanvaardbaar.

De procedure voor het vaststellen van een hogere waarden loopt parallel aan de procedure van het inpassingsplan: het ontwerpbesluit tot het vastleggen van een hogere waarde ligt tegelijkertijd met het ontwerp-inpassingsplan ter inzage. Daarbij kunnen zienswijzen worden ingediend. Rekening houdend met de zienswijzen worden de hogere waarden zoveel mogelijk tegelijkertijd met het inpassingsplan vastgesteld.

In een later stadium wordt onderzoek uitgevoerd naar de isolatiewaarden van de gevels van de woningen waarvoor (opnieuw) een hogere waarde wordt verleend. Op basis van dit onderzoek wordt duidelijk of (aanvullende) geluidreducerende maatregelen aan de gevel vereist zijn om aan de wettelijke vastgelegde geluidsniveaus in de woning te voldoen.

Ter zekerstelling is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen die er voor zorgt dat de in gebruikname van de HOV-busbaan en de Verlegde weg over Anna's Hoeve zal voldoen aan de geluidsmaatregelen die nodig zijn in het kader van de Wet geluidhinder.

4.4 LUCHTKWALITEIT

Door Tauw is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 4.

Bijdrage HOV busbaan

In dit onderzoek is de bijdrage van NO₂ en PM₁₀ ten gevolge van de HOV-baan berekend op een grid van rekenpunten en gepresenteerd door middel van contouren. Voor zowel NO₂ als PM₁₀ is de bijdrage ten gevolge van de HOV-verbinding overal minder dan 1,2 µg/m³ en kan daarom als 'niet-in betekenende-mate' (NIBM) beschouwd worden. Dit betekent dat de bijdrage van de HOV busbaan aan de luchtverontreiniging beperkt is. Om die reden is geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig. Dat kan omdat de effecten zijn betrokken bij de berekening van de trendmatige ontwikkeling van de achtergrondconcentraties in Nederland. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) bevat voldoende verbetermaatregelen om deze effecten te compenseren.

Uit het rekengrid blijkt dat de maximale bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie NO₂ 0,34 µg/m³ bedraagt. De maximale bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ bedraagt 0,03 µg/m³.

Vervolgens is aanvullend per deelgebied gekeken wat de totale concentratie (som van de achtergrondconcentratie, autonoom verkeer en bijdrage van bussen) van de stoffen NO₂ als PM₁₀ is ter plekke van de woningen (gevoelige bestemmingen). De concentraties zijn berekend voor de gevels van de woningen gelegen aan de betreffendewegen.

Deelgebied 5

In deelgebied 5 is ten gevolge van het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve een beperkte toename berekend en om die reden is geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig.

In de plansituatie en de autonome situatie bedraagt de NO₂ concentratie respectievelijk 17,9 µg/m³ en 17,7 µg/m³. De PM₁₀ concentratie bedraagt in beide situaties 19,6 µg/m³. De toename ten gevolge van de ontwikkeling aan de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Nabij de speelstrook langs de AnthonyFokkerweg worden tevens geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden.

Onderdeel van deelgebied 5 is de tijdelijke bouwweg ten behoeve van de aanleg van het ecoduct. Uit de rekenresultaten blijkt dat de maximale bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie voor de stoffen 1,5 µg/m³ voor NO₂, 0,1 µg/m³ voor PM₁₀ en 0,0 µg/m³ voor PM_{2,5} bedragen. De GCN achtergrondconcentraties bedragen voor de stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} respectievelijk 20,7 µg/m³, 21,6 µg/m³ en 13,3 µg/m³. De bijdrage aan de

jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ is NIBM. Tevens toont de som van de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} aan dat geen grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit worden overschreden.

Deelgebied 6

In deelgebied 6 zijn de totale concentraties lokaal verhoogd in de plansituatie. Door het realiseren van de onderdoorgang in de Oosterengweg worden voertuigemissies bij de onderdoorgang-monden uitgestoten. Dit leidt tot verhoogde concentraties bij de onderdoorgang-monden. Ter hoogte van de woningen wordt voor de NO₂ concentratie in jaartal 2017 maximaal 30,1 ug/m³ berekend en voor de jaargemiddelde PM₁₀ concentratie 23,2 ug/m³. Doorkijkend naar de toekomst, wordt voor jaartal 2030 een jaargemiddelde NO₂ concentratie van maximaal 18,1 ug/m³ berekend en voor PM₁₀ 21,0 ug/m³. Echter, de

concentraties nemen af ter hoogte van de Oude Amersfoortseweg, Mussenstraat en de Oosterengweg, daar waar de HOV kruist met de Oosterengweg. Ter plaatse van de onderdoorgang in de Oosterengweg is sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit.

Tevens is er gekeken naar de uitsluiting van het Venetapark op zowel de Liebergerweg als de Mussenstraat. Uit de rekenresultaten van de berekening ten behoeve van de ontsluiting van het Venetapark blijkt dat de bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie 0,7 ug/m³ voor NO₂, 0,1 ug/m³ voor PM₁₀ en 0,0 ug/m³ voor PM_{2,5} bedragen. De GCN achtergrondconcentraties bedragen voor de stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} respectievelijk 20,5 ug/m³, 22,7 ug/m³ en 14,5 ug/m³. De som van deze concentraties toont aan dat geen grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit overschreden.

Deelgebied 7

Deelproject 7 betreft het deel tussen het bedrijfsterrein VSH Fittings BV en het NS station Hilversum. Dit gedeelte ligt in zijn geheel binnen de bebouwde kom van de gemeente Hilversum. Dit betreft de aanleg van een nieuwe weg (busbaan). In de plansituatie en de autonome situatie bedraagt de NO₂ concentratie respectievelijk 18,7 ug/m³ en 18,6 ug/m³. De PM₁₀ concentratie bedraagt in beide situaties 20,4 ug/m³. Doorkijkend naar de toekomst, wordt voor jaartal 2030 een jaargemiddelde NO₂ concentratie van maximaal 12,9 ug/m³ berekend en voor PM₁₀ 18,4 ug/m³.

Tijdelijke overweg Mussenstraat

Door de aanleg van de tijdelijke overweg wijzigt de verkeersstructuur. De toename van extra hulpdiensten op de omleidingsroute zal een (geringe) verslechtering betekenen van de luchtkwaliteit in de straten waar de toename van verkeer plaatsvindt. Op de Oosterengweg is, door afname van het verkeer aldaar, een verbetering te verwachten. Uit de luchtkwaliteit berekeningen is naar voren gekomen dat de luchtkwaliteit onder de grenswaarde blijft. De verkeerstoename is niet van dien aard dat een overschrijding van de grenswaarde verwacht wordt. De realisatie van de tijdelijke overweg is zodoende inpasbaar wat betreft luchtkwaliteit.

Conclusie

De HOV-busbaan draagt 'niet in betekende mate' (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit. Dit betekent dat de bijdrage van de HOV busbaan aan de luchtverontreiniging beperkt is. Om die reden is geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig. De HOV-busbaan is inpasbaar op grond van artikel 5.16 lid 1c van de Wet luchtkwaliteit. Tevens leidt de optelsom van de achtergrondconcentratie en de bijdrage verkeer in zowel de autonome als de plansituatie voor NO₂ nergens tot overschrijdingen van de grenswaarden voor de jaargemiddelde en uurgemiddelde concentraties. Voor PM₁₀ worden de maximaal toegestane jaargemiddelde concentratie van 40 ug/m³ en de daggemiddelde grenswaarde ook niet overschreden in zowel de autonome als plansituatie. Hieruit wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit op basis van artikel 5.16 lid 1a van de Wet luchtkwaliteit.

Vanaf 1 januari 2015 dient het toetsen aan de grenswaarde PM_{2,5} meegenomen te worden

in de beoordeling. De resultaten van de berekeningen worden weergegeven voor jaartal 2017 en 2030 en bevinden zich in bijlage 4 van het Luchtkwaliteitonderzoek. In de autonome situatie bedraagt de maximaal berekende concentratie 14,6 ug/m³. In de plansituatie wordt maximaal 15,2 ug/m³ berekend. In beide scenario's wordt voldaan aan de vanaf 1 januari 2015 geldende grenswaarde van 25 ug/m³ PM_{2,5}. Voor jaartal 2030 wordt in de plansituatie een PM_{2,5} concentratie berekend van 13,0 ug/m³.

De bijdrage aan vervuilende stoffen op basis van de aanleg van de HOV-baan leidt derhalve niet tot overschrijdingen van de grenswaarden. Daarmee voldoet de HOV-baan aan de Wet luchtkwaliteit. Door het realiseren van de onderdoorgang in de Oosterengweg is sprake van een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit bij de onderdoorgang-monden. Echter de normen van de Wet luchtkwaliteit worden niet overschreden.

4.5 ECOLOGIE

Tauw heeft onderzoek gedaan naar de consequenties van natuurwetgeving voor de beoogde aanleg van een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) verbinding, zie bijlage 5. Het onderzoek is uitgevoerd in de vorm van een toetsing aan de Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet (voortoets) en het Nationaal Natuurnetwerk (NNN – voorheen EHS). Hierbij zijn literatuuronderzoek en actuele NDFF gegevens gecombineerd met nader soortgericht veldonderzoek, waar dit noodzakelijk was. Dit levert een effectanalyse van (strikt) beschermde gebieden, flora en fauna in en rondom het plangebied op. De conclusies van dit onderzoek worden hieronder beschreven.

Flora- en faunawet

In alle deelprojecten komen in meer of mindere mate beschermde soorten voor. Voor alle voorkomende beschermde soorten bestaan er in de praktijk ruime mogelijkheden om effecten te voorkomen of te minimaliseren bijvoorbeeld door een passende inrichting en uitvoeringstijdstip.

Zo nodig moeten aanvullend ook mitigerende (verzachtende) maatregelen worden getroffen zoals het realiseren van alternatieve broedgelegenheid of moet de kwaliteit van het omringende leefgebied worden behouden of zelfs verbeterd. In onderstaande tabel is voor soorten waar een mitigatieplan voor nodig is een mogelijkheid genoemd om effecten te voorkomen. Deze maatregelen zijn in detail uitgewerkt in het mitigatieplan, zie Bijlage 6.

Soort	Deelproject	Effecten	Mogelijkheden voor mitigerende maatregelen
Das	Deelproject 5	Barrièrevorming met omliggende gebieden	Te allen tijden potentiële barrières passeerbaar houden. Verbeteren leefgebied, aanbieden alternatieve verblijfplaatsen. Onder andere volgens Soortenstandaarden ¹
Vleermuizen	Deelproject 5	Kap van bomen kan verblijfplaatsen vernietigen en essentiële vliegroutes onderbreken	Mitigerende maatregelen bestaan uit het aanbrengen van tijdelijke of permanente alternatieve verblijfplaatsen, zoals kasten. Aantasting van vliegroutes moet voorkomen worden door het (her)plaatsen/of planten van bomen of struikgewas. Zie ook Soortenstandaard.
Algemene broedvogels	Deelproject 5, 6 en 7	Werkzaamheden kunnen broedende vogels verstoren	Start van de uitvoering (verwijderen opgaande begroeiing) buiten het broedseizoen, of nadat een deskundige heeft vastgesteld dat geen verstoring optreedt bijvoorbeeld door voldoende afstand aan te houden
Buizerd, sperwer, boomvalk	Deelproject 5	Bij het kappen van bomen verdwijnen jaar rond beschermd nesten	Aanbieden alternatieve nestgelegenheid. Voldoende bomen en bosschages laten staan. Eventueel aanplanten van bomen en bosschages. Zie ook Soortenstandaard
Kamsalamander	Deelproject 5	Effecten door dempen van poel, creëren van barrières tussen een netwerk van poelen en door werkzaamheden in winterhabitat kamsalamander	Realiseren van nieuwe poel. Het realiseren van faunapassages die geschikt zijn voor amfibieën. Weren van kamsalamanders uit winterhabitat waar gewerkt wordt door het strategisch plaatsen van amfibieënschermen.
Ringslang	Deelproject 5	Effecten bij incidenteel aanwezige exemplaren	Werkterrein afschermen
Heikikker, kamsalamander	Deelproject 5	Effecten bij incidenteel aanwezige exemplaren	Werkterrein afschermen

Conclusies Flora- en faunawet

Voor het aantasten van verblijfplaatsen of essentieel leefgebied van beschermde tabel 3- soorten en vogels dient een ontheffing van de Ffwte worden aangevraagd. In onderstaande tabel is per soort(groep) samengevat of een ontheffing van de Flora- en faunawet noodzakelijk is en of het reëel is dat een ontheffing op grond van wettelijke belangen uit de Flora- en faunawet wordt verleend.

Soort(groep)	Beschermingsregime Flora- en faunawet	Ontheffing noodzakelijk (ja/nee)	Ontheffing verleenbaar (ja/nee) op grond van wettelijk belang*
Jaarrond beschermde vogels – buizerd	Categorie 4	Ja, voor het overtreden van artikel 11; Verbod: wegnemen, verstoren, aantasten van verblijf- en voortplantingsplaatsen	Ja. Op grond van belang e omdat effecten met wezenlijke invloed niet optreden*
Jaarrond beschermde vogels – sperwer	Categorie 4	Ja, voor het overtreden van artikel 11; Verbod: wegnemen, verstoren, aantasten van verblijf- en voortplantingsplaatsen	Ja. Op grond van belang e omdat effecten met wezenlijke invloed niet optreden*
Jaarrond beschermde vogels – boomvalk	Categorie 4	Ja, voor het overtreden van artikel 11; Verbod: wegnemen, verstoren, aantasten van verblijf- en voortplantingsplaatsen	Ja. Op grond van belang e omdat effecten met wezenlijke invloed niet optreden*
Vleermuizen (diverse Tabel 3 soorten)		Ja, voor het overtreden van artikel 11; Verbod: wegnemen, verstoren, aantasten van verblijf- en voortplantingsplaatsen	Ja, op grond van belang e.
Grondgebonden zoogdieren – das	Tabel 3	Nee, leefgebied wordt niet aangetast. Er kunnen voldoende maatregelen worden getroffen om negatieve effecten te voorkomen.	N.v.t.
Amfibieën – kamsalamander	Tabel 3	Ja. Leefgebied wordt aangetast. Er spelen verzachtende omstandigheden omdat de te dempen poel niet geschikt is als voortplantingshabitat. Er kunnen voldoende mitigerende maatregelen worden getroffen om negatieve effecten te voorkomen.	Ja. Op grond van belang e omdat effecten met wezenlijke invloed niet optreden*
Grondgebonden zoogdieren - eekhoorn	Tabel 2	Nee, maatregelen kunnen volgens een goedgekeurde gedragscode worden uitgevoerd.	N.v.t.
Flora - wilde marjolein en daslook	Tabel 2	Nee, maatregelen kunnen volgens een goedgekeurde gedragscode worden uitgevoerd.	N.v.t.
Amfibieën en reptielen (diverse soorten)	Mogelijk tabel 2 en/of 3	Nee, leefgebied wordt niet aangetast. Er zijn maatregelen mogelijk om negatieve effecten op incidenteel aanwezige exemplaren te voorkomen.	N.v.t.

Samenvatting noodzaak tot ontheffing van de Flora- en faunawet en of het reël is of een ontheffing op grond van wettelijke belangen uit de Flora- en faunawet wordt verleend

Gelet op de mogelijkheden om effecten te voorkomen op de soorten die aanwezig zijn, is de conclusie dat de Flora- en faunawet geen belemmering is voor de uitvoering van het PIP. Het is zeer reëel dat op basis van het reeds opgestelde mitigatieplan en de voorgestelde aanvullende maatregelen de benodigde ontheffingen worden verleend.

Natuurbeschermingswet

De ontwikkelingen vinden plaats buitende Natura2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten. Alleen het aspect stikstofdepositie kan in potentie een negatief effect hebben op de waarden binnen deze gebieden en is daarom getoetst.

Conclusies stikstof en Beschermd Natuurmonumenten

In verschillende Beschermd Natuurmonumenten van het Goois Natuurreservaat is sprake van een relatief kleine toename in stikstofdepositie, van 0,07 tot 0,45 mol N/ha/jaar. Tegen de achtergrond van het karakter van deze gebieden en het bestaande beheer zijn deze toenames zodanig gering dat geen sprake is van significant negatieve effecten. Ook cumulatief is geen sprake van een significant negatief effect.

Geconcludeerd wordt dat in de Beschermd Natuurmonumenten geen sprake is van toename van stikstofdepositie. (Significante) negatieve effecten zijn daaromuitgesloten.

Conclusies stikstof en Natura 2000

In Natura 2000-gebieden is zonder uitzondering sprake van een verwaarloosbare toename van stikstofdepositie. Deze leidt met zekerheid niet tot (significant) negatieve effecten. Omdat de effecten verwaarloosbaar klein zijn, is ook geen sprake van cumulatieveeffecten.

Op 1 juli 2015 is het PAS in werking getreden. Daarmee is een nieuw regime van toepassing op het aspect stikstofdepositie binnen de kaders van de Natuurbeschermingswet 1998. In het PAS worden verschillende 'grenswaarden' gehanteerd in relatietot de vergunningplicht, meldingsplichtof vrijstelling daarvan. Met het stikstofmodel AERIUS Calculator is het maximale planeffect op alle bovenstaande Natura 2000-gebieden bepaald. AERIUS is gebaseerd op de meest actuele best beschikbare wetenschappelijke kennis met betrekking tot de verspreiding vanstikstof.

De maximale toenames van stikstofdepositie in alle Natura 2000-gebieden zijn in dit geval nihil (0,00 mol/ha/jaar), wat verklaard wordt door de relatief grote afstand van het plan tot alle Natura 2000-gebieden. Dit betekent dat er geen sprake is van een negatief effecten dus ook niet van een melding- of vergunningplicht in het kader van het PAS / Natuurbeschermingswet 1998.

Er is daarom met zekerheid geen sprake van (significant) negatieve effectenop instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden ofwel er is geen sprake van een aantasting van natuurlijke kenmerken van deze gebieden. Een plantoets zoals bedoeld in artikel 19J van de Natuurbeschermingswet 1998 (Passende Beoordeling) is daarom niet aan de orde. Binnen het PAS is er voor deze situatie verder ook geen sprake van een vergunningplicht of meldingplicht.

Er is daarom geen sprake van een belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Nationaal Natuurnetwerk (NNN)

Binnen de NNN vinden tijdens de aanleg werkzaamheden plaats en is er sprake van een afname van het areaal aan bos. Het betreft N15.02 Dennen-, eiken en beukenbos en N17.03 Park- of stinzenbos. De aanleg van een ecoduct en de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve hebben daarentegen ook duidelijk positieve effecten voor het NNN. Door het ecoduct en de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve is per saldo sprake van het opheffen van bestaande barrières (versnippering) binnen het NNN en daarmee van een versterking van de kwaliteit van het NNN. Hierdoor is ook sprake van een positief effectopdekwaliteitvandeNatuurbeheertypen. Volgenshetonderzoekwordtvoldaanaande

voorwaarden van de saldobenadering voor het NNN. Het rapport laat zien dat sprake is van één ruimtelijke visie waarbij de kwantiteit van het NNN gelijk blijft en de kwaliteit van het NNN wordt versterkt.

Daarnaast is het opwaarderen van NNN in een plangebied bij Crailo opgenomen binnen dit project. Een deel van de NNN nabij eenatuurbrugover de A1 wordt hierbij opgewaardeerd. Het plangebied ligt in de zuidelijke hoek van voormalig Azielzoekerscentrum Crailo (AZC) en wordt gekenmerkt door afwisseling van bos, akkers en graslanden. Nabij het plangebied is een natuurbrug over de A1 aangelegd om Bussemer- enWestehiedemetdeTafelberg-enBlaricummerheideteverbinden. Hetplangebiedisvan belang als ecologische verbinding van en naar denatuurbrug.

Het plangebied bij Crailo heeft een oppervlakte van ongeveer 3 ha.

Beheer van de aanwezige natuur(gebieden) betreft onder andere het omvormen van productienaaldbos naar natuurlijke bossen. Op en rond de natuurbrug zou tevens bos en heide zijn beoogd. Voor de inrichting van het plangebied wordt aangesloten bij deze beheertypes.

Op deze manier wordt een kwaliteitsimpuls aan de NNN rond de natuurbrug bij Crailo gegeven en draagt de compensatie bij aan het verbeteren van de Groene Schakel.



Ligging plangebied voor compensatie NNN bij Crailo, Google Earth

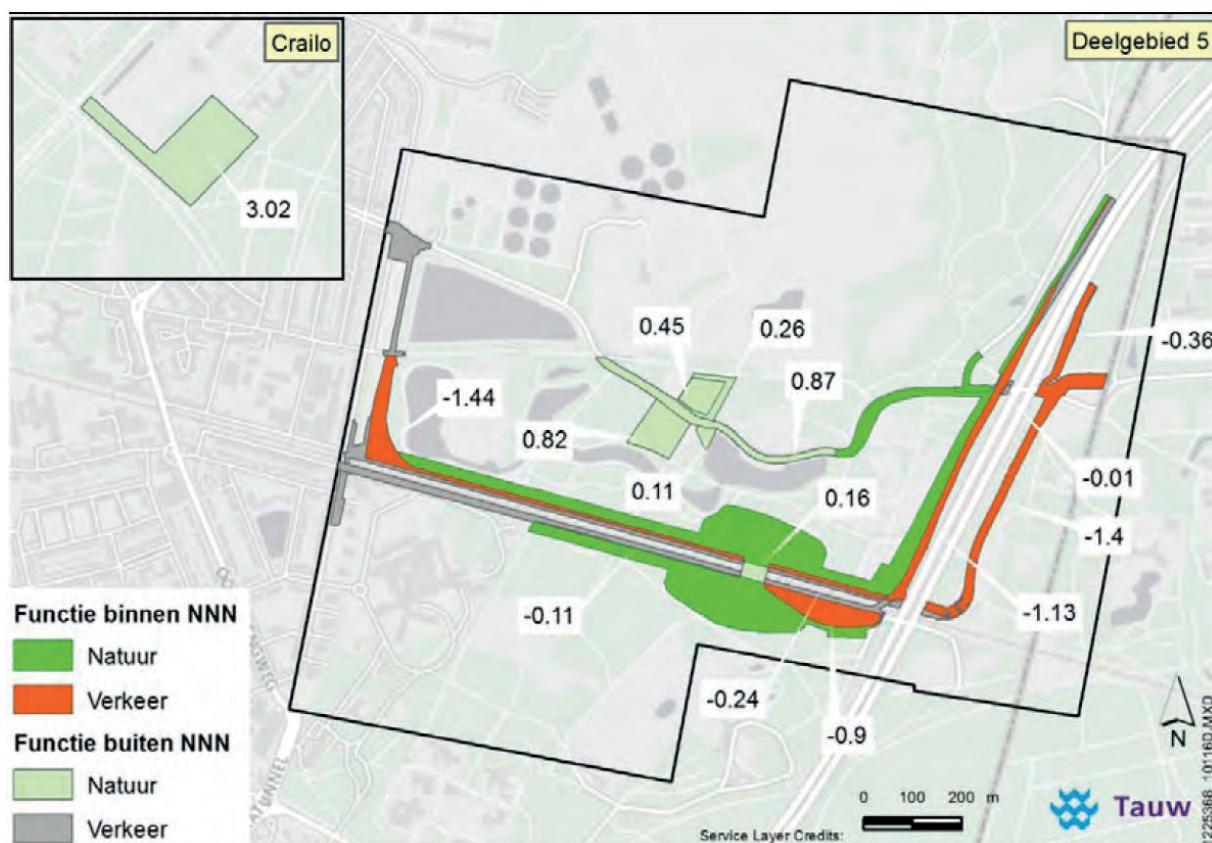
Saldering NNN

Bij een aantasting binnen het NNN kan de saldobenadering worden gevolgd conform art 19

lid 3 onderdeel b van de PRV. Hieraan zijn een aantal eisen verbonden. Van saldering kan alleen sprake zijn indien het plan voorziet in een activiteit of een combinatie van activiteiten die mede tot doel heeft de kwaliteit of kwantiteit van het NNN per saldo te verbeteren.

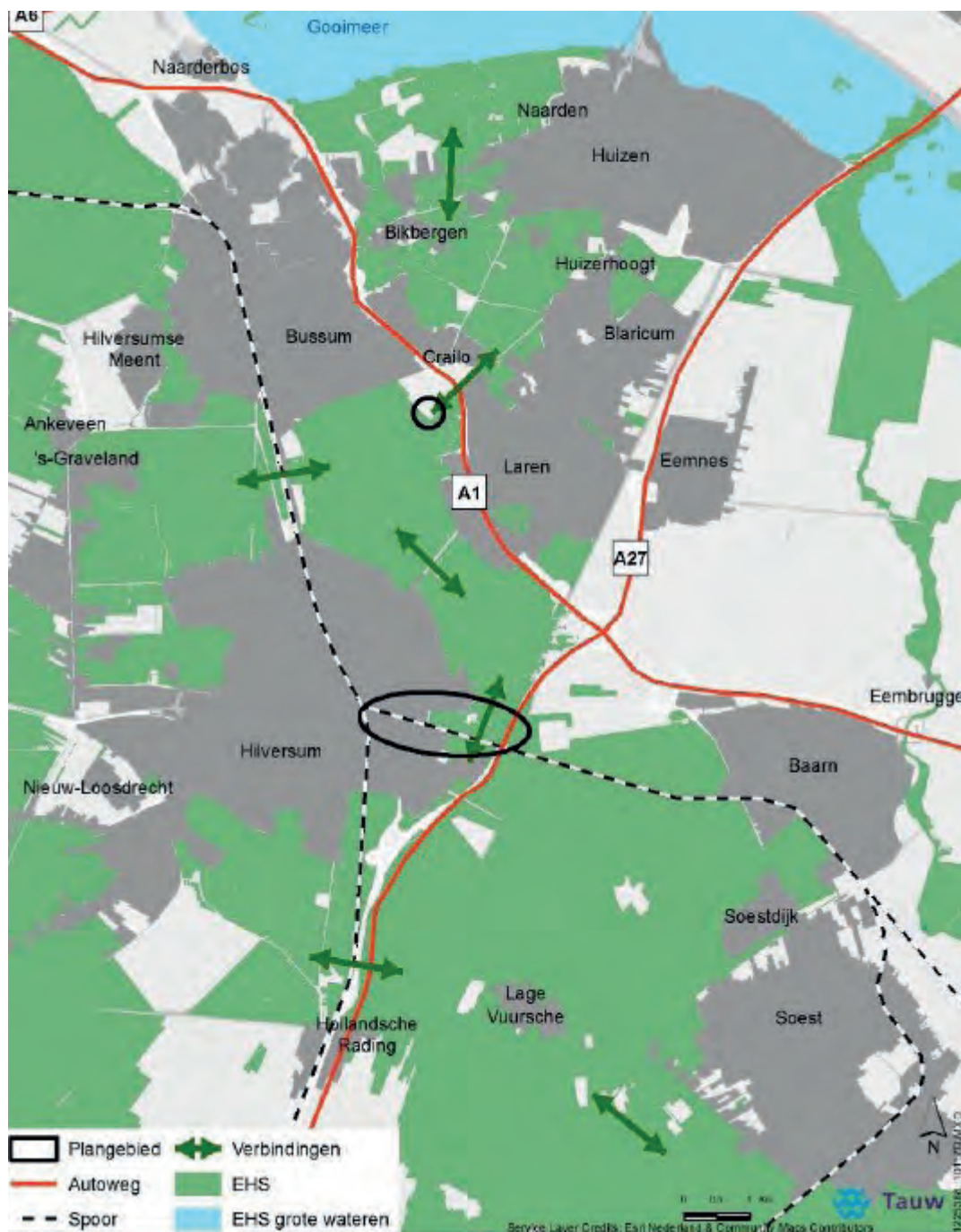
De oppervlakte van nieuwe infrastructuur die binnen het NNN wordt aangelegd, zoals vastgelegd in de daarbij horende bestemmingen, is het bruto oppervlakteverlies in totaal 5,59 ha. Door de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve zal echter ook een oppervlakte bestaand bos langs de bestaande weg worden herbestemd als bos-/natuurgebied en kan deze aan het NNN worden toegevoegd. Deze toename in oppervlakte, totaal 2,67 ha, kan in mindering worden gebracht op het bruto oppervlakteverlies dat optreedt in het NNN. Daarnaast leveren de ontwikkelingen in het plangebied bij Crailo een toename van 3,02 ha op. Hierdoor wordt een netto oppervlaktewinst van 0,10 ha gerealiseerd.

Door de ontwikkelingen in het plangebied bij Crailo, de aanleg van de natuurbrug bij Anna's Hoeve en het verleggen van de weg over Anna's Hoeve ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo.



Afname (oranje) en toename (lichtgroen) oppervlakte NNN, alle getallen in hectares

Het project HOV in 't Gooi omvat dus (fysieke) maatregelen die alles bij elkaar een nettoverbetering vormen voor het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Er vindt een netto oppervlaktewinst van 0,10 ha NNN-gebied plaats en door inrichtingsmaatregelen en herstructurering van infrastructuur ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Het project draagt hierdoor bij aan het verbeteren van de Groene Schakel, zowel kwalitatief als kwantitatief. In onderstaand figuur is de ruimtelijke samenhang op de schaal van de Groene Schakel weergegeven.



Samenhang ingreep en saldering binnen het NNN / Groene Schakel

In voorliggend geval is dus sprake van ruimtelijke ontwikkelingen die in samenhang mede ten doel hebben de kwaliteit en kwantiteit van het NNN te verbeteren en is dus sprake van saldering conform artikel 19 lid 3 van de PRV. Daardoor is er geen sprake van een compensatieplicht, ook omdat aan de overige eisen voor saldering wordt voldaan, zoals hierna wordt behandeld.

Het plan moet, om in aanmerking te komen voor saldering, voldoen aan de ruimtelijke kwaliteitseisen als bedoeld in artikel 15 en in overeenstemming te zijn met het gestelde in

artikel 13, tweede lid, en artikel 14, tweede lid van de PRV. Dit levert de volgende voorwaarden op:

- Artikel 14, lid 2: Het plan kan alleen in nieuwe verstedelijking (in dit geval infrastructuur) in het landelijk gebied voorzien indien:

1. de noodzaak is aangetoond;
 2. aangetoond is dat de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd;
 3. artikel 15 in acht wordt genomen.
- Artikel 15, lid 1: Het plan voldoet aan de uitgangspunten uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie ten aanzien van een aantal ruimtelijke/landschappelijke functies.
 - Artikel 15, lid 2: In de toelichting van het plan moet aangegeven zijn in welke mate rekening is gehouden met deze ruimtelijke/landschappelijke functies en daaruit voortvloeiende vereisten.

Onderhavig inpassingsplan voldoet aan de ruimtelijke kwaliteitseisen als bedoeld in de artikelen 14 en 15 PRV, zoals blijkt uit subparagraaf 3.2.2. Het gestelde in artikel 13, tweede lid is niet van toepassing omdat het PIP HOV in 't Gooi geen betrekking heeft op woningbouw.

Er is verder geborgd dat de natuurgerichte maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. In het compensatieplan bomen en natuur (zie Bijlage 16) is een tijdschema opgenomen met betrekking tot het uitvoeren van de noodzakelijke maatregelen.

Conclusie

Door de bundeling van infrastructuur waaronder de verlegging van de weg over Anna's Hoeve, de aanleg van een ecoduct en de inrichting van het plangebied bij Crailo is sprake van een versterking van de Groene Schakel en samenhang binnen het NNN en dus een kwaliteitsverbetering. Er is kwalitatief en kwantitatief dus geen permanent negatief effect op:

- De natuurbeheertypen.
- De waarden beschreven in de gebiedsbeschrijving.
- De kenmerkende diersoorten.

Door inrichtingsmaatregelen en herstructurering van infrastructuur ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Het project draagt dus bij aan het verbeteren van de Groene Schakel, zowel kwalitatief als ook kwantitatief. Op deze wijze wordt voldaan aan de eisen die de Provinciale Ruimtelijke Verordening stelt aan saldering binnen het NNN. Doordat gesaldeerde wordt is er geen sprake van een compensatieplicht.

Tijdelijke overweg Mussenstraat

De locatie van de tijdelijke overweg is meegenomen tijdens het veldwerk. Hier zijn geen bijzonderheden aangetroffen. De realisatie van de tijdelijke overweg is zodoende inpasbaar voor het thema ecologie.

4.6 WATER

In het kader van de watertoetsprocedure is door Tauw een notitie Watertoets opgesteld, zie Bijlage 7. In de notitie worden ten aanzien van de huidige en toekomstige situatie de aspecten bodem, hoogteligging, grondwater, oppervlaktewater, riolering en natuur beschreven.

Conclusie

Voor de deelprojecten 5, 6 en 7 zijn er geen knelpunten. Het wateraspect vormt geen belemmering voor het PIP.

4.7 BODEMKWALITEIT

Door Tauw is een vooronderzoek bodem volgens NEN 5725 uitgevoerd, zie Bijlage 8.

Het vooronderzoek heeft tot doel te bepalen of er bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden dan wel plaatsvinden of overige belemmeringen ter plaatse van een drietal deellocaties binnen de HOV verbinding. Door middel van het uitgevoerde vooronderzoek en de verkennende bodemonderzoeken is inzicht verkregen in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van het gepland HOV tracé.

Daar waar sprake is van grondroerende werkzaamheden binnen een geval van ernstige bodemverontreiniging en sterke verontreinigingen dienen saneringsmaatregelen te worden getroffen. Bij de werkzaamheden moet

ook rekening worden gehouden met de aanwezigheid van grondwaterverontreiniging in de buurt. Bij het aantrekken van een nabijgelegen grondwaterverontreiniging dienen maatregelen genomen te worden.

Op basis van de uitgevoerde verkennende bodemonderzoeken zijn in het rapport per deelgebied de aanbevolen aanvullende onderzoeken, plannen en meldingen opgenomen. Een andere mogelijkheid in plaats van diverse separate procedures is het opstellen van een raamsaneringsplan, waarin alle sanerende maatregelen worden beschreven.

Conclusie

Het uitgevoerde bodemonderzoek geeft aan dat er weliswaar sprake is van verdachtelocaties en verontreinigingen, maar deze zijn van dien aard dat de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan mogelijk is vanuit het onderdeel bodem. Er kunnen afdoende mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld saneren bodem) genomen worden. Binnen het projectbudget zijn hiervoor financiële middelen beschikbaar gesteld. In het kader van de vergunningverlening kan nader onderzoek op dit punt plaatsvinden.

4.8 ARCHEOLOGIE

Door Transect is allereerst een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 9. Uit het bureauonderzoek blijkt dat de HOV-verbinding gepland is in een landschappelijk divers en archeologisch rijk gebied.

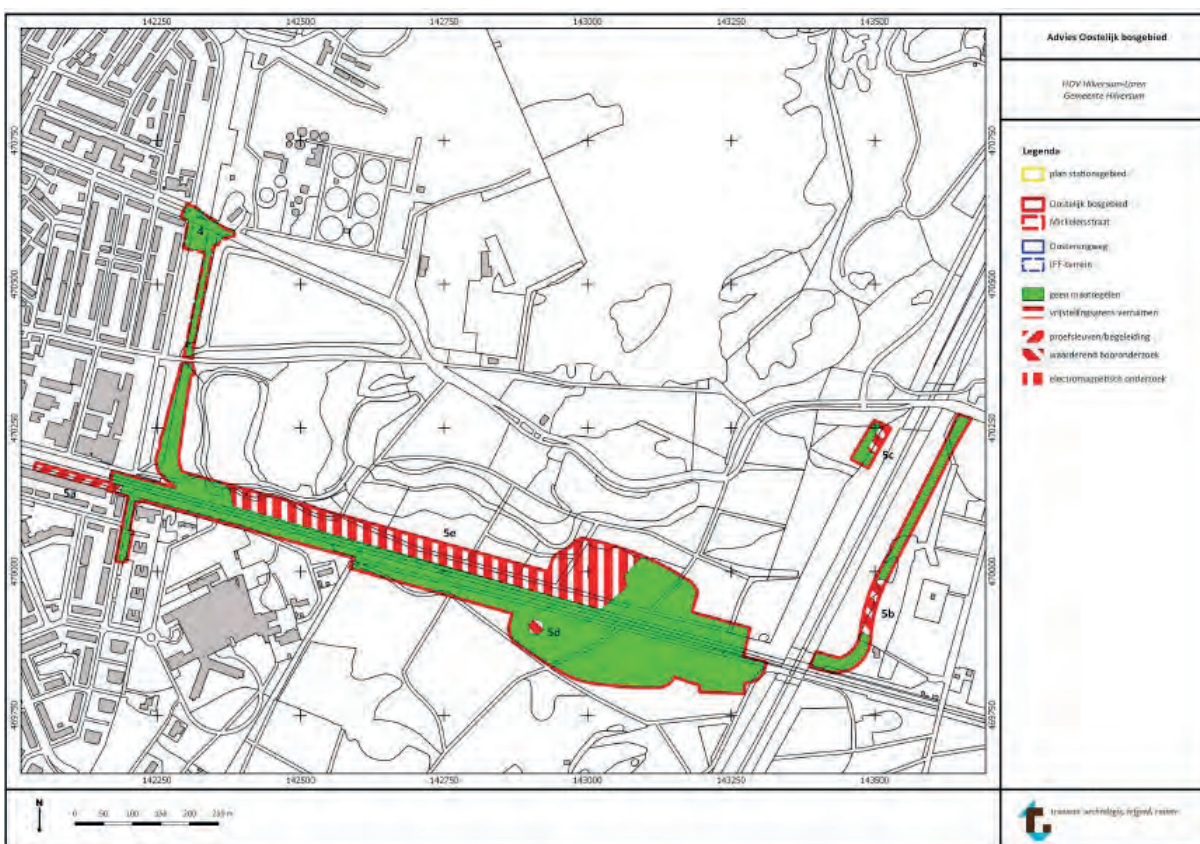
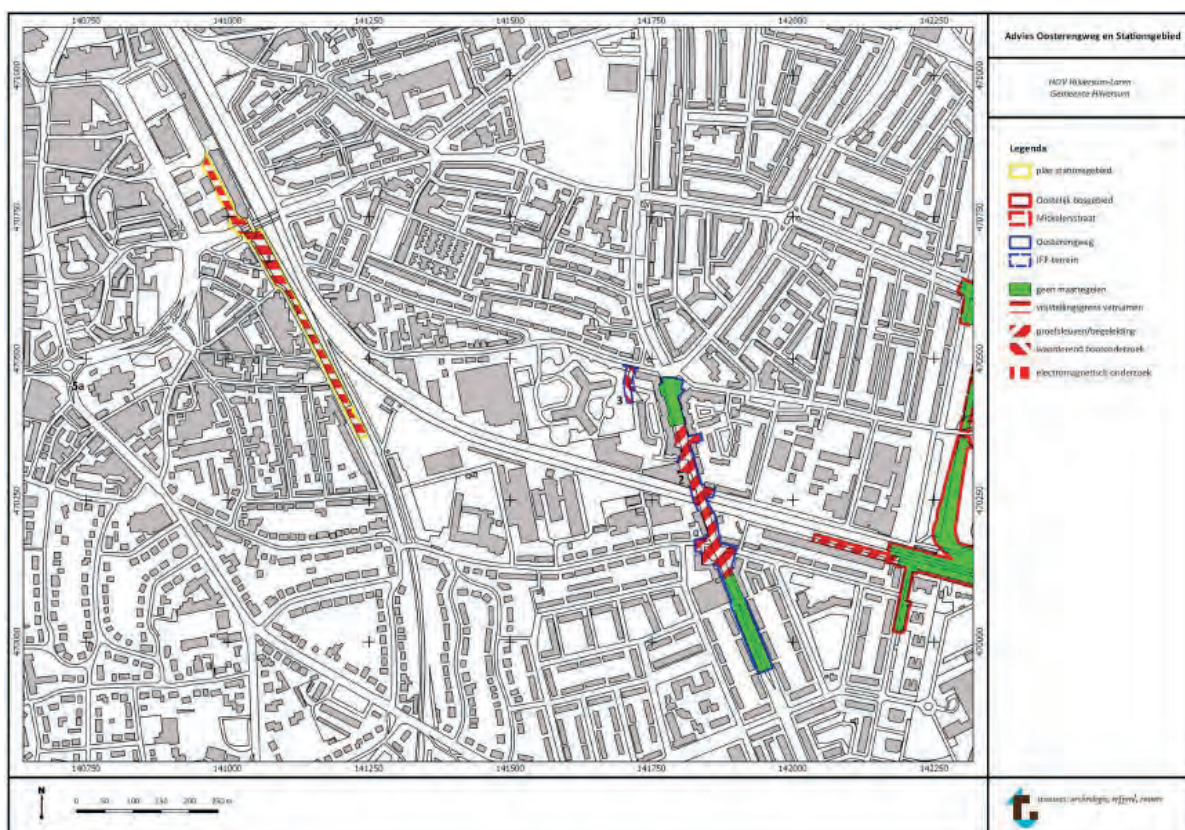
Vervolgens is een archeologisch inventariserend veldonderzoek in de vorm van een

verkennend booronderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 10. Uit het verkennend booronderzoek is gebleken dat binnen grote delen van het tracé potentiële archeologische niveaus voorkomen. In één boring zijn indicatoren voor een archeologische vindplaats aangetroffen. Geadviseerd is om deze delen door middel van een karterend booronderzoek nader te onderzoeken. Verder is voor een aantal delen van het tracé de archeologische waarde onvoldoende vastgesteld tijdens de verkennende fase. Geadviseerd is om deze delen tijdens de karterende fase nader te onderzoeken.

Naar aanleiding van voorgaand onderzoek is een inventariserend veldonderzoek, karterende fase door middel van boringen uitgevoerd voor de gebieden met een archeologische verwachtingswaarde, zie Bijlage 11. Op basis van dit onderzoek wordt het volgende geadviseerd:

1. Voor de deellocatie Stationsgebied een hoge archeologische verwachtingswaarde opnemen, waarbij de toegestane verstoringsdiepte wordt verruimd naar 170 cm - mv.
2. Voor een deel van de deellocatie Oosterengweg, IFF-terrein en enkele delen van het oostelijk Bosgebied opnemen van een hoge verwachtingswaarde.
3. Voor het deelgebied Mickelersstraat en de overige delen van het oostelijk Bosgebied een lage archeologische verwachting toe te kennen. Hier is in principe geen archeologisch onderzoek meernoodzakelijk.

Bovenstaande conclusies zijn vertaald in onderstaande afbeeldingen.



Advieskaarten Archeologisch Inventariserend Veldonderzoek (IVO; karterende fase), Transect

Ook voor het plangebied bij Crailo is een dubbelbestemming voor hoge archeologische verwachtingswaarden opgenomen, conform het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Laren.

Conclusie

Op basis van het uitgevoerde archeologisch karterend booronderzoek zijn voor die delen waar niet uitgesloten kon worden dat er mogelijk archeologische waarden aanwezig kunnen zijn binnen het plangebied, twee verschillende dubbelbestemmingen opgenomen, namelijk 'Waarde - Archeologie Hoog' en 'Waarde - Hoog Stationsgebied'. Het verschil tussen de dubbelbestemmingen ligt in de onderzoekseis die geldt bij verstoringen van de bodem bij een diepte groter dan 30 cm respectievelijk 170cm.

4.9 LANDSCHAP ENCULTUURHISTORIE

Door Tauw is een cultuurhistorische en landschappelijke verkenning opgesteld, zie Bijlage 12.

De realisatie van de HOV-baan 't Gooi en de Weg over Anna's Hoeve leiden niet tot effecten op beschermde dan wel erkende bouwhistorische of historisch geografische waarden. De HOV-verbinding is dus vanuit het aspect landschap en cultuurhistorie uitvoerbaar.

Wel laat de cultuurhistorische en landschappelijke verkenning zien dat er binnen

deelgebied 5 en 6 historisch geografische elementen voorkomen die niet zijn aangegeven op de provinciale of gemeentelijke waardenkaarten, maar wel van waarde zijn.

Geadviseerd wordt om in het nog op te stellen Inrichtingsplan Anna's Hoeve:

- De herkenbaarheid / zichtbaarheid van de Laan naar Anna's Hoeve te vergroten door deze laanstructuur te herstellen.
- Bij de herinrichting van het ecoduct op het Park Anna's Hoeve uit te gaan van het oorspronkelijk ontwerp van Dudok en hier zoveel mogelijk op aan te sluiten.
- De cultuurhistorische elementen die herinneren aan het agrarisch gebruik van de gronden (walstructuren) een plek te geven in het inrichtingsplan en de zichtbaarheid en herkenbaarheid van deze structuren in het landschap te vergroten.

Los van het inrichtingsplan Anna's Hoeve biedt de herinrichting ten behoeve van het ecoduct ook kansen de cultuurhistorisch waardevolle landgoedstructuur van Monnikenbergte herstellen. Aanbevolen wordt om bij de landschappelijke inpassing van het ecoduct de landgoedstructuur als uitgangspunt mee te nemen. Het verlies aan bomen dient conform de compensatie-eisen in de Boswet te worden gecompenseerd. Zie paragraaf 4.10.

Specifiek voor de kap van bomen ter plaatse van de Oosterengweg biedt compensatie ter plaatse van de kruising met de Oude Amersfoortseweg kansen de historische beplantingstructuur te herstellen.

Tenslotte wordt aanbevolen om gedurende de uitvoering:

- de werkruimte ter plaatse van de nog zichtbare walstructuren langs de A27 (zandheggen en wildwal) zo beperkt mogelijk te houden;
- de werkruimte ter plaatse van de begroeide walstructuur (ten westen van de Anthony Fokkerweg) zoveel mogelijk te beperken.

Voor de mogelijke aantasting van het aardkundige monument 'Stuwwallengebieden 't Gooi' (tevens aangemerkt als aardkundig waardevol gebied), als gevolg van de aanleg van de nieuwe Weg over Anna's Hoeve, het ecoduct en de HOV-baan, dient ontheffing aangevraagd te worden van de Provinciale Milieuverordening. Deze aanvraag is inmiddels in voorbereiding.

Hier ligt het grote maatschappelijke belang in de bundeling van infrastructuur langs de bestaande spoorlijn waardoor aantasting dieper het gebied in wordt voorkomen. Tevens is door de aanleg van de spoorlijn dat gebied al eerder vergraven. Bovendien hoeft er voor de HOV-baan en de Weg over Anna's Hoeve niet diep gegraven te worden (minder dan een meter), waardoor aantasting van aardkundige waarden niet aan de orde zal zijn. Alleen voor de fundering van de fly over en het ecoduct is dat plaatselijk wellicht wel aan de orde. Daarnaast biedt het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve mogelijk kansen voor de herkenbaarheid van de aardkundige waarden.

Al met al is de verwachting dat op basis hiervan de benodigde ontheffing verleend kan worden. Bij de ontheffing kunnen nog voorwaarden worden verbonden, bijvoorbeeld voorzieningen die getroffen moeten worden in de aanlegfase (bijvoorbeeld het gebruik rijplaten en gebruik van gebiedseigen zand).

Om een juridische waarborg te hebben dat de ontheffing verleend moet zijn voor de aanvang van de werkzaamheden is een dubbelbestemming voor de aardkundige waarden in het PIP opgenomen.

Met aanleg van de tijdelijke overweg bij de Mussenstraat worden geen cultuurhistorische waarden aangetast. De tijdelijke overweg is zodoende inpasbaar wat betreft cultuurhistorie.

Conclusie

Er vindt geen aantasting plaats van beschermde landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Er is wel sprake van aantasting van enkele landschappelijke en cultuurhistorische waardevolle elementen. Door de bundeling van infrastructuur blijft de aantasting evenwel beperkt van omvang. Het grote maatschappelijke belang van de aanleg van de HOV-baan en de verlegde Weg over Anna's Hoeve weegt hierbij zwaarder dan de beperkte aantasting van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Anderzijds biedt het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve ook kansen voor landschappelijke cultuurhistorisch herstel.

Er is mogelijk wel sprake van aantasting van het aardkundige monument 'Stuwwallengebieden 't Gooi'. Het aanvragen van de benodigde ontheffing van de Provinciale Milieuverordening hiervoor is inmiddels in gang gezet. Er zijn goede redenen om aan te nemen dat deze ontheffing verleend kan worden. Aan de ontheffing kunnen bovendien voorschriften worden verbonden, in het belang van de bescherming of instandhouding van het aardkundig monument. De ontheffing dient verleend te zijn voorafgaand aan de feitelijke start van de werkzaamheden.

4.10 BOMEN

Ten behoeve van het project HOV in 't Gooi is een bomeninventarisatie uitgewerkt, zie Bijlage 13.

Deze inventarisatie heeft betrekking op de bomen in het plangebied, en betreft zowel de bomen buiten de bebouwde kom Boswet (de 'bosbomen') als de bomen binnen de bebouwde kom Boswet (de 'stadsbomen'). De te kappen bomen vallen deels onder de Boswet / Wet natuurbescherming en deels onder de APV van de gemeenten Hilversum en Laren.

In vervolg op het bomeninventarisatierapport is een Compensatieplan bomen en natuuropgesteld (zie Bijlage 16).

Bosbomen

In totaal bedraagt het te kappen bosareaal 14 ha. Hiervan moet 5 ha worden gekapt ten behoeve van het ecoduct en max. 4 ha op de overige gronden met de bestemming Natuur. In totaal 5 ha moet worden gekapt ten behoeve van de aanleg van de busbaan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve. Op het ecoduct wordt ca. 30% van het te kappen bosareaal herplant (in totaal 1,5 ha). Dit gebeurt om natuurtechnische redenen, aangezien meer aanplant mogelijk leidt tot een verminderde functionaliteit van de natuurverbinding. Herplant kan tevens plaatsvinden op de gronden van de huidige Weg over Anna's Hoeve, die wordt omgevormd tot onverhard voetpad. Het bosareaal dat moet worden gekapt in verband met de aanleg van de busbaan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve wordt 100% herplant.

In het compensatieplan wordt geconcludeerd dat max. 6,1 ha bosareaal kan worden

herplant binnen het projectgebied. Ca. 4,4 ha bos moet worden gecompenseerd buiten het projectgebied. Op dit moment wordt gezocht naar een geschikte herplantlocatie in de nabijheid van het plangebied. Indien dit onverhoopt niets oplevert, dan kan worden uitgeweken naar een of meer andere locaties in de provincie Noord-Holland, bijvoorbeeld Park21 in de gemeente Haarlemmermeer.

Behalve bosareaal moeten buiten de bebouwde kom Boswet ook 45 zgn. structuurbomen (bomen die in een laan of een rij staan) worden gekapt. Herplant van deze bomen kan plaatsvinden in de te herstellen laanstructuren van het gebied Monnikenberg of Anna's Hoeve.

Stadsbomen

Binnen de bebouwde kom Boswet zijn er alleen vergunningplichtige bomen op het grondgebied van de gemeente Hilversum. Op grond van de bomeninventarisatie van Grontmij is er sprake van 111 vergunningplichtige individuele bomen. Daarnaast is er sprake van ca. 600 bomen in bosvakken. Bureau Ruimtetewerk heeft deze bomen geïnventariseerd en komt op 473 vergunningplichtige bomen in de bosvakken (in totaal 1,2 ha).

Op dit moment is nog niet aan te geven hoeveel bomen er in het project herplant kunnen worden. Daarvoor is de uitwerking nog onvoldoende gedetailleerd. In overleg met de gemeente zal worden bepaald op welke wijze de bomenkap binnen de bebouwde kom Boswet financieel zal worden gecompenseerd, waarna het compensatiebedrag kan worden aangewend voor de herplant van bomen en overige groenaanleg in het projectgebied dan wel in de directe omgeving daarvan.

4.11 EXTERNEVEILIGHEID

Externe veiligheid kan vanuit twee invalshoeken relevant zijn:

- Bij de aanleg, verplaatsing of toename van het transport of de opslag van gevaarlijke stoffen (derisicobron).
- Bij de vaststelling van een inpassingsplan, op grond waarvan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object wordt toegelaten binnen het invloedsgebied van een risicobron (derisico-ontvanger).

Een busbaan brengt geen vervoer van gevaarlijke stoffen met zich mee en is daarom vanuit het eerste aspect niet relevant. Tevens worden er als gevolg van de busbaan geen (beperkt) kwetsbare objecten gebouwd of verplaatst wat gevolg heeft voor de hoogte van het groepsrisico van een nabij gelegen risicobron.

Op basis van het bovenstaande is voor de aanleg van de busbaan op basis van de formele toetsing aan wet-regelgeving geen nader onderzoek noodzakelijk voor het aspect externe veiligheid.

Het HOV-traject betreft een bus die met een bepaalde frequentie een grote groep mensen over een vast traject vervoert. Daarom is het uit oogpunt van zorgvuldigheid wel van belang om aan het aspect veiligheid van de busbaan aandacht te besteden. Daarbij kan gedacht worden aan mogelijkheden voor hulpverlening. Met name de mogelijkheid tot hulpverlening naast het spoor waar een geluidscherm wordt geplaatst is van belang. Dit betreft vooral aspecten die met het ontwerp van de busbaan te maken hebben (zoals

doorgangen in een geluidscherm) en meestal niet planologisch relevant zijn. Aandachtspunten hierbij zijn (zie de onderstaande uitsneden van de Risicokaart):

- Vervoer gevaarlijke stoffen over de A27.
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Amsterdam - Amersfoort.
- De gasleiding, die ter hoogte van de Weg over Anna's Hoeve onder de busbaan doorloopt.

Geadviseerd wordt om op korte termijn overleg te plegen met de veiligheidsregio, zodat hiermee in het ontwerp rekening kan worden gehouden. Op voorhand wordt hierover het volgende opgemerkt:

De rijksweg A27 loopt langs het plangebied. Over de A27 vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. In bijlage 5 van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs) is de veiligheidszone genoemd voor het relevante wegvak van de A27 (de maximale PR 10-6/jr. contour die is toegestaan) en deze bedraagt 0 meter. Het plaatsgebonden risico legt daarmee geen beperkingen op aan de ontwikkeling. Enkel binnen het invloedsgebied van brandbare gassen (325 meter) dragen ontwikkelingen bij aan een verhoging van het groepsrisico conform de cRvgs. Het plangebied ligt voor een klein deel binnen dit invloedsgebied.

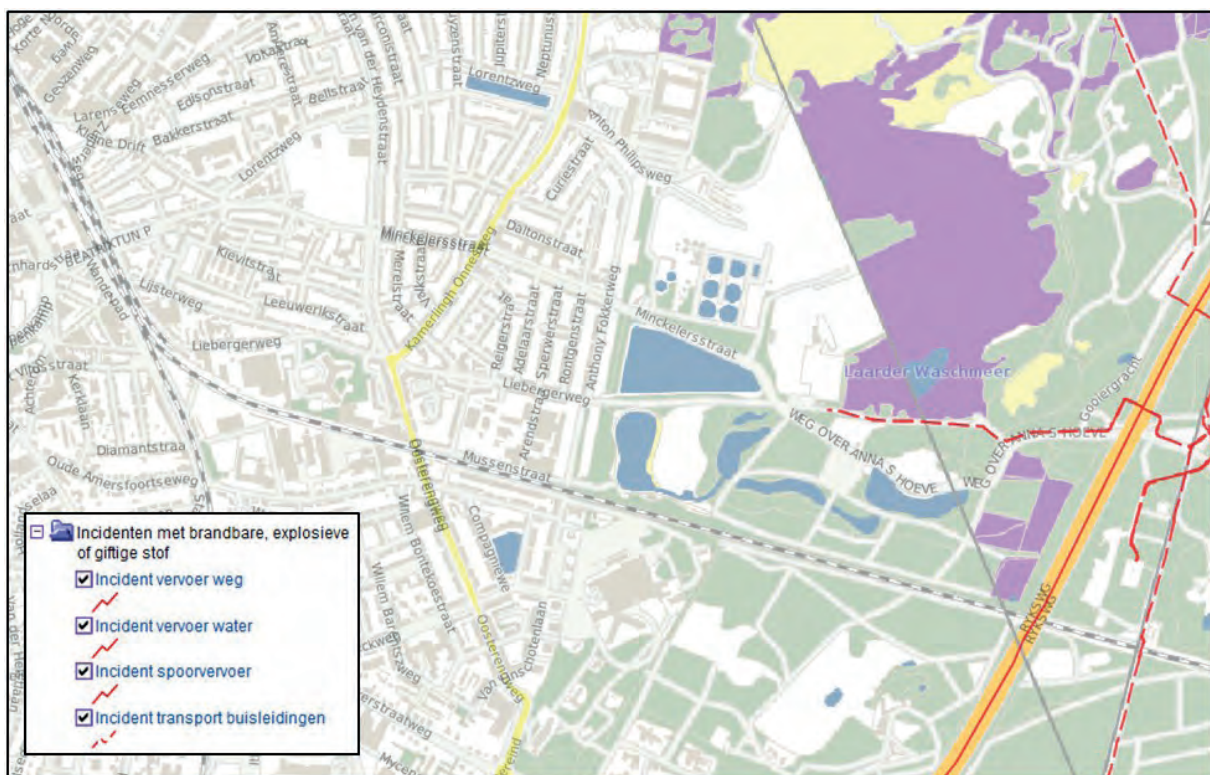
De aanleg van een busbaan is geen kwetsbaar object. Bovendien vinden geen veranderingen met gevolg voor de bevolkingsdichtheid plaats ten opzichte van de huidige situatie. Gelet op de omgeving van de A27 ter hoogte van het plangebied, die relatief dunbevolkt is, zal bovendien geen sprake zijn van een overschrijding van de oriëntatiewaarde.

De spoorlijn Amsterdam-Amersfoort loopt aan de noordzijde door het plangebied, gelegen binnen de gemeenten Hilversum en Laren. Over deze spoorlijn vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats conform de

‘beleidsvrije marktprognose vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor’ (PoRail, 2007). De spoorlijn heeft een plasbrandaandachtsgebied (PAC) van 30 meter. Binnen deze zone zijn geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan zoals bedoeld in het besluit externe veiligheid inrichtingen (bevi). Een busbaan betreft geen kwetsbaar object en vormt hierdoor geen belemmering.

De gasleiding inclusief de daarbij behorende belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding wordt in voorliggend inpassingsplan beschermd middels een dubbelbestemming, conform het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) met bijbehorend ‘Handboek buisleidingen in bestemmingsplannen’.

Rond Brandsma metaalveredeling (Mussenstraat 55 in Hilversum) is geen risicocontour meer aanwezig. Bij dit bedrijf zijn vergaande maatregelen genomen om risico's te vermijden. Hierdoor is er geen risicocontour en ook geen effectafstand meer. Het risico werd veroorzaakt doordat baden met CN en baden met zuur bij gelijktijdig bezwijken de vorming van HCN kon veroorzaken. Dit is ondervangen door de baden te voorzien van stalen binnenbakken en isolatie.



Uitsnede professionele Risicokaart, Interprovinciaal Overleg

Conclusie

Op het gebied van externe veiligheid zijn geen knelpunten geconstateerd. Voor de aanleg van de busbaan is op basis van de formele toetsing aan de wet- en regelgeving geen nader onderzoek noodzakelijk voor het aspect externe veiligheid.

4.12 VORMVRIJE M.E.R.BEOORDELING

Hoewel er geen m.e.r.(beoordelings)plicht bestaat voor de HOV-verbinding 't Gooi heeft de provincie uit oogpunt van zorgvuldigheid toch een m.e.r.-beoordeling laten opstellen, zie Bijlage 14). Met de uitkomsten wil het provinciaal bestuur zich er van vergewissen dat er geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu zullen optreden.

Alhoewel het PIP alleen betrekking heeft op de delen in Hilversum en Laren, is in de vormvrije m.e.r.-beoordeling het volledige project in beschouwing genomen. Dit om vast te kunnen stellen of door de totaaleffecten een mogelijke m.e.r. plicht aan de orde is. In Huizen en Blaricum is voor deze vormvrije m.e.r.-

beoordeling uitgegaan van de 'worst-case' situatie. Dit is de situatie met een vrijliggende busbaan over de Huizermaatweg, Bovenmaatweg en Stichtseweg. In een later stadium wordt bepaald of deze variant wordt uitgewerkt of dat de bussen via de route over Het Merk of via 't Meent richting snelwegrijden.

Met de vormvrije m.e.r.-beoordeling is getoetst of er als gevolg van de realisatie van de HOV-verbinding HOV 't Gooi belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten zijn. Bij deze beoordeling is gekeken naar:

- De kenmerken van het project.
- De plaats van het project.
- De kenmerken van het potentiële effect.

Bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling is gebruik gemaakt van de onderzoeksrapporten zoals deze zijn opgesteld voor de omgevingsaspecten van onderhavig inpassingsplan en waarvan de conclusies zijn opgenomen in voorgaande paragrafen. Deze zijn ook van toepassing op de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Hieronder worden de voornaamste conclusies op grond van deze beoordeling weergegeven.

Verkeer en verkeersgerelateerde hinder

De realisatie van de HOV-verbinding heeft als voornaamste effect een verkeersaantrekkende werking met de hieraan gekoppelde verkeersgerelateerde hinder (geluid en luchtkwaliteit). Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat er geen grote knelpunten door deze ontwikkeling gaan ontstaan.

Bovendien bieden de sectorale wetten voor geluid en luchtkwaliteit voldoende waarborgen om eventuele nadelige gevolgen voor het milieu tijdens de realisatie- en gebruiksfase te voorkomen.

Aantasting waarden in het plangebied

Uit onderzoek blijkt dat het gebied ter plaatse van het beoogde tracé specifieke waarden heeft voor de aspecten ecologie, archeologie, landschap en cultuurhistorie. Deze effecten zijn door het stellen van randvoorwaarden in het PIP en in het kader van de vergunningverlening te voorkomen of te beperken. Hierbij wordt aangesloten bij de eisen en protocollen die hieraan vanuit de sectorale wet- en regelgevingen gesteld zijn.

Het natuuronderzoek heeft aangetoond dat er geen Passende Beoordeling opgesteld hoeft te worden aangezien significant negatieve effecten voor een Natura 2000-gebied of Beschermde Natuurmonument zijn uit te sluiten.

Conclusievormvrije m.e.r.-beoordeling

Hoewel er geen m.e.r. (beoordelings)plicht bestaat voor de HOV-verbinding 't Gooi blijkt uit de opgestelde m.e.r.-beoordeling dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen te zijn verwachten, gelet op de kenmerken, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële milieueffecten.

4.13 CONCLUSIE

In de vorige paragraaf is reeds aangegeven dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn te verwachten. Het inpassingsplan voldoet aan relevante wet- en regelgeving.

- Uit het akoestisch onderzoek blijkt, dat ook na het treffen van de technisch, vervoerskundig, landschappelijke en stedenbouwkundig uitvoerbare doelmatige geluidreducerende maatregelen nog een aantal woningen resteert waar de voorkeursgrenswaarde uit de weg geluidhinder worden overschreden. De provincie en de gemeente Hilversum achten een dergelijke overschrijding aanvaardbaar. Voor deze woningen wordt door het bevoegd gezag een hogere waarde toegekend. Voor de benodigde ontheffing bij de woning Oosterengweg 65 is de provincie Noord-Holland het
- bevoegd gezag. Voor de overige woningen is dat de gemeente Hilversum. Gelijktijdig met de ontwerpprocedure voor dit inpassingsplan wordt de hogere waarde procedure doorlopen. De hogere waarden zullen tegelijk met de vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten en de gemeente Hilversum worden vastgesteld. Uit het onderzoek op het gebied van luchtkwaliteit blijkt dat de bijdrage aan vervuulende stoffen op basis van de aanleg van de HOV-baan als 'niet-in betekenende-mate' (NIBM) beschouwd mogen worden. Daarmee voldoet de HOV-baan aan de Wet luchtkwaliteit. Door het realiseren van de onderdoorgang in de Oosterengweg is sprake van een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit bij de onderdoorgangsmonden. Echter de normen van de Wet luchtkwaliteit worden niet overschreden.

- In alle deelprojecten komen in meer of mindere mate beschermde soorten voor. Voor alle voorkomende beschermde soorten bestaan er in de praktijk ruime mogelijkheden om effecten te voorkomen of te minimaliseren door een passende inrichting en uitvoeringstijdstip. Dit is uitgewerkt in een mitigatieplan. Gelet op de ruime mogelijkheden om effecten te voorkomen op de soorten die aanwezig zijn, is de conclusie dat de Flora- en faunawet geen belemmering is voor de uitvoering van het PIP. Het is zeer reëel dat op basis van het reeds opgestelde mitigatieplan en de voorgestelde aanvullende maatregelen de benodigde ontheffingen worden verleend.
- Negatieve effecten in beschermde gebieden kunnen op grond van de Natuurbeschermingswet worden uitgesloten.
- Voor de NNN is er sprake van een bruto oppervlakteverlies van 5,59 ha. Deze wordt gecompenseerd door de verlegging van de weg over Anna's Hoeve en circa 3 ha bij Crailo. Er is echter ook sprake van kwalitatieve effecten, zoals aanleg van het ecoduct en de verlegging van de weg over Anna's Hoeve. Tevens levert het plangebied bij Crailo bij aan de NNN rond de natuurbrug bij Crailo en aan het verbeteren van de GroeneSchakel.
- Voor het aspect water zijn er voor de deelprojecten 5, 6 en 7 (deel in Hilversum/Laren) zijn er geen knelpunten.
- Het uitgevoerde bodemonderzoek geeft aan dat er welliswaar sprake is van verdachte locaties en noodzakelijke saneringen, maar deze zijn van dien aard dat de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan mogelijk is vanuit het onderdeel bodem. In het kadervande vergunningverlening kan nader onderzoek op dit punt plaatsvinden.
- Op basis van het verkennend booronderzoek zijn nog gebieden met een hoge verwachtingswaarde voor archeologische waarden aangegeven. Voor die delen waar op voorhand niet uitgesloten kan worden dat er mogelijk archeologische waarden aanwezig kunnen zijn binnen het plangebied, zijn in het PIP twee verschillende dubbelbestemmingen opgenomen.
- Met betrekking tot landschap en cultuurhistorie vindt geen aantasting plaats van beschermde waarden. Ontheffing van de Provinciale Milieuverordening is aangevraagd voor de aantasting van het aardkundige monument 'Stuwallengebieden 't Gooi', als gevolg van de aanleg van de verlegde Weg over Anna's Hoeve, het ecoduct en de HOV-baan. De verwachting is dat deze ontheffing verleend kan worden.
- Wel is overtuigend dat de aanleg van de verlegde Weg over Anna's Hoeve, het ecoduct en de HOV-baan leiden tot enige aantasting van waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische structuren in Anna's Hoeve en directe omgeving. Door de bundeling van de nieuwe ontwikkelingen aan de randen van Anna's Hoeve wordt de aantasting zo beperkt mogelijk gehouden.
- Tenslotte zijn op het gebied van externe veiligheid geen knelpunten geconstateerd. Voor de aanleg van de busbaan is op basis van de formele toetsing aan de wet- en regelgeving geen nader onderzoek noodzakelijk voor het aspect externe veiligheid.

Gelet op het bovenstaande zijn er geen (milieu)aspecten die de aanleg van de HOV-verbinding in de weg staan. Het inpassingsplan is derhalve in dat opzicht uitvoerbaar.

HOOFDSTUK 5 JURIDISCHE PLANOPZET

5.1 INLEIDING

Vaste onderdelen van een inpassingsplan zijn de regels (voorschriften) voor het gebied, een verbeelding (plankaart) waarop de bestemmingen zijn aangegeven en een toelichting (hoofdstukken 1 t/m 6) die bestaat uit een planbeschrijving met de relevante onderzoeksresultaten. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het inpassingsplan. Het inpassingsplan is opgezet volgens de verplichte landelijke Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). Het inpassingsplan is een plan als bedoeld in artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening.

5.2 VERBEELDING

De verbeelding (plankaart) maakt onderdeel uit van het PIP. Bij de opzet van de verbeelding is de SVBP2012 als uitgangspunt gehanteerd. In de SVBP2012 zijn onder andere bestemmingscategorieën vastgelegd die zijn uniform gekleurd en aangeduidingen beschreven.

De gronden behorend tot onderhavig inpassingsplan zijn op de verbeelding begrensd door de plangrens. De bestemmingen en aanduidingen op de verbeelding zijn in de planregels beschreven.

5.3 PLANREGELS

Planregels zijn nodig om het gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van de bebouwing binnen het plangebied te regelen. De planregels zijn onder te verdelen in:

- Hoofdstuk 1: Inleidende regels.
- Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels.
- Hoofdstuk 3: Algemene regels.
- Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels.

Hoofdstuk 1 bevat de begripsomschrijvingen (artikel 1) en de bepaling omtrent de wijze van meten (artikel 2). Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels voor alle bestemmingen. Deze artikelen kennen een standaardopbouw. Per planregel zijn de doeleinden en de toegelaten gebruiksvormen van de gronden aangegeven. Per onderdeel volgt een nadere omschrijvingen onderbouw. Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Dit hoofdstuk bevat een aantal algemene regels die gelden voor het hele plangebied. Het betreft onder andere de anti-dubbel telbepaling, algemene aanduidings-, afwijkings- en wijzigingsregels en algemene gebruiksregels. Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotregel van het inpassingsplan.

Hierna worden de hoofdstukken 1 t/m 4 nader toegelicht.

5.3.1 Toelichting op Hoofdstuk 1 'Inleidende regels'

De inleidende regels zijn van algemene aard en betreffen de 'begrippen en de 'wijze van meten'.

Artikel 1 Begrippen

Het opnemen van begripsbepalingen is beperkt tot die begrippen, waarbij sprake is van een (mogelijke) afwijkende betekenis in het algemeen spraakgebruik en/of technische begrippen, waarbij een vereenvoudigde omschrijving de leesbaarheid bevordert. Begrippen die zijn voorgeschreven in de SVBP2012 zijn conform overgenomen.

Artikel 2 Wijze van meten

Ter toelichting op de in de regels aangegeven bouwhoogten is aangegeven waar en hoe deze worden gemeten. Voor gebruikmaking van het overgangsrecht is de wijze van meten ten behoeve van de inhoud van een bouwwerkopgenomen.

5.3.2 Toelichting op Hoofdstuk 2 'Bestemmingsregels'

Dit hoofdstuk omvat de op de afzonderlijke bestemming gerichte bestemmingsregels en omvat de volgende artikelen:

Artikel 3 Natuur

Ter plaatse van het te realiseren ecoduct in Anna's Hoeve en de aan te passen taluds langs de A27 is de bestemming Natuur opgenomen, conform de geldende bestemmingsplannen.

Tevens is een strook van circa 20 m breed ten noorden van de verlegde Weg over Anna's Hoeve en ten zuiden van de spoorlijn ter hoogte van het natuurgebied Monnikenberg bestemd als Natuur. Hier kunnen grondwallen, schermen of combinaties daarvan worden gerealiseerd, zodat de visuele en landschappelijke gevolgen van de busbaan en de verlegde Weg over Anna's Hoeve worden verminderd. Dit overeenkomstig de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Over de financiering van deze afschermende voorzieningen dienen nog nadere afspraken te worden gemaakt met betrokken partijen.

De bestaande Weg over Anna's Hoeve heeft eveneens de bestemming Natuur gekregen. Immers door het verleggen van de weg kan de bestaande weg worden heringericht als Natuur overeenkomstig de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. De weg blijft wel een functie vervullen als voetpad.

De gronden ten oosten van de scoutinglocatie op Anna's Hoeve en een deel van het voormalig defensie terrein Crailo zijn tevens bestemd als Natuur, aangezien deze gebieden onderdeel vormen van de NNN (voorheen EHS) compensatie zoals opgenomen in paragraaf 4.5.

Artikel 4 Verkeer

De verlegde Weg over Anna's Hoeve heeft vanzelfsprekend de bestemming Verkeergekregen. Om te voldoen aan artikel 3.3.1, lid 1b van het Besluit ruimtelijke ordening is in de bestemmingsomschrijving vastgelegd dat de weg niet meer dan 1x 2 rijstroken mag bedragen.

In de bestemmingsomschrijving is opgenomen dat ook faunatunnels onder de weg gerealiseerd kunnen worden overeenkomstig de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve.

Ook een gedeelte van de Oosterengweg en de Van Linschotenlaan zijn bestemd als Verkeer. Hierbij is het plangebied beperkt tot die gedeelten waar de (mogelijke) aanleg van de onderdoorgangen tot fysieke aanpassingen van de wegen zal leiden. De onderdoorgangen zijn door middel van de aanduidingen 'onderdoorgang' specifiek geregeld. Voor de mogelijke realisatie van een onderdoorgang bij de Van Linschotenlaan is ook de aanduiding 'langzaam verkeer' opgenomen, om te garanderen dat hier uitsluitend een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers gerealiseerd kan worden.

De nieuwe weg voorzien over het IFF terrein voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Venetapark aan de Oosterengweg is eveneens als Verkeer bestemd.

Tot slot is er een voorwaardelijke verplichting opgenomen die er voor zorgt dat de benodigde geluidsbeperkende voorzieningen met de vereiste akoestische werking, zoals deze zijn opgenomen in het akoestisch onderzoek, overeenkomstig de Wet geluidhinder worden uitgevoerd.

Artikel 5 Verkeer - Openbaar vervoer

Het tracé met vrijliggende HOV-baan, inclusief bijbehorende bermen, haltes, fietsenstallingen, parkeerplaatsen en straatmeubilair is opgenomen binnen de bestemming Verkeer - Openbaar Vervoer.

Waar de busbaan middels een fly-over over het bestaande spoor gaat, is de aanduiding 'overige zone - onderdoorgang railverkeer' opgenomen. Hier wordt naast het toestaan van de fly-over, ook de mogelijkheden binnen de bestemming Verkeer - Railverkeer van toepassing verklaard te aanzien van het bestaande spoor.

In 5.3 is een specifieke gebruiksregel opgenomen met betrekking tot geluidwerende voorzieningen. Dit heeft te maken met de doorsnijding van de oostelijke oprit van de busbaan op de A27. Hier wordt het bestaande geluidsscherm doorsneden. Er zijn gesprekken gaande over de wijze waarop deze doorsnijding akoestisch aangepast moet worden. Omdat daarover op dit moment nog geen helderheid bestaat, is in het inpassingsplan vastgelegd dat deze oostelijke oprit pas in gebruik genomen mag worden, indien is voorzien in een voldoende akoestische bescherming.

Tevens is hier een voorwaardelijke verplichting opgenomen die er voor zorgt dat de benodigde geluidsbeperkende voorzieningen met de vereiste akoestische werking, zoals deze zijn opgenomen in het akoestisch onderzoek, overeenkomstig de Wet geluidhinder worden uitgevoerd.

Artikel 6 Verkeer - Railverkeer

Ter plaatse van de kuising met het ecoduct is de spoorlijn binnen deze bestemming opgenomen.

Artikel 7 Leiding - Gas

De bestaande gasleiding is door middel van deze dubbelbestemming planologisch geregeld.

Artikel 8 Waarde - Aardkundige waarden

De gronden in de omgeving van Anna's Hoeve zijn door de provincie aangewezen als aardkundig monument. Om die reden is de bestemming Waarde - Aardkundige waarden daaraan toegekend. Dit tevens overeenkomstig artikel 8 van de Ruimtelijke Verordening.

Voor de werkzaamheden ten behoeve van de busbaan en de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve is/wordt een ontheffing van de Provinciale Milieuverordening aangevraagd. Daarom is in de regeling opgenomen dat er geen vergunningen benodigd zijn voor werkzaamheden binnen het aardkundig monument indien de betreffende ontheffing is verkregen.

Artikel 9 Waarde - Archeologie Hoog en Artikel 10 Waarde - Archeologie Hoog Stationsgebied

Ter borging van de mogelijk aanwezige archeologische waarden in de bodem zijn in voorliggend inpassingsplan conform het uitgevoerde archeologische onderzoek twee dubbelbestemmingen opgenomen. Hiermee wordt geregeld dat archeologisch (vervolg)onderzoek dient plaats te vinden bij werkzaamheden in de grond van dieper dan 0,3 m en bij een oppervlakte groter dan 100 m² bij de gebieden gelegen ter plaatse van de archeologische hoge verwachtingswaarde en 500 m² voor gebieden met een middelhoge verwachtingswaarde.

Artikel 11 Waarde - Ecologie

Ter plaatse van het geplande ecoduct is de dubbelbestemming Waarde - Ecologie opgenomen. Deze bestemming is opgenomen om specifiek te regelen dat ter plaatse ecoducten kunnen worden gerealiseerd.

5.3.3 Toelichting op Hoofdstuk 3 'Algemene regels'

De algemene regels zijn aanvullingen op de genoemde bestemmingen en hebben betrekking op:

Artikel 12 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat bij opeenvolgende bouw aanvragen waarbij een bepaald oppervlakte aan grond als voorwaarde is geformuleerd, dezelfde grond opnieuw bij de afweging omtrent vergunningverlening wordt betrokken. De anti-dubbeltelbepaling is conform het Bro overgenomen in het inpassingsplan.

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

Binnen dit artikel zijn diverse aanduidingsregels opgenomen.

Lid 13.1 Milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied regelt de bescherming van een grondwaterbeschermingsgebied ter plaatse van het plangebied in Crailo.

Lid 13.4 Overige zone - onderdoorgang A27 en 13.5 Overige zone - onderdoorgang railverkeer regelen dat in aanvulling op de geldende bestemmingen ook een onderdoorgang

voor respectievelijk de A27 en de spoorlijn zijn toegestaan. Deze wijze van regelen voorkomt dat de bestaande spoorlijn en de bestaande snelweg opnieuw zouden moeten worden opgenomen in dit inpassingsplan.

De overige aanduidingsregels zijn opgenomen om tijdelijke werkterreinen, tijdelijke bouwwegen en een tijdelijke spoorwegovergang nabij de Mussenstraat te regelen. Omdat het hierbij gaat om tijdelijke functies is ervoor gekozen om een gebiedsaanduiding over het geldende bestemmingsplan heen te leggen. Zodra de tijdelijke functie is beëindigd, is deze regeling niet meer van toepassing en blijft daarna het geldende bestemmingsplan weer gewoon in stand.

Artikel 14 Algemene afwijkingsregels

Binnen dit artikel zijn enkele algemene afwijkingsregels onder voorwaarden opgenomen, zoals het afwijken van bouwhoogten en oppervlaktes met 10%, geringe afwijkingen, overschrijden van grenzen en het oprichten van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Tevens is een afwijkingsregeling opgenomen om bij de Van Linschotenlaan eventueel een loopbrug over de busbaan en de spoorlijn te kunnen realiseren, indien een onderdoorgang voor het langzaam verkeer niet haalbaar blijkt.

5.3.4 Toelichting op Hoofdstuk 4 'Overgangsrechtenslotregels'

De overgangs- en slotregels zijn aanvulling op de genoemde bestemmingen en hebben betrekking op:

Artikel 15 Overgangsrecht

In het inpassingsplan is het overgangsrecht conform de artikelen 3.2.1 en 3.2.2 Bro opgenomen.

Artikel 16 Slotregel

In de slotregel is aangegeven dat het inpassingsplan wordt aangehaald als het inpassingsplan 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi'.

HOOFDSTUK 6 UITVOERBAARHEID

6.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Gelet op het bepaalde in artikel 3.1 van de Wro dient in het kader van een inpassingsplan onder andere inzicht te worden verschaft in de economische uitvoerbaarheid van het plan. In dit verband dient tevens onderzocht te zijn of op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro de verplichting bestaat om een exploitatieplan op te stellen. Daarbij is in de eerste plaats van belang welk type bouwplan wordt gerealiseerd. Indien het een bouwplan betreft dat behoort tot een categorie die is genoemd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro), bestaat in beginsel de plicht een exploitatieplan op te stellen. Deze verplichting vervalt indien het kostenverhaal anderszins verzekerd is. Bij besluit tot vaststelling van het inpassingsplan dient dan wel beslist te worden geen exploitatieplan vast te stellen.

6.1.1 Exploitatieplan

De plannen voor de nieuwe verbinding hebben uitsluitend betrekking op infrastructurele werken, kunstwerken, inclusief landschappelijke inrichting. De daarmee samenhangende bouwwerken vallen niet onder de categorie bouwplannen die is genoemd in artikel 6.2.1 Bro. Een exploitatieplan is derhalve niet noodzakelijk.

6.1.2 Financiële uitvoerbaarheid

Provinciale Staten hebben op 3 februari 2014 besloten in te stemmen met de bestuursovereenkomst en het geld beschikbaar te stellen voor de verdere voorbereiding en uitvoering van het project HOV in 't Gooi. Voor het project is een bedrag van in totaal € 118,25 miljoen gereserveerd. Dit bedrag bestaat uit provinciale-, gemeentelijke- en rijksmiddelen en is opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst met de gemeenten. Met het tekenen van deze overeenkomst is dit bedrag voor het project HOV in 't Gooi beschikbaar gesteld. Hierin is ook rekening gehouden met eventuele planschades. Tevens dienen op basis van artikel 6.1.2 van de Samenwerkingsovereenkomst HOV in 't Gooi bij een ontstaan tekort versoberingsmaatregelen binnen het betreffende deelproject gezocht te worden. Daarnaast zijn risicoreserveringen per deelproject en algemeenaangebracht.

Met het projectbudget zijn binnen de provincie voldoende middelen aanwezig om een eventueel overblijvend tekort op te vangen.

6.1.3 Vergunningen

Na vaststelling van onderhavig inpassingsplan zijn nog diverse vergunningen/ontheffingen benodigd voor de uitvoering van het project. Hierbij moet gedacht worden aan (niet limitatief): omgevingsvergunning (voor diverse activiteiten, waaronder bouw, aanleg, kap), watervergunning, ontheffing Flora- en faunawet, ontheffing Provinciale milieuverordening, vergunning Spoorwegwet en verkeersbesluit.

De vergunningen en ontheffingen worden niet gecoördineerd voorbereid.

6.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Het bestuur van de provincie Noord-Holland streeft naar draagvlak bij omwonenden en maatschappelijke organisaties voor de uitvoering van dit inpassingsplan. Daarom hecht het bestuur veel belang aan de dialoog over dit inpassingsplan. Deze paragraaf over de 'maatschappelijke uitvoerbaarheid' staan de juridisch verplichte stappen vermeld. Paragraaf 1.4 gaat onder andere nader in op de maatschappelijke dialoog (consultatietrajecten) die in het kader van de voorbereiding van het inpassingsplan heeft plaats gevonden.

6.2.1 Horen van deraden

Op basis van art 3.26 lid 1 Wro dient de provincie bij het opstellen van een inpassingsplan de betrokken gemeenteraden te horen. Die raden worden gehoord waarvan het grondgebied rechtstreeks is betrokken bij het inpassingsplan, in dit geval de raden van Huizen, Blaricum, Eemnes, Laren en Hilversum. Op 29 juli 2014 zijn de betreffende gemeenteraden middels een brief op de hoogte gesteld. Hiermee is formeel voldaan aan het horen van de raden, conform art. 3.26 lid 1 Wro.

6.2.2 Vooroverleg

Gedurende het proces zijn de daarvoor in aanmerking komende overlegpartners benaderd over de planvorming. Artikel 3.1.1. Bro verplicht tot het voeren van overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Het concept ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi' is verstuurd naar de gebruikelijke overleginstanties. De ontvangen vooroverlegreacties zijn samengevat en van reactie voorzien in de Commentaarnota vooroverleg, zoals opgenomen in Bijlage 15. Hierin zijn ook de aanpassingen ten aanzien van het concept ontwerp inpassingsplan opgenomen in de laatste kolom van de tabel. In grote lijnen gaat het om de volgende aanpassingen:

- verwerking aanvullende en nieuwe onderzoeken t.a.v. de omgevingsaspecten; verwerking variant 2: verlegd tracé weg over Anna's Hoeve;
- grondwallen langs spoorlijn planologisch mogelijk maken;
- enkele detailopmerkingen in de regels.

6.2.3 Zienswijzen

Het ontwerp inpassingsplan heeft van 11 december 2015 t/m 21 januari 2016 ter inzage gelegen. De ontvangen zienswijzen zijn samengevat en van reactie voorzien in een separate bijlage. Waar nodig is het inpassingsplan op deze zienswijzen aangepast.

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Sector Mobiliteit

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

Provincie Noord-Holland, MediaProductie

Haarlem, oktober 2016