

Bestemmingsplan Herinrichting kruispunt N525 Oude Postweg/Westerheide

Toelichting

Documenttitel: Bestemmingsplan Herinrichting kruispunt N525 Oude
Postweg/Westerheide
Toelichting

Status: Ontwerp

Datum: 30-01-2020

Projectnaam: Herinrichting kruispunt N525

Projectnummer: BG1510-105

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland

Referentie:

Auteur(s): Rogier Noorhoff

Collegiale toets: Wisse Herweijer

Datum/paraaf toets:

Vrijgegeven door: Rob Kramer

Datum/paraaf vrijgave:





Herinrichting kruispunt N525 Oude Postweg/Westerheide

Inhoudsopgave Toelichting

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding en doel	7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	7
1.3 Vigerende plannen	8
1.4 Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2 Huidige situatie	11
2.1 Huidige situatie rondom het kruispunt	11
2.2 Knelpunten	12
2.2.1 Inleiding	12
2.2.2 Fietstunnel	13
2.2.3 Kruispunt	13
2.2.4 Oversteken voetgangers	14
2.2.5 Overige knelpunten	14
Hoofdstuk 3 Beleidskader	15
3.1 Rijksbeleid	15
3.2 Provinciaal beleid	15
3.2.1 Omgevingsvisie NH2050	15
3.2.2 Natuurbescherming	16
3.3 Gemeentelijk beleid	16
3.3.1 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplannen Blaricum, Eemnes en Laren	16
3.4 Conclusie	17
Hoofdstuk 4 Planbeschrijving	19
4.1 Inleiding	19
4.2 Studie	19
4.3 Oplossingen	19
4.3.1 Selectie vier oplossingen	19
4.3.2 Voorkeursvariant	19
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten	21
5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)	21
5.2 Bedrijven en milieuzonering	21
5.3 Luchtkwaliteit	21
5.4 Geluidhinder	23
5.5 Externe veiligheid	25
5.6 Bodemkwaliteit	25
5.7 Water	26
5.8 Ecologie	27
5.9 Duurzaamheid	30
5.10 Archeologie en cultuurhistorie	31
5.11 Niet gesprongen explosieven (NGE)	33
5.12 Kabels en leidingen	34
Hoofdstuk 6 Juridische planopzet	35
6.1 Algemeen	35
6.2 Standaard en plansystematiek	35
6.3 Toelichting op de regels	35
Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid	37

7.1	Economische uitvoerbaarheid	37
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	37

Bijlagen

Bijlage 1	Bestemmingsplantoets
Bijlage 2	Verkeersonderzoek Kruispunt N525 - Westerheide - Oude Postweg te Laren
Bijlage 3	Referentieontwerp op luchtfoto
Bijlage 4	Akoestisch onderzoek
Bijlage 5	Bodemonderzoek
Bijlage 6	Natuurtoets
Bijlage 7	Archeologie onderzoek
Bijlage 8	Niet gesprongen explosieven

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

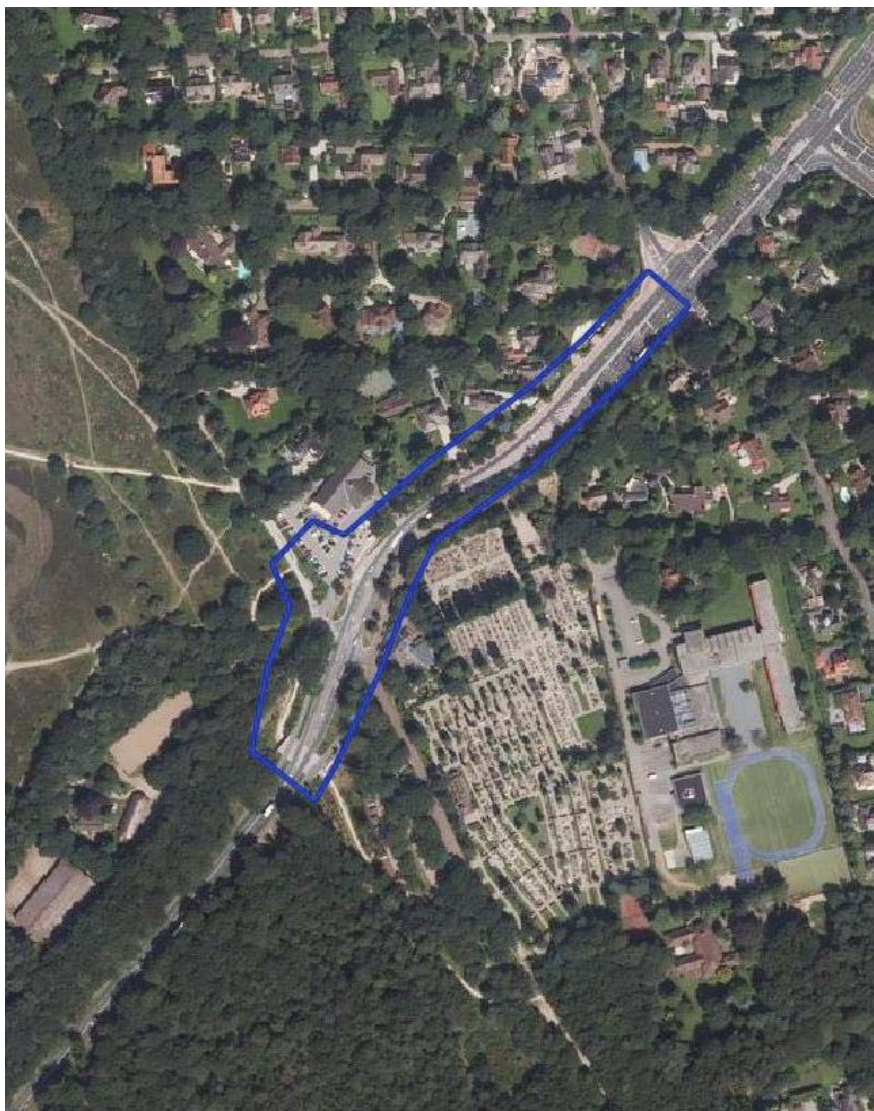
1.1 Aanleiding en doel

De provinciale weg N525 is een belangrijke verbindingsweg tussen Laren en Hilversum met hoge verkeersintensiteiten. In de bestaande situatie zijn er ter hoogte van het kruispunt met de Westerheide/Oude Postweg geen voorzieningen voor het (gelijkvloers) oversteken van langzaam verkeer. Veel fietsers, waaronder de scholieren van scholengemeenschap Laar & Berg, steken ondanks de voor (brom)fietsers geldende geslotenverklaring, de N525 gelijkvloers over bij het kruispunt. Vanwege het ontbreken van voorzieningen om over te steken, is dit vanuit verkeersveiligheid ongewenst.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, is gekozen voor het realiseren van een gelijkvloerse oversteek voor langzaam verkeer op het kruispunt. De aanleg van een 'officiële' gelijkvloerse oversteek voor langzaam verkeer is dan ook noodzakelijk geacht, inclusief het aanbrengen van snelheidsremmers, het verplaatsen van de bushaltes en het plaatsen van afscheidingen. Aangezien de voorgenomen aanpassing op een aantal ondergeschikte punten in strijd is met het bestemmingsplan dient dit te worden aangepast.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied bevindt zich aan de zuidwest kant van Laren ter hoogte van het kruispunt met de Westerheide/Oude Postweg. Op afbeelding 1.1 is de ligging van het plangebied globaal aangegeven.



Afbeelding 1.1 Plangebied (Bron: ArcGis Online 2017)

1.3 Vigerende plannen

Ter plaatse van het kruispunt N525 – Westerheide – Oude Postweg (plangebied) gelden de bestemmingsplannen 'Laren-West' (2013) en 'Natuurgebied 2009'.

Bestemmingsplan Laren-West

De herinrichting ligt gedeeltelijk binnen het bestemmingsplan Laren-West, zie afbeelding 1.2. Hierbinnen past het grotendeels. Aan de westzijde wordt de bestemming 'Verkeer-verblijfsgebied' overschreden. Dit in verband met de verbreding van het fietspad en aanleg van het voetpad en daarmee de verlegging van de naastliggende berm/groenstrook. In afbeelding 1.3 is een uitsnede van de nieuwe verbeelding opgenomen.



Afbeelding 1.2 Uitsnede bestemmingsplan Laren-West



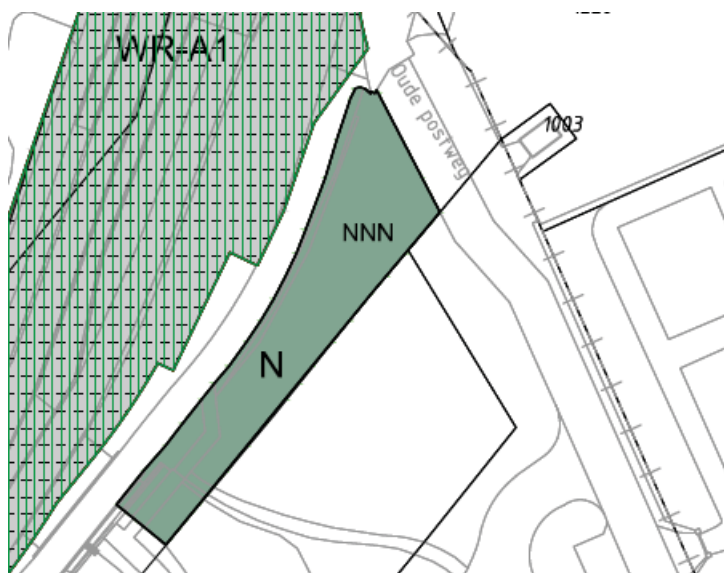
Afbeelding 1.3 Uitsnede nieuwe verbeelding (volledig bestemming verkeer)

Bestemmingsplan Natuurgebied 2009

Aan de westzijde van het plangebied geldt het bestemmingsplan Natuurgebied 2009, zie afbeelding 1.4. Hiervoor geldt dat de herinrichting ook grotendeels past binnen het bestemmingsplan. De enige aanpassing is dat een gedeelte met de geldende bestemming Natuur de nadere aanduiding NatuurNetwerk Nederland (NNN) krijgt, zie afbeelding 1.5.



Afbeelding 1.4 Uitsnede bestemmingsplan Natuurgebied 2009



Afbeelding 1.5 Uitsnede nieuwe verbeelding

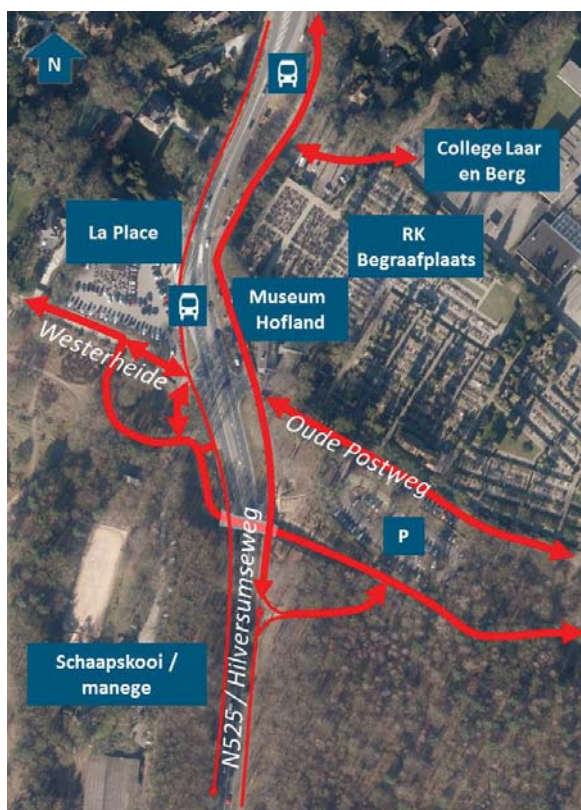
1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van de toelichting wordt de huidige situatie in het plangebied beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het beleidskader van het Rijk, de provincie en betrokken gemeente uiteen gezet. In hoofdstuk 4 wordt het plan (de aanpassing van de kruising) beschreven. Hoofdstuk 5 gaat over de omgevingsaspecten die voor dit plangebied relevant zijn. Hoofdstuk 6 beschrijft de juridische planopzet waarbij de plankaart en planregels worden besproken. Tot slot volgt in de hoofdstukken 7 een beschrijving van de uitvoerbaarheid van het plan en de resultaten van de inspraak en overleg.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Huidige situatie rondom het kruispunt

De Provinciale weg N525 is een belangrijke provinciale weg tussen de gemeentes Hilversum en Laren in de provincie Noord-Holland. Binnen de gemeente Laren ontsluit het kruispunt N525 – Westerheide – Oude Postweg in de directe omgeving verschillende locaties en percelen. Afbeelding 2.1 geeft hiervan een overzicht. Op deze afbeelding zijn de fietsroutes opgenomen zoals deze officieel mogen worden gebruikt. Het oversteken van het kruispunt door bromfietzers, fietsers en voetgangers is niet toegestaan.



Afbeelding 2.1 Ligging kruispunt in de omgeving met de fietsroutes

Horecavoorziening

Het parkeerterrein van het de aanwezig horecavoorziening (restaurant La Place) is via twee routes bereikbaar. Afbeelding 2.2 geeft dit met groene pijlen aan. De linker (zuidelijke) toegang is de hoofdentree tot het parkeerterrein; de rechter (noordelijke) toegang geeft bevoorradend verkeer direct toegang tot de keuken en is vanuit de historie op de N525 aangesloten. Deze (rechter) inrit is tevens in gebruik door de bewoners van woning 38. Ter hoogte van het parkeerterrein van de horecavoorziening ligt een bushalte die van belang is voor leerlingen van het College Laar en Berg (zie afbeelding 2.1). De tegenrichting ligt meer noordelijker op de N525.



Afbeelding 2.2 Toegangen tot parkeerterrein horecavoorziening en ligging bushalte

De Schaapskooi

De Schaapskooi is thans een manege en toegankelijk via een half verharde weg. De toegang tot de (fiets)tunnel bestaat tevens uit half-verharding. De helling aan de westzijde is steiler dan aan de oostzijde. Daarom zijn aan beide zijden op de hellingbanen hekjes geplaatst, zie afbeelding 2.3. De scherpe bocht is het gevolg van het feit dat de helling parallel aan de N525 ligt en niet haaks er op.



Afbeelding 2.3 Halfverharding en hekjes fietstunnel

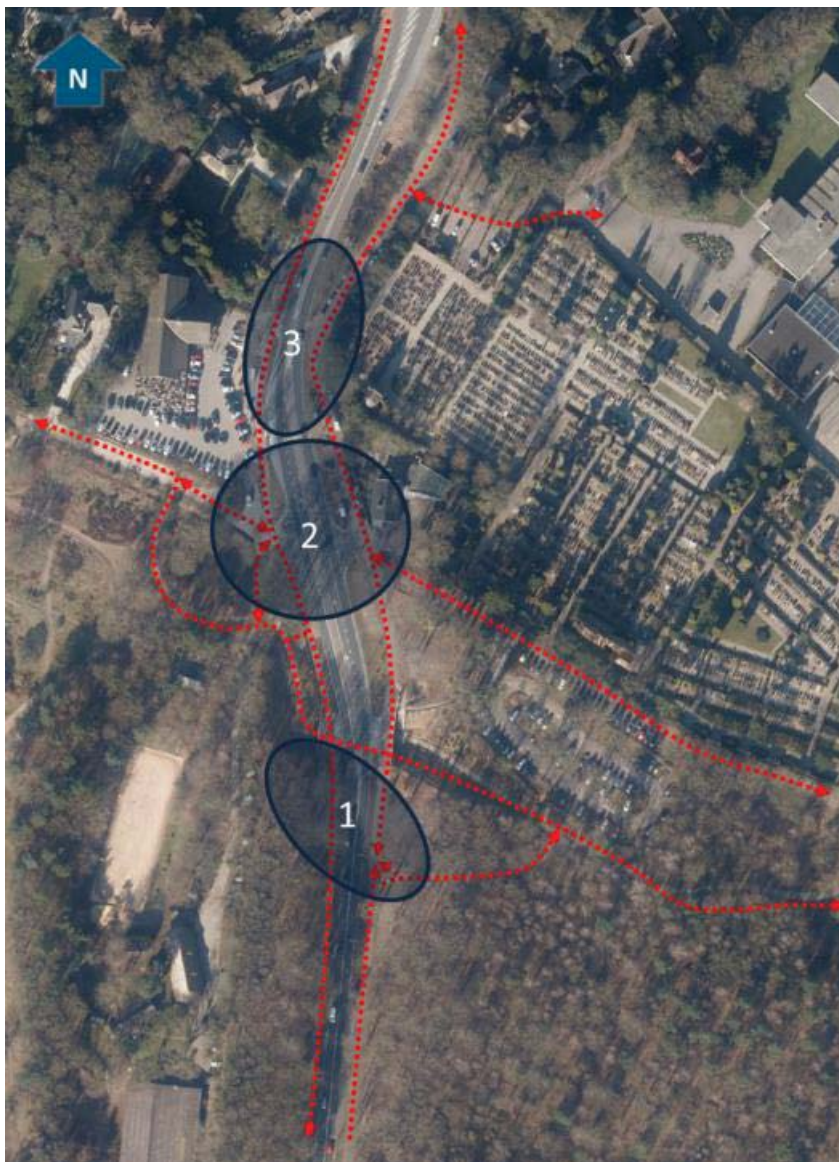
Begraafplaats, museum en school

De RK begraafplaats, Geologisch museum Hofland en het College Laar en Berg zijn via Langsakker en de parallelweg bereikbaar. Aan Langsakker en naast de begraafplaats liggen openbare parkeerterreinen. Op mooie dagen zijn deze parkeerterreinen en het parkeerterrein bij de horecavoorziening (La Place) overbezet wat leidt tot foutparkeerders. Het College Laar en Berg heeft parkeervoorzieningen op eigen terrein.

2.2 Knelpunten

2.2.1 Inleiding

De geconstateerde knelpunten vormen de basis om tot goede voorstellen te komen over hoe de verkeerssituatie rondom het kruispunt N525 – Westerheide – Langsakker ingericht moet worden. Deze knelpunten zijn geclusterd naar 3 knelpuntlocaties, zie afbeelding 2.4



Afbeelding 2.4 Knelpuntlocaties rondom kruispunt

2.2.2 Fietstunnel

De fietstunnel is voor veel fietsers en voetgangers minder goed vindbaar. De toegangen naar de hellingbanen liggen verscholen tussen de bomen en bewegwijzering of aanduiding via fietsknooppunten of voetgangersknooppunten ontbreekt. Om te voorkomen dat fietsers te snel de helling afrijden, zijn op beide hellingbanen hekjes geplaatst. Deze hekjes zijn moeilijk te passeren waardoor fietsers oversteken bij het kruispunt. Daarnaast geldt dat door de excentrische ligging van de tunnel de omrijdafstand voor fietsers tussen Oosterheide en Westerheide groot.

2.2.3 Kruispunt

Beperkte opstelruimte in middenas

Op het kruispunt komen veel verkeersstromen bij elkaar. In het midden van het kruispunt is feitelijk alleen ruimte voor het gemotoriseerde verkeer om zich op te stellen. De afslaande voertuigen en (brom)fietsers staan elkaar hier in de weg en belemmeren elkaar het zicht en de doorgang. Dit leidt tot onveilige situaties.

Oversteekbaarheid

De gemeten rijksnelheden liggen hoger dan de maximumsnelheid (50km/uur) waarbij ook de intensiteiten op de N525 hoog liggen. De oversteekbaarheid voor gemotoriseerd verkeer is hierdoor slecht; het duurt

soms tot 1½ minuut voordat de volledige oversteek is gemaakt. Doordat men lang moet wachten om op te rijden en over te steken gaat men meer risico's nemen waardoor de kans op ongevallen toeneemt. In het midden van het kruispunt is weinig wachtruimte.

In- en uitrit parkeerterrein horecavoorziening (La Place) en in- en uitrit paardenstal / Schaapskooi

De in- en uitrit van het parkeerterrein van de horecavoorziening (La Place) is smal en ligt in een bocht. Hierdoor kunnen auto's elkaar moeilijk passeren. In de ochtendspits verzamelen scholieren zich hier waardoor de toegang verder wordt versperd. Het verkeer van en naar de N525 / horecavoorziening (La Place) heeft hier hinder van en men heeft slecht zicht op de aankomende fietsers op het fietspad vanwege de aanwezigheid van het heuveltje.

Tegenover de in- en uitrit van de horecavoorziening (La Place) ligt de toegang tot de paardenstal / schaapskooi. Hier komt weinig gemotoriseerd verkeer vandaan, maar geeft wel deels toegang tot de tunnel.

2.2.4 Oversteken voetgangers

Uitstappers bij de bushalte, richting Hilversum of scholieren die van het College Laar en Berg naar de horecavoorziening (La Place) steken stroomopwaarts van het busperron de N525 over. In de tussenberm is nauwelijks tot geen ruimte om te wachten. Ook het gemotoriseerde verkeer verwacht halverwege het wegvak tussen beide kruispunten geen voetgangers; men staat daar dus niet veilig. Daarnaast geldt nog dat wanneer de parkeerplaats bij de horecavoorziening (La Place) vol is men bij de begraafplaats om vervolgens te voet de weg schuin over te steken.

2.2.5 Overige knelpunten

- Ontwikkelingen zoals de opkomst van de e-bike en bakfietsen hebben in de toekomst invloed op het functioneren en het ongewenst door langzaamverkeer oversteken van het kruispunt. De fietssnelheden worden hoger en fietsers nemen ook steeds meer ruimte in beslag.
- De fietspaden langs de N525 zijn éénrichtingsfietspaden maar worden door fietsers soms in twee richtingen gebruikt.
- De N525 is een grote barrière tussen de twee natuurgebieden in. Naast fietsers en voetgangers moet er ook rekening worden gehouden met het oversteken van paard-en-wagens omdat de Westerheide onderdeel is van een aanspanningsroute.
- Opgemerkt wordt dat niet alleen het oversteken bij het kruispunt Westerheide – Langsakker onveilig is. Zo kan het wegvak N525 gelegen tussen het kruispunt Westerheide/ Oude Postweg en de Diepenbrocklaan / Vredelaan gezien worden als één grote onveilige oversteekplaats.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Daarin beschrijft het kabinet in welke infrastructuurprojecten het wil investeren. De Rijksoverheid richt zich daarnaast op:

- rijksverantwoordelijkheden voor basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water-)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- rijksbelangen inzake (inter-)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie;
- rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden die bijdragen aan versterking van de economische structuur.

Een rijksverantwoordelijkheid kan aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en doorzettingskracht van provincies en gemeenten overstijgt;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan;
- een onderwerp provincie- of landsoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is.

Nederland bereikbaar

De groei van mobiliteit over de weg, spoor en vaarwegen zal worden gefaciliteerd. De ambitie is dat gebruikers beschikken over optimale ketenmobiliteit via multimodale knooppunten en door goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Nederland leefbaar en veilig

De woon- en werklocaties in steden en dorpen moeten aansluiten op de kwalitatieve vraag en de locaties voor transformatie en herstructurering worden zoveel mogelijk benut. Waterveiligheid en beschikbaarheid van voldoende zoetwater heeft ruimte nodig en stelt eisen aan de stedelijke ontwikkeling. Nederland behoudt haar unieke cultuurhistorische waarden en heeft een natuurnetwerk dat de flora- en faunasoorten in stand houdt. Het aandeel duurzame energiebronnen zal moeten toenemen.

Conclusie

In het SVIR zijn geen specifieke beleidsregels opgenomen met betrekking tot de aanpassing van het in dit plan aan de orde zijnde kruispunt.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland (PS) de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Hierin geven PS aan dat ze in de hele provincie een goede balans willen tussen leefbaarheid en economische ontwikkeling. Een belangrijk aspect van de leefbaarheid is een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Daarmee doelen ze op aspecten die de fysieke leefomgeving gezond en veilig maken. Denk aan luchtkwaliteit, geur, bodem en ondergrond, waterkwaliteit, geluid, omgevingsveiligheid (gevaarlijke stoffen, brand en explosiegevaar), waterveiligheid en verkeersveiligheid. Maar we doelen ook op aspecten die te maken hebben met het watersysteem, klimaatbestendigheid, ruimtelijke (landschappelijke) kwaliteit en natuur.

Om de kwaliteit van de fysieke leefomgeving voor de inwoners te behouden en te versterken, is een goed beheer van de bestaande kwaliteit nodig met toevoeging van (nieuwe) kwaliteiten. Daarnaast is de provincie bezig de omgevingskwaliteit gedetailleerder in kaart te brengen, zodat inzicht wordt verkregen in de mogelijkheden om gebiedsgericht maatwerk te leveren.

Daarnaast geven PS aan dat het doel is dat in het jaar 2050 de fiets een nog belangrijker rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland. Er is dan één compleet, herkenbaar en veilig netwerk van

fietspaden: op de belangrijkste regionale verbindingen tussen gemeenten, werklocaties, OV-knooppunten, onderwijsinstellingen en natuurgebieden. Een randvoorwaarde daarbij is: Verkeersveiligheidsnormen.

Conclusie

Het aanpassen van het kruispunt draagt bij aan halen van deze doelstelling en past derhalve binnen provinciaal beleid.

3.2.2 Natuurbescherming

3.2.2.1 Inleiding

De provincie heeft de wettelijke taak om planten en dieren te beschermen. Dat is vastgelegd in de Wet natuurbescherming. Deze wet regelt dat de provincies ter bescherming van bijzondere soorten een landelijk samenhangend stelsel van natuurgebieden moet begrenzen én beschermen, het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Verder regelt de wet de bescherming van de internationaal belangrijke natuurgebieden (Natura 2000) en soorten. De planologische bescherming van het NNN is geregeld in artikel 19 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening. In de NNN-wijzer staan de provinciale regels voor ruimtelijke ontwikkelingen in het Natuurnetwerk Nederland verder uitgewerkt.

3.2.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Op 14 januari 2019 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland (PS) artikel 19 van de Provinciale Ruimtelijke verordening (PRV) gewijzigd. In dit artikel worden de planologische beschermingsregels voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en de natuurverbindingen vastgelegd. De Uitvoeringsregeling natuurcompensatie (UN), die op grond van artikel 19 lid 9 door Gedeputeerde Staten (GS), gehoord debetreffende commissie van provinciale Staten, wordt vastgesteld, dient hierop te worden aangepast.

Uit de nieuwe tekst van artikel 19 vloeit de verplichting voort om in alle gevallen van compensatie voorschadelijke ingrepen in het NNN, dus ook bij fysieke compensatie binnen NNN en bij financiële compensatie, ervoor te zorgen dat het oppervlak NNN niet afneemt. Dat gebeurt door voor te schrijven dat de gemeente het oppervlak dat verloren gaat als NNN compenseert door elders op een oppervlak met dezelfde omvang als verloren is gegaan de ontwikkeling van natuur planologisch mogelijk te maken. Deze locatie zullen GS dan bij een eerstvolgende aanpassing van kaart 4 (ecologie) van de PRV als NNN begrenzen. Het onderdeel 'saldobenadering' is uit de UN geschrapt, omdat deze term niet meer voorkomt in artikel 19. Daarnaast werd in de vigerende UN nog gesproken over Ecologische Hoofdstructuur en ecologische verbindingzones. Deze begrippen waren in de PRV al eerder vervangen door Natuurnetwerk Nederland (NNN) respectievelijk natuurverbindingen en dat is nu ook in de UN gebeurd.

De mogelijkheden voor financiële compensatie bij aantasting van het NNN worden verkleind door verlaging van het maximale oppervlak waarbij financiële compensatie zonder meer mogelijk is van 3ha naar 0.5 ha. Financiële compensatie voor natuurverbindingen is in het geheel niet meer mogelijk; dit om te voorkomen dat hun verbindende functie in het geding komt.

3.2.2.3 Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland

Op 12 maart 2019 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland een (nieuwe) wegwijzer Natuurnetwerk Nederland en een gewijzigde Uitvoeringsregeling natuurcompensatie vastgesteld. Voor de herinrichting geldt dat geen compensatieplan hoeft te worden opgesteld. Wel is sprake van natuurcompensatie. In paragraaf 5.8 wordt dit nader toegelicht.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplannen Blaricum, Eemnes en Laren

Op 31 januari 2018 heeft de raad het GVVP 2017-2021 vastgesteld. Het GVVP stelt een aantal samenhangende verbeteringen voor met betrekking tot verkeer en vervoer in Laren. Daarbij zijn drie ambities leidend:

- Het zorgdragen voor een betrouwbare bereikbaarheid ten behoeve van het sociaal en economisch functioneren van de gemeente Laren

- De verbetering van verkeersveiligheid
- De verbetering van de leefbaarheid

Het GVVP spreekt zich niet specifiek uit over de aanpassing van het kruispunt N525 – Westerheide – Langsakker. Wel is aangegeven dat deze maatregel klaar is om uitgevoerd te worden, maar wacht op de werkzaamheden A1/A27 tot uitvoering.

3.4 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen planontwikkeling past binnen Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Inleiding

De Provincie Noord-Holland wil als wegbeheerder het risico op ongevallen beperken en zoekt daarom naar een structurele oplossing voor het gelijkvloers overstekende langzaam verkeer op het kruispunt N525 – Westerheide – Langsakker in Laren. Tal van kruispuntoplossingen zijn denkbaar maar niet allemaal lossen deze de aan de orde zijn knelpunten voldoende op. Tijdens een workshop met stakeholders zijn diverse oplossingen naar voren gebracht welke zijn aangevuld vanuit de verkeerskunde. Dit heeft geresulteerd in de studie 'Kruispunt N525-Westerheide-Oude Postweg te Laren, Analyse kansrijke oplossingen', zie bijlage 2. De belangrijkste punten uit deze studie en de conclusie worden hierna nader toegelicht.

4.2 Studie

In de studie is onderzocht welk kruispunttype op het kruispunt N525 – Westerheide – Langsakker in Laren de huidige knelpunten op het kruispunt het beste kunnen oplossen. De knelpunten komen voort uit het feit dat op dit kruispunt binnen de bebouwde kom geen gelijkvloerse oversteekvoorzieningen zijn voor voetgangers en (brom)fietzers terwijl nabij het kruispunt wel een bushalte ligt, een restaurant, een Geologisch museum Hofland en in het oostelijk het College Laar en Berg.

Mede op basis van input vanuit een workshop met stakeholders zijn dertien kruispuntoplossingen beoordeeld en via een afwegingstabel ingeperkt tot zes en daarna vier kansrijke oplossingen. De afwegingscriteria zijn natuurwaarden, verkeer(sveiligheid), aardkundige monumenten, ruimtegebruik, kabels en leidingen alsook investeringskosten.

De projectgroep heeft na de workshop besloten vier oplossingen verder uit te werken. Hierbij gaat het om de volgende:

2. Voorrangskruispunt met korte linksaf vakken, snelheidsremmers en fietsoversteek
4. Voorrangspointje (LaRGaS)
10. Verkeerslichten met op N525 twee rijstroken rechtdoor
13. Bajonetkruispunt met fietsoversteek

4.3 Oplossingen

4.3.1 Selectie vier oplossingen

De vier kansrijke oplossingen zijn uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp waarbij inzichtelijk is gemaakt welke voor- en nadelen ze elk hebben op de benoemde criteria. De vier ontwerpen zijn in bijlage 2 opgenomen. Bij elk van de vier kansrijke oplossingen zijn aanvullende maatregelen opgenomen om de verkeersveiligheid te vergroten: accentueren komgrens, verplaatsing bushaltes ten zuiden van het kruispunt en plaatsing van een hekwerk nabij de school.

Daarnaast zijn voor de vier oplossingen door middel van een studie de effecten voor de verkeersafwikkeling en doorstroming, verkeersveiligheid, natuur, financiële en ruimtelijke gevolgen inzichtelijk gemaakt. Dit heeft geresulteerd in een voorkeursvariant die op onderschikte punten in strijd is met het bestemmingsplan. Door middel van onderhavig bestemmingsplan worden deze strijdigheden opgeheven en wordt de aanpassing planologisch mogelijk gemaakt, zie afbeelding 4.1 en Bijlage 3 (referentieontwerp).

4.3.2 Voorkeursvariant

Met betrekking tot de voorkeursvariant geldt dat de volgende maatregelen worden genomen:

- Ten noord-oost en ten zuid-west van het kruispunt zijn de fiets- en voetgangersoversteekplaatsen gesitueerd.

- [illegible]

Herinrichting kruispunt N525 Oude Postweg/Westerheide

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling dat kaderstellend is voor projecten met grote milieugevolgen een plan-m.e.r. op te stellen. Onderdeel C van de bijlage Besluit m.e.r. geeft de omvang van dergelijke projecten.

Van andere projecten moet het bevoegd gezag beoordelen of deze projecten belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Deze projecten staan in onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r. Hierbij geldt sinds de aanpassing van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 de omvang als richtwaarde en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is altijd een toets noodzakelijk of sprake is van een project met grote milieugevolgen. Deze toets dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect. Het mag duidelijk zijn dat wanneer een project ruim beneden de omvang uit de bijlage van het Besluit m.e.r. blijft, deze beoordeling beknopt kan zijn. Daarnaast kan onder omstandigheden uit de Natuurbeschermingswet 1998 ook de verplichting voortvloeien tot het opstellen van een passende beoordeling c.q. plan-m.e.r.

Het veranderen van een kruispunt naar een ovonde valt niet onder werkzaamheden, welke in het Besluit m.e.r. worden aangemerkt als merplichtig. Er mag derhalve worden aangenomen dat het project geen negatieve gevolgen heeft voor het milieu. Echter de afzonderlijke milieuaspecten zoals ecologie en luchtkwaliteit zijn hieronder nader uitgewerkt. Daar waar nodig zullen passende maatregelen getroffen worden om hinder in welke vorm dan ook te voorkomen.

5.2 Bedrijven en milieuzonering

Bij een ruimtelijke ontwikkeling dient aandacht te worden besteed aan de gewenste scheiding van milieubelastende activiteiten en gevoelige objecten zoals woningen. Dit wordt 'bedrijven- en milieuzonering' genoemd. Hierbij wordt enerzijds bekeken of er geen overlast ontstaat op bestaande gevoelige objecten, anderzijds dienen bestaande bedrijven niet beperkt te worden in hun (planologische) ontwikkelingsmogelijkheden.

In dit geval betreft de ontwikkeling de herinrichting van een bestaand kruispunt ten behoeve van de verkeersveiligheid. In de omgeving zijn enkele woningen aanwezig. Deze ondervinden geen nadelige gevolgen en/of belemmeringen door de geplande verkeersmaatregelen. Dit blijkt ook uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek, zie bijlage 4. Vanuit het aspect bedrijven-en milieuzonering zijn er derhalve geen belemmeringen voor de onderhavige ontwikkeling.

5.3 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Het aspect luchtkwaliteit wordt bij de besluitvorming van ruimtelijke plannen betrokken. In dat kader wordt een plan of ontwikkeling getoetst aan de voorschriften van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Centraal daarbij staat artikel 5.16, eerste lid, van de wet.

Daarnaast moet het plan voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, op grond van het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is altijd van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen, ook wanneer besluiten op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wm niet beoordeeld hoeven te worden.

Tot slot heeft het bevoegd gezag volgens Algemene wet bestuursrecht (Awb) als taak om belangen op een evenwichtige wijze af te wegen (art. 3.4) en besluiten deugdelijk te onderbouwen (art. 3.46).

Luchtkwaliteitseisen

Op basis van artikel 5.16 Wm kan een bestemmingsplan worden vastgesteld indien:

- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, niet leiden tot het overschrijden van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde, die behoort bij de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, of
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, leiden tot een verbetering per saldo van de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof dan wel, bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, de luchtkwaliteit per saldo verbeterd door een samenhangende maatregel of een optredend effect, of
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen of
- het project is genoemd of beschreven dan wel past binnen een programma van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Onderzoek

De wijzigingen aan de weg zijn beperkt. Naast de realisatie van een ovonde, gaat het om de aanleg van fiets- en voetgangersoversteekplaatsen en het verplaatsen van de bushaltes. Deze wijzigingen zullen naar verwachting geen verkeersaantrekkende werking hebben. Ook zal het heersende verkeersbeeld niet veranderen. Hierdoor kan gesteld worden dat de effecten van de wijzigingen niet in betekenende mate bij zullen dragen aan de lokale luchtkwaliteit.

Maximale concentratiewaarden in omgeving

Uit de NSL-Monitoringstool1 zijn de concentraties rond de provinciale weg N525 verkregen. De maximale concentratiewaarden zijn voor een drietal zichtjaren in onderstaande tabel 5.1 weergegeven.

Zichtjaar	Grenswaarden NO ₂ /PM ₁₀	Concentratie NO ₂	Concentratie PM ₁₀
	40/40	(µg/m ₃)	(µg/m ₃)
2017		21,7 µg/m ₃	18,1 µg/m ₃
2020		16,9 µg/m ₃	18,4 µg/m ₃
2030		10,2 µg/m ₃	15,8 µg/m ₃

Tabel 5.1 Maximale concentratiewaarden rondom N525

Tabel 5.1 laat zien dat er in de omgeving van de N525 geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ voorkomen en dat de concentraties in de toekomst zullen dalen. De maximale concentratiewaarden blijven in elk zichtjaar ruim onder de grenswaarden uit de Wm.

Conclusie

Vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit zijn de effecten van de reconstructie van het kruispunt beperkt. Daarnaast hebben de aanpassingen geen verkeersaantrekkende werking. Hierdoor kan gesteld worden dat het plan niet in betekenende mate bij zal dragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en op grond van art 5.16, lid 1 sub c voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm). Daarnaast blijkt uit de NSL-Monitoringstool dat rond het kruispunt geen grenswaarden uit de Wm worden overschreden. Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat dit ook in de toekomst niet zal gebeuren en dat de concentraties, onder invloed van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren, in de toekomst zullen dalen.

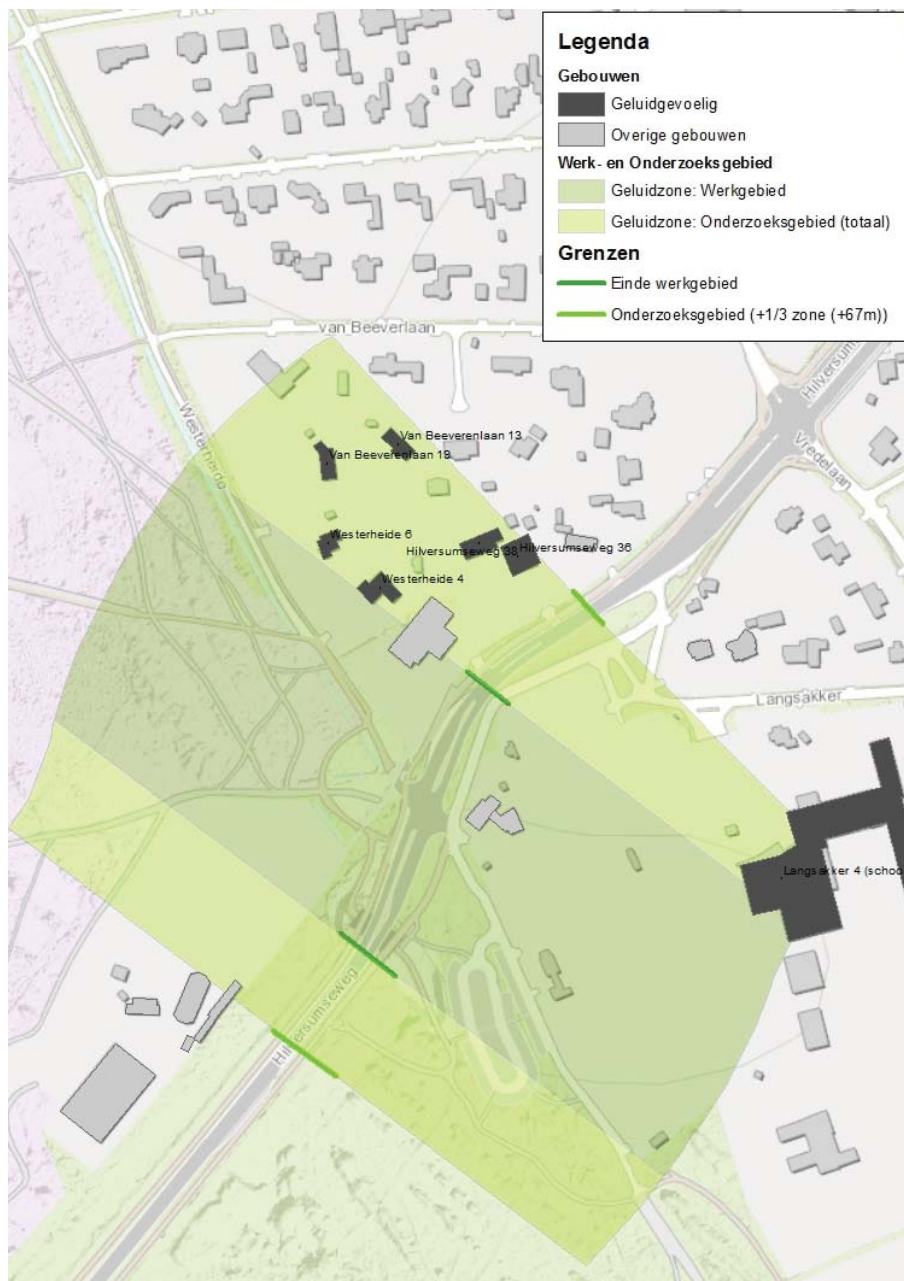
5.4 Geluidhinder

Wettelijk kader

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op bestaande geluidgevoelige objecten ten gevolge van de wijziging aan een weg. Op grond van afdeling 4 van hoofdstuk VI van de Wgh moet onderzoek worden verricht naar de te wijzigen weg(vakken). Van deze wegen moet de geluidbelasting vóór de wijziging aan de bestaande wegen en de toekomstige geluidbelasting na wijziging aan deze wegen worden onderzocht. Het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012) stelt de regels voor het bepalen van de geluidbelastingen. Uitgangspunt voor het bepalen van de toekomstige geluidbelasting is volgens het RMG2012 het zogenoemde maatgevende jaar. In beginsel is dit het 10de jaar na realisatie van de wijziging aan de weg. De toekomstige geluidbelasting is bepalend voor het treffen van eventuele geluidmaatregelen. Ten aanzien van de wijziging aan de bestaande wegen dient ook de heersende geluidbelasting te worden bepaald. Dit is één jaar vóór de wijziging aan de weg. De Wet geluidhinder is alleen van toepassing voor zover het gaat om geluidgevoelige objecten binnen de geluidzone van de wegen. Binnen deze zones wordt de geluidbelasting getoetst aan de grenswaarden. De grenswaarden zijn opgenomen in de Wgh en Besluit geluidhinder (Bg).

Onderzoek

Ten behoeve van de voorgenomen herinrichting is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, zie bijlage 4. Voor het bepalen van het onderzoeksgebied is aangesloten op de instructie uit het Kader Akoestisch Onderzoek Wegverkeer (KAOW) van Rijkswaterstaat. De basis voor het onderzoeksgebied is de wettelijke zonebreedte langs het wegvak dat wordt gewijzigd (de begrenzing van het werkgebied). Vervolgens is het onderzoeksgebied uitgebreid door het werkgebied met 1/3 van de breedte van de geluidzone door te trekken. De Hilversumseweg N525 bestaat uit 2x1 rijstroken en er is ter hoogte van de aanpassing van de weg sprake van stedelijk gebied. De wettelijke zonebreedte bedraagt 200 meter (zie paragraaf 2.2). In de onderstaande afbeelding is het werk- en onderzoeksgebied weergegeven met de geluidgevoelige objecten (zes woningen en één school) waarop de geluidbelastingen zijn berekend en getoetst.



Afbeelding 5.1 Werk- en onderzoeksgebied geluidsonderzoek

De geluidberekeningen voor de te wijzigen Hilversumseweg N525 zijn uitgevoerd voor de huidige situatie (2019, dit is één jaar voor start werkzaamheden) en het toekomstige maatgevende jaar (2030, dit is tien jaar na realisatie). De berekeningen voor de Hilversumseweg N525 is overeenkomstig art. 3.2 RMG2012 uitgevoerd. Hierin zijn de factoren voorgeschreven waarmee rekening dient te worden gehouden, zoals bijvoorbeeld samenstelling van het verkeer, afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping, hoogteligging. Alle ingevoerde bodemgebieden zijn als 'hard' ($B_f=0$) ingevoerd; de overige bodemgebieden zijn standaard 'zacht' ($B_f=1$). Er is gebruik gemaakt van het rekenprogramma GeoMilieu (versie 4.30), dat voldoet aan Standaardrekenmethode 2 (SRM2) van het RMG2012.

Resultaten

Uit de akoestisch onderzoek blijkt dat de wijziging aan de Hilversumseweg N525 op de zes woningen en de school binnen het onderzoeksgebied niet leidt tot een toename van de geluidbelasting van 1,50 dB of meer. Volgens de Wet geluidhinder is er dus geen sprake van reconstructie en worden er geen aanvullende eisen ten aanzien van geluid gesteld aan de realisatie van het voorraagsplein.

5.5 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen voor derden. Het gaat daarbij zowel om het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, water, spoor en buisleidingen) als om inrichtingen met opslag, productie en/of gebruik van gevaarlijke stoffen. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) zijn risicomaten met bijbehorende risiconormen opgenomen voor respectievelijk inrichtingen en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Het externe veiligheidsbeleid kent twee risicomaten, het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is de overlijdenskans per jaar als gevolg van het vrijkomen van gevaarlijke stoffen bij een ongeval. Dit kan op een kaart worden weergegeven met behulp van contouren. Het groepsrisico betreft de kans per jaar dat in één keer een groep mensen komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt met behulp van een diagram weergegeven. Bovendien geldt voor het groepsrisico een verantwoordingsplicht, waarbij het bevoegd gezag verplicht wordt gesteld om advies in te winnen bij hulpverleningsdiensten omtrent aspecten als hulpverlening en zelfredzaamheid.

Onderzoek

Met behulp van de risicokaart (<http://nederland.risicokaart.nl/risicokaart.html>) is gekeken of in de directe omgeving van het plangebied risicovolle activiteiten plaatsvinden of risicovolle inrichtingen aanwezig zijn.

De ontwikkeling betreft de herinrichting van een bestaand kruispunt. Hierbij is geen sprake van een plaatsgebonden risico, omdat een dit geen verblijfsruimte betreft. Bovendien zijn er in de directe omgeving van het projectgebied geen risicovolle inrichtingen gesitueerd die relevant zijn voor de voorliggende ontwikkeling. Het projectgebied ligt tevens op zeer ruime afstand van (spoor)wegen waarover gevaarlijke stoffen vervoerd worden en relevante buisleidingen. Hiermee kan worden geconcludeerd dat er vanuit het aspect externe veiligheid geen belemmeringen zijn met betrekking tot voorliggend initiatief.

5.6 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader/inleiding

In verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dient onderzoek te worden verricht naar de (te verwachten) bodemkwaliteit in het plangebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens. Een nieuwe bestemming mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Daar waar sprake is van consoliderend bestemmen van bestaande situaties kan een diepgaand inzicht in de bodemsituatie vooraf achterwege blijven, tenzij een redelijk vermoeden moet bestaan van een saneringssituatie.

Onderzoek

Ter plaatse van de N525 is een verkennend milieukundig bodemonderzoek en een verhardingsonderzoek uitgevoerd, zie bijlage 5. Doelstellingen van het verkennend bodemonderzoek zijn het verkrijgen van inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem alsmede het indicatief bepalen van de hergebruiksmogelijkheden van de eventueel vrijkomende grond. Doelstellingen van het verhardingsonderzoek zijn het verkrijgen van inzicht in de opbouw van de verhardingsconstructie alsmede het bepalen van de hergebruiksmogelijkheden van het vrijkomende asfalt en (indicatief) de eventueel vrijkomende bouwstoffen.

Resultaten

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken wordt geconcludeerd dat:

Verkenkend milieukundig bodemonderzoek

- de bovengrond (0,00 - 0,50 m-mv) ter plaatse van het klinkerverharde fietspad licht verontreinigd is met kobalt, nikkel en lood; indicatief getoetst aan het Besluit Bodemkwaliteit voldoet de grond aldaar aan klasse 'Industrie';
- voor het overige gedeelte van de onderzoekslocatie de bovengrond niet verontreinigd is met de geanalyseerde parameters; indicatief getoetst aan het Besluit Bodemkwaliteit is deze grond 'Altijd toepasbaar';
- ter hoogte van de Hilversumseweg 51 geen zintuiglijke waarnemingen met betrekking tot olie zijn gedaan;
- visueel zowel op het maaiveld als in het opgeboorde materiaal geen asbestverdachte materialen zijn aangetroffen; de grond binnen de onderzoekslocatie wordt derhalve als onverdacht op asbest beschouwd;

Verhardingsonderzoek

Uit het verhardingsonderzoek blijkt dat in sommige gevallen het asfalt niet teerhoudend is en als bouwstof hierbruikbaar is. In andere gevallen is het asfalt wel teerhoudend. Hierbij geldt dat in het uitgevoerde onderzoek de teerhoudendheid van het asfalt niet nader is bepaald. Daarnaast geldt dat het funderingsmateriaal ter plaatse in sommige gevallen indicatief voldoet aan de samenstellingswaarden en mogelijk herbruikbaar is als bouwstof. In het funderingsmateriaal is zintuiglijk en analytisch geen asbest geconstateerd. Ter plaatse van het terrein ten westen van het kruispunt is geen halfverhardingsmateriaal aangetroffen maar zwak puin- en grindhoudend zand. De grond aldaar (circa 0,00 - 0,50 m-mv) is licht verontreinigd met PAK en minerale olie en voldoet indicatief aan klasse 'Industrie'. In de grond is zintuiglijk en analytisch is geen asbest geconstateerd. De afwezigheid van asbest in het funderingsmateriaal is indicatief omdat geen asbestonderzoek conform de NEN 5897 is uitgevoerd.

Aanbevelingen

De lagen DAB (0 - 76 mm) ter hoogte van boring CBC02 ter plaatse van wegvak 3 van deellocatie C/D1 (het fietspad aan de noordzijde van de N525 en de inrit) zijn teerhoudend en daarmee niet bruikbaar; de teerhoudende massa bedraagt circa 83 ton. De teerhoudende lagen dienen te worden afgevoerd naar een door de overheid erkende stortplaats of verwerkingsinrichting. Op de situatieschets in bijlage 2 van het onderzoek is de (indicatieve) contour ingetekend van de teerhoudende lagen. Het asfalt ter plaatse van wegvak 2 van deellocatie C/D1 is conform de CROW 210 onderzocht met uitzondering van de afwijking op de wegooppervlakte. Indien tijdens de werkzaamheden ter plaatse van dit wegvak aanvullende asfaltlagen worden aangetroffen, is aanvullend asfaltonderzoek noodzakelijk.

Aangezien tijdens de uitvoering van het onderzoek is gebleken dat de voorgenomen werkzaamheden ter plaatse van een aantal (delen van) wegvakken zijn komen te vervallen, is de teerhoudendheid van het asfalt ter plaatse van deze gedeelten in onderhavig onderzoek daarom niet bepaald. Indien deze lagen alsnog worden verwijderd, dient dit asfalt op basis van worst case-scenario te worden beschouwd als teerhoudend en als zodanig te worden afgevoerd.

De hergebruiksmogelijkheden van eventueel aan en af te voeren grond en/of bouwstof dienen in overleg met het bevoegd gezag en conform het Besluit Bodemkwaliteit (partijkeuring) te worden bepaald. De hergebruiksmogelijkheden van de grond zijn in onderhavig onderzoek niet bepaald. Omdat de afwezigheid van asbest in het funderingsmateriaal indicatief is, wordt geadviseerd om het funderingsmateriaal in depot te zetten, als partijkeuring te bemonsteren en af te voeren.

5.7 Water

Wettelijk kader

In Nederland heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de watertoets. De watertoets houdt in dat bij het maken van ruimtelijke plannen al in een vroeg stadium bekeken moet worden wat de gevolgen zijn voor water en de ruimtelijke ordening. De watertoets is een proces waarbij overleg wordt gevoerd met de waterbeheerder. De waterbeheerder stelt in dit proces de kaders vast en geeft een wateradvies voor verschillende waterhuishoudkundige aspecten. De watertoets resulteert uiteindelijk in een waterparagraaf, die in de toelichting van het ruimtelijke plan wordt opgenomen.

Watertoets

De herinrichting leidt tot een toename van ca. 200m² aan verhard oppervlak. Het waterschap (Waternet) heeft aangegeven dat de grens voor watercompensatieverplichting vanuit de Keur AGV op 1000 m² ligt. Watercompensatieverplichting is in dit geval dus niet aan de orde. Vooralsnog zijn er ook geen andere belangen van het waterschap die door de ontwikkeling worden geraakt. Een concept van het ontwerpbestemmingsplan wordt ter beoordeling voorgelegd aan het waterschap.

5.8 Ecologie

Wettelijk kader

De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. Voorheen was de soortenbescherming in Nederland geregeld in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998. Sinds 1 januari 2017 zijn de Natuurbeschermingswet, Flora- en faunawet en de Boswet opgegaan in één nieuwe wet: de Wet natuurbescherming.

Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming heeft tot doel in het wild voorkomende planten- en diersoorten in stand te houden en te beschermen. De wet kent daardoor zowel verbodsbepalingen, gebiedsbescherming als een algemene zorgplicht. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden, maar er kan worden afgeweken van de verbodsbepalingen middels ontheffingen. Door middel van gebiedsbescherming wordt een beschermingskader geboden voor de flora en fauna binnen aangewezen beschermde gebieden. Hieronder vallen de speciale beschermingszones volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, gebieden die deel uitmaken van het natuurnetwerk Nederland (NNN, voormalige EHS), beschermde natuurmonumenten en staatsnatuurmonumenten.

Onderzoek

De herinrichting van het kruispunt is aan te merken als een ruimtelijke ontwikkeling in het kader van de Wet natuurbescherming. Voor de uitvoering van ruimtelijke ontwikkelingen is het noodzakelijk om de mogelijke effecten op beschermde soorten en natuurgebieden in beeld te brengen en eventueel maatregelen te treffen of een ontheffing of vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming aan te vragen. Door middel van een natuurtoets (bijlage 6) is onderzocht of de herinrichting leidt tot negatieve effecten op beschermde natuurwaarden.

Soortbescherming

In het plangebied zijn mogelijk diverse algemene, beschermde soorten aanwezig waarvoor de provincie Noord-Holland een vrijstelling van ontheffingsplicht heeft afgegeven in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast komen er mogelijk dassen, vleermuizen en algemene broedvogels voor in het plangebied. Ontheffing voor verstoring of vernietiging van broedgevallen wordt in principe niet verleend. Door het treffen van maatregelen kunnen mogelijke negatieve effecten op broedvogels en verblijfplaatsen van vleermuizen worden gemitigeerd. Deze maatregelen moeten worden vastgelegd in een ecologisch werkprotocol.

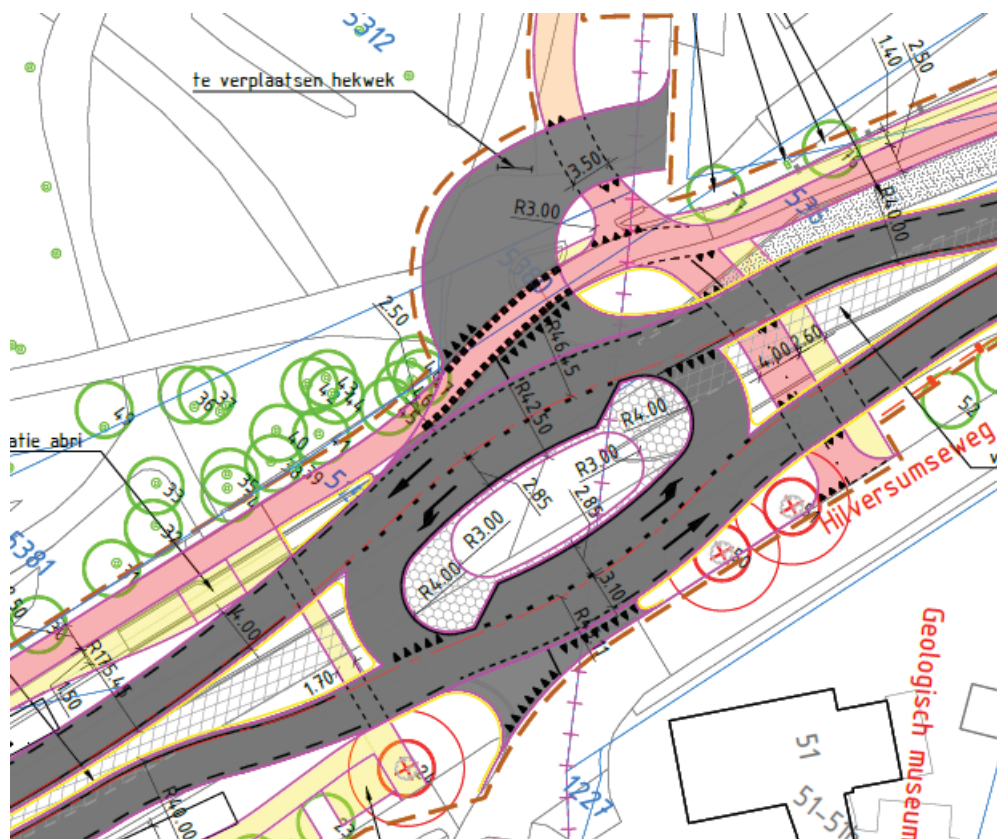
Daarnaast is de algemene zorgplicht van de Wet natuurbescherming van kracht. Wanneer conform het werkprotocol wordt gewerkt, is er geen sprake van een overtreding van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming. Er is in dat geval geen noodzaak tot nader veldonderzoek of het aanvragen van een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming.

Bomen

De bomen rondom het kruispunt zijn stuk voor stuk door een deskundige bekeken en beoordeeld, zie bijlage 1 Verkeersonderzoek. Daarbij is per boom de boomsoort, diameter, vitaliteit, de mogelijkheid om te verplanten en een waardeoordeel gegeven. Het beschouwde gebied is in Figuur 2-17 van het verkeersonderzoek weergegeven met daarbij opgenomen welke bomen waardevol en/ of verplantbaar zijn (groen) en welke minder waardevol (rood). Totaal zijn 77 bomen geïnventariseerd.

Ten behoeve van de herinrichting moeten drie bomen worden gekapt, zie afbeelding 5.2 hieronder. Dit betreffen de bomen weergegeven met drie rode kruisen met twee cirkels er omheen. Hiervan is de linkerboom een 'waardevolle, waar mogelijk te handhaven boom' en zijn de twee rechter bomen minder waardevolle bomen.

De kap van de drie bomen ten behoeve van dit project is niet meldingsplichtig in het kader van de Wnb.



Afbeelding 5.2 Te kappen bomen (de drie rode kruisen met rode cirkels eromheen)

Dassen

De das komt niet voor in het projectgebied. Op en in de buurt van de wester- en zuiderheide is het voorkomen van dassen niet bekend. Wel is er een burchtje op ca. 1,5 km ten noorden van de locatie. Dat is voor dassen een makkelijk te overbruggen afstand bij hun dagelijkse foerageertochten. Heide is overigens voor dassen weinig interessant als foerageergebied, allerlei bosjes en singels echter wel. Er vanuitgaande dat de fietstunnel blijft bestaan, is nader onderzoek niet nodig.

NNN

Op basis van de provinciale criteria voor significantiebepaling van een aantasting kan worden gesteld dat er geen sprake is van significante aantasting van het NNN. Het gaat om een zeer beperkt oppervlak van een algemeen voorkomend natuurstype, namelijk droog eikenbos. Droge heide is niet aanwezig. De kwaliteit van het te verliezen bosoppervlak is laag, vanwege een lage leeftijd en lage biodiversiteit.

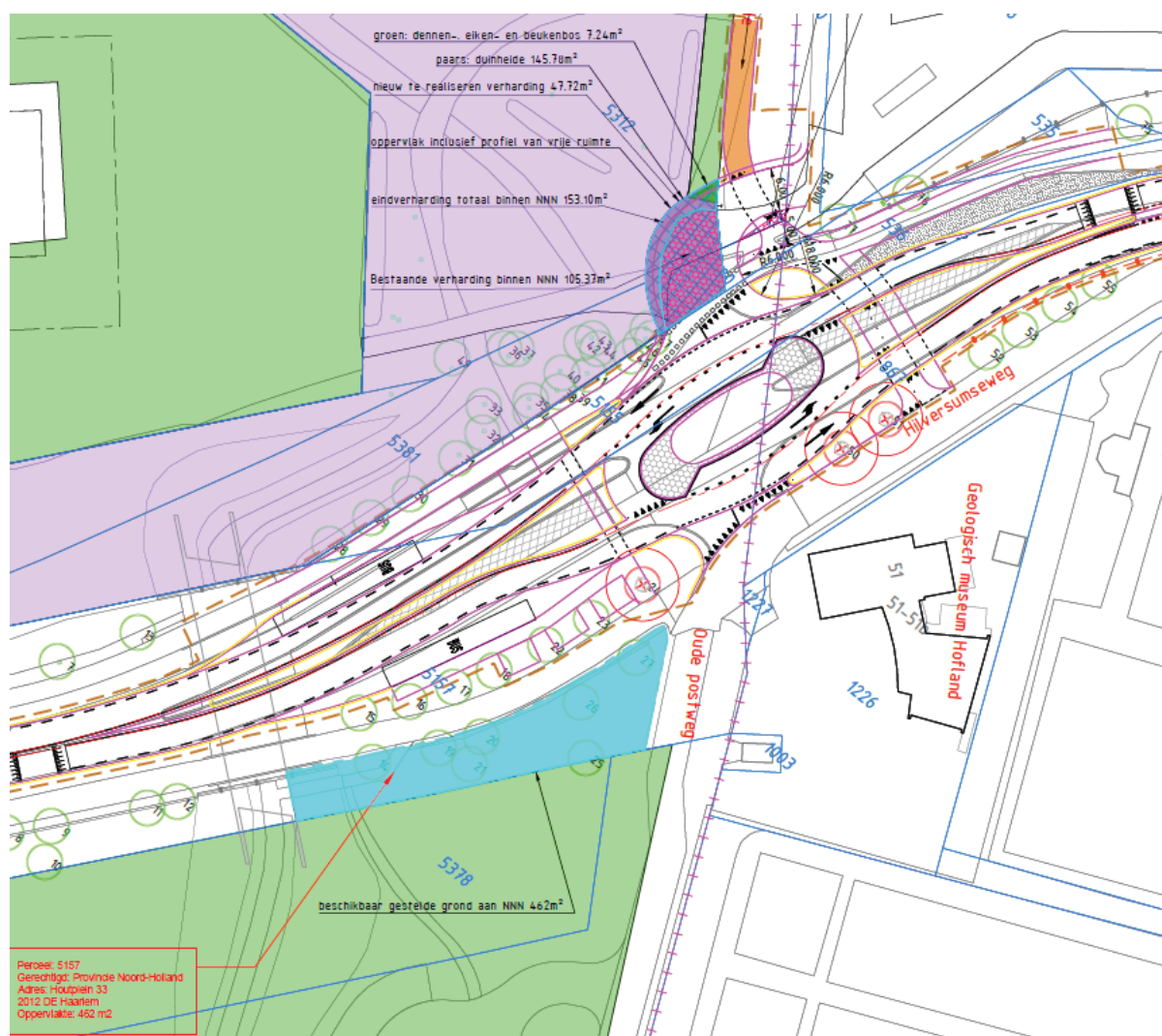
Desondanks is er sprake van een compensatieverplichting, omdat er wel ruimtebeslag is op NNN-gebied; het gaat in totaal om 48 m². De voorwaarden voor uitvoering van deze compensatie zijn vastgelegd in de provinciale Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland. De kern van de regeling is dat een initiatiefnemer de verloren natuurwaarden op eigen kosten moet compenseren. Dit moet vastgelegd worden in een compensatieovereenkomst, die wordt afgesloten tussen de provincie en de initiatiefnemer. Dit document en dit toetsingsrapport moeten bij het bestemmingsplan gevoegd worden.

Onderbouwing

Bij verlies van bos wordt door de provincie een compensatiefactor van 1,5 gehanteerd. De te

compenseren oppervlakte komt daarmee op 72 m².

De provincie Noord-Holland is voornemens om de compensatie te realiseren in de wegberm aan de overzijde van de N525, zie afbeelding 5.3 (en Figuur 6-5 van de natuurtoets) het lichtblauw gekleurde gedeelte. Hier wordt in totaal 462 m² aan eikenbos gerealiseerd, overeenkomend met het beheertype N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos (kadastraal perceel 5157). Dit is ruim 6 maal groter dan het totale areaalverlies aan NNN als gevolg van de aan te passen inrit en nieuw aan te leggen verharding en – gezien de te hanteren compensatiefactor van 1,5 – ruim 4 maal groter dan wat strikt genomen is vereist. De nieuw te realiseren oppervlakte bos zal aansluiten op het zuidelijk daarvan liggende boscomplex en daarmee ecologisch zinvol zijn. Dit betekent dat de vereiste kapvergunning kan worden verleend en het plan op dit punt uitvoerbaar is.



Afbeelding 5.3 Aantasting en compensatie NNN (lichtblauw gedeelte komt erbij, donkerpaarse verdwijnt)

Natura 2000 (stikstofdepositie)

In deze paragraaf worden de mogelijke effecten van de voorgenomen activiteiten beschreven op de instandhoudingsdoelstellingen (Natura 2000). Effecten zijn onder te verdelen in tijdelijke en permanente effecten. Tijdelijke effecten treden alleen op tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. Permanente effecten kunnen een gevolg zijn van de uitvoering van de werkzaamheden en daarnaast ook van gebruik van het gebied na afronding.

Bij de uitvoering van het project worden diverse werkzaamheden uitgevoerd en machines en materieel ingezet. Tijdens de werkzaamheden kunnen de volgende storingsfactoren optreden:

- geluidsproductie door materieel;
- lichtuitstraling door materieel en bouwlampen;
- optische effecten door rijdend materieel, beweging van materialen en mensen;

- stikstofdepositie op verzurings- en/of vermestings-gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten;
- vergraven van het terrein.

Veel van deze factoren kunnen dieren belemmeren in het foerageren en rusten, wat nadelig is voor onder andere de energiebalans en de ongestoorde voortplanting. Daarnaast kan de afschrikkende werking ertoe leiden dat verblijfplaatsen worden verlaten of juist niet worden bereikt. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld eieren onvoldoende bebroed worden of jongen onvoldoende gevoed of beschermd worden en daardoor sterven.

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft het gebied Naardermeer. Dit Natura 2000-gebied ligt op circa 5,5 km afstand van het plangebied. Overige Natura 2000-gebieden liggen op grotere afstand van het plangebied. De verstoringfactoren, uitgezonderd stikstofdepositie, reiken gezien de ruime afstand van de projectlocatie tot Natura 2000-gebieden en tussenliggende elementen als bosgebieden en bebouwing minder ver waardoor effecten zijn uit te sluiten.

Tijdens de aanlegfase zal door inzet van materieel en de omleidingsroute van het doorgaande verkeer sprake zijn van een tijdelijke toename van stikstofdepositie. In welke mate en wat de ecologische gevolgen hiervan zijn wordt nog nader onderzocht. Zo nodig wordt hiervoor een Wnb-vergunningprocedure gestart.

In de gebruiksfase is er geen sprake van een toename van stikstofdepositie op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. De aanpassing van de kruising heeft geen aantrekkende werking op gemotoriseerd verkeer waardoor emissies niet toenemen.

5.9 Duurzaamheid

Binnen het project is duurzaamheid meegenomen als pilot. Om de kansrijke maatregelen voor het project te bepalen die aansluiten bij de ambities van de Provincie Noord-Holland hebben verschillende werksessies plaatsgevonden met betrokkenen partijen. De bevindingen / kansen uit deze sessies zijn hieronder opgesomd.

<i>Thema:</i> Energie	<i>Maatregel:</i> 1. Toepassen van een extra dim regime openbare verlichting. De Norm geeft daar ruimte in. (voorbeeld N236); 2. Licht intensiteit Abri bushalte afstemmen op aanwezigheid passagiers. Uitgangspunt is hierin wel dat deze niet geheel "uit" mag worden gezet 3. Opstellen, actualiseren van een CO2 boekhouding van het werk en ter toetsing aan de Opdrachtgever voorleggen; 4. Voldoen aan Het Nieuwe Draaien www.greendealhetnieuwedraaien.nl
Klimaatadaptatie	1. Hemelwater waar mogelijk rechtstreeks in de bodem infiltreren in plaats van via een aan te leggen rioolstelsel.
Vergroening / Biodiversiteit	1. Toepassen 'Mijn berm bloeit' van de methode van de FLORON en Vlinderstichting. https://www.vlinderstichting.nl/mijnbermbloeit/ 2. Vergroening van het hekwerk. Functie combinatie in het hekwerk, sociale veiligheid, antiverblindingscherm.
Overzichtelijkheid (welzijn)	1. Inrichting herkenbaar, uniform, logisch, verkeersveilig en vanzelfsprekend inrichten. Eventueel gebruik maken van de 4B's
Materialen	1. 80% van alle materialen dat wordt toegepast in het werk zijn of 100% biobased of afkomstig uit het werk. 80% meetbaar maken op basis van de inkoopwaarde. Dus 80% van het budget dat wordt uitgeven aan materiaal, dient bio-based te worden ingekocht. 2. De nieuwe verkeersborden worden 100% circulair uitgevoerd. Via

onderstaande link een product toegevoegd welke interessant is om toe te passen: https://www.hrgroep.nl/Expertises/Bamboe_verkeersborden.html

3. De lichtmasten worden 100% recyclebaar uitgevoerd.

Ten behoeve van de nieuwe lichtmasten, is via onderstaande link een product toegevoegd welke interessant is om toe te passen: <https://www.hydroextrusions.com/nl-NL/projecten/recycling-geefaluminium-lantaampalen-het-eeuwige-leven/>

4. Het toepassen van biobased bermplanken.

Ten behoeve van de nieuwe bermplanken, is via onderstaande link een product toegevoegd welke mogelijk interessant is: <https://circulusbv.com/biobased-reflectorpaal>

Per thema worden eisen gesteld welke verder worden uitgewerkt. Daarbij wordt tevens gekeken naar wat de eventuele impact van de voorgestelde maatregelen is in tijd en geld voor het project. De eisen zijn met met de belangrijkste stakeholders overlegd. Zo kan hier geen discussie over ontstaan. Nadat de provincie vervolgens akkoord heeft gegeven aan het definitieve eisenpakket wordt dit opgenomen worden in het contract doorgestuurd worden naar de aannemer.

5.10 Archeologie en cultuurhistorie

Wettelijk kader

De zorgplicht voor het archeologisch erfgoed is uitgewerkt in de Monumentenwet 1988 en in de wijziging hierop; de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz, 2007). Een deel van de Monumentenwet is per 1 juli 2016 opgegaan in de Erfgoedwet. Het overige deel zal ter zijner tijd opgaan in de Omgevingswet. Tot die tijd blijven die artikelen die niet zijn overgegaan naar de Erfgoedwet van kracht zoals ze in de Monumentenwet van 1988 zijn benoemd.

Onderzoek

Vestigia Archeologie & Cultuurhistorie heeft een archeologisch bureauonderzoek verricht in het kader van de voorgenomen ingrepen voor de reconstructie van de kruising N525 (Hilversumseweg) met de Oude Postweg/Westerheide, zie bijlage 7. De voorgenomen werkzaamheden bestaan uit het verleggen/verbreden van verhardingen, en het verleggen van kabels- en leidingen. Voor dat laatste zal er tot een diepte van maximaal ca. 1,25 m-mv ontgraven moeten worden en grond vervangen moeten worden door zand, puin en asfalt. Voorafgaand aan de ontwikkelingen dient in kaart te worden gebracht welke archeologische waarden eventueel in het geding zijn.

De gemeente Laren beschikt over een gemeentelijke archeologische beleidskaart. Volgens deze kaart heeft het huidige tracé van de N525 geen archeologische verwachting (meer); het omliggende gebied heeft een hoge archeologische verwachting. Het gebied ten oosten van de Westerheide/Oude Postweg heeft volgens het bestemmingsplan Laren-West een dubbelbestemming archeologie. Dit betekent dat bij ingrepen groter dan 200 m² en dieper dan 30 cm -mv archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Tevens kan worden opgemerkt dat het plangebied in een provinciaal aardkundig monument is gelegen (het stuwwallen gebied van het Gooi).

Het plangebied ligt op de stuwwal Laren-Huizen, op een hoogte van ongeveer 17 tot 21 meter boven NAP. Deze stuwwal maakt onderdeel uit van het noordelijk deel van de Utrechtse Heuvelrug. De natuurlijke omstandigheden (hogere ligging, overgang van hoge naar lage gebieden, mineraalrijke gronden) hebben ervoor gezorgd dat het plangebied vanaf het begin van het Holoceen een geschikte locatie voor bewoning is geweest en archeologische sporen te verwachten zijn. Uit de omgeving van het plangebied zijn verschillende archeologische terreinen en archeologische vondsten bekend. Voor het plangebied geldt in principe een hoge archeologische verwachting met name voor sporen van menselijke aanwezigheid vanaf het Laat-Paleolithicum tot en met de IJzertijd. Daarbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan tijdelijke kampementen of individuele huisplaatsen en begravingen. Sporen kunnen bestaan uit haardplaatsen, (afval)kuilen, paalgaten, vlakgraven, grafheuvels en crematiegraven. Vondstmateriaal kan onder andere bestaan uit (vuur)stenen werktuigen en afval, aardewerk en verbrand menselijk botmateriaal. Omdat het prehistorische oppervlak hier vrijwel gelijk is aan het huidige

oppervlak, kunnen archeologische resten aan en direct onder het maaiveld voorkomen. De aanwezigheid van doodwegen en een kerkhof resulteert in een hoge archeologische verwachting met betrekking tot begravingen in het plangebied en omgeving.

Eventuele aanwezige archeologische waarden kunnen echter wel verstoord zijn geraakt als gevolg van het steken van plaggen en de leem- en zandwinning, de aanleg van de N525 als zodanig (ook in combinatie met kabels en leidingen). Het is echter niet precies duidelijk waar en tot hoe diep verstoring van het oorspronkelijke bodemprofiel naast het huidige tracé van de N525 heeft plaatsgevonden. De huidige ingrepen vinden grotendeels plaats in huidige groenstroken langs de weg. Met uitzondering van de vondst van middeleeuwse fundamenten ontbreken concrete aanwijzingen voor historische bebouwing uit de Late Middeleeuwen/Nieuwe Tijd. De aanwezigheid van dergelijke resten kan niet geheel worden uitgesloten.

Nader onderzoek

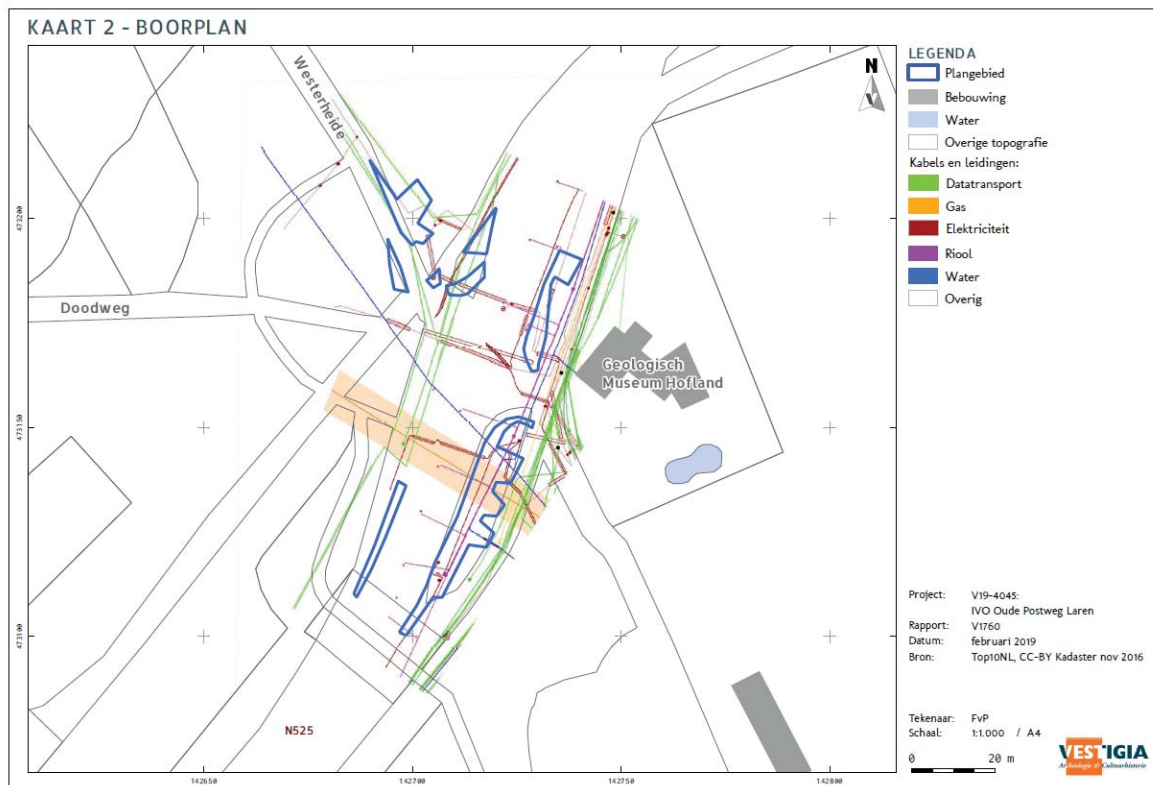
Op basis van de resultaten van onderhavig onderzoek heeft Vestigia Archeologie & Cultuurhistorie in eerste instantie geadviseerd het archeologisch verwachtingsmodel te toetsen door middel van een inventariserend booronderzoek, uit te voeren binnen de locaties die zullen worden verstoord (afbeelding 2, groene gedeeltes: hier vinden vergravingen plaats). Echter, bij bestudering van de KLIC tijdens de voorbereidingen van het inventariserend veldonderzoek bleek dat de te verstoren deelgebiedjes bij de aanleg van de huidige wegdelen en nutsleiding verstoord moeten zijn geraakt (zie afbeelding 14).

Op basis hiervan adviseert Vestigia Archeologie & Cultuurhistorie om geen vervolgonderzoek uit te voeren en worden vervolgstappen in het kader van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) niet noodzakelijk geacht:

- De bodem binnen het plangebied is al grotendeels verstoord, op nagenoeg alle locaties waargegraven gaat worden.
- Het beeld is al erg fragmentarisch en de twee locaties aan de westzijde waar geen kabels liggen, zijn klein. Het is niet mogelijk om met een booronderzoek de archeologische verwachting in een consistent beeld te toetsen; er kan geen raai worden gezet om een goed beeld van de ondergrond in de omgeving te creëren.

Het bevoegd gezag, de gemeente Laren, heeft op basis van dit rapport en de KLIC-gegevens met dit advies ingestemd. In overleg met de gemeente wordt geen archeologische bestemming opgenomen.

Ook nadat het archeologisch onderzoek is afgerond, blijft de meldingsplicht archeologische toevalsvondst of waarneming van kracht (Erfgoedwet, artikel 5.10 Archeologische toevalsvondst). Aangezien het nooit volledig is uit te sluiten dat tijdens eventueel grondverzet een archeologische toevalsvondst wordt gedaan, is het wenselijk de uitvoerder van het grondwerk te wijzen op de plicht om hiervan zo spoedig mogelijk melding te doen bij het bevoegd gezag, de gemeente Laren, en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.



Afbeelding 5.2 Boorplan

Advies aardkundige waarden

Aangezien de voorgenomen ingrepen binnen het bodembeschermingsgebied bestaan uit het verleggen/verbreden van verhardingen en verleggen van kabels- en leidingen zullen de ingrepen geen effect hebben op het reliëf van de stuwwallen. Daarom zal er geen (verdere) aantasting van de aardkundige waarden plaatsvinden. Op basis van de resultaten van onderhavig onderzoek adviseert Vestigia geen vervolgonderzoek uit te voeren in het kader van een mogelijk aantasting van aardkundige waarden.

5.11 Niet gesprongen explosieven (NGE)

Door Explosive Clearance Group BV (ECG) is in augustus 2018 een studie uitgevoerd naar de kans op aanwezigheid van niet gesprongen explosieven in het plangebied, zie bijlage 8.

Het onderzoeksdoel en de te volgen werkwijze betreffende een vooronderzoek zijn in het WSCS-OCE als volgt omschreven:

'Het vooronderzoek heeft tot doel om te beoordelen of er indicaties zijn dat binnen het onderzoeksgebied CE aanwezig zijn, en zo ja, om het verdachte gebied [in horizontale en verticale dimensie] af te bakenen. Het vooronderzoek bestaat uit zowel het inventariseren als beoordelen (analyseren) van bronnenmateriaal en resulteert in een rapportage en een CE bodembelastingskaart.'

Het uitgangspunt van deze studie is het verkrijgen van een, door middel van het verzamelen en verwerken van relevant historisch feitenmateriaal, gefundeerd antwoord op de volgende drie kernvragen:

1. Is het onderzoeksgebied of delen hiervan betrokken geweest bij oorlogshandelingen (indicaties) en is er daardoor sprake van een verhoogd risico op het aantreffen van Conventionele Explosieven ofwel van VERDACHT gebied?

Antwoord: *Voor het onderzoeksgebied is vastgesteld dat er een wapenopstelling parallel aan de toenmalige doorgangsweg heeft gestaan. Conform het WSCS-OCE dient er een verdacht gebied gehanteerd te worden van 10 meter rondom deze wapenstelling.*

2. Zijn er gebeurtenissen (contra-indicaties) die een aanwijzing vormen dat een (mogelijk VERDACHT)

gebied als ONVERDACHT kan worden aangemerkt?

Antwoord: *Op basis van het contra-indicatieonderzoek is vastgesteld dat er in de naoorlogse periode de navolgende werkzaamheden binnen en nabij het onderzoeksgebied hebben plaatsgevonden, waarbij grondroerende werkzaamheden hebben plaatsgevonden:*

- *Naoorlogse reconstructie N525;*
- *Naoorlogse aanleg van een onderdoorgang onder de huidige N525 t.b.v. fietsverkeer.*

Er is derhalve sprake van een verdacht gebied dat middels deze bevindingen als onverdacht kan worden aangemerkt. Met andere woorden: de contra-indicaties elimineren het onder punt 1 beschreven verhoogde risico.

3. Indien er sprake is van VERDACHT gebied wat is dan de (sub)soort, hoeveelheid en verschijningsvorm van de vermoede Conventionele Explosieven?

Antwoord: *Gezien de hiervoor beschreven indicaties en contra-indicaties, is beantwoording van deze deelvraag niet van toepassing.*

ECG adviseert om de geplande werkzaamheden op reguliere wijze uit te voeren en het opsporingsproces niet verder voort te zetten. Hoewel er geen feitelijke aanleiding is het onderzoeksgebied verdacht te verklaren, adviseert ECG om het uitvoerend personeel voorafgaand aan werkzaamheden in de te bewerken gebieden altijd te instrueren (aan de hand van Bijlage 3 Protocol Toevalsvondst) geen verdere acties te ondernemen in het geval van het onverhoopt aantreffen van munitieverdachte objecten en terstond contact op te nemen met de (plaatselijke) politie.

5.12 Kabels en leidingen

Ten behoeve van de herinrichting is een deel van coördinatieproces kabels & leiding derden (hierna: k&l derden) uitgevoerd om tot een complete inventarisatie k&l derden te komen. Alle kabels en leidingen van derden binnen de projectgrenzen zijn beoordeeld op raakvlakken en knelpunten met het nieuwe ontwerp. Voor de knelpunten zijn mogelijke oplossingen (indicatief) omschreven en gevisualiseerd. Dit dient door opdrachtnemer op basis van het DO en UO nader uitgewerkt te worden.

Voor het bestemmingsplan is relevant de Gasunieleiding (Cat. 1) die te allen tijde gehandhaafd dient te blijven. Deze is dan ook als zodanig met een beschermingszone opgenomen op verbeelding en in de planregels.

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

6.1 Algemeen

Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de koppeling tussen de regels en de verbeelding. In de volgende paragraaf staat uitgelegd welke systematiek voor dit bestemmingsplan gehanteerd is en hoe de eigenschappen van het plangebied zich hebben vertaald in de toegekende bestemmingen. De paragraaf daarna geeft een korte toelichting per artikel van de planregels.

6.2 Standaard en plansystematiek

Standaard

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden in het plangebied. Alleen de regels en de verbeelding zijn juridisch bindend. De plantoelichting bevat de achtergronden, onderzoeken en motieven van het plan. De toelichting is enerzijds voor de besluitvorming van belang, maar kan daarnaast van belang zijn bij het interpreteren van de regels of de verbeelding. Het beleid en de planuitgangspunten, zoals verwoord in de vorige hoofdstukken, hebben in de regels en op de verbeelding van dit bestemmingsplan hun juridische vertaling gekregen in de vorm van bestemmingen. De juridische planopzet en de inhoud van de toegekende bestemmingen worden in dit hoofdstuk toegelicht.

Dit bestemmingsplan is opgezet conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Voortvloeiende uit de Wro is het plan mede gebaseerd op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012).

Op de verbeelding zijn bestemmingen toegekend aan de diverse aanwezige functies. Bij het opstellen van de verbeelding is gebruik gemaakt van de Grootchalige Basiskaart Nederland (GBKN).

6.3 Toelichting op de regels

Deze paragraaf bevat een beschrijving van de bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven. Daarnaast wordt in deze paragraaf ingegaan op de overige regels uit het bestemmingsplan. Conform SVBP2012 zijn de regels onderverdeeld in vier hoofdstukken.

Hoofdstuk1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de planregels. Dit artikel voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moeten worden. Evenals de begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de planregels.

Hoofdstuk2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Natuur

Deze bestemming geldt ter plaatse van de uitbreiding van het natuurgebied.

Artikel 4 Verkeer

Deze bestemming geldt voor openbare wegen met een doorgaand karakter, zoals de N525. Binnen deze bestemming zijn masten en portalen voor geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mogelijk, alsmede lichtmasten en kunstobjecten.

Artikel 5 Leiding - Gas

Deze dubbelbestemming regelt de beschermingszone voor de voorkomende gasleiding. Binnen deze zone mag niet worden gebouwd en mogen geen werkzaamheden worden uitgevoerd anders dan normaal onderhoud, zonder voorafgaande toestemming van de leidingbeheerder.

Hoofdstuk3 Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat algemene regels welke op de bestemmingen van hoofdstuk 2 van toepassing zijn.

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

In deze bepaling is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om omgevingsvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

Artikel 7 Algemene bouwregels

In dit zijn algemene bouwregels opgenomen.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

Hierin worden alle vormen van gebruik, die in strijd zijn met de aan de grond gegeven bestemming, verboden.

Artikel 9 Algemene aanduidingsregels

Hier is een beschrijving/de betekenis van de op verbeelding aangegeven gebiedsaanduidingen opgenomen.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel zijn algemene afwijkingen is opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.

Artikel 11 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is opgenomen in welke gevallen het college van burgemeester en wethouders bevoegd is het plan te wijzigen, het betreft hier beperkte wijzigingen in algemene zin.

Artikel 12 Algemene procedureregels

Hierin wordt geregeld welke procedure moet worden gevolgd in geval toepassing van omgevingsvergunningen, nadere eisen en wijzigingsbevoegdheden.

Artikel 13 Voorrangsregeling dubbelbestemmingen

In dit artikel is een voorrangsregeling voor dubbelbestemmingen opgenomen.

Hoofdstuk4 Overgangs- en slotregels

Artikel 14 Overgangsrecht

Het overgangsrecht is vastgelegd in de vorm zoals in het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven.

Artikel 15 Slotregel

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor de herinrichting van het kruispunt zijn voor rekening van de Provincie Noord-Holland. Om de herinrichting te kunnen realiseren, vindt een grondruil om niet plaats tussen provincie en gemeente.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inspraak en maatschappelijk overleg

Op grond van artikel 3.1.6 onder e van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor, vergezeld van een beschrijving van de wijze waarop belanghebbenden zijn betrokken bij de voorbereiding van het bestemmingsplan. Ten aanzien hiervan geldt dat onder andere overleg heeft plaatsgevonden met de aanwezige horecavoorziening (La Place). Daarnaast zal gedurende de bestemmingsplanprocedure een informatieavond worden gehouden om omwonenden en andere belangstellenden te informeren.

Overleg met andere overheden

Op grond van artikel 3.1.1, lid 1 juncto artikel 3.1.6, lid 1 onder c Bro pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan, daarbij 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. Ten aanzien hiervan geldt het volgende:

- Goois Natuurreservaat (GNR) is akkoord, nadere afspraken maken over grondverwerving en bomen herplant i.v.m. aantasting NNN nader afspraken over compensatie;
- Connexxion is akkoord met de verplaatsing van de haltes;
- Laar en Beek wil geen bussen over de parallelweg als tijdelijke maatregel bij de uitvoering

