

Memo

memonummer
 datum 2 februari 2016
 aan Frances van Kooten Gemeente Hilversum
 van Just Verhoeven Antea Group
 goedkeuring Bastian van Dijk Antea Group
 project Wijzigingsplan PDV-zone Vreelandseweg, Van Brakelterrein
 projectnr. 403209
 betreft Vormvrije m.e.r.-beoordeling

1 Aanleiding

Als onderdeel van de ontwikkeling van het Havenkwartier in Hilversum wordt de ontwikkeling van een PDV-zone van 19.000 m² bvo beoogd. Deze ontwikkeling is onzeker en is juridisch-planologisch nog niet mogelijk gemaakt. De ontwikkeling zal gefaseerd plaatsvinden. Voorliggende vormvrije m.e.r.-beoordeling behoort bij de ontwikkeling van een PDV-zone van 9.000 m² bvo door het in werking stellen van een wijzigingsbevoegdheid in het vigerende bestemmingsplan Vreelandseweg. Dit wordt gedaan door het in procedure brengen van het Wijzigingsplan Vreelandseweg, Van Brakelterrein.

2 M.e.r.-regelgeving

In het kader van de wijziging van bestemmingsplan Vreelandseweg dient getoetst te worden of er sprake is van verplichtingen ten aanzien van m.e.r. (milieueffectrapportage).

Vanuit twee sporen kan sprake zijn van m.e.r.-verplichtingen:

- 1) Vanuit de Wet Milieubeheer (artikel 7.2 Wm) en het Besluit m.e.r. (bijlage C en D):
Wanneer een activiteit en het daarvoor opgestelde plan of besluit genoemd zijn in het Besluit m.e.r. is afhankelijk van de aard, omvang en het type plan of besluit sprake van een m.e.r.-plicht (plan-m.e.r. of project-m.e.r.), danwel m.e.r.-beoordelingsplicht (al dan niet vormvrij);
- 2) Vanuit de Natuurbeschermingswet (artikel 19 Nbw) en Wet Milieubeheer (artikel 7.2a Wm):
wanneer er niet op voorhand kan worden uitgesloten dat de activiteit significant negatieve effecten heeft op Natura2000-gebied en er een passende beoordeling moet worden opgesteld, volgt hieruit tevens een plan-m.e.r.-verplichting.

2.1 Wet Milieubeheer / Besluit m.e.r. spoor

Het wijzigen van de bestemming in het bestemmingsplan Vreelandseweg om PDV toe te staan valt onder (besluit-)m.e.r.-categorie D11.2: "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject" (zie onderstaande uitsnede uit het Besluit m.e.r.).

cat.	Activiteit	Gevalen	Plan-m.e.r.-plichtige plannen	m.e.r.-beoordelingsplichtige besluiten
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

		200.000 m ² of meer.		
--	--	---------------------------------	--	--

Het Besluit m.e.r. stelt dat bij een oppervlak van 100 ha of meer en/of een aaneengesloten gebied van 2.000 woningen of meer en/of een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m² of meer een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt in het kader van het wijzigingsplan of uitwerkingsplan (plan bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening) dan wel bij het ontbreken daarvan van het bestemmingsplan (plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet). Dat laatste, mits concreet bestemd. Voor een kader stellend bestemmingsplan of structuurvisie geldt een plan-m.e.r.-plicht. Wanneer de drempelwaarden (100 hectare, 2.000 woningen, 200.000 m² bvo) niet worden overschreden geldt in het kader van bovengenoemde plannen en besluiten een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht.

De PDV-zone wordt met de wijziging concreet vastgelegd in een bestemmingsplan. Omdat de voorgenomen activiteit ver onder de drempelwaarden ligt, geldt een vorm-vrije m.e.r.-beoordelingsplicht vanuit het spoor Wet Milieubeheer - Besluit m.e.r.

2.2 Natuurbeschermingswet / Wet Milieubeheer spoor

De Natuurbeschermingswet stelt dat als op voorhand niet kan worden uitgesloten dat de activiteit significant negatieve effecten heeft op Natura2000-gebied, er in het kader van de Natuurbeschermingswet een passende beoordeling moet worden opgesteld. Vanuit de Natuurbeschermingswet en Wet Milieubeheer volgt hieruit tevens een plan-m.e.r.-verplichting, ongeacht of er wel of geen sprake is van m.e.r.-verplichtingen vanuit het Wet Milieubeheer en Besluit m.e.r. spoor. Hierbij wordt echter onderscheid gemaakt tussen plannen en besluiten: bij besluiten kan een passende beoordeling onderdeel uitmaken van een m.e.r., bij een plan maakt een passende beoordeling onderdeel uit van een m.e.r (zie onderstaand kader).

Relatie passende beoordeling en m.e.r. in Natuurbeschermingswet en Wet Milieubeheer

Nb-wet artikel 19f lid 2

De passende beoordeling terzake een besluit.... kan onderdeel uitmaken van een voor dat project voorgeschreven m.e.r.

Nb-wet artikel 19j lid 4

De passende beoordeling van plannen maakt deel uit van de ter zake van die plannen voorgeschreven m.e.r.

Wm artikel 7.2a lid 1

Een MER wordt gemaakt bij de voorbereiding van een plan, waarvoor een passende beoordeling moet worden gemaakt op grond van Nb-wet artikel 19j

De wijziging van bestemmingsplan Vreelandseweg is een plan. Een (eventuele) passende beoordeling leidt daarmee tot een plan-m.e.r.-verplichting. In het kader van het bestemmingsplan is een voortoets uitgevoerd om te onderzoeken of op voorhand negatieve effecten op Natura2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Conclusie van de voortoets is dat dat zo is: negatieve effecten op Natura2000-gebieden kunnen op voorhand worden uitgesloten. Er hoeft daarom geen passende beoordeling te worden opgesteld en er volgt daaruit geen plan-m.e.r.-plicht.

Conclusie

In het kader van het Wijzigingsplan Vreelandseweg, Van Brakelterrein moet een vormvrije m.e.r.-beoordeling worden doorlopen.

2.3 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

M.e.r.-beoordeling houdt in dat het bevoegde gezag (van het ruimtelijk besluit, in dit geval de gemeente Hilversum in het kader van de wijziging van bestemmingsplan Vreelandseweg) moet bepalen of er sprake is van verwachte belangrijke negatieve milieugevolgen, die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk / wenselijk maken. Voor 1 april 2011 gold dat voor activiteiten met een omvang kleiner dan de drempelwaarde geen m.e.r.-beoordeling nodig was. Vanaf 1 april 2011 zijn de drempelwaarden echter indicatief en bestaat er feitelijk geen ondergrens meer voor verplichting om in een besluit aandacht aan m.e.r. te besteden. Voor activiteiten die genoemd staan in onderdeel D moet altijd een beoordeling plaatsvinden of sprake kan zijn van belangrijke nadelige milieugevolgen. Voor activiteiten met een omvang groter dan de drempelwaarden is dat een "formele" m.e.r.-beoordeling. Voor activiteiten onder de drempelwaarden geldt een zogenaamde "vormvrije" m.e.r.-beoordeling. Bij beide gaat het om een beoordeling of 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu' kunnen worden uitgesloten. Deze beoordelingen zijn beide gekoppeld aan wettelijke vereisten uit bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. Het verschil tussen een "formele" en een "vormvrije" m.e.r.-beoordeling bestaat uit de procedurele eisen, die voor een "formele" m.e.r.-beoordeling uitgebreider zijn dan voor een "vormvrije" m.e.r.-beoordeling.

3 Beoordeling omgevingsaspecten

In deze vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt beoordeeld of sprake is van verwachte belangrijke negatieve milieueffecten. Daartoe worden enkel de relevante omgevingsaspecten beoordeeld. Door toevoeging van de PDV-zone zal een toename van verkeer ontstaan. Dat leidt tot een toename van hinder op de omgeving. Daarom zijn verkeer en hinderaspecten (luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid) relevant. Ook kan door toename van verkeer stikstofdepositie op omliggende Natura-2000 gebieden toenemen. Overige aspecten, zoals bodem, water, archeologie, cultuurhistorie en plant- en diersoorten (ter plaatse), worden niet beïnvloed door de toevoeging van de PDV-zone. In onderstaande tabel is opgenomen hoe de aspecten beoordeeld worden.

Tabel 3.1: Te beoordelen omgevingsaspecten

Verkeer	Effect op doorstroming, Effect op verkeersveiligheid
Luchtkwaliteit	Effect op luchtkwaliteit
Geluid	Mogelijke toename van hinder door wegverkeerslawaaï
Externe veiligheid	Mogelijke toename van het groepsrisico
Natuur	Mogelijke toename stikstofdepositie op Natura2000-gebied

Tenslotte wordt ook de mogelijkheid van cumulatie van effecten beoordeeld. De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats in een dynamische omgeving, waar mogelijk meerdere ontwikkelingen plaatsvinden danwel in voorbereiding zijn. Beoordeeld wordt of door cumulatie van deze ontwikkelingen negatieve milieueffecten kunnen ontstaan. Conform wet- en regelgeving en jurisprudentie worden alleen concreet vastgelegde (vergunde) maar nog niet gerealiseerde ontwikkelingen in de omgeving beschouwd bij cumulatie. Gerealiseerde ontwikkelingen worden beschouwd als achtergrondsituatie. Nog niet vergunde ontwikkelingen zijn planologisch (nog te) onzekere toekomstige ontwikkelingen.

3.1 Verkeer

Door Royal Haskoning DHV is ten behoeve van het voornemen om in totaal 19.000 m² bvo PDV-zone toe te voegen in 2015 een onderzoek¹ uitgevoerd om de toename van het aantal voertuigen als gevolg van deze ontwikkeling te bepalen. In dit onderzoek is de autonome situatie in 2026 vergeleken met de 'plansituatie' na realisatie van deze oppervlakte aan PDV-zone. Voor de autonome situatie is rekening gehouden met de aanwezigheid van een vestiging van Gamma met een bvo van 8.000 m². Voor de plansituatie is aan de autonome situatie de bedrijvigheid toegevoegd die is opgenomen in het Masterplan Havenkwartier. Het gaat hierbij om 19.000 m² bvo als gevolg van de realisatie van Perifere Detailhandelsvestigingen (PDV) in de verkeerszone 109. In de plansituatie is ook een optimalisatie van de

¹ Royal Haskoning DHV, Verkeerscijfers bestemmingsplan Vreelandseweg, d.d. 28 mei 2015.

zones binnen het Havenkwartier (zones 109,110 en 111) ten opzichte van de autonome situatie meegenomen. Door intensivering van het gebruik vindt een toename van 10% aan arbeidsplaatsen binnen het gebied plaats. De verkeerscijfers die gebruikt zijn ten behoeve van het bepalen van de effecten van het toevoegen van 19.000 m² bvo PDV-zone zijn in tabel 3.2 opgenomen. De in het verkeersmodel opgenomen wegvakken zijn in figuur 3.1 aangegeven.

De aanpak zoals beschreven is niet gericht op het onderhavige voornemen om 9.000 m² bvo aan PDV-zone toe te voegen middels een wijziging van het bestemmingsplan. Deze deelontwikkeling is echter wel opgenomen in het Masterplan Havenkwartier, waardoor kan worden gesteld dat de effecten in geen geval groter zullen zijn dan de effecten van ontwikkeling van de totale 19.000 m² aan PDV-zone. Dit geldt voor de verkeerseffecten, maar deze conclusie kan ook worden getrokken voor de verkeersgerelateerde effecten op luchtkwaliteit en geluid. De beoordeling van deze milieuaspecten is namelijk gedaan op basis van de verkeerscijfers in tabel 3.2.

In 2005 is het Integraal bereikbaarheidsplan Hilversum e.o. (IBP) vastgesteld. Hiervoor is dezelfde verkeersprognose gebruikt als voor onderhavige wijziging van het bestemmingsplan. In 2010 is een onderzoek uitgevoerd door DHV² waarin de verkeerseffecten van ontwikkeling van het Havenkwartier zijn beschouwd. De conclusie van dit onderzoek is dat, indien het verkeer in de periode tot 2020 gaat toenemen volgens de prognose, verkeersproblemen zullen ontstaan. Echter, daar het verkeer sinds 2005 niet of nauwelijks gegroeid is, worden nog geen acute knelpunten verwacht als gevolg van ontwikkeling van de PDV-zone. Vanuit het IBP zijn in de periode 2007 tot heden verkeersmaatregelen getroffen op de buitenring. Deze moeten ervoor zorg dragen dat de doorstroming ondanks een mogelijke toename van het verkeer geborgd wordt tot en met het jaar 2020.

De situatie wordt (half)jaarlijks gemonitord. Indien geconstateerd wordt dat ontwikkeling van het bedrijventerrein (inclusief de PDV-zone) tot verkeersproblemen gaat leiden zal de gemeente met voorstellen komen om de verkeerssituatie te verbeteren. Daarmee is voldoende geborgd dat geen belangrijk negatieve effecten optreden als gevolg van ontwikkeling van de PDV-zone.



Figuur 3.1: In het verkeersmodel opgenomen wegvakken

² DHV, Verkeerseffecten van Masterplan Havenkwartier, d.d. oktober 2010.

Tabel 3.2: Verkeerscijfers t.b.v. onderzoeken

Weekdag gemiddelde	2015			2026		
	Model 2015 Autonoom	Model 2015 plan	Absoluut aandeel 19.000	Model 2026 Autonoom	Model 2026 plan	Absoluut aandeel 19.000
1. N201 ('s-Gravelandsevaartweg – Zuidereind)	20671	21150	479	18209	18609	400
2. Zuidereinde (Gemeente Weidemerren)	9014	9220	206	8559	8770	211
3. N201 (Zuidereinde – Diependaalselaan)	21717	22470	753	23880	24464	584
4. Diependaalselaan (Vreelandseweg – Kerkelandelaan)	22154	23600	1446	24914	26249	1335
5. Diependaalselaan (Kerkelandelaan – Loosdrechtseweg)	18919	20000	1081	21108	22023	915
6. Diependaalselaan (Loosdrechtseweg – Admiraal de Ruyterlaan)	26866	27770	904	29375	30105	730
7. Vreelandseweg (N201 – Gijsbrecht van Amstelstraat)	18481	20680	2199	22694	24842	2148
8. Gijsbrecht van Amstelstraat (Vreelandseweg – Nieuwe Havenweg)	20668	20680	12	16159	15932	-227
8.a Gijsbrecht van Amstelstraat (Nieuwe Havenweg – Vaartweg)	20336	21720	1384	21702	23046	1344
9. Geert van Mesdagweg (Vaartweg – 's-Gravelandseweg)	21471	22350	879	21770	22600	830
10. Vaartweg (Geert van Mesdagweg – Schuttersweg)	13566	14060	494	12337	12793	456
11. Vaartweg (Schuttersweg – Loosdrechtseweg)	13147	13390	243	10399	10619	220
12. Loosdrechtseweg (Vaartweg – Couperusweg)	10237	10480	243	10037	10274	237
13. Loosdrechtseweg (Couperusweg – Vaartweg)	9318	9580	262	7424	7643	219
14. Loosdrechtseweg (Couperusweg – Gijsbrecht van Amstelstraat)	11521	11740	219	11975	12154	179
15. Loosdrechtseweg (Gijsbrecht van Amstelstraat – Diependaalselaan)	10008	10010	2	9030	9000	-30
16. Loosdrechtseweg (Diependaalselaan – Oscar Romerolaan)	15803	15980	177	17826	17927	101
17. Loosdrechtseweg (Oscar Romerolaan – Van Genthlaan)	17208	17380	172	21477	21571	94
18. Gijsbrecht van Amstelstraat (Vreelandseweg – Zeverijnstraat)	2093	2120	27	2017	2019	2
19. Gijsbrecht van Amstelstraat (Zeverijnstraat – Loosdrechtseweg)	5356	5380	24	5673	5699	26
20. Gijsbrecht van Amstelstraat (Loosdrechtseweg – Staringlaan)	10079	10270	191	9703	9885	182
21. Zeverijnstraat (Gijsbrecht van Amstelstraat – Diependaalselaan)	7394	7440	46	7491	7541	50
22. Kerkelandelaan (Diependaalselaan – Kloosterlaan)	17858	18120	262	17815	17918	103
23. Kerkelandelaan (Kloosterlaan – Oscar Romerolaan)	7101	7210	109	7623	7665	42
24. Oscar Romerolaan (Kerkelandelaan – Loosdrechtseweg)	5160	5170	10	4704	4680	-24
25. Kerkelandelaan (Oscar Romerolaan – Calvijnhof)	6861	6940	79	6177	6178	1
26. Nieuwe Havenweg (Gijsbrecht van Amstelstraat – 1ste Loswal)	4448	5820	1372	5543	7114	1571

3.2 Luchtkwaliteit

Antea Group heeft in 2015 een luchtkwaliteitsonderzoek³ uitgevoerd om de verwachte luchtkwaliteit in planjaar 2026 te bepalen inclusief ontwikkeling van de PDV-zone. De verkeerscijfers zoals besproken in de vorige paragraaf zijn daarbij gebruikt. Uit onderstaande tabel blijkt dat de achtergrondconcentratie NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} afneemt in de planperiode. De achtergrondconcentratie op alle wegen blijft ruim onder de grenswaarden, waarmee geen sprake is van belangrijk negatieve milieueffecten en er vanwege luchtkwaliteit geen reden bestaat om een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure of m.e.r.-procedure te doorlopen.

Tabel 3.3: Achtergrondconcentraties

	ACHTERGROND CONCENTRATIE 2015	ACHTERGROND CONCENTRATIE 2026	GRENS WAARDE
NO ₂	< 33 µg/m ³	< 20 µg/m ³	40 µg/m ³
PM ₁₀	< 25 µg/m ³	< 23 µg/m ³	40 µg/m ³
PM _{2,5}	< 15 µg/m ³	< 13 µg/m ³	20 µg/m ³

³ Antea Group, Luchtkwaliteitsonderzoek partiële herziening en wijzigingsplan BP Vreelandseweg Hilversum, d.d. 27 november 2015.

3.3 Geluid

Met behulp van de verkeerscijfers is een verschilcontourenkaart geluid opgesteld. Deze is hieronder opgenomen:



Figuur 3.2: Verschilcontourenkaart geluid (Plansituatie 2026 min autonome situatie 2026).

Uit de verschilcontourenkaart blijkt dat de toename in geluidbelasting als gevolg van de ontwikkeling van de PDV-zone langs alle wegen, met uitzondering van de Nieuwe Havenweg, kleiner is dan 0,5 dB. Uit de onderliggende berekeningen blijkt dat de maximale toename 0,38 dB is. Dit is niet waarneembaar. Langs de Nieuwe Havenweg is de toename maximaal 1,08 dB. Dit is gering en niet of nauwelijks waarneembaar. De geluidstoename blijft onder de toenamegrens van 1,5 dB zoals deze bijvoorbeeld voor reconstructies geldt. Gesteld kan worden dat er geen belangrijke negatieve effecten optreden naar aanleiding van ontwikkeling van de PDV-zone op gebied van akoestiek.

3.4 Externe veiligheid

De ontwikkeling van de PDV-zone leidt niet tot nieuwe risicobronnen of gevoelige bestemmingen. Wel neemt het aantal mensen in de invloedssfeer van bestaande bronnen (LPG-tankstation Zevenijnstraat 2 en de Provinciale weg N201) toe. Het groepsrisico is verantwoord in het onderzoek naar externe veiligheid dat door Antea Group is uitgevoerd⁴. Het groepsrisico ligt in de huidige en in de toekomstige situatie onder de oriëntatiewaarde. Er is geen sprake van belangrijk negatieve effecten en daarmee geen aanleiding om een formele m.e.r.-beoordeling of m.e.r.-procedure te doorlopen.

3.5 Natuur

De ontwikkeling van de PDV-zone van 9.000 m² is door Antea Group in 2016 getoetst aan de Natuurbeschermingswet⁵. Van de verschillende potentiële effecten die de ontwikkeling van het project in de aanleg- en de gebruiksfase kan hebben, is gezien de afstand van de planlocatie tot de omliggende Natura2000-gebieden alleen stikstofdepositie relevant. De extra stikstofdepositie wordt veroorzaakt door extra wegverkeer dat van en naar het projectgebied gaat rijden, stookinstallaties ten behoeve van de CV die bij de bedrijvigheid kunnen worden gerealiseerd en het lossen van vrachtwagens welke de detailhandel bevoorraden. Deze extra stikstofdepositie kan zorgen voor negatieve effecten in de Natura 2000-gebieden Botshol, Naardermeer en Oostelijke Vechtplassen en het Beschermde natuurmonument Hoorneboegse heide.

⁴ Antea Group, PDV-zone Havenkwartier Hilversum – Externe Veiligheid, d.d. 1 december 2015.

⁵ Antea Group, Toets Natuurbeschermingswet '98 - Project COD in Hilversum, d.d. februari 2016.

Effecten op Natura 2000-gebieden

Habitattypen

Uit de berekening met AERIUS blijkt dat er op verschillende habitattypen binnen Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen een maximale bijdrage berekend is onder de 0,05 mol/ha/jr. De hoogste berekende bijdrage van stikstofdepositie bedraagt 0,03 mol N/ha/jaar.

In het kader van de PAS worden generieke maatregelen genomen die zorgen voor een daling van de stikstofdepositie. Een gedeelte van deze daling wordt beschikbaar gesteld in de vorm van depositie- en/of ontwikkelingsruimte. Bijdragen (van ontwikkelingen) die lager zijn dan 0,05 mol/ha/jaar maken onderdeel uit van deze beschikbare depositieruimte.

Het programma aanpak stikstof 2015-2021 is, inclusief de depositie/ontwikkelingsruimte die binnen het programma beschikbaar is, in zijn geheel passend beoordeeld (Ministerie van EZ en Ministerie van I&M, januari 2015). De gebiedsanalyses die onderdeel uitmaken van het programma, vormen de onderbouwing van de passende beoordeling op gebiedsniveau. In de gebiedsanalyses is voor elk Natura 2000-gebied onderbouwd dat het gebruik van de ontwikkelingsruimte de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet zal aantasten.

Door voor het project aanspraak te maken op de depositie- of ontwikkelingsruimte in het kader van de PAS kan derhalve uitgesloten worden dat het project leidt tot:

- de aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied;
- de betreffende instandhoudingsdoelen in gevaar komen.

Habitatsoorten

Voor de habitatsoorten en vogelsoorten in de drie Natura 2000-gebieden die gevoelig zijn voor stikstof geldt dat de reden dat ze gevoelig zijn voor stikstofdepositie is dat hun leefgebieden gevoelig zijn voor deze stikstofdepositie. Aangezien de effecten op de habitattypen voldoende zijn beoordeeld op basis van de passende beoordeling bij het PAS zijn er ook geen significant negatief effect te verwachten op de habitatsoorten en vogelsoorten.

Op de Natura 2000-gebieden Naardermeer en Botshol zijn respectievelijk hoogste bijdrage berekend van 0,00 mol/ha/jaar en 0,00 mol/ha/jaar. Het stikstofeffect is daarmee 0.

Effecten op Beschermd natuurmonument

De uitkomst van de stikstofberekening laat zien dat de planontwikkeling leidt tot een kleine toename van stikstofdepositie op de aanwezige vegetatie (maximaal 0,10 mol/ha/jaar).

De heide wordt intensief gebruikt als recreatiegebied, de heide heeft zich in het gebied gehandhaafd onder de recreatiedruk en met de huidige (te hoge) achtergrond depositiewaarden. Het gevoerde beheer van het GNR (begrazing door vee) zorgt ervoor dat de beoogde beheertypen aanwezig zijn en aanwezig blijven. Daarnaast is de verwachting dat de stikstofdepositie op het gebied zal dalen als gevolg van de generieke maatregelen uit de PAS, zoals dalende emissies vanuit de landbouw en verkeer.

Negatieve effecten op het leefgebied van de aanwezige dieren en planten worden uitgesloten. Het project heeft geen effect op het natuurschoon van de Hoornboegse heide of andere beschermde waarden. Evenmin wordt de natuurwetenschappelijke betekenis van het gebied aangetast. Bij het beschouwen van de effecten van stikstofdepositie is voor het meest dichtbijgelegen Beschermd Natuurmonument, de Hoornboegse heide, het optreden van negatieve effecten uitgesloten.

De ontwikkeling heeft geen ontsierend effect op de Beschermd natuurmonument en is niet strijdig met de gestelde voorschriften en beperkingen in het aanwijzingsbesluit van het Beschermd natuurmonument. De wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied worden niet aangetast. Het project is derhalve uitvoerbaar en een vergunning op grond van artikel 16 van de Natuurbeschermingswet 1998 is niet benodigd.

Conclusie

De planontwikkeling leidt tot een kleine toename van stikstofdepositie op Natura2000-gebieden. Hiervoor is ontwikkelruimte beschikbaar binnen het PAS. Hoewel strikt genomen niet noodzakelijk (want kleiner dan 0,05 mol/ha/jr) is door de gemeente melding gedaan in het kader van de Natuurbeschermingswet. Het stikstofeffect is daarmee in het kader van het PAS reeds passend beoordeeld. De planontwikkeling veroorzaakt daarmee geen significante negatieve effecten, leidt daarmee niet tot belangrijk negatieve effecten en geeft daarom geen aanleiding tot het uitvoeren van een Passende beoordeling en/of een m.e.r.(beoordelings)-procedure.

3.6 Overige aspecten

In het bestemmingsplan zijn beschermingsregels opgenomen voor (verwachte) archeologische waarden in het plangebied. Er zijn geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig die effect zullen ondervinden van het bestemmingsplan. Voor de aspecten bodem, water en plant- en diersoorten geeft de aard van de ontwikkeling en/of locatie geen aanleiding om belangrijk negatieve effecten te verwachten. Bovendien geeft het bestemmingsplan juridische borging om waarden te beschermen en belangrijk negatieve effecten te voorkomen.

3.7 Cumulatie

De ontwikkeling van de PDV-zone is onderdeel van het Masterplan Havenkwartier van de gemeente Hilversum. In dit Masterplan is beschouwd welke ontwikkelingen zich in de gemeente gaan voordoen en hoe deze met elkaar samenhangen. Eventuele cumulatie-effecten zijn daarbij niet naar voren gekomen.

Voor het bestemmingsplan Vreelandseweg zoals dat geldend is, dus met uitzondering van de PDV-zone, is een toets gedaan aan de hand van Bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn met de conclusie dat voor het bestemmingsplan geen m.e.r.-beoordeling of m.e.r. nodig is.

De effecten van ontwikkeling van de PDV-zone zijn dermate gering dat door toevoeging van deze ontwikkeling aan de bestaande situatie geen wezenlijke cumulatie van effecten zal veroorzaken. De conclusie uit het vigerende bestemmingsplan kan worden overgenomen ten aanzien van het aspect cumulatie.

4 Conclusie

Uit het voorgaande hoofdstuk blijkt dat de beoogde ontwikkeling van de PDV-zone van 9.000 m² aan de Vreelandseweg niet leidt tot belangrijk negatieve milieueffecten. Een m.e.r.-beoordelingsprocedure of m.e.r.-procedure voor het Wijzigingsplan Vreelandseweg, Van Brakelterrein is daarom niet noodzakelijk.