TOELICHTING

PROJECT	Werf35, Hilversum
STATUS	vastgesteld
PROJECTNUMMER	NL.IMRO.0402.09bp04werf35-va01
DATUM	16-02-2024



Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

info@meesruimteenmilieu.nl | www.meesruimteenmilieu.nl | IBAN NL94ABNA0587770562 | KvK 34237628

COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer
085 - 744 08 38
085 - 744 08 37

Inhoudsopgave

Toelichting			5
Hoofdstuk 1	Inleiding		6
	1.1	Aanleiding	6
	1.2	Doelstelling	6
	1.3	Plangeschiedenis	6
	1.4	Functie van het bestemmingsplan	8
	1.5	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Begrenzing plangebied en vigerende bestemmingsplannen		10
	2.1	Begrenzing plangebied	10
	2.2	Vigerende bestemmingsplannen	10
Hoofdstuk 3	Karakteristieken plangebied		12
	3.1	Ruimtelijke structuur	12
	3.2	Wonen, werken en voorzieningen	14
	3.3	Verkeer	15
	3.4	Duurzaamheid en leefbaarheid	16
	3.5	Cultuurhistorische waarden	21
	3.6	Bodem en watersysteem	23
	3.7	Kabels en leidingen	25
	3.8	Veiligheid	26
Hoofdstuk 4	Relevante beleidskader		28
	4.1	Rijk	28
	4.2	Provincie	33
	4.3	Regio	41
	4.4	Gemeente	44
Hoofdstuk 5	Ruimtelijk plan		53
	5.1	Ruimtelijke ontwikkeling	53
	5.2	Milieu beoordeling	60
	5.3	Natuur	64
	5.4	Duurzaamheid	68
	5.5	Leefbaarheid	70
	5.6	Cultuurhistorische waarden	75
	5.7	Bodem en watersysteem	76
	5.8	Kabels en leidingen	78
	5.9	Veiligheid	78
	5.10	Planning en fasering	81
Hoofdstuk 6	Implementatie		82
	6.1	Planmethodiek	82
	6.2	Bestemmingsregeling	82
	6.3	Handhaving	93
	6.4	Economische uitvoerbaarheid	94
	6.5	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	95

Bijlagen

Bijlage 1 Stedenbouwkundige visie (Medianest, COUP, Karres Brands en Vakwerk, mei 2021)

Bijlage 2 Beeldkwaliteitsplan (Vakwerk architecten, febr. 2022)

Bijlage 3 Locatieprofiel Werf35 (COUP, mrt 2022)

Bijlage 4 Aanmeldnotitie (Mees Ruimte & Milieu, nov. 2023)

Bijlage 5 Mobiliteitsonderzoek (Sj Stienstra & COUP, okt. 2023)

Bijlage 6 Quickscan in het kader van de natuurwetgeving (Van der Goes & Groot, aug. 2021)

Bijlage 7 Onderzoek naar stikstofdepositie (Van der Goes & Groot, nov. 2023)

Bijlage 8 Akoestisch onderzoek naar weg- en railverkeer (Peutz, jan. 2022)

Bijlage 9 Ontwerpbesluit Hogere waarden (Gemeente Hilversum, dec. 2023)

Bijlage 10 Onderzoek naar trillingen ten gevolge van railverkeer (Peutz, okt. 2022)

Bijlage 11 Onderzoek bedrijven en milieuzonering (Mees Ruimte & Milieu, nov. 2021)

Bijlage 12 Verkennend bodemonderzoek Mussenstraat ongenummerd (Milieutechniek ZVS Eemnes BV, maart 2010)

Bijlage 13 Verkennend en actualiserend bodemonderzoek Mussenstraat 19-23 en Raafstraat (Infrasoil bv, mei 2011)

Bijlage 14 Historisch onderzoek Mussenstraat 21 (Medianest BV, okt. 2018)

Bijlage 15 Verkennend bodemonderzoek Mussenstraat 9 (Back Milieu, mei 2021)

Bijlage 16 Wateradvies (Waternet, mei 2022)

Bijlage 17 Onderzoek externe veiligheid ten aanzien van transport gevaarlijke stoffen over het spoor (Peutz, sept 2022)

Bijlage 18 Notitie bouwen binnen het plasbrandaandachtsgebied (Peutz, sept 2022)

Bijlage 19 Reactienota Werf35 (gemeente Hilversum, nov. 2023)

Bijlage 20 Participatieverslag (COUP, augustus 2022)

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de aanleiding, doelstelling en functie van het bestemmingsplan opgenomen. In dit hoofdstuk staat ook de leeswijzer.

1.1 Aanleiding

Onderhavig bestemmingsplan voorziet in de juridisch-planologische regeling die nodig is voor de herontwikkeling van het terrein 'Werf35, Hilversum'. Het plangebied omvat de locatie Werf35 aan de Mussenstraat.

In mei 2020 is een intentieovereenkomst (IOK) voor Werf35 getekend. In de overeenkomst zijn programmatische uitgangspunten vastgelegd. In totaal bestaat Werf35 (oud & nieuw) straks uit 13.000 m² (b.v.o.) programma. Het bestaande programma omvat reeds ca. 4.700 m² en dit betekent dat er conform de IOK (mei 2020) 8.300 m² aan nieuwbouw wordt toegevoegd.

Het college heeft 25 mei 2021 ingestemd met de "Stedenbouwkundige visie Werf 35" (d.d. 10 mei 2021). Deze stedenbouwkundige visie dient als basis voor het onderhavige bestemmingsplan en het nader uit te werken bouwplan voor Werf35.

1.2 Doelstelling

Het doel van het bestemmingsplan Werf35 is het passend bestemmen van de reeds getransformeerde bebouwing binnen het plangebied en het mogelijk maken van de beoogde nieuwe ontwikkelingen (zie hoofdstuk 5). Het bestemmingsplan vormt het juridisch-planologische kader waarbinnen de ontwikkelingen dienen plaats te vinden.

Werf35 heeft zich in de afgelopen jaren al ontwikkeld tot een creatieve 'hotspot' met een verzameling van onder andere bedrijvigheid, horeca, kunstenaars en evenementen. Nagenoeg alle bestaande, cultuurhistorisch waardevolle bebouwing op het terrein is reeds gerenoveerd en getransformeerd. De beoogde nieuwe ontwikkelingen bestaan uit de invulling van het braakliggende voorterrein middels nieuwbouw. Het doel is om het plangebied te herontwikkelen naar een gemengd gebied waar de functies wonen, werken en recreëren samenkomen.

1.3 Plangeschiedenis

Voorafgaand aan dit bestemmingsplan voor de beoogde herontwikkeling van het plangebied Werf35, Hilversum zijn diverse stappen gezet. In deze paragraaf wordt beknopt ingegaan op deze plangeschiedenis voorafgaand aan onderhavig bestemmingsplan.

1.3.1 Intentieovereenkomst

In de intentieovereenkomst (IOK) zoals getekend in mei 2020 hebben gemeente Hilversum en de ontwikkelende partij afgesproken tot herontwikkeling over te gaan van het plangebied Werf35, Hilversum. De IOK geeft aan dat voor de herontwikkeling een planologische wijziging nodig is en er zijn in de overeenkomst een aantal uitgangspunten en afspraken vastgelegd. Het doel van de overeenkomst is meerledig en betreft onder andere het gezamenlijk onderzoeken of en zo ja binnen welk stedenbouwkundig kader kan worden gekomen tot herontwikkeling. In de IOK zijn onder andere uitgangspunten en randvoorwaarden opgenomen waaraan de concept-stedenbouwkundige visie dient te voldoen. Tevens is in de IOK de intentie opgenomen dat, na instemming met het stedenbouwkundig plan, gekomen wordt tot een anterieure overeenkomst voor grondexploitatie. Voorafgaand aan het opstellen van dit bestemmingsplan is ingestemd met een stedenbouwkundige visie (zie ook paragraaf 1.3.2) en is een anterieure overeenkomst gesloten. In paragraaf 6.4 wordt hier nader op ingegaan.

1.3.2 Stedenbouwkundige visie Werf 35

De "Stedenbouwkundige visie Werf 35" (d.d. 10 mei 2021, zie) is opgesteld met als doel om het plangebied verder te laten groeien als creatieve hotspot in Hilversum. Er wordt met name ingezet op de ontwikkeling van het zuidelijk terrein, want op het moment van opstellen van dit bestemmingsplan zijn de bestaande gebouwen in het noordelijk deel van het terrein nagenoeg allemaal volledig gerestaureerd en getransformeerd. In de stedenbouwkundige visie wordt de ontwikkellocatie uitgebreid geanalyseerd en wordt ingegaan op het beoogde programma in de toekomstige situatie. In het plangebied ontstaat hierdoor een interessante mix tussen hoofdzakelijk werken en aanvullend wonen, en het toeveogen van drie soorten aanvullende voorzieningen (zie ook paragraaf 1.3.3). Verder is in de stedenbouwkundige visie een stedenbouwkundig model uitgewerkt, met ruimtelijke ingrediënten als het hart van de Werf, entrees, bouwvelden, etc. en is voorzien in een voorbeelduitwerking. Uitgebreid wordt er ook ingegaan op de thema's beeldkwaliteit, duurzaamheid en mobiliteit in de toekomstige situatie. Onderstaande figuur toont een voorbeelduitwerking uit de Stedenbouwkundige visie.



Figuur 1.1 Voorbeeld uitwerking Werf35 (bron: Stedenbouwkundige visie Werf 35 d.d. 10 mei 2021)

In de stedenbouwkundige visie is met het SmartAgent model en de leefstijlvinder de doelgroep voor gebruikers en bewoners van het plangebied uitgewerkt. De persona's avontuurzoeker, stijlzoeker en plezierzoeker zijn indicatoren voor de toekomstige populatie.

De visie voor de Werf is geen blauwdrukplan maar een organisch en pragmatisch plan. Voorliggend bestemmingsplan is binnen de kaders zoals opgenomen in de

Stedenbouwkundige visie Werf 35 uitgewerkt.

1.3.3 Beknopte beschrijving van het ruimtelijk plan

Werf35, Hilversum wordt ontwikkeld tot een multifunctionele plek waar creatieve bedrijvigheid gecombineerd wordt met wonen en horeca, met behoud van de industriële identiteit en uitstraling. In totaal bestaat Werf35 (oud & nieuw) straks uit 13.000 m² (b.v.o.) programma. Het bestaande programma omvat reeds ca. 4.700 m² en dit betekent dat er conform de IOK (mei 2020) 8.300 m² aan nieuwbouw wordt toegevoegd.

Op hoofdlijnen bestaat het beoogde programma uit werken (totaal minimaal 60%), wonen (totaal minimaal 30%) en overige voorzieningen. Binnen het plangebied kunnen maximaal 41 woningen worden gerealiseerd. In dit woonprogramma is plaats voor maximaal 16 units geschikt voor co-living. De overige woningen zijn woningen in het middensegment. De drie soorten aanvullende voorzieningen zijn een hotel special (hostel +), conceptstore (de Werf store: kleinschalige detailhandel waar kunst, cultuur en lokaal vervaardigde producten hand-in-hand gaan) en horeca (ondersteunende en versterkende horeca voor de functies in het gebied). In paragraaf 5.1.5 wordt nader ingegaan op het beoogde programma.

Het industrieel erfgoed is het vertrekpunt geweest voor de stedenbouwkundige opzet en de nieuwe architectuur. De Werf heeft, net als vroeger, een duidelijke buiten- en binnenkant. De buitenkant wordt gevormd door bebouwde rooilijnen in combinatie met een deel van de oude fabrieksmuur. Het zuidelijk deel van het plangebied (daar waar nieuwbouw plaatsvindt) wordt in tweeën gedeeld door een nieuwe hoofdstraat. Het hart van de Werf wordt gevormd door het centraal gelegen plein. Het plein verbindt de bestaande en de nieuwe gebouwen met elkaar en vormt daarmee het gezamenlijk hart van de Werf. In paragraaf 5.1 wordt zowel de stedenbouwkundige structuur, groen-, water- en verkeersstructuur in de toekomstige situatie beschreven.

1.4 Functie van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan 'Werf35, Hilversum' regelt de bestemmingen en het gebruik van de gronden voor het betreffende gebied. Het bestemmingsplan bestaat uit een of meer verbeeldingen (kaarten), regels en een toelichting. De verbeelding en de daarop aangewezen bestemmingen en regels vormen tezamen het juridische plan. De plantoelichting heeft geen rechtskracht. De regels omvatten de omschrijvingen van de in het plan vervatte bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven. In de toelichting worden de achtergronden en beweegredenen aangegeven die hebben geleid tot de bestemmingen.

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

1.5 Leeswijzer

De toelichting is opgebouwd uit zes hoofdstukken. In het inleidende hoofdstuk is ingegaan op de aanleiding, doelstelling en functie van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 2 wordt aangegeven waar het plangebied ligt en wat de exacte plangrenzen zijn. In hoofdstuk 2 wordt ook aangegeven welke bestemmingsplannen voor het plangebied gelden tot het verkrijgen van rechtskracht van het nieuwe bestemmingsplan.

De hoofdstukken 3-5 vormen de kern van de toelichting. In hoofdstuk 3 worden de karakteristieken van het plangebied beschreven. Dit is een beschrijving van de bestaande

situatie. Relevante beleidskaders van Rijk, provincie/regio/waterschap en gemeente staan centraal in hoofdstuk 4. De voorgestane ruimtelijke ontwikkelingen en de toetsing aan de omgevingsaspecten worden beide behandeld in hoofdstuk 5. Per planaspect wordt hierbij gemotiveerd aangegeven wat er komt. Per omgevingsaspect zijn de van toepassing zijnde regelgeving en het beleid genoemd. Vervolgens zijn de onderzoeken beschreven en conclusies getrokken.

In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de bestemmingsregeling, de (economische) uitvoerbaarheid, de inspraak en het ambtelijk overleg, en op de externe communicatie. Er wordt aangegeven hoe de regels gelet op de toelichting gelezen moeten worden en hoe bij de formulering van de bestemming en de regels rekening wordt gehouden met de handhaafbaarheid daarvan. Deze paragraaf vormt de relatie tussen het juridische plan en de toelichting. De ten behoeve van het bestemmingsplan verrichte onderzoeken en ook de 'watertoets' zijn als bijlage opgenomen.

Hoofdstuk 2 Begrenzing plangebied en vigerende bestemmingsplannen

2.1 Begrenzing plangebied

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan betreft het voormalige fabriekscomplex aan de Mussenstraat, langs de spoorzone in het oosten van Hilversum (zie figuur 2.1). De gronden zijn gelegen in de wijk Liebergen. Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door een 50 kV station van Liander, rijwoningen aan de Raafstraat en bedrijvigheid met bovenwoningen aan de Arendstraat. Aan de oostzijde wordt het plangebied begrensd door de Arendstraat, aan de Arendstraat gelegen diverse bedrijvigheid en parkeergelegenheid. Aan de zuidzijde van het plangebied bevindt zich de Mussenstraat en parkeergelegenheid. Ten zuiden van de parkeerplaatsen ligt de spoorlijn Hilversum – Amersfoort. Aan de westzijde van het plangebied grenst eveneens de Mussenstraat en aan de Mussenstraat gelegen rijwoningen.



Figuur 2.1: Begrenzing plangebied (bron: QGIS)

2.2 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied zijn de volgende vigerende bestemmingsplannen van kracht, te weten:

- Kamerlingh Onnesweg (vastgesteld op 12-06-2013);
- Regeling meervoudige bewoning (vastgesteld op 24-06-2016);
- Veegbestemmingsplan 2016 (vastgesteld op 14-12-2016);
- Flitsbezorging met darkstores (vastgesteld op 21-02-2023).

Het vigerende bestemmingsplan Kamerlingh Onnesweg is vastgesteld op 12 juni 2013. Dit bestemmingsplan heeft hoofdzakelijk een conserverend karakter, dat wil zeggen dat het plan alle bestaande legale functies in kaart brengt en alleen de mogelijkheden uit het daarvoor geldende bestemmingsplan en doorlopen juridisch - planologische procedures zijn overgenomen.



Figuur 2.2: Overzicht vigerende bestemmingsplannen (bron: QGIS, eigen bewerking)

Op basis van het bestemmingsplan Kamerlingh Onnesweg kennen de gronden binnen het plangebied de enkelbestemming 'Bedrijf'. Op de enkelbestemming rust de functieaanduiding 'bedrijf tot en met categorie 4.1'. Daarnaast is een bouwvlak van kracht, met een maximum bouw- en goothoogte van 12 meter en een maximum bebouwingspercentage van 75%. In gevolge van de vaststelling van het Veegbestemmingsplan 2016 is voor het plangebied de functieaanduiding 'wonen uitgesloten' opgenomen.

De Regeling meervoudige bewoning heeft onder andere tot gevolg gehad dat in de regels van het bestemmingsplan Kamerlingh Onnesweg is opgenomen dat het verboden is om gebouwen te gebruiken en/of te verbouwen voor meervoudige bewoning. In onderhavig bestemmingsplan "Werf35, Hilversum" wordt een specifieke vorm van bewoning, namelijk co-living mogelijk gemaakt. In paragraaf 5.1.5.1 wordt hier nader op ingegaan.

Het doel om het plangebied te herontwikkelen naar een gemengd gebied waar de functies wonen, werken en recreëren samenkomen is binnen de geldende bestemmingsplannen niet mogelijk. Onder andere de beoogde woningen, horeca en detailhandelsfunctie zijn niet toegestaan. Verder wordt grotendeels aangesloten bij de reeds toegestane bouwhoogte van 12 meter, maar worden er in de beoogde ontwikkeling ook enkele hoogteaccenten toegevoegd van maximaal 18 meter. Dit leidt ertoe dat de voorgenomen bouwhoogte niet binnen de geldende bestemmingsplannen past. De toekomstige bebouwing bevindt zich grotendeels binnen het bestaande bouwvlak. Enkel aan de zuidzijde is sprake van een beperkte uitbreiding. Verder is in het geldende bestemmingsplan een bebouwingspercentage van 75% van het totale bouwvlak opgenomen. In dit bestemmingsplan is geen sprake meer van één totaal bouwvlak, maar is onderscheid gemaakt in meerdere kleinere bouwvlakken. Per saldo wordt het bebouwingspercentage in het plangebied hierdoor niet overschreden, echter voorziet het voorliggende bestemmingsplan niet meer in een dergelijke regeling. Om de gewenste herontwikkeling mogelijk te maken zal het geldende bestemmingsplan voor de gronden in het plangebied daarom moeten worden herzien ex artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening.

Hoofdstuk 3 Karakteristieken plangebied

In dit hoofdstuk komt de huidige situatie aan de orde. Onder andere wordt aandacht besteed aan de wegenstructuur (verschillende typen en/of categorieën wegen), groen- en waterstructuur en bebouwingsstructuren.

3.1 Ruimtelijke structuur

3.1.1 Historie

Werf35 is een voormalige fabriekscomplex dat ontstaan is in de tweede helft van de jaren '30 (20ste eeuw) maar al in 1916 werd het oudste industriepand op de locatie gebouwd, hiermee is Werf35 onderdeel van de industriële historie van Hilversum. Sinds 2021 heeft de bestaande bebouwing in het plangebied de status van gemeentelijk monument.

De Werf35 is van huis uit een complex met een hoog utilitair karakter. Het gebied en haar gebouwen hebben door de decennia heen ten dienste gestaan van de activiteiten die daar zijn ontplooit. Daarin is het een adaptief geheel gebleken dat zich heeft aangepast aan de tijdsgeest. Het gebied kent een hoge cultuurhistorische waarde door de oorspronkelijke functie als farmaceutisch industriecomplex, later als locatie van de gemeentereiniging, daarna als gemeentewerf en meer recent als creatieve broedplaats in ontwikkeling. Het complex heeft architectonische waarde vanwege de herkenbaarheid als fabriekscomplex uit het begin van de 20e eeuw in een traditionele baksteenarchitectuur. Het complex behoort tot een van de zeldzaam in stand gebleven fabrieksterreinen in Hilversum.

Het pand in het midden van de Werf is het oudste industriepand van Hilversum (1916) en diende als fabriekje waar pleisters werden gemaakt. Al snel werden er andere gebouwen omheen gebouwd met de karakteristieke zaagtanddaken, 'sheddaken' genoemd. In 1930 is het geheel overgenomen door de gemeente Hilversum en diende het als gemeentewerf waar wagens en materieel werden onderhouden. In 2012 is het terrein verkocht aan Medianest. Met de nieuwe eigenaar had Werf35 direct haar eerste grote gebruiker. Daarna heeft het gebied zich organisch ontwikkeld tot creatieve broedplaats die het vandaag de dag is.

3.1.2 Stedenbouwkundige structuur

Het gebied, een voorheen solitaire industriële plek vlak buiten het oorspronkelijke Hilversum, is door de jaren heen onderdeel is geworden van een meer stedelijke context. Enerzijds zijn er de kleinschalige woonbuurten (in het noorden en westen) en anderzijds vindt men ten oosten van de werf een terrein waarin bedrijfspanden en bedrijfsverzamelgebouwen samen een cluster van creatieve bedrijvigheid hebben gevormd. Aan de zuidzijde grenst de ontwikkellocatie aan het spoor.

In het plangebied zelf bestaat de stedenbouwkundige structuur uit diverse losstaande gebouwen die verwijzen naar het oorspronkelijke gebruik. De gebouwen van de Pharmaceutische industrie zijn niet op de huidige stedenbouwkundige structuur in het grotere gebied georiënteerd omdat deze straten bij de bouw van de fabriek nog niet bestonden. Stedenbouwkundig vormen de bestaande gebouwen in het plangebied een ruimtelijk-functionele herkenbaarheid als industrieel complex aan het spoor rond de Mussenstraat. Het verharde terrein in de zuidzijde van het plangebied vormt in de bestaande situatie stedenbouwkundig geen onderdeel van het ensemble van gebouwen.

3.1.3 Groenstructuur

In het plangebied is weinig groen aanwezig. Onbebouwde delen van het plangebied bestaan in de huidige situatie veelal uit verharding van betonklinkers en betonplaten. Enkele groene elementen zijn te vinden aan de randen van het plangebied in de zuid- en westzijde. Aan de zijde van de Mussenstraat bevindt zich een groenzone. Onderstaande figuur toont de verharding en het groen in de bestaande situatie.



Figuur 3.1 Verharding en groen - bestaande situatie (bron: Beeldkwaliteitsplan Werf35)

3.1.4 Waterstructuur

In het plangebied zijn geen oppervlaktewateren gelegen. Het plangebied is nagenoeg geheel verhard.

3.1.5 Verkeersstructuur

Werf35 ligt langs de spoorzone in het oosten van Hilversum. Vanaf het plangebied fietst men in tien minuten naar het centrum, station Hilversum of Hilversum Sportpark.



Figuur 3.2 Bereikbaarheid plangebied (bron: Stedenbouwkundige visie Werf 35 d.d. 10 mei 2021)

Op het moment van opstellen van dit bestemmingsplan wordt er gewerkt aan een nieuwe HOV-lijn, parallel aan het huidige spoor met een halte op de hoek van de Van Linschotenlaan (deze wordt ook bereikbaar vanaf de Mussenstraat/A. Fokkerweg, indien deze brug er niet komt, is de HOV-lijn middels een andere weg bereikbaar, de loopafstand is in dat geval circa 10 minuten). Via deze halte kost het slechts enkele minuten om station Hilversum te bereiken. Deze HOV-lijn zorgt ook voor een directe verbinding met Huizen en is aanleiding een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding op de Oosterengweg, onder het spoor door. Wie met de auto komt, rijdt vanaf de A27 naar het plangebied. In paragraaf 3.3.1 wordt nader ingegaan op autoverkeer.

In het plangebied zelf vindt voornamelijk beweging plaats van langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Daarnaast wordt een belangrijk deel van het terrein benut als parkeervoorziening. Het terrein kenmerkt zich door een duidelijke entree en meer gesloten delen. Het plein tussen de bestaande bebouwing vormt binnen het plangebied een belangrijk element voor de ontsluiting van de bebouwing. Hier vinden in de bestaande situatie de meeste bewegingen plaats.

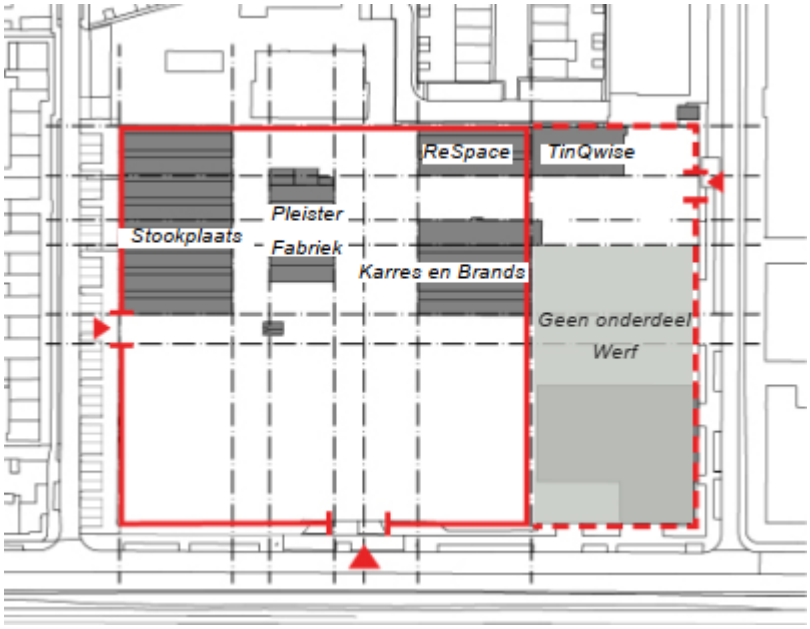
3.2 Wonen, werken en voorzieningen

3.2.1 Wonen

In het plangebied bevinden zich geen woningen. De omliggende buurt wordt in het algemeen getypeerd door woningbouw in twee lagen met een kap uit verschillende periodes, met hier en daar een uitzondering in hoogte. Zo is langs de doorgaande wegen woningbouw tot 5 lagen te vinden en bij het winkelcentrum aan de ander kant van het spoor is bebouwing aanwezig tot 8 lagen hoog.

3.2.2 Werken

Door renovatie en transformatie van de bestaande bebouwing binnen het plangebied is er in de huidige situatie bedrijvigheid binnen het plangebied met ca. 250 vaste arbeidsplaatsen. Op het moment van opstellen van dit bestemmingsplan zijn onder andere Karres en Brands landschapsarchitecten, Respace en TinQwise gevestigd in het plangebied (zie figuur 3.3). In de voormalige pleisterfabriek bevindt zich onder meer een yogastudio (Yogi Heroes) en een communicatie & design boetiek (Story Studio). Door restauratie van de Stookplaats worden ook in dit bouwwerk flexibele werkplekken binnen het plangebied gerealiseerd. Alle aanwezige (en toekomstige) bedrijvigheid binnen het plangebied bestaat in de huidige situatie uit bedrijfsactiviteiten in milieucategorie 1 en 2.



Figuur 3.3 Bedrijvigheid binnen het plangebied in de bestaande situatie (bron: Stedenbouwkundige visie Werf 35 d.d. 10 mei 2021)

3.2.3 Voorzieningen

Doordat Werf35 zich in de afgelopen jaren al ontwikkeld heeft tot een creatieve 'hotspot', is er in de huidige situatie - naast bedrijvigheid - reeds horeca gevestigd en worden er evenementen georganiseerd. In de voormalige pleisterfabriek is het restaurant Chef aan de Werf gevestigd. Daarnaast zal bij afronding van de restauratie van de Stookplaats (reeds vergund en in uitvoering op het moment van opstellen van deze bestemmingsplantoelichting), gerelateerd aan de flexibele werkplekken, ondersteunende horeca worden geëxploiteerd.





Figuur 3.4 en 3.5 Bestaande situatie Chef aan de Werf (links) en de Stookplaats (rechts) (bron: Stedenbouwkundige visie Werf 35 d.d. 10 mei 2021)

3.3 Verkeer

3.3.1 Autoverkeer

Ontsluiting

In Hilversum zijn de wegen gecategoriseerd in gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) en verblijfsgebieden (30 km/u). Het plangebied wordt ontsloten door de Mussenstraat, gelegen aan de west- en zuidzijde van het plangebied en is de erftoegangsweg van het plangebied.

De huidige ontsluiting vindt plaats via de wijk naar de Kamerlingh Onnesweg en via de

Anhoni Fokkerweg, naar de Minkelersstraat. De hoofdontsluiting zal in de toekomt gaan via de nieuwe weg over Anna's Hoeve.

De gebiedsontsluitingswegen vormen ook de hoofdroutes voor nood- en hulpdiensten. De overige wegen rondom het plangebied hebben een verblijfsfunctie. De hoofdfunctie van deze wegen is het rechtstreeks ontsluiten van de aanwezige woningen en bedrijven. De verblijfsfunctie staat centraal en de verkeersbelasting is beperkt.

Parkeren

Parkeren vindt in de huidige situatie plaats binnen de begrenzing van het plangebied, op het maaiveld en daarmee in het zicht.

3.3.2 Openbaar vervoer

Werf35 ligt langs de spoorzone in het oosten van Hilversum. Vanaf het plangebied fietst men in tien minuten naar het centrum, station Hilversum of Hilversum Sportpark. Op het moment van opstellen van dit bestemmingsplan wordt er gewerkt aan een nieuwe HOV-lijn, parallel aan het huidige spoor met een halte op de hoek van de Van Linschotenlaan (deze wordt ook bereikbaar vanaf de Mussenstraat/A. Fokkerweg, indien deze brug er niet komt, is de HOV-lijn middels een andere weg bereikbaar, de loopafstand is in dat geval circa 10 minuten). Via deze halte kost het slechts enkele minuten om station Hilversum te bereiken. Deze HOV-lijn zorgt ook voor een directe verbinding met Huizen en is aanleiding een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding op de Oosterengweg, onder het spoor door.

3.3.3 Langzaam verkeer

In de bestaande situatie zijn er geen speciale voorzieningen in het plangebied aanwezig voor fietsverkeer of voetgangers.

3.4 Duurzaamheid en leefbaarheid

3.4.1 Duurzaamheid

Duurzaamheid is gericht op drie kwaliteitsaspecten: people, planet en profit/prosperity. De pijler 'people' richt zich op aspecten van sociale kwaliteit en proceskwaliteit: de leefbaarheid van de omgeving, sociale veiligheid en de betrokkenheid van bewoners, bedrijven en overheden (sociale duurzaamheid). De pijler 'planet' is direct gerelateerd aan de milieukwaliteit en thema's als energie, ecologie en water, maar ook aan gezondheid, verkeer en afval, en daarmee aan verschillende grote milieuproblemen zoals verlies aan biodiversiteit, klimaatsverandering, bedreigingen van de gezondheid en aantasting van de leefomgeving (fysieke duurzaamheid). Uitgangspunten zijn een brongerichte benadering, het sluiten van kringlopen en behoud en versterking van de kwaliteit van de leefomgeving. De pijler 'profit/prosperity' richt zich op de aanwezigheid van voorzieningen, voldoende werkgelegenheid en inkomensdifferentiatie en dragen bij aan het functioneren van de leefomgeving (economische duurzaamheid). De essentie van deze zogenaamde Triple P-benadering is een evenwichtige integrale ontwikkeling van de kwaliteitsaspecten.

Voor wat betreft de pijlers 'people' en 'profit/prosperity' zijn met de reeds getransformeerde bebouwing binnen het plangebied en doordat Werf35 zich in de afgelopen jaren al ontwikkeld heeft tot een creatieve 'hotspot', belangrijke stappen gezet. Het verdwijnen van de bedrijvigheid met een hogere milieucategorie van het terrein heeft een bijdrage geleverd voor de pijler 'planet'.

3.4.2 Leefbaarheid

3.4.2.1 Geluid

Een (geluids)zone is een aandachtsgebied waarbinnen, indien er geluidsgevoelige bestemmingen zijn of kunnen worden gerealiseerd, moet worden getoetst aan de grenswaarden van de Wgh. Geluidsgevoelige bestemmingen zijn onder andere woningen, scholen en gebouwen voor de gezondheidszorg. De voorkeursgrenswaarde voor geluidsgevoelige bestemmingen ten gevolge van wegverkeerslawaai bedraagt 48 dB. De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van spoorweglawaai bedraagt voor woningen 55 dB en voor andere geluidsgevoelige gebouwen 53 dB. In geval van industrielawaai bedraagt de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen 50 dB(A). Indien er hogere waarden zijn vastgesteld (door gedeputeerde staten, tot 1 januari 2007, of door het college van B&W) dient dat hier vermeld te worden. Het betreffende besluit moet als bijlage opgenomen worden.

De regelgeving die betrekking heeft op geluidshinder staat in een aantal wetten. De Wgh voorziet in een zonering van wegen, spoorwegen en industrieterreinen waar 'grote lawaaimakers' zijn of kunnen worden gevestigd, en stelt eisen aan de geluidsbelasting binnen de zones rond en langs die (spoor)wegen en industrieterreinen. De geluidshinder die afkomstig is van inrichtingen (met name bedrijven) wordt gereguleerd op basis van de Wet milieubeheer (Wm).

Zones rond industrieterreinen (hoofdstuk V Wet geluidhinder)

Industrieterreinen waarop zich bedrijven bevinden (of kunnen vestigen) met een hoge geluidsbelasting, kennen een geluidszone zoals bedoeld in artikel 40 van de Wgh. De zone is aangegeven op verbeelding behorende bij het ter plaatse geldende bestemmingsplan.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Het plangebied is op basis van het bestemmingsplan 'Kamerlingh Onnesweg' niet in een geluidszone van een gezoneerd industrieterrein gelegen. Binnen het plangebied en op de gronden nabij het plangebied zijn wel bedrijven mogelijk. De meeste bedrijven vallen onder de werking van de Wet milieubeheer en moeten hierdoor voldoen aan opgelegde geluidsvoorschriften.

Zones langs wegen (hoofdstuk VI Wet geluidhinder)

Busbanen worden gezien als normale autowegen. Wegen waarop een 30 km/h-regime van toepassing is en wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied, hebben op basis van artikel 74 van de Wgh geen geluidszone. Voor overige autowegen gelden de volgende zones:

- 350 m voor een weg bestaande uit drie of meer rijstroken (stedelijk gebied);
- 200 m voor een weg bestaande uit één of twee rijstroken (stedelijk gebied);
- 600 m voor een weg bestaande uit vijf of meer rijstroken (buitenstedelijk gebied);
- 400 m voor een weg bestaande uit drie of vier rijstroken (buitenstedelijk gebied);
- 250 m voor een weg bestaande uit één of twee rijstroken (buitenstedelijk gebied).

Relatie tot dit bestemmingsplan

Het gedeelde van de Mussenstraat dat gelegen is aan de zuidzijde van het plangebied, is een 50 km/h weg. Hier geldt een zone van 200 meter, waarbinnen het plangebied is gelegen. Daarnaast is het plangebied ook in de 200 meter zone van de Oosterengweg gelegen. Bij ontwikkelingen in het plangebied dient derhalve aandacht te worden besteed aan de geluidbelasting van wegverkeer in het plangebied. Hier wordt in paragraaf 5.5.2 nader op ingegaan.

Zones langs spoorwegen (hoofdstuk VII Wet geluidhinder)

Langs een spoorweg bevindt zich een geluidszone waarvan de breedte, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, is aangegeven op de bij het Besluit geluidhinder (Bgh) behorende kaart.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Het invloedgebied van het spoortraject Hilversum - Amersfoort valt over het plangebied. De geluidszone bedraagt 300 meter. Bij ontwikkelingen in het plangebied dient derhalve aandacht te worden besteed aan de geluidbelasting van spoorweglawaai in het plangebied. Hier wordt in paragraaf 5.5.2 nader op ingegaan.

Zones rond inrichtingen (hoofdstuk 8 Wet milieubeheer)

De geluidsproductie van een inrichting is afhankelijk van de soort inrichting en van de in de milieuvergunning opgenomen regels met betrekking tot geluid. Zie voor indicatieve geluidszones de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'.

Relatie tot dit bestemmingsplan

In de omgeving van het plangebied zijn enkele bestaande inrichtingen aanwezig waarvan de indicatieve geluidszone over het plangebied valt. Bij ontwikkelingen in het plangebied dient derhalve aandacht te worden besteed aan de geluidbelasting van inrichtingen in het plangebied. Hier wordt in paragraaf 5.5.2 nader op ingegaan.

Evenementen

Ten aanzien van evenementen kan er door de gemeente beleid zijn opgesteld (evenementenbeleid). In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) zijn vaak algemene voorschriften opgenomen. Afhankelijk van de omvang en frequentie van bepaalde evenementen kan ook de Wm van toepassing.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Binnen het plangebied zijn in de bestaande situatie reeds evenementen toegestaan na het verkrijgen van een vergunning. Bij ontwikkelingen in het plangebied dient derhalve aandacht te worden besteed aan de geluidbelasting van evenementen in het plangebied. Hier wordt in paragraaf 5.5.2 nader op ingegaan.

3.4.2.2 Lucht

Sinds 15 november 2007 geldt de Wet luchtkwaliteit. Door deze nieuwe wetgeving kunnen kleine bouwprojecten doorgaan. Het gaat om projecten die de hoeveelheid fijn stof en stikstofdioxide in de lucht met maximaal 3% verhogen. Voor dergelijke projecten hoeft geen aanvullende maatregelen meer te worden genomen om de luchtkwaliteit op peil te houden. De wet legt tevens de basis voor een Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL). Projecten die passen in het programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de Europese normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Op basis van het bestemmingsplan 'Kamerlingh Onnesweg' blijkt dat in de bestemmingsplansituatie Kamerlingh Onnesweg te Hilversum geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Goed woon- en leefklimaat

Op basis van de NSL Monitoringstool kan worden beoordeeld wat de totale concentratie is ter plaatse van een specifiek rekenpunt. Om de huidige situatie inzichtelijk te maken, is gekeken naar het monitoringsjaar 2019, rekenjaar 2018.

De totale concentratie bestaat uit de achtergrondconcentratie (op basis van de GCN-kaart)

en de lokale bijdrage (van lokale bronnen, op basis van data over onder andere verkeersgegevens). Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de projectlocatie. De grenswaarden voor toetsing van deze concentraties zijn: 40 µg/m^3 voor stikstofdioxide NO_2, 40 µg/m^3 voor fijnstof PM_{10} en 25 µg/m^3 voor fijnstof $PM_{2,5}$.

Onderstaande tabel toont de totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de projectlocatie (geraadpleegd via NSL Monitoringstool op 3 maart 2022) met bijbehorende grenswaarden.

Jaar	Totale concentratie rekenpunt 190678		
	NO_2 (µg/m^3)	PM_{10} (µg/m^3)	$PM_{2,5}$ (µg/m^3)
2018	27.7	21.2	12.9
Grenswaarden	40	40	25

Tabel 3.1: Totale concentraties van stikstofdioxide en fijnstof in nabijheid van de projectlocatie

Uit de tabel blijkt dat de grenswaarden ter plaatse van het plangebied, van zowel fijnstof als stikstofdioxide, niet worden overschreden.

Bij ontwikkelingen in het plangebied dient opnieuw aandacht te worden besteed aan luchtkwaliteit in het plangebied. In paragraaf 5.5.3 wordt hier nader op in gegaan met rekenjaar 2020 en 2030. Hieruit volgt dat de luchtkwaliteit verbetert is ten opzichte van de situatie in rekenjaar 2018.

3.4.2.3 Trilling

Er bestaan nog geen specifieke wetten rond trillingshinder. Indirect echter wel, want trillingsoverlast valt vaak binnen gemeentelijke milieuwetgeving. Verder beschikt de Stichting Bouw Research (SBR) over meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen. De SBR-richtlijnen worden in de jurisprudentie gehanteerd ter bepaling van de beoordelingscriteria. Trillingniveaus vanwege het railverkeer worden getoetst aan de streefwaarden uit de Richtlijn B “Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn” uit augustus 2002 van de Stichting Bouwresearch.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Het plangebied ligt nabij het spoortraject Hilversum - Amersfoort. Vanwege de afstand van minimaal 30 meter tot de nabijgelegen spoorlijn kan trillinghinder niet op voorhand worden uitgesloten. In de bestaande situatie is echter uitsluitend aan de noordzijde van het plangebied bebouwing gesitueerd waardoor hinder voor personen in gebouwen niet al op minimaal 30 meter kan ontstaan. Bij ontwikkelingen in het plangebied en daardoor ook het bouwen op kortere afstand van de spoorlijn, dient aandacht uit te gaan naar eventuele trillinghinder. Hier wordt in paragraaf 5.5.4 nader op ingegaan.

3.4.2.4 Bedrijven en milieuzonering

Ten behoeve van milieuzonering is door de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) een bedrijvenlijst opgesteld, waarin bedrijfsactiviteiten op hun milieueffecten zijn gecategoriseerd. Afhankelijk van de mate waarin de in deze lijst opgenomen bedrijven milieuhinder kunnen veroorzaken (uitgaande van de gemiddelde bedrijfssituatie), kent de lijst aan de bedrijven een categorie toe. Naarmate de milieuhinder toeneemt, loopt de categorie op van 1 tot en met 6, met bijbehorende minimale afstanden tot woongebieden. Deze zonering is opgenomen in de handreiking Bedrijven en Milieuzonering 2009 (VNG).

In de handreiking is per bedrijfstype een indicatie gegeven van het invloedsgebied voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. De handreiking geeft richtafstanden per categorie en per type bedrijvigheid aan. Buiten deze richtafstanden is bij een gemiddelde bedrijfsvoering in een rustige woonwijk geen hinder van het bedrijf te verwachten. Op basis van het aspect met de grootste afstand zijn de bedrijven in de categorieën 1 tot en met 6 ingedeeld. Tabel 3.1 toont per categorie de richtafstanden.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Tabel 3.2: Richtafstanden bedrijven en milieuzonering

De afstanden gelden in principe tussen de perceelsgrens van het bedrijf (bij een gangbare perceelsgrootte en -indeling) en anderzijds de gevel van een woning. De afstanden in bovengenoemde uitgaven moeten als indicatief gezien worden. Doordat de omvang van bedrijven kan verschillen en omdat bedrijven maatregelen kunnen nemen om de invloed te beperken kan de invloedssfeer in werkelijkheid afwijken van bovengenoemde afstanden. De uiteindelijke afstemming tussen de hinder van het bedrijf en de omgeving wordt geregeld in het kader van de Wet milieubeheer.

Bij functiemengingsgebieden kan gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige cq. ambachtelijke bedrijvigheid.

Het kan daarbij gaan om bestaande gebieden met functiemenging en om gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd, bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen. Een specifieke Staat van Bedrijfsactiviteiten is wenselijk, omdat de activiteiten in dergelijke functiemengingsgebieden qua schaal sterk kunnen verschillen van de activiteiten op een bedrijventerrein.

Relatie tot dit bestemmingsplan

In de huidige situatie maakt het plangebied onderdeel uit van een terrein dat bestemd is en deels in gebruik is als bedrijventerrein. De omliggende gronden zijn bestemd met woon-, bedrijfs-, en maatschappelijke bestemmingen. Gesteld kan worden dat sprake is van gemengd gebied. De richtafstanden kunnen daarom met één trede verlaagd worden, met uitzondering van de richtafstand behorende bij het aspect gevaar.

Ter plaatse van het bestaande bedrijventerrein zijn bedrijven tot en met categorie 4.1 toegestaan zoals opgenomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten (SvB). De SvB is opgenomen als bijlage 3 bij de regels van het bestemmingsplan 'Kamerlingh Onnesweg'. Bij milieucategorie 4.1 is sprake van een richtafstand van 200 meter. Deze kan verlaagd worden naar 100 meter vanwege de ligging in gemengd gebied.

Aan de noord-, noordwest-, oost- en zuidzijde van het plangebied zijn eveneens bedrijfsbestemmingen opgenomen. De bedrijfsbestemming aan de zuidzijde van het plangebied behoort tot een ander bestemmingsplan dan 'Kamerlingh Onnesweg', namelijk het bestemmingsplan 'Van Riebeeck / Bonairelaan'.

Verder is van belang dat in de directe omgeving van het plangebied reeds gevoelige functies (zoals woningen) aanwezig zijn. Met name aan de noord- en westzijde van het plangebied bevinden zich op korte afstand woningen. In dit kader is van belang dat ontwikkelingsmogelijkheden van bedrijvigheid reeds rekening dient te houden met het woon- en leefklimaat ter plaatse van deze woningen.

In paragraaf 5.5.5 wordt nader ingegaan op het aspect bedrijven en milieuzonering in de

toekomstige situatie.

3.5 Cultuurhistorische waarden

3.5.1 Historische stedenbouwkundige structuren

Het terrein Werf35 is onderdeel van de industriële historie van Hilversum. Het gebied kent een hoge cultuurhistorische waarde door de oorspronkelijke functie als fabrieksgebouwen complex van de Pharmaceutische fabriek, later als locatie van de gemeentereiniging en daarna als gemeentewerf, uit de eerste helft van de twintigste eeuw met een uitbreiding uit de wederopbouwperiode. Het complex heeft architectonische waarde vanwege de herkenbaarheid als industrieel complex aan het spoor, maar is niet als beschermd stadsgebied aangewezen. De bebouwing zoals onderdeel van het cultuurhistorisch waardevolle complex is beschermd als gemeentelijk monument, zie paragraaf 3.5.2.

3.5.2 Gebouwd erfgoed

Rijksmonumenten staan ingeschreven in het Monumentenregister van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Provinciale monumenten zijn opgenomen in de provinciale monumentenlijst en gemeentelijke monumenten in de gemeentelijke monumentenlijst. UNESCO-monumenten zijn opgenomen in de lijst van het werelderfgoed.

Het plangebied is voor een deel aangewezen als gemeentelijk monument. Onderdeel van het gemeentelijk monument is de bestaande bebouwing binnen het plangebied. In onderstaande figuur is een uitsnede opgenomen van de gemeentelijke monumentenkaart, waarop de begrenzing van het gemeentelijk monument is aangegeven.



Figuur 3.6: Uitsnede monumentenkaart Hilversum (bron: gemeente Hilversum)

De waardering van het gemeentelijk monument is opgebouwd uit meerdere onderdelen.

1. Cultuurhistorische waarden

- Het voormalige fabrieksterrein met de gebouwen heeft cultuurhistorische waarde vanwege de oorspronkelijke functie als fabrieksgebouwen complex van de Pharmaceutische fabriek, later als locatie van de gemeentereiniging en daarna als gemeentewerf, uit de eerste helft van de twintigste eeuw met een uitbreiding uit de wederopbouwperiode.
- De locatie en de gebouwen hebben een ruimtelijk-functionele herkenbaarheid als industrieel complex aan het spoor rond de Mussenstraat.
- Het complex is onderdeel van het gebied dat alle thema's toont van de ontwikkeling van deze fabrieks-/arbeiderswoningbuurt in Hilversum Oost langs de spoorlijn (1874) dat tot versnelde ontwikkeling kwam vanaf 1900. Daarbij spelen de arbeiderswoningen die door de pharmaceutische fabriek werden gebouwd een belangrijke rol.

- Als onderdeel van de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied ten oosten van de spoorlijn (1874) en als uiting van de industriële ontwikkeling van Hilversum in de 20e eeuw. Daarmee is het complex een herkenbaar element uit de periode dat Hilversum door de betere bereikbaarheid een snelle ontwikkeling doormaakte tot arbeiders- en industriestad.

2. Architectuur- en bouwhistorische waarden
- Het complex heeft architectonische waarde vanwege de herkenbaarheid als fabriekscomplex uit het begin van de 20e eeuw in een traditionele baksteenarchitectuur.
- De twee uitbreidingen uit de wederopbouwperiode zijn in een meer modernistische stijl gebouwd. Het schaftlokaal uit 1957 is ontworpen door W.M. Dudok.

3. Situationele- en ensemblewaarden
- Het fabrieksterrein heeft een hoge ensemblewaarde. De gebouwen samen vormen een herkenbaar fabrieksensemble, de fabrieksmuur uit 1917 maakt hier een wezenlijk onderdeel vanuit. Deze muur is nog deels aanwezig.
- Het terrein vormt daarnaast een ensemble met de omliggende industriële panden. Vanwege de beeldbepalende ligging aan de Mussenstraat als onderdeel van een gebied met verschillende fabrieks- en bedrijfsgebouwen. Tevens is er een duidelijke link met de aanwezige arbeiderswoningen uit 1923 en 1931.
- De gebouwen liggen aan de rand van het gemengde industrie-woongebied in de wijk Oost.
- Vanwege de beeldbepalende ligging aan het spoor.

4. Gaafheid en herkenbaarheid
- Qua typologie, ligging en vormgeving getuigt het gebouwencomplex van de functie en ontwikkeling als fabriekscomplex in de loop van de 20e eeuw.
- De locatie en de gebouwen vormen een herkenbare industrielocatie aan het spoor.
- De gebouwen zijn in bouwmassa redelijk gaaf bewaard gebleven. De plaatsing van de gebouwen op het terrein en hun oorspronkelijke functie zijn gaaf en herkenbaar bewaard gebleven, ondanks wijzigingen (in de oorspronkelijke gevelopeningen). In het interieur van gebouw 1 zijn nog twee oorspronkelijke tussenmuren aanwezig met oud draadglas. In gebouw 2 zijn ook nog verschillende sporen uit het verleden aanwezig. In het schaflokaal bij gebouw 4 zijn ook nog enkele elementen uit de bouwtijd aanwezig.
- De gebouwen hebben toekomstwaarde en kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de herkenbaarheid en het gemengde functioneren van het karakteristieke gebied ‘over het spoor’.

5. Zeldzaamheid
- Het complex behoort tot een van de zeldzaam in stand gebleven fabrieksterreinen in Hilversum.

3.5.3 Archeologische waarden

Het Verdrag van Valletta was geïmplementeerd in de Monumentenwet 1988 en de Wet op de archeologische monumentenzorg, tot de inwerkingtreding van de Erfgoedwet op 1 juli 2016. De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De wet regelt tevens de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. De uitvoering van de Erfgoedwet en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is een primair gemeentelijke opgave.

De gemeente is het bevoegd gezag, en verantwoordelijk voor het opstellen van een archeologische verwachtings- en beleidskaart. Op de verwachtingskaart staat aangegeven welke archeologische beschermde monumenten, bekende waarden en archeologische verwachtingen in Hilversum aanwezig zijn. Voor het te voeren beleid ten aanzien van de

archeologische waarden en verwachtingen in de gemeente heeft de gemeente een beleidsnota en de daarbij behorende beleidskaart opgesteld. De beleidskaart moet volgens de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in het bestemmingsplan worden opgenomen, zodat voor de aanvrager van een vergunning duidelijk is in welke gevallen een archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Deze gevallen worden voornamelijk bepaald door een maximale verstoringsoppervlakte en -diepte.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Op basis van het bestemmingsplan 'Kamerlingh Onnesweg' zijn er in het plangebied geen archeologische waarden aanwezig. De informatie over mogelijk aanwezige archeologische waarden in dit bestemmingsplan is gebaseerd op de Structuurvisie Archeologie 'De ondergrondse stad'. In deze structuurvisie is al het mogelijk aanwezige archeologisch erfgoed beschreven. De archeologische dubbelbestemmingen zijn op die kaart gebaseerd. Onderstaande figuur toont een uitsnede van de kaart met daarop de dubbelbestemmingen voor archeologie. Het plangebied van dit bestemmingsplan kent geen archeologische dubbelbestemming.



Figuur 3.7: Uitsnede kaart dubbelbestemmingen (bron: Steunpunt Monumenten & Archeologie Noord-Holland)

3.6 Bodem en watersysteem

De provincie Noord-Holland heeft een bodemtoets ontwikkeld voor de afweging van bodemaspecten in bestemmingsplannen. Het gaat om de aspecten bodemopbouw, bodemkwaliteit, milieubeschermingsgebieden en archeologie. Deze aspecten zijn met uitzondering van archeologie (zie daarvoor paragraaf 3.5.3) opgenomen in deze bodemparagraaf. In onderstaande paragraaf is ook het grondwatersysteem en daarin eventueel voorkomende verontreinigingen meegenomen.

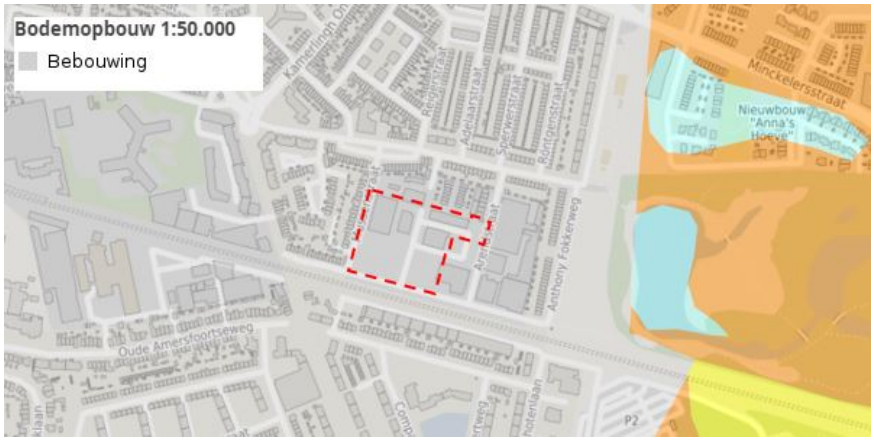
3.6.1 Bodem

De gemeente Hilversum maakt onderdeel uit van de geografische eenheid het Gooise stuwwallencomplex met onder andere fysisch geografische eenheden zoals stuwwallen. Het plangebied is conform de geomorfologische kaart eveneens onderdeel van een stuwwal.

De bodem van Hilversum bestaat hoofdzakelijk uit matig fijne tot zeer grove zanden. De zanden maken deel uit van het water voerende pakket, dat haar basis heeft op een diepte van N.A.P. -160 meter. Naast de genoemde zanden bevat de bodem grindbestanddelen. Tot een diepte van 50 meter onder het maaiveld is gestuwd materiaal aanwezig. Hierin kunnen plaatselijk fijnzandige, lemige en slib houdende lagen voorkomen. De stuwwal is een inzijgingsgebied.

De bodem in het plangebied is op de kaart van de bodemopbouw aangeduid met 'bebouwing'.

De bodemopbouw binnen het plangebied stelt derhalve geen bijzondere eisen aan de functies en bestemmingen op de locatie.



Figuur 3.8: Uitsnede kaart bodemopbouw (bron: Steunpunt Monumenten & Archeologie Noord-Holland)

In Hilversum liggen grondwaterbeschermingsgebieden van een tweetal grondwaterwinningen voor drinkwatervoorziening; waterwinning Laren en waterwinning Loosdrecht. Om de waterwinningen te beschermen zijn zones met grondwaterbeschermingsgebieden aangewezen. Het plangebied is geen onderdeel van de grondwaterbeschermingsgebieden.

Een groot deel van het stuwwallengebied is door de provincie aangewezen als gebied met aardkundige waarden en de ongeroerde delen zijn aangewezen als aardkundig monument. Vrijwel het gehele buitengebied van Hilversum betreft gebieden met aardkundige waarden en monumenten. Het plangebied bevindt zich buiten de gebieden met aardkundige waarden en is niet aangewezen als aardkundig monument.

3.6.2 Watersysteem

Het watersysteem in Hilversum is in grote lijnen te zien als wisselwerking tussen de hoger gelegen heuvelrug en de lager gelegen veenweidegebieden. Met de heuvelrug als infiltratiegebied en de lager gelegen delen zoals de veenweidegebieden (vooral aan de voet van de heuvelrug) als gebieden met uittredend kwelwater.

Hilversum ligt volledig in het beheersgebied van Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht (AGV). Binnen het beheersgebied geldt de AGV Keur 2019 van het waterschap (zie ook paragraaf 4.2.9).

In nagenoeg de gehele bebouwde kom van Hilversum komt door de diepe grondwaterstanden onder maaiveld en de zandige bodemopbouw (vanwege ligging op de heuvelrug) van nature geen oppervlaktewater voor. Dit is ook in het plangebied het geval.

In het plangebied en de directe omgeving is een gescheiden rioolstelsel aanwezig, waarbij het regenwater en het vuile afvalwater gescheiden afgevoerd worden. Het regenwater wordt onder andere afgevoerd naar de waterpartijen bij de Anna's Hoeve op ruim 200 meter ten oosten van het terrein Werf35 (buiten het plangebied).

3.7 Kabels en leidingen

3.7.1 Riolering

In het plangebied en de directe omgeving is een gescheiden rioolstelsel aanwezig. De afvalwaterstroom en de regenwaterstroom worden los van elkaar via verschillende rioleringsnetwerken afgevoerd; het hemelwater via een hemelwaterleiding en het afvalwater via een droogweerafvoerleiding. Er zijn onder andere afvoerpunten naar de waterpartijen bij de Anna's Hoeve op ruim 200 meter ten oosten van het terrein Werf35 (buiten het plangebied).

3.7.2 Nutsvoorzieningen

Voor sommige kabels en leidingen is het belangrijk deze op te nemen in het bestemmingsplan. Het gaat dan niet om de algemene nutsleidingen, maar om de leidingen waarbij bijvoorbeeld een veiligheidszone geldt of leidingen die een risico zijn als ze bij werkzaamheden geraakt worden. Bepaalde leidingen moeten vanuit regelgeving of rijksbeleid in een bestemmingsplan worden opgenomen. Dit is het geval bij bovengrondse hoogspanningslijnen en buisleidingen. Bij andere leidingen bepaald bevoegd gezag of dit wenselijk is, dit is bijvoorbeeld steeds vaker het geval bij ondergrondse hoogspanningsverbindingen. Dergelijke leidingen kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik van de omgeving.

Naast planologisch relevante leidingen kunnen kabels en leidingen aanwezig zijn die planologisch niet relevant zijn, maar waar met de beheerder van de kabels en leidingen afstemming dient plaats te vinden over het beschermen dan wel verleggen van in en nabij een ontwikkellocatie gelegen kabels en leidingen.

<u>Buisleidingen</u>

Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van belang. Binnen het toepassingsbereik van het Bevb vallen:

- buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.
- buisleidingen voor brandbare stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.
- buisleidingen voor vergiftige stoffen.
- buisleidingen voor specifieke stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.

In paragraaf 3.8.3 van dit bestemmingsplan wordt ingegaan op de buisleidingen in (de directe omgeving van) het plangebied.

<u>Bovengrondse hoogspanningslijnen en ondergrondse hoogspanningsverbindingen</u>

In de nabijheid van het plangebied ligt een 50 kV station met kabelverbinding. De RIVM richtlijn heeft het enkel over hoogspanningsverbindingen boven de 50 kV. De dichtstbijzijnde 150 kV hoogspanningsverbinding gezien vanaf het plangebied ligt in de buurt van Bussum. Door de grote afstand tot deze hoogspanningsverbinding vormt de ligging ten opzichte van de kabelverbindingen in het plangebied geen belemmering voor herontwikkeling.



Figuur 3.9: Uitsnede hoogspanningsnet Netkaart (bron: webkaart.hoogspanningsnet.com)

3.8 Veiligheid

3.8.1 Sociale veiligheid

Sociale veiligheid omvat de bescherming tegen elke vorm van criminaliteit en fysieke bedreiging/gevoelens van onveiligheid. In de huidige situatie is het plangebied "in gebruik" op weekdagen tussen 9.00u en 17.00u, uitgezonderd het restaurant dat gevestigd is in het plangebied. Hierdoor staat de sociale veiligheid onder druk.

3.8.2 Fysieke veiligheid

Fysieke veiligheid betreft de bescherming van mens, dier en milieu tegen daadwerkelijke ongelukken. In de huidige situatie is het plangebied goed bereikbaar voor hulpdiensten. De verkeersveiligheid in het plangebied is voldoende en is gerelateerd aan de beperkte verkeersbelasting. In het plangebied bevinden zich in de huidige situatie met name langzaam verkeersbewegingen en wordt er door auto's geparkeerd.

3.8.3 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als vuurwerk, LPG en munitie over weg, water, spoor en door buisleidingen. Ook de risico's die zijn verbonden aan het gebruik van luchthavens vallen onder externe veiligheid.

Het plangebied is niet gelegen in het invloedsgebied van een Bevi-inrichting, een stationaire risicobron of een buisleiding voor transport van gevaarlijke stoffen. De dichtstbijzijnde buisleiding voor transport van gevaarlijke stoffen ligt op een afstand van 750 meter van het plangebied, zie onderstaande figuur. De werkdruk van deze is 4.000 kPa. Bij deze werkdruk geldt een maximaal invloedsgebied van 440 meter. Het plangebied is hier niet in gelegen.

Verder ligt in de zuidelijke richting van het plangebied, op een afstand van circa 20 meter, een spoorweg waar gevaarlijke stoffen over getransporteerd worden. Op de risicokaart is de spoorlijn aangemerkt als 'basisnet-spoortraject met PAG-indicatie'. Bij herontwikkeling in het plangebied dient derhalve rekening te worden gehouden met het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. In paragraaf 5.9.3 wordt hier nader op ingegaan.



Figuur 3.10: Uitsnede risicokaart (bron: risicokaart.nl)

Hoofdstuk 4 Relevante beleidskader

In dit hoofdstuk is het relevante rijks-, provinciaal-, regionaal en gemeentelijk beleid ten aanzien van de ruimtelijke structuur en de functionele structuur opgenomen. Er wordt aangegeven hoe dit beleid zich verhoud tot de ontwikkeling in het plangebied.

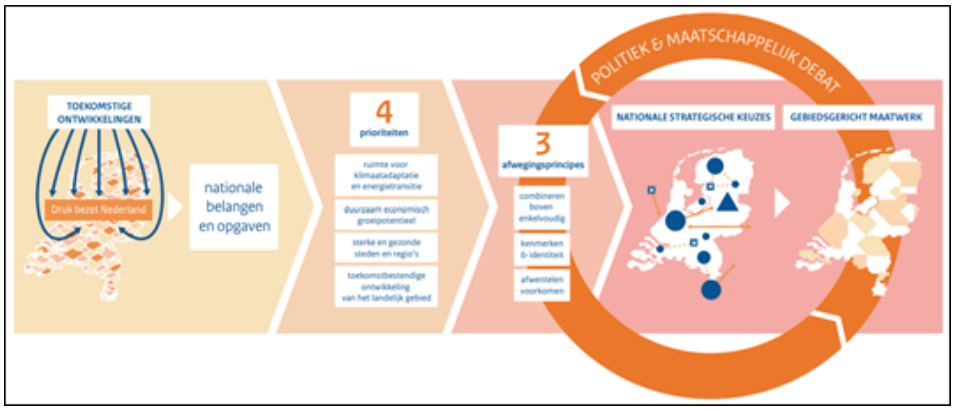
4.1 Rijk

In deze paragraaf wordt het juridisch-planologisch kader op het Rijksniveau uitgelicht.

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Per 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk.



Figuur 4.1 Afwegen met de NOVI (bron: Nationale Omgevingsvisie)

De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De vier prioriteiten

De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is, over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten.

1. Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
3. Sterke en gezonde steden en regio's
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Drie afwegingsprincipes

Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms echt onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. Combineren boven enkelvoudig
2. Kenmerken & identiteit
3. Afwentelen voorkomen

Relatie tot dit bestemmingsplan

De voorgenomen ontwikkeling schaadt geen van de 21 nationale belangen. De ontwikkeling is niet in strijd met de Nationale omgevingsvisie.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Voor de doorwerking van de rijksbelangen in plannen van lagere overheden, is het Barro opgesteld. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 (grotendeels) in werking getreden en omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het Barro is op 1 januari 2017 geconsolideerd. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de bufferzones, de Ecologische Hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee.

Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

Ook de bescherming van erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden, zoals de Limes, is in het Barro vastgelegd. Dit is inmiddels doorvertaald in de provinciale omgevingsvisie en -verordening.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Met het opstellen van dit bestemmingsplan is het Barro als uitgangspunt genomen. Het initiatief Werf35, Hilversum speelt zich af op lokaal niveau en conflicteert niet met het ruimtelijke ordeningsbeleid op nationaal niveau. Het Barro heeft geen doorwerking naar dit bestemmingsplan.

4.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de verplichting opgenomen om in het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de 'Ladder voor duurzame verstedelijking'.

Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek is ingevoerd ter vervanging van de voorheen geldende.

Het aangepaste artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt als volgt:

De toelichting bij een bestemmingsplan (of uitgebreide omgevingsvergunning, red.) dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Een stedelijke ontwikkeling wordt in het Bro gedefinieerd als een *"ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen".*

Relatie tot dit bestemmingsplan

Om vast te stellen of sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro, dienen diverse factoren in overweging te worden genomen. Om tot een goede afweging te komen kunnen daar de volgende beoordelingscriteria voor worden gehanteerd, waarbij de onderlinge samenhang bepalend is voor de vraag of sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling:

- een (zodanige) functiewijziging;
- omvang bebouwing;
- ruimtebeslag in onderlinge samenhang met functiewijziging;
- voorziene planologische mogelijkheden;
- toegestane planologische mogelijkheden.

Middels voorliggend bestemmingsplan wordt de bedrijfsbestemming omgezet in de bestemming 'Bedrijf' en 'Gemengd'. Binnen beide bestemmingen zijn bedrijfsactiviteiten toegestaan, echter worden binnen de bestemming 'Gemengd' ook nieuwe functies zoals wonen mogelijk gemaakt. Derhalve kan worden geconcludeerd dat sprake is van nieuwe planologische mogelijkheden dat gesproken moet worden van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Gelet op het voorgaande is de Ladder voor duurzame verstedelijking dan ook van toepassing op dit bestemmingsplan. Een Laddertoets vindt plaats in paragraaf 4.1.4.

4.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder is als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Wettelijk kader

De Ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Artikel 1.1.1. definieert relevante begrippen:

- bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;
- stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 3.1.6 van het Bro:

- lid 2: de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.
- lid 3: indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.
- lid 4: een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat het bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid, ziet op de vestiging van een

dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Toelichting op gebruik

De Ladder is in de Nota van Toelichting (Stb. 2017, 182) gemotiveerd: "Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting. Tevens wordt de mogelijkheid geboden in het derde lid, om de toepassing van de Ladder door te schuiven naar het uitwerkings- of wijzigingsplan. De verwachting is dat de Ladder hierdoor beter hanteerbaar zal zijn, beter aansluit bij het geheel aan vereisten aan een toelichting bij bestemmingsplannen en tot minder onderzoekslasten zal leiden."

Relatie tot dit bestemmingsplan

In de overzichtsuitspraak van 28 juni 2017 (ABRvS 28 juni 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1724) is bepaald wanneer sprake is van een stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 1.1.1 van het Bro. Wanneer een bestemmingsplan voorziet in 1) meer dan 11 woningen die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie kunnen worden aangemerkt, 2) stedelijke voorzieningen in de vorm van een terrein met een ruimtebeslag van meer dan 500 m² en 3) stedelijke voorzieningen in de vorm van een gebouw met een bruto-voeroppervlakte van meer dan 500 m², dan dient deze ontwikkeling in beginsel als een stedelijke ontwikkeling te worden aangemerkt.

Ter plaatse van het plangebied Werf35, Hilversum wordt middels dit bestemmingsplan ca. 13.000 m² bruto-vloeroppervlakte aan programma gerealiseerd, waaronder woningbouw, detailhandel en een werkfunctie. In principe kan gezien de omvang worden aangenomen dat sprake is van een stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 1.1.1 van het Bro. De behoefte dient te worden aangetoond.

Woningbouwprogramma

Een vereiste in de ladder voor duurzame verstedelijking is het aantonen van nut en noodzaak van de geplande ontwikkeling. In de “Bevolkingsprognose Noord-Holland 2019-2040” is een indicatie gegeven van de woningbehoefte per gemeente. Onderstaande tabel geeft voor de periode 2019-2030 de kwantitatieve basis zoals die voorkomt uit de prognose. Regio's kunnen deze tabel gebruiken bij het actualiseren van hun regionale afspraken. Voor de provincie vormen ze het uitgangspunt voor het beoordelen van nut en noodzaak van nieuwe woningbouwontwikkelingen.

	Aantal in 2019	2025 t.o.v. 2019	2030 t.o.v. 2019	Aantal in 2030
Amstelland-Meerlanden: Aalsmeer	**13.100**	+950	+1.550	**14.650**
Amstelland-Meerlanden: Amstelveen	**42.150**	+1.800	+2.700	**44.850**
Amstelland-Meerlanden: Diemen	**14.550**	+1.800	+2.600	**17.150**
Amstelland-Meerlanden: Haarlemmermeer	**62.800**	+6.050	+10.600	**73.400**
Amstelland-Meerlanden: Ouder-Amstel	**6.500**	+1.650	2.500	**9.000**
Amstelland-Meerlanden: Uithoorn	**12.950**	+650	+900	**13.850**
Amsterdam: Amsterdam	**445.650**	+30.550	+56.150	**501.800**
Gooi en Vechtstreek: Blaricum	**5.050**	+300	+350	**5.400**
Gooi en Vechtstreek: Gooise Meren	**25.950**	+1.000	+1.700	**27.650**
Gooi en Vechtstreek: Hilversum	**42.000**	+1.550	+2.550	**44.550**
Gooi en Vechtstreek: Huizen	**18.550**	+200	+200	**18.750**
Gooi en Vechtstreek: Laren	**5.000**	+200	+350	**5.350**
Gooi en Vechtstreek: Weesp	**9.250**	+1.550	+2.400	**11.650**
Gooi en Vechtstreek: Wijdemeren	**10.500**	+650	+800	**11.300**

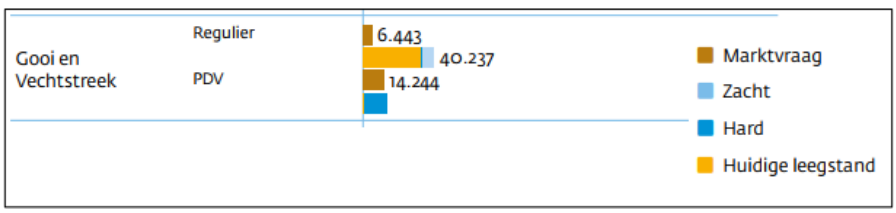
Tabel 4.1 Ontwikkeling indicatieve woningbehoefte per gemeente 2019-2030 (aantal woningen) (bron: Bevolkingsprognose Noord-Holland 2019-2040)

In de gemeente Hilversum wordt een groei van circa 4.100 woningen verwacht tot 2030. Het voorgenomen initiatief draagt bij aan deze groei, door het toevoegen van maximaal 41 woningen in het plangebied. Onderdeel van dit woonprogramma betreffen 16 units die geschikt zijn voor co-living. In de Provinciale woonagenda 2020-2025 is de wens uitgesproken om de komende jaren veel betaalbare en duurzame woningen beschikbaar te stellen. De vraag naar passende en betaalbare woningen in de provincie Noord-Holland is groot en neemt onder alle doelgroepen toe. De beoogde woningen dragen bij aan de behoefte aan betaalbare woningen en bieden een passende oplossing als huisvesting voor lagere inkomens. De behoefte aan het beoogde woningbouwprogramma kan gezien voorgaande worden aangetoond. De ladder kan met succes worden doorlopen voor het woningbouwprogramma.

Detailhandel

In paragraaf 4.2.5 van dit bestemmingsplan wordt getoetst aan het Detailhandels- en Leisurebeleid Noord Holland. In dit beleid heeft de provincie de ambitie uitgesproken om toe te werken naar een vitaal, aantrekkelijk en evenwichtig winkel- en leisureaanbod, dat goed aansluit op de behoeftes van bewoners en de bezoekers aan Noord-Holland. Om een aantrekkelijk en gevarieerd winkelaanbod te creëren en om leegstand tegen te gaan, zijn gemeenten in Noord-Holland verplicht om regionaal afgestemde detailhandelvisies op te stellen. De provincie verzamelt jaarlijks informatie over ontwikkelingen in de detailhandel. Op het moment van opstellen van dit bestemmingsplan is de meest recente Monitor Detailhandel die over 2020-2021.

De Monitor Detailhandel 2020-2021 beschrijft de ontwikkelingen in de detailhandel over 2020 met peildatums in april en september 2020 (werkgelegenheid) en januari 2021 (winkelaanbod en planvoorraad). In Gooi en Vechtstreek, waar het plangebied is gelegen, is sprake van relatief veel leegstand. Er zal hier kritisch moeten worden gekeken naar nieuwbouwplannen. Onderstaande figuur betreft een tabel met een indicatie van de detailhandelsplannen en marktruimte 2025.



Tabel 4.2 Indicatie detailhandelsplannen en marktruimte 2025 in m² per deelregio (bron:

Monitor Detailhandel 2020-2021)

In het plangebied van Werf35 is in de huidige situatie al sprake van een samenkomst van onder andere bedrijvigheid, horeca, kunstenaars en evenementen. Met dit bestemmingsplan wordt het braakliggende voorterrein ook herontwikkeld en hierdoor betrokken bij de bestaande activiteiten. Ondergeschikte detailhandel en een concept store maakt onderdeel uit van de bestaande en de beoogde functies in het plangebied. Zoals is genoemd in het Detailhandels- en Leisurebeleid Noord Holland heeft de provincie een positieve grondhouding voor nieuwe ontwikkelingen, innovatieve concepten, schaalvergroting, enzovoorts, die versterkend kunnen zijn voor detailhandelstructuur in het algemeen, en kunnen bijdragen aan de vitaliteit en aantrekkingskracht. De behoefte aan de beoogde ondergeschikte detailhandel en concept store kan worden aangetoond, aangezien een bestaande locatie wordt versterkt met onder andere beperkte detailhandelsactiviteiten. De ladder kan met succes worden doorlopen voor het detailhandelsprogramma.

Horeca

In paragraaf 4.4.3 wordt getoetst aan het gemeentelijk horecabeleid Horecakader 'Gezellig en Gastvrij: Horeca maakt Hilversum'. Zoals uit deze toets volgt is er buiten de horecaconcentratiegebieden geen focus op uitbreiding van horeca. Initiatieven voor 'pareltjes' blijven wel mogelijk en het terrein Werf35 is aangemerkt als pareltje. Hiermee sluit het horecaonderdeel van het initiatief aan bij het beleid dat door de gemeente Hilversum is vastgesteld. De ladder kan met succes worden doorlopen voor het onderdeel horeca.

Werkfunctie

Paragraaf 4.4.5 van dit bestemmingsplan betreft een toets aan de nota Economisch perspectief 2040. In deze nota wordt voor de Mussenstraat, waar het plangebied is gelegen, ingezet op herstructurering bij vertrek van grote bedrijven. Aangezien de locatie reeds in gebruik is als locatie voor samenkomsten van onder andere bedrijvigheid, horeca, kunstenaars en evenementen, wordt op het bestaande gebruik voortgebouwd. Er worden met het initiatief onder andere werklocaties toegevoegd.

De provincie Noord-Holland kent de Monitor Werklocaties Noord-Holland 2020-2021. De Monitor Werklocaties 2020-2021 brengt ontwikkelingen in beeld op de Noord-Hollands gemengde werklocaties, kantorenlocaties en (zeehaven) bedrijventerreinen. Deze monitor brengt de ontwikkelingen in 2020 in beeld met als peildatum januari 2021. In de monitor is al uitgegaan van de herinrichting van bestaande bedrijventerreinen. Hiermee sluit de ontwikkeling van werklocaties aan bij de behoefte in de provincie Noord-Holland en kan de ladder met succes worden doorlopen voor het werkprogramma.

4.2 Provincie

In deze paragraaf wordt het juridisch-planologisch kader op het provinciaal niveau uitgelicht.

4.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 is vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland op 19 november 2018. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. De Omgevingsvisie richt zich op lange termijn ambities en –doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig wil koesteren en die proberen in te spelen op veranderingen en transities die tijd nodig hebben. De visie spreekt zich dus uit over het 'waarom' en ten dele over het 'wat'. Onder de hoofdambitie, 'balans tussen economische groei en leefbaarheid', zijn samenhangende ambities geformuleerd. De ambities zijn uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst. In die bewegingen worden meerdere ontwikkelprincipes gehanteerd. Alle ontwikkelprincipes hangen met elkaar samen.

De omgevingsvisie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele

provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod, alsook een aantal generieke principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Daarnaast schetst de provincie vijf samenhangende bewegingen, die laten zien hoe wordt omgegaan met opgaven die op de samenleving afkomen en die de provincie wil faciliteren. Deze bewegingen zijn niet overkoepelend en zijn locatie- of onderwerp specifiek. Het gaat om de onderwerpen: Dynamisch Schiereiland, Metropool in ontwikkeling, Sterke kernen, sterke regio's, Nieuwe energie en Natuurlijk en Vitaal landelijke omgeving.

Relatie tot dit bestemmingsplan

De Omgevingsvisie bevat acht hoofdthema's. De relevante thema's uit deze Omgevingsvisie op dit project worden hieronder beschreven.

Verstedelijking

De woonbehoefte in Noord-Holland neemt toe, waardoor sprake is van een toename van behoefte aan woningen. Tegelijkertijd is steeds meer sprake van leegstand, waardoor leefbaarheidsproblemen kunnen ontstaan. In dit kader gaat de voorkeur uit naar verstedelijking.

In onderhavig is een deel van de bestaande bebouwing in het plangebied reeds getransformeerd. Daarnaast wordt een niet volledig gebruikt bedrijventerrein getransformeerd naar een levendig woon-werkgebied. Door leegstand tegen te gaan en gebruik te maken van transformatie, wordt aansluiting gezocht bij het thema verstedelijking.

Het plangebied is gelegen in gebieden die zijn aangewezen op kaart 5, kaart 6, kaart 7 en kaart 8 van de Omgevingsvisie NH2050. Deze kaarten worden hieronder achtereenvolgens besproken.

Kaart 5

Kaart 5 betreft de Metropool in ontwikkeling. Hiervoor gelden specifieke regels. Het plangebied is gelegen binnen het gebied zoals aangemerkt voor 'Wonen en werken binnenstedelijk'. Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij wordt oog gehouden voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. De kritische succesfactoren hier zijn:

1. Het duurzaam ontwikkelen van de metropool met behoud van diversiteit van economische activiteiten.
2. De gewenste ontwikkeling van de metropool kan alleen plaatshebben wanneer het verkeerssysteem kwalitatief en kwantitatief meegroeit, waarbij het gebruik van OV en fiets prioriteit hebben in binnenstedelijk gebied. Inventieve, duurzame vormen van stedelijke en regionale distributie zijn belangrijke aandachtspunten.

Met het voorgenomen initiatief wordt wonen en werken gecombineerd toegevoegd aan het plangebied. De kritische succesfactoren bij 'Wonen en werken binnenstedelijk' staan het initiatief niet in de weg. Tevens is het plangebied gelegen in het op kaart 5 aangewezen gebied 'Landschap als onderdeel metropolitaan systeem'. Het is voor deze opgaven noodzakelijk dat het landschappelijke raamwerk in de metropool wordt versterkt, bijvoorbeeld door het verbinden van gebieden. De kritische succesfactoren hier zijn:

1. Het metropolitane landschap wordt adequaat beschermd.
2. Het landschap is goed bereikbaar, zeker met de fiets, te voet of met het openbaar vervoer.
3. Waar mogelijk is het landschap openbaar toegankelijk.
4. Waar mogelijk combineren we functies. Dit vraagt om een gebiedsgerichte benadering en samenwerking, rekening houdend met de kernkwaliteiten van het gebied.
5. Voldoende beschikbare middelen voor investeringen en beheer, door aanwending van de verdiencapaciteit in de metropool (kosten en baten voor en over de hele metropool

beschouwen).
6. Bij noodzakelijke ontwikkelingen in het landschap zoeken we in een vroegtijdig stadium naar integrale versterking van het gebied (zoals het beter inpassen en opheffen van doorsnijdingen bij aanpassing van infrastructuur).

Op de bereikbaarheid van het plangebied wordt nader ingegaan in paragraaf 3.3 en 5.1.4. Het combineren van verschillende functies in het plangebied past bij de kritische succesfactoren van het gebied 'Landschap als onderdeel metropolitaan systeem' (zie 4 en 5). Er worden geen knelpunten verwacht.

Als laatste is het plangebied gelegen in het op kaart 5 aangegeven gebied 'Investeren in alle verkeersnetwerken regionaal verkeer boven doorgaand'. Om de groei van het verkeer in de metropool in goede banen te leiden moet worden geïnvesteerd in alle verkeersnetwerken, het regionaal OV en fietsnetwerk en auto, waarbij de grotere behoefte aan ruimte voor regionaal verkeer boven interregionaal en doorgaand verkeer wordt gefaciliteerd. Op het verkeer en de bereikbaarheid van het plangebied wordt nader ingegaan in paragraaf 3.3 en 5.1.4.

Kaart 6

Het plangebied is gelegen in het op kaart 6 aangeven gebied 'Functies concentreren bij knooppunten + ontwikkeling vraaggestuurd'. Om de bereikbaarheid van het noordelijk deel van de provincie te verbeteren, worden functies of bestemmingen zoveel mogelijk gebundeld nabij OV-, weg-, energie-, agri- en data-knooppunten, aangevuld met de ontwikkeling van vraaggestuurde vervoersconcepten. De kritische succesfactoren zijn hier:

1. Een basisbereikbaarheid voor de kleine kernen naar de voorzieningen van grote(re) kern of stad.
2. Voor mobility as a service is goede regelgeving en financiering nodig.
3. Vanuit de centrumsteden is een goede relatie met de eigen centrumkern van belang. Voor stedelijke gebieden als Hoorn en Alkmaar is dat Amsterdam/de MRA. Tegelijk is een goede verbinding tussen de centrumstad en omliggende kernen en regio's van zeer groot belang. Dit stelt eisen aan de kwaliteit van de verbindingen, in capaciteit, vervoersmodaliteit en frequentie. De A9- en de A7-corridors zijn daarin de backbone van het systeem. In de oude kernen ontbreekt de ruimte om alle manieren van vervoer te laten bestaan. De inzet is hier gericht op het vermijden van autogebruik. Voor gemeenten in Gooi en Vechtstreek zijn de verbindingen met de omliggende steden Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht van belang, alsmede de goede verbindingen tussen de kernen in Gooi en Vechtstreek
4. Ook wordt op de grenzen van de gebieden (NHN en MRA) en modaliteiten (knopen) een overstap tussen de verschillende vervoersmogelijkheden of een opstap op het metropolitane systeem bevorderd
5. Samenwerking

Op de bereikbaarheid van het plangebied wordt nader ingegaan in paragraaf 3.3 en 5.1.4.

Tevens is het plangebied in het gebied 'Concentreren in kernen, passend bij rol in regionaal netwerk'. Nieuwe ontwikkelingen van woningbouw en voorzieningen worden geconcentreerd in kernen, passend bij de rol van de kernen in het regionale netwerk, en voegen zich naar vraag op basis van de meest actuele cijfers. De kritische succesfactoren hier zijn:

1. Regionale samenwerking.
2. Maatwerk per regio.
3. Betrekken van de bevolking/gemeenschappen.
4. Aanpasbaarheid van bestaande woningvoorraad op feitelijke bevolkingssamenstelling en behoefte.

De beoogde woningbouw en de voorzieningen worden aansluitend op het bestaande

programma van Werf35 gerealiseerd, waardoor bij de kritische succesfactoren van het gebied 'Concentreren in kernen, passend bij rol in regionaal netwerk' kan worden aangesloten.

Kaart 7

Het plangebied is gelegen in 'Optimale energiemix'. De regionale optimale energiemix voor opwekking van hernieuwbare energie in de ondergrond, op de bovengrond en in de bebouwde omgeving past bij de regionale landschappelijke en gebiedskwaliteiten en de economische kansen. De kritische succesfactoren bij dit gebied zijn echter niet van toepassing op het beoogde initiatief, waardoor geen belemmeringen ontstaan.

Daarnaast is het plangebied gelegen in 'Vraag en aanbod gebundeld'. Vraag en aanbod van hernieuwbare energie worden zodanig gebundeld dat sprake is van efficiënte benutting van bestaande en nieuwe energie-infrastructuur en van restwarmte. De kritische succesfactoren zijn niet van toepassing op het beoogde initiatief, waardoor geen belemmeringen ontstaan.

Kaart 8

Als laatste is het plangebied gelegen in de gebieden 'Natuurlijke processen richtinggevend', 'Robuust ecosysteem' en 'Faciliteren duurzame agrifoodsector'. De kritische succesfactoren zijn van alle gebieden niet van toepassing op het beoogde initiatief. Er worden geen belemmeringen verwacht.

4.2.2 Omgevingsverordening NH2020

De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. Deze vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. De Omgevingsverordening NH2020 is op 17 november 2020 in werking getreden.

Relatie tot dit bestemmingsplan
Het plangebied is op grond van de omgevingsverordening NH gelegen in de volgende gebieden:

- Bodemsanering;
- Hoogtebeperkingen luchthaven Hilversum;
- Regionale verdringingsreeks Amstel Gooi en Vecht (AGV).

Bodemsanering

Op basis van de verordening geldt een meldingsplicht op het moment dat sprake is van sanering.

Hoogtebeperkingen luchthaven Hilversum

Op basis van de omgevingsverordening gelden hoogtebeperkingen in het plangebied, vanwege de ligging in het hoogtebeperkingen gebied. Uit de bijlagen bij de Verordening Luchthavenbesluit Hilversum volgt dat de hoogtebeperking 100 meter is. Deze hoogte wordt niet overschreden, waardoor geen sprake is van een belemming.

Verdringingsreeks

De regels behorende bij dit thema zien op de verdeling van water met het oog op dreigend watertekort. Dit is voor de voorgenomen ontwikkeling niet relevant.

4.2.3 Provinciale woonagenda 2020-2050

De provincie Noord-Holland wil dat er de komende jaren veel betaalbare en duurzame woningen beschikbaar komen. Zij gaat gemeenten helpen om de flinke ambitie op het gebied van wonen waar te maken. Dat staat in de definitieve Woonagenda die is vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten. De vraag naar passende en betaalbare woningen in de provincie Noord-Holland is groot en neemt onder alle doelgroepen toe. In de Provinciale woonvisie wordt benoemd dat het belang bestaat om in de woonbehoefte te voorzien en daartoe de woningbouwproductie aan te jagen.

Sneller meer woningen bouwen

Er bestaat momenteel een grote vraag naar woningen en er zijn gelukkig ook veel plannen. Bij sommige woningen zijn alle planologische procedures doorlopen en deze mogen meteen gebouwd worden. In de praktijk moeten ook bij deze plannen soms nog wel een of meer knelpunten worden opgelost voordat er gebouwd kan worden.

De provincie richt zich daarbij in eerste instantie op de plannen die zijn vastgelegd in een bestemmingsplan in gemeenten met een relatief grote bouwopgave. In tweede instantie kijkt de provincie naar plannen die nog moeten worden vastgelegd in een bestemmingsplan, maar wel ook passen binnen landelijke en provinciale wet- en regelgeving. Samen met afzonderlijke gemeenten, Metropoolregio Amsterdam en Bouwend Nederland zet de provincie zich in om knelpunten weg te nemen en tot productie te komen via het uitvoeringsprogramma binnenstedelijk bouwen en versnellen woningbouw.

Regionale afspraken wonen

De provincie richt zich op bouwprojecten waar behoefte aan is. Vooral op de steden omdat daar de meeste mensen nu eenmaal graag wonen. Echter, de stad moet wel leefbaar en aantrekkelijk blijven, zodanig dat de 'lucht niet uit de stad gehaald wordt'. Gemeenten maken regionale afspraken over woningbouw, die passen binnen de woningbehoefte en mogelijkheden.

Er moet een zorgvuldige afweging worden gemaakt wat de beste plek is om te gaan bouwen. Hierbij wordt onder andere ook rekening houden met bereikbaarheid, werkgelegenheid, gezondheid, waterberging, natuur en ruimte.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Onderdeel van het beoogde initiatief is het toevoegen van maximaal 41 woningen in het plangebied. Onderdeel van dit woonprogramma betreffen 16 units die geschikt zijn voor co-living. Het doel van de provincie is om te zorgen voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen. Hierbij sluiten de beoogde woningtypologieën aan. Er worden geen knelpunten verwacht met het beleid zoals vastgelegd in de Provinciale woonagenda 2020-2025.

4.2.4 Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025

De provincie Noord-Holland heeft in de Actieagenda Circulaire Economie omschreven wat de provincie in de periode tot 2025 doet om de verandering naar een circulaire economie te versnellen. De provincie Noord-Holland is een van de ondertekenaars van het Nationaal Grondstoffenakkoord, dat volgde uit het kabinetsplan van 2016 Nederland Circulair in 2050. De ambitie van de provincie sluit aan op die van Europa en het Rijk: Noord-Holland is in 2050 volledig circulair en het gebruik van primaire grondstoffen is in 2030 met 50% gedaald. Sinds 2017 zet de provincie zich daarom volop in om de overgang naar een circulaire economie te versnellen.

Om ervoor te zorgen dat de ambities voor 2030 en 2050 worden behaald, wil de provincie zoveel mogelijk barrières wegnemen die circulair ondernemen in de weg staan en circulair ondernemerschap stimuleren. Dit wordt gedaan via onder andere het spoor 'circulair ondernemerschap en innovatie' en het spoor 'grondstoffen'.

Relatie tot dit bestemmingsplan
De ambitie van Werf35 is een duurzame stadswijk te bouwen. Op de Werf zijn (bijna) alle bestaande gebouwen duurzaam gerenoveerd en worden alle nieuwe werk- en woonplekken duurzaam gerealiseerd. Er is geen sprake meer van het gebruik van gas; alle nieuwe gebouwen zijn 'all-electric'. Waar mogelijk voorzien zij in hun eigen energie, met onder meer zonnepanelen. Daarnaast is de ambitie om zo min mogelijk afval op de Werf te realiseren. Hierbij kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van een innovatieve composteermachine bij de gemeenschappelijke parkeerplaats. Deze composteermachine maakt het mogelijk om op de Werf binnen 24 uur alle organische afvalstromen met 85% te reduceren en om te zetten in bruikbare compost. De bruikbare compost is in te zetten voor de groenvoorziening op de Werf, als grondverbeteraar of in de volkstuin.Hiermee wordt bijgedragen aan de ambities omtrent duurzaamheid voor 2030 en 2050.

4.2.5 Detailhandels- en Leisurebeleid Noord Holland

De ambitie van de provincie Noord-Holland voor de detailhandel en leisure in de provincie is om toe te werken naar een vitaal, aantrekkelijk en evenwichtig winkel- en leisureaanbod, dat goed aansluit op de behoeftes van de bewoners van en de bezoekers aan Noord-Holland. De provincie Noord-Holland heeft een positieve grondhouding voor nieuwe ontwikkelingen, innovatieve concepten, schaalvergroting, enzovoort, die versterkend kunnen zijn voor detailhandelstructuur in het algemeen, en kunnen bijdragen aan de vitaliteit en aantrekkingskracht. Hierbij geldt dat nieuwe detailhandels-ontwikkelingen of uitbreidingen niet mogen leiden tot ernstige verstoring en duurzame ontwrichting van de bestaande winkelstructuur in de regio. De regionale afstemming vindt plaats in regionale adviescommissies. Gemeenten moeten grootschalige plannen ter advisering aan de commissie voorleggen. De nota is in mei 2009 vastgesteld.

Relatie tot dit bestemmingsplan
Dit beleid heeft geen inhoudelijke gevolgen voor het bestemmingsplan. Er worden in dit bestemmingsplan geen grootschalige plannen voor de detailhandel en leisure mogelijk gemaakt. Binnen de bestemming 'Gemengd' is in dit bestemmingsplan een concept store mogelijk gemaakt met een oppervlakte van maximaal 200 m². Daarnaast is uitsluitend ondersteunende detailhandel toegestaan.

4.2.6 Verkeers- en Vervoerplan Noord-Holland 'Ruimte voor Mobiliteit

Uitgangspunt van dit plan is de vrije mobiliteitskeuze van burgers. De behoefte aan mobiliteit blijft toenemen. Dat wordt onder meer veroorzaakt doordat de afstanden tussen de plaatsen waar mensen wonen, werken, recreëren, winkelen en zorgvoorzieningen gebruik maken steeds groter worden en tegelijk de verplaatsingspatronen steeds complexer worden. Dat veroorzaakt bereikbaarheidsvraagstukken. Daarom zet de provincie niet alleen in op wegen en openbaar vervoer en flankerend beleid maar tevens op een verantwoorde locatiekeuze van deze activiteiten. Het verkeer en vervoerplan is in 2003 vastgesteld.

Relatie tot dit bestemmingsplan
Het aspect 'Verkeer' wordt in paragraaf 5.1.4 van deze bestemmingsplantoelichting behandeld.

4.2.7 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Een goede bereikbaarheid is cruciaal voor de provincie, zowel voor de economie, maar ook voor de leefkwaliteit voor de burgers. De provincie zet zich in op de drie fronten benutten, beprijzen en bouwen om die bereikbaarheid te kunnen waarborgen. Dit betekent blijvende inzet om de wegcapaciteit te vergroten daar waar nodig, maar ook inzetten op het gebruik van de alternatieven en optimalisatie van de verplaatsing in de 'keten'. De provincie wil een betere balans brengen in het gebruik van de verschillende vervoersmogelijkheden onder andere door gebruik te maken van het prijsinstrument. Deze actualisatie is op 1 oktober 2007 vastgesteld door Provinciale Staten en vervangt delen van het Verkeer en Vervoerplan uit 2003.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Het aspect 'Verkeer' wordt in paragraaf 5.1.4 van deze bestemmingsplantoelichting behandeld.

4.2.8 Watervisie 2021

Om Noord-Holland veilig, leefbaar en groen te houden en tegelijkertijd een goed investeringsklimaat te hebben, is het nodig om over grenzen heen te kijken. Oplossingen zullen meer buiten het eigenlijke waterdomein gaan vinden, met water als vanzelfsprekend onderdeel van ruimtelijke gebiedsontwikkelingen. Dijken kunnen bijvoorbeeld niet oneindig worden opgehoogd om de veiligheid te garanderen. Er zijn slimme en ruimtelijke alternatieven nodig. Innovatieve oplossingen, waarvoor de provincie volop ruimte willen bieden.

De Watervisie 2021 zoekt de koppeling van wateropgaven met ruimte, economie en natuur. Zo is er op en aan het water rust, maar ook ruimte voor vertier en activiteiten. Waar water en natuur zijn, ontstaat vaak als vanzelf recreatie. En die combinatie biedt weer kansen voor economische ontwikkeling. Als een dijk wordt versterkt omdat dat nodig is voor de veiligheid, kan ook meteen een strand worden aanleggen. En wandel- en fietspaden. Wellicht kan ondernemers ruimte worden gegeven voor de aanleg van een jachthaven of steiger. Als dat op de juiste manier wordt gedaan, neemt de biodiversiteit toe én wordt er gewerkt aan de economische ontwikkeling van het gebied. Zo ontstaan mogelijkheden voor natuur en recreatie, en versterkt Noord-Holland de status als watersportprovincie.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Het aspect 'Water' wordt in paragraaf 5.1.3 van deze bestemmingsplantoelichting behandeld.

4.2.9 Keur 2019

De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

- voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste
- beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen
- vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. De Keur kent "verboden" en "geboden" voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. Voor een deel van de verboden activiteiten uit de Keur kan onder voorwaarden vergunning worden verleend.

Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht heeft regels en richtlijnen opgesteld voor het beheer en onderhoud van alle oppervlaktewateren. Ook wordt in de Keur beschreven hoe er omgegaan moet worden met grondwateronttrekkingen waarvoor AGV bevoegd gezag is. Er gelden diverse geboden en verboden bij werken aan of bij oppervlaktewateren, oevers en beschoeiingen.

In het Keurbesluit Vrijstellingen staat beschreven onder welke voorwaarden bepaalde

activiteiten zijn toegestaan zonder dat een keurvergunning nodig is. Dit scheelt administratief werk voor burgers en bedrijven. In veel gevallen geldt wel een meldplicht.

Relatie tot dit bestemmingsplan
Het aspect 'Water' wordt in paragraaf 5.1.3 van deze bestemmingsplantoelichting behandeld.

4.2.10 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie is een provinciale handreiking (vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 10 april 2018) voor het inpassen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het landschap, zoals bebouwing, agrarische bedrijven, infrastructuur of vormen van energieopwekking. De Leidraad geeft gebiedsgerichte én ontwikkelingsgerichte beschrijvingen en biedt zo toepasbare informatie over de manier waarop ruimtelijke ontwikkelingen kunnen bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving.

Relatie tot dit bestemmingsplan
Het plangebied is gelegen in Het Gooi. Het Gooi vormt een bosrijk woongebied tussen Amsterdam, Utrecht en Amersfoort en is een uitloper van de Utrechtse Heuvelrug. De algemene ambitie is om ruimtelijke ontwikkelingen:

- bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek;
- bij te laten dragen aan het versterken van (de beleving van) openheid en
- helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers.

1. Het reliëf stuurt in Het Gooi. De ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij:

- het kunnen ervaren van hoogteverschillen. Behoud de zichtbaarheid van de overgangen van hoog naar laag. Houd nog onbebouwde hellingen vrij van nieuwe ontwikkelingen. Dit geldt specifiek voor de open lage gebieden aan weerszijden van het stuwwallencomplex, zoals bij Naarden, Hilversumse Meent en de zijde van de Eempolders.
- het markeren van toppen. Behoud de zichtlijnen op bouwwerken die een functionele relatie met hoogte hebben (watertorens, televisiemasten) en laat deze als enige hoogteaccenten boven de horizon uitsteken.
- het open houden van de resterende engen en het beleefbaar houden van het reliëf. Creëer doorzichten naar dorpskernen. Voorkom verrommeling en verdichting van de resterende wegen.
- beleving van het hoogteverschil in het verloop van wegen. Behoud (de beleefbaarheid van) het perspectivisch verloop van de oude verbindingswegen; houd in wegenontwerp rekening met de belijning (wees kritisch bij het toepassen van versmallingen, drempels en rotondes).

2. Het 'illusielandschap' van Het Gooi met weinig zichtbare bebouwing op de heidevelden blijft intact. Ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij:

- het groen houden van randen van open gebieden. Pas bebouwing in achter de groene randen, zodat de indruk van aaneengesloten groengebieden blijft bestaan. Voor bebouwing direct aan de rand is de hoogte van de bomen en de dichtheid van de beplanting van belang. Bouw aan de rand niet hoger dan de 'boomgrens' (ca. 15 meter). In de richting van het centrum van de kernen is hogere bebouwing mogelijk, mits de bebouwing onzichtbaar blijft vanaf de heideterreinen.
- het koesteren en versterken van de groenstructuur van het 'illusielandschap'. Behoud de nog aanwezige groene buffers tussen de kernen. Houd de verbindingswegen tussen de kernen vrij van ruimtelijke ontwikkelingen. Behoud het contact tussen de weg en het landschap.
- het dramatiseren van de abrupte landschappelijke overgangen open-dicht van de A1. Koester de overgangen van open naar dicht en omgekeerd op de flanken van de stuwwal. Versterk de beleving van rijksweg A1 als doorsnijding van de stuwwal. Behoud de uitstraling van een 'groene corridor' en verminder de barrièrewerking in oost-west richting

(kans).

3. De bijzondere samenhang van de vesting Naarden met het omliggende landschap wordt versterkt. De ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij:
- het herstel van de openheid van de schootsvelden en zanderijen. Verbeter het zicht op de vesting en omgekeerd het zicht vanaf de vestingwerken naar het buitengebied. Houd de zanderijen open en vlak. Laat de bodems intact en respecteer het patroon van waterlopen. Plaats bebouwing alleen op de steilranden.

4. De opbouw van de landgoederenzone van 's-Graveland blijft helder. Ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij:
- het respecteren van de langgerekte opbouw van de verkaveling van 's-Graveland. Behoud en herstel lanen en sloten die de langgerekte ruimten versterken. Behoud het zicht vanaf het Noorder- en Zuidereinde de kamers in.
- het behouden en waar mogelijk restaureren van zichtlijnen van de landgoederenzone op de Ankeveense en Kortenhoefse polder. Behoud zichtlijnen van de buitens. Ga zorgvuldig om met de resterende ruimtes in het lint die uitzicht bieden op de achterliggende polders.

5. Overige ontwikkelprincipes. De ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij:
- het behouden en het zichtbaar/beleefbaar blijven van de huidige verkavelingsstructuur (inclusief sloten) bij (semi-)tijdelijke functies en opstellingen in het landschap, zoals voor zonne-energie. Zorg voor een ruime landschappelijke begrenzing van het terrein, die aansluit op het bestaande omringende landschap; vermijd hoge hekken in het landschap. Streef ernaar dat de opstelling kwaliteit toevoegt aan het bestaande landschap (zie in de Voorbeeldenbank de Kwaliteitsimpuls Zonneparken voor inspiratie).
- het behouden van de vrije ruimte (molenbiotopen) rond historische windmolens, in verband met de windvang en de zichtbaarheid van de molens in het landschap (zie aanvullende informatie voor de molenbiotoop).

Het beoogde initiatief raakt niet in negatieve zin aan één van de voorgaande ambities of ontwikkelprincipes, waardoor geen belemmeringen ontstaan voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

4.3 Regio

In deze paragraaf wordt het juridisch-planologisch kader op het regionaal niveau uitgelicht.

4.3.1 Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030

De Noordvleugel vormt weliswaar geen bestuurlijk geheel, maar in ruimtelijk-economisch opzicht wel een sterk eenheid. Daarom hebben de betrokken overheden waaronder de gemeente Hilversum op verzoek van de rijksoverheid een visie opgesteld die een samenhangend antwoord moet geven op de complexe ruimtelijke vraagstukken waarvoor het gebied is gesteld.

Essentie van deze ontwikkelingsvisie is het vinden van een oplossing voor de spanning tussen twee waarden: ten eerste de behoeft aan ruimte om te wonen en te werken voor het nog steeds groeiende aantal huishoudens van de Noordvleugel, ten tweede, de net zo dringende behoefte aan bescherming van natuur en landschap en de duurzaamheid in de ruimtelijk-economische ontwikkeling.

Uit de ontwikkelingsvisie blijkt dat de spanning weliswaar blijft bestaan, maar dat het mogelijk is er op een verantwoorde manier mee om te gaan. Verantwoord wil zeggen: het huidige bebouwde gebied optimaal benutten voor nieuwe woningbouw, het waar mogelijk met

elkaar mengen van de functies wonen en werken, en het creëren van voldoende recreatieaanbod in en rondom de steden. Verder wordt in de ontwikkelingsvisie voorgesteld een spoorverbinding tussen Almere via Hilversum naar Utrecht aan te leggen. Het concept is bestuurlijk nog niet geaccordeerd.

Relatie tot dit bestemmingsplan
De inhoud van dit bestemmingsplan is in lijn met de ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030. Dit bestemmingsplan voorziet immers in het huidige bebouwde gebied benutten voor nieuwe woningbouw en mengt de functies wonen en werken met elkaar.

4.3.2 Metropoolregio Amsterdam, ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040

De nota vormt het gemeenschappelijke vertrekpunt voor de raden voor het opstellen van de structuurvisies en is een uitwerking van de Structuurvisie Randstad 2040 van het rijk. De kern van de strategie is het ontwikkelen van wervende grootstedelijke vestigingsmilieus, die internationaal kunnen wedijveren met concurrerende metropolen. Kernwaarden intensiteit, bereikbaarheid en duurzaamheid. Voor het stedelijk gebied wordt gestreefd naar intensiveren en transformeren. Doel is niet zozeer verdichting maar vooral efficiënter ruimtegebruik, transformatie van verouderde gebieden naar moderne, gespecialiseerde of gemengde gebieden, behoud van sociale en culturele menging in de stedelijke gebieden, concentratie van regionale voorzieningen, publieke diensten en economische functies bij knooppunten van regionaal openbaar vervoer.

Voor het door ontwikkelen van de netwerkstad Noordvleugel tot een Europese metropool is vereist dat de internationale en interregionale bereikbaarheid gegarandeerd is. Hierbij zijn betere verbindingen nodig tussen Almere en Utrecht en Amersfoort. Er moet geïnvesteerd worden in een metropolitaan landschap. Het bestaande landschap voegt een onmisbare en onderscheidende kwaliteit toe aan de metropool. Met name de positie van de agrarische bedrijvigheid, de wateropgave en natuurontwikkeling vereisen een langjarige regionale strategie met forse investeringen. Dit alles moet bovenal duurzaam zijn.

De nota is vastgesteld op 14 december 2007.

Relatie tot dit bestemmingsplan

De inhoud van dit bestemmingsplan is in lijn met de nota Metropoolregio Amsterdam, ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040. Dit bestemmingsplan voorziet immers in het transformeren van een bestaand stedelijk gebied.

4.3.3 Woonvisie Regio Gooi en Vechtstreek 2016 - 2030

Op 8 maart 2017 heeft de raad van de gemeente Hilversum de regionale woonvisie Gooi en Vechtstreek 2030 vastgesteld. Het doel van de woonvisie is om de regio mooier, completer en duurzemer te maken. Om dit te bereiken worden drie sleutel ambities nagestreefd:

1. Beweging op de woningmarkt: door het wegnemen van belemmeringen en het stimuleren van doorstroming zorgen we voor meer beweging op de regionale woningmarkt. Hierdoor krijgen meer mensen meer keuzes en meer kansen.
2. Identiteit en diversiteit: Gooi en Vechtstreek is een regio met een sterke eigen identiteit. Deze identiteit willen we behouden en versterken. Dit wordt onder andere gepoogd door te zorgen voor meer diversiteit aan woningen en woonmilieus in de regio.
3. Samenwerking: Omdat men samen sterker staat, werken de gemeenten nauw samen met alle woonpartners in de regio om de missie te verwezenlijken. Via het voeren van een continue dialoog en via het monitoren en evalueren van de gezamenlijke inspanning.

Naast de drie ambities zijn vijf thema's opgesteld:

1. De inclusieve regio: een woonregio voor iedereen. Dit thema richt zich op de betaalbaarheid en beschikbaarheid van woningen voor minder kansrijke groepen op de woningmarkt.

2. De bouwende regio: bouwopgave en transformatie. Dit thema geeft aan dat uitbreiding van de woningvoorraad nodig blijft. De ambitie is om minimaal 20 procent van de woningtoevoegingen door middel van transformaties te laten plaatsvinden.
3. De vernieuwende regio: vernieuwing van de bestaande woningvoorraad. Dit thema richt zich zowel op de fysieke als de sociale aspecten van de bestaande woningvoorraad. Het gaat hierbij om aspecten als onderhoud, verbetering en verduurzaming van de bestaande woningvoorraad.
4. De zorgzame regio: wonen met zorg. Dit thema richt zich op passende woonvormen met aandacht voor ondersteuning en begeleiding van mensen met fysieke, mentale of sociale beperkingen.
5. De duurzame regio: naar een duurzame toekomst. Dit thema richt zich op het terugdringen van het energieverbruik in de bebouwde omgeving, onder andere door het verduurzamen van de bestaande woningvoorraad en aandacht voor duurzaamheid bij nieuwbouw.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Binnen dit bestemmingsplan zijn mogelijkheden voor het creëren van betaalbaar aanbod voor ouderen, jongeren en jonge gezinnen. In paragraaf 4.1.4 is nader op het woonprogramma en de behoefte aan woningen ingegaan. Hiermee wordt aangesloten op het eerste thema uit de regionale woonvisie. Daarnaast wordt ook op het tweede thema uit de woonvisie aangesloten doordat dit bestemmingsplan de transformatie van een bedrijventerrein mogelijk maakt en daarbij onder andere woningen worden toegevoegd. Als laatste wordt aangesloten bij het vijfde thema uit de regionale woonvisie door aandacht voor duurzaamheid bij de nieuw te bouwen woningen. In paragraaf 5.4 wordt nader op dit thema ingegaan.

4.3.4 Gooi en Vechtstreek regionale detailhandelsvisie

Op 17 december 2019 heeft de gemeenteraad de regionale detailhandelsvisie vastgesteld. In de regio is sprake van een relatief platte hiërarchie in de winkelstructuur, met een relatief klein hoofdwinkelcentrum (Centrum Hilversum), verschillende middelgrote centrumgebieden (Huizen, Bussum, Laren) en een aantal grote ondersteunende winkelgebieden. In de regionale visie ligt het accent op een sterke, meer hiërarchische hoofdstructuur. Hiervoor wordt de volgende visie en beleidslijn gevolgd:

- Het centrum van Hilversum vormt het recreatieve winkelhart van de regio met de (inter)nationale ketens;
- De bovenlokale centra, het bijzondere centrum van Laren, de dorpscentra en de grote ondersteunende clusters hebben een beperkter bereik;
- Concentratie van winkels in volumineus aanbod zo veel als mogelijk in de drie bestaande PDV-clusters;
- Grootschalige initiatieven in de reguliere detailhandel die niet passen binnen het regionale hoofdcentrum of de bovenlokale centra en grote ondersteunende centra kunnen een plaats krijgen in Maxis Muiden;
- Er wordt geen medewerking verleend aan initiatieven tot nieuwe clusters van detailhandel buiten de hoofdstructuur;
- Nieuwe solitaire ontwikkelingen zijn in de regio niet gewenst.

Samengevat houdt het regionale beleid de volgende lijn aan:

1. Initiatieven dienen bij te dragen aan de versterking van de gewenste hoofdstructuur in de Gooi en Vechtstreek;
2. Nieuwe clusters van detailhandel buiten de genoemde hoofdstructuur zijn niet gewenst;
3. Initiatieven die voorzien in de realisering of uitbreiding van verspreid (of solitair) gevestigde detailhandel zijn niet mogelijk.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan is niet in strijd met de regionale detailhandelsvisie. Binnen de bestemming 'Gemengd' is in dit bestemmingsplan een concept store mogelijk gemaakt met een oppervlakte van maximaal 200 m². Daarnaast is uitsluitend ondersteunende detailhandel toegestaan. Dit bestemmingsplan voorziet derhalve niet in een nieuw cluster van detailhandel. De beoogde detailhandel past bij de omvang van de wijk en doet geen afbreuk aan de hoofdstructuur. Hierdoor is de ondersteunende detailhandel en de concept store niet in strijd met de regionale detailhandelsvisie.

4.4 Gemeente

In deze paragraaf wordt het juridisch-planologisch kader op het gemeentelijk niveau uitgelicht.

4.4.1 Structuurvisie Hilversum 2030

Door de raad is op 15 mei 2013 een nieuwe structuurvisie vastgesteld, waarin het toekomstbeeld van de gemeente tot 2030 wordt geschetst. In deze structuurvisie zijn de hoofdlijnen voor het ruimtelijk beleid tot 2030 vastgelegd.

De structuurvisie bevat de volgende ambities en doelstellingen voor 2030:

1. een goede woongemeente om in te leven met voldoende werkgelegenheid en (basis)voorzieningen;
2. behoud van omringende natuurgebieden;
3. Mediastad en vestigingsplaats voor creatieve bedrijvigheid;
4. centrumgemeente met accent op zorg;
5. hoge stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden met weinig ontwikkelingen en de dynamische gebieden. Behoud en ontwikkeling zijn met elkaar in balans. In de woonwijken staat behoud van het huidige karakter voorop en wordt weinig ruimtelijke ontwikkeling voorzien. Dat geldt ook voor het buitengebied, inclusief het dynamische gebied Zonnestraal en omgeving, waar geen verdergaande verstedelijking zal plaatsvinden.

Het centrum en de werklocaties zijn de dynamische gebieden (binnen bestaand bebouwd gebied) waar sprake is van aanmerkelijke ruimtelijke ontwikkelingen en functiewijzigingen. De structuurvisie biedt de ruimte voor, en geeft richting aan, het realiseren van de ambities op het gebied van hoogwaardig wonen, natuur, media, zorg en architectuur. Vanuit de integrale benadering zijn voorts dwarsverbanden in beeld gebracht, bijvoorbeeld vanuit de invalshoeken duurzaamheid, bereikbaarheid en regio.

Relatie tot dit bestemmingsplan
Het initiatief voorziet in woningen, detailhandel, horeca en werklocaties. Deze verschillende functies worden gecombineerd, waardoor een centrumvoorziening ontstaat. Vanuit de Structuurvisie volgen geen belemmeringen die de vaststelling van dit bestemmingsplan in de weg staan.

4.4.2 Woonvisie 2021 tot 2030

Op 8 juni 2021 is de Woonvisie 2021 tot 2030 'Hilversumse woningmarkt toegankelijk voor iedereen' vastgesteld. De gemeente heeft hierin haar ambities op het vlak van het woonbeleid voor de periode tot 2030 vastgelegd. In de woonvisie ligt de focus op thema’s en opgaven waar de gemeente ook echt invloed op kan uitoefenen. De thema's zijn:

1. Hilversumse woningmarkt onder druk
2. Ontbrekende schakels in de woningmarkt
3. Langer en weer zelfstandig thuis wonen van mensen met een zorgvraag
4. Duurzame en energiezuinige woningen

In het eerste thema wordt ingezet op de realisatie van 3.000 extra woningen, de samenwerking met ontwikkelende partijen en op een goede benutting van de bestaande woningvoorraad. Het tweede thema gaat in op het goed benutten van de bestaande woningen door kansen voor doorstroming te vergroten, door aanvullend woningen toe te voegen in segmenten die het meest onder druk staan (sociale huur, middenhuur en betaalbare koop) en door ruimte te bieden aan de behoefte van bijzondere groepen. Het derde thema voorziet in het bieden van meer levensloopgeschikte en geclusterde woonvormen voor ouderen, met aandacht voor zorg en ontmoeting in de omgeving, en voor het zorg dragen voor andere zorgvragers voor voldoende aanbod verspreid over de stad, zodat mensen pretting kunnen wonen en buurten ook mensen kunnen opvangen. Voor wat betreft het vierde en laatste thema wordt verwezen naar de Transitievisie Warmte (TVW) die voor de gehele bebouwde omgeving in Hilversum is opgesteld.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan maakt onder andere de realisatie van woningen in het plangebied mogelijk. Binnen het plangebied kunnen maximaal 41 woningen worden gerealiseerd. In dit woonprogramma is plaats voor maximaal 16 units geschikt voor co-living. De overige woningen zijn woningen in het middensegment. In de Woonvisie heeft onder andere het thema 'Hilversumse woningmarkt onder druk' prioriteit, samen met 'Ontbrekende schakels in de woningmarkt'. De woningtypologieën die zijn beoogd in het plangebied sluiten aan bij deze twee thema's. Verder zijn op de Werf (bijna) alle bestaande gebouwen duurzaam gerenoveerd en worden alle nieuwe werk- en woonplekken duurzaam gerealiseerd. Er is geen sprake meer van het gebruik van gas; alle nieuwe gebouwen zijn 'all-electric'. Waar mogelijk voorzien zij in hun eigen energie, met onder meer zonnepanelen. Dit draagt bij aan thema 4. De ontwikkeling is hiermee in lijn met de Woonvisie 2021 tot 2030 'Hilversumse woningmarkt toegankelijk voor iedereen'.

4.4.3 Horecakader 'Gezellig en Gastvrij: Horeca maakt Hilversum'

In 2017 heeft de gemeenteraad het Horecakader 'Gezellig en Gastvrij: Horeca maakt Hilversum' vastgesteld. Hilversum werkt hard aan een centrum dat meer mensen aantrekt, die het centrum meer waarderen, vaker terugkomen, langer verblijven en meer uitgeven. Horeca speelt hierin een belangrijke rol. Om deze ambitie te realiseren moet de horeca (potentiële) bezoekers meer gaan bieden. Het onderscheidend vermogen van de horeca moet worden vergroot. Daarbij is herkenbaarheid van de horeca van belang, net als de juiste ondernemer op de juiste plaats en profilering.

De gemeente draagt bij aan de herkenbaarheid van de horeca door deze vooral in het centrum te faciliteren. Hier speelt de horeca een belangrijke rol als onderdeel van een aantrekkelijk centrum. Buiten het centrum wordt (al jaren) terughoudend omgegaan met het toevoegen van horeca. Daarbij is het van belang dat horeca voor bijvoorbeeld De Gijsbrecht (ondersteunt de winkelfunctie), voor buurten en wijken (ontmoetingsfuncties) en locatie als Mediapark, Werf35 en werklocaties evident.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Buiten de horecaconcentratiegebieden is er geen focus op uitbreiding van horeca. Initiatieven voor zogenoemde 'pareltjes' blijven wel mogelijk. Werf35 is in het horecakader genoemd als één van die pareltjes. Bij initiatieven die niet passen in het bestemmingsplan wordt een zorgvuldige afweging gemaakt.

- Hierbij worden alle betrokken belangen, ruimtelijke aspecten en zaken als cultuurhistorische waarden en milieu afgewogen.
- Een pareltje heeft toegevoegde waarde voor een specifiek gebied (bijvoorbeeld Media Park, Werf35, Arenapark, rand natuurgebied) of voor een complex (baak bij

herbestemming van monumentale panden).
- Ook kijkt de gemeente naar het onderscheidend vermogen voor Hilversum en de mate waarin een initiatief zal concurreren met de horeca in de horecaconcentratiegebieden.

Het plangebied van dit bestemmingsplan betreft Werf35; één van de pareltjes. De beoogde horeca-activiteiten in het plangebied zijn hiermee in lijn met het Horecakader van de gemeente Hilversum.

4.4.4 Afwegingskader Hotels Hilversum Mediastad 2020

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) groeit zowel zakelijk als recreatief toerisme sterk. De verwachting is dat deze groei zich in de nabije toekomst voortzet. De toeristische sector is dan ook van grote economische waarde voor de MRA, met 2,5 miljard aan bestedingen en 66.000 banen (bron: ZKA, Grip op Groei, 2018). Een deel van die bestedingen en banen komt in Hilversum terecht. Door de groei van toerisme, stijgt ook de vraag naar verblijfsaccommodaties. De stop op nieuwe hotelontwikkelingen in Amsterdam zorgt ervoor dat hoteleigenaren, ontwikkelaars en exploitanten uitwijken naar andere plaatsen in de Metropoolregio. De vraag vanuit de markt naar hotelkamers in Hilversum neemt toe. De gemeente Hilversum wil proactief sturen op gewenste ontwikkelingen om zo het groeiend toerisme in goede banen te leiden.

In het afwegingskader zijn diverse uitgangspunten geformuleerd onder de volgende onderdelen:

- algemeen;
- levendig klimaat;
- vestigingsklimaat;
- leefbaarheid.

Op basis van de uitgangspunten behorende bij de pijlers is een toetsingskader opgesteld. Elk initiatief wordt door het Omgevingsteam aan de hand van het toetsingskader beoordeeld op wenselijkheid en haalbaarheid van realisatie.

Het kader steunt op twee pijlers:

1. Kansrijke gebieden: is er ruimte voor ontwikkelingen in het gebied?
2. Economische meerwaarde: in hoeverre heeft het initiatief toegevoegde waarde voor het gebied?

Om ervoor te zorgen dat een goede afweging gemaakt wordt, zal elk initiatief moeten voldoen aan de volgende eisen:

1. Ruimtelijke eis: ruimte voor nieuwe ontwikkelingen op de beoogde locatie?
2. Economische eis: in welke mate heeft het initiatief toegevoegde (economische) waarde voor het gebied?
3. Maatschappelijke eis: in welke mate is er sprake van buurtbetrokkenheid, sociaal ondernemerschap, duurzaamheid etc.?
4. Bereikbaarheidseis: in hoeverre heeft het initiatief invloed op de bereikbaarheid van de locatie?
5. Haalbaarheidseis: in hoeverre is het initiatief exploitabel?

Relatie tot dit bestemmingsplan

De voorgenomen ontwikkeling voorziet mogelijk in een Hotel Special. Het programma is echter nog niet zeker. Bij de omgevingsvergunningaanvraag voor de activiteit bouwen zal het

toetsingskader doorlopen worden, indien de Hotel Special wordt gerealiseerd. Hier ontstaan geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

4.4.5 Economisch perspectief 2040

Op 18 maart 2021 is het Economisch perspectief 2040 opgesteld voor Hilversum. Dit document is een bouwsteen voor de Omgevingsvisie van Hilversum en is derhalve een aanzet tot de strategie die nodig is voor een gezonde economische ontwikkeling van Hilversum richting 2040.

Met name in het stedelijk weefsel (dus buiten de bedrijventerreinen en kantoorlocaties) is een kwart van de Hilversumse werkgelegenheid de afgelopen tien jaar verdwenen, maar er wordt gewerkt aan herstel. Het vestigingsklimaat is de grote boosdoener, met name door structureel ruimtetekort. De sleutel zit aan de fysieke kant, door voldoende ruimte te maken voor de economie in Hilversum. Wanneer uit wordt gegaan van gezonde economische ontwikkeling in Hilversum, vraagt dit om meer ruimte voor bedrijvigheid: ruim 38 hectare op bedrijventerreinen en ruim 130.000 m² op overige locaties in Hilversum. Hierdoor is ruimte creëren van belang. Ook verdichting en functiemenging op zowel formele werklocaties als in de woonwijken en overige informele werklocaties worden daarbij een noodzakelijke oplossing.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan is in lijn met het Economisch perspectief 2040 daar dit bestemmingsplan wordt voorzien in ruimte voor bedrijvigheid. In de bestaande situatie zijn er planologisch reeds bedrijfsfuncties toegestaan, maar deze hebben een hogere maximale milieucategorie dan de beoogde bedrijvigheid. Het aanpassen van de milieucategorie bedrijfsactiviteiten leidt tot een terrein waar middels verdichting en functiemenging een gebied ontstaat met ruimte voor werken en andere functies, zoals wonen en horeca.

4.4.6 Evenementenkader

In 2017 is het Evenementenkader 'Evenementen met een verhaal!' opgesteld voor de gemeente Hilversum. Hierin wordt richting gegeven en een kader geboden aan organisatoren, inwoners en andere betrokkenen bij het organiseren van evenementen in Hilversum. Hilversum is mede vanwege deze evenementen een aantrekkelijke plek om te wonen, te werken en te bezoeken. Evenementen vinden plaats in het centrum, maar ook op andere locaties zoals Werf35, Landgoed Zonnestraal en Plein Hilversumse Meent.

Evenementen vinden vooral in het centrum plaats, maar deze locaties moeten worden gedeeld en het Stationsplein zal bijvoorbeeld in de toekomst vervallen als locatie. Hierdoor wordt onder andere gekeken naar een locatie als Werf35, die gelet op het karakter (groen, water, media monumentaal, cultuurhistorie) complementair is aan locaties in het centrum. Daarnaast dient er naast het belang van evenementen voor de stad, aandacht te zijn voor de balans tussen levendigheid en leefbaarheid. Op deze balans is het evenementenbeleid gericht.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan voorziet in het toestaan van evenementen binnen het plangebied, op een locatie waar reeds evenementen zijn georganiseerd. Het plangebied wordt in dit verband al genoemd in het Evenementenkader uit 2017. Dit bestemmingsplan voorziet in een evenementenlocatie die complementair is en blijft aan de locaties voor evenementen in het centrum. Daarnaast is aandacht voor de balans tussen de levendigheid en leefbaarheid, en wordt hierop ingegaan in het locatieprofiel. Het locatieprofiel is in Bijlage 3 opgenomen bij deze bestemmingsplantoelichting. Belangrijke aspecten bij de balans tussen levendigheid en leefbaarheid is de categorie, duur, omvang, geluid en tijdsbestek. Op deze aspecten wordt in het Locatieprofiel Werf35 (COUP, mrt 2022) nader ingegaan.

4.4.7 Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 en uitvoeringsprogramma Mobiliteit

In de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 zoals vastgesteld op 21 april 2021 is de visie op hoofdlijnen gegeven voor mobiliteit in de gemeente Hilversum. Er is gewerkt met een aantal scenario's passend bij Hilversum om op basis van modellen de gevolgen voor de mobiliteit van bepaalde keuzes inzichtelijk te maken. Het scenario "Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit" geeft voor de mobiliteit in Hilversum een realistische en haalbare oplossing op hoofdlijnen en bevat een slimme brede mix van gefaseerd te nemen maatregelen.

In het bijbehorende uitvoeringsprogramma Mobiliteit zijn de volgende maatregelen opgenomen:

- de mogelijkheden van smart mobility (slimme VRI installaties en diverse typen sensoren om het gebruik van alle modaliteiten te meten en te regelen);
- één of meerdere zero emissie zones;
- een fijnmazig vervoersnetwerk;
- ketenmobiliteit en OV-Knooppuntenontwikkeling;
- deelvervoer;
- betere faciliteiten voor langzaam vervoer, zoals voor voetgangers en fietsers;
- contacten met bedrijven om de in- en uitgaande pendel te verkleinen (meer hybride werken naar aanleiding van Covid-19).

Relatie tot dit bestemmingsplan

In de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 is gekozen voor het scenario "Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit". De toekomstvisie op het karakter van het plangebied en het daarbij te verwachten mobiliteitsgedrag van bewoners en gebruikers van het gebied sluit hier goed bij aan. Ook de in het uitvoeringsprogramma opgenomen elementen als smart mobility (meten en regelen), ketenmobiliteit en openbaar vervoer en deelmobiliteit, sluiten goed aan op de kernwaarden van Werf35 in de toekomstige situatie.

Ook wordt in de Mobiliteitsvisie gepleit voor onder andere deelmobiliteit. Dit zorgt er uiteindelijk voor dat minder mensen een eigen auto hebben. Deze visie sluit aan bij de doelgroepen die in de toekomstige situatie gebruik zullen maken van het plangebied Werf35.

In paragraaf 5.2.2 van deze bestemmingsplantoelichting wordt ingegaan op mobiliteit (parkeerbehoefte, verkeersaantrekkende werking en ontsluiting) in het plangebied.

4.4.8 Nota parkeernormen 2023. Hilversum

Vanaf 20 september 2023 geldt de Nota parkeernormen 2023. Hilversum. De eerste versie van dit bestemmingsplan is opgesteld op het moment dat de Parkeernota Hilversum 2017 nog het geldende beleid betrof. In de Parkeernota uit 2017 was een bevoegdheid opgenomen waarin het college in specifieke gevallen kon afwijken van de parkeernorm. Voor de ontwikkeling in dit plangebied is daar destijds vanuit gegaan.

Met de vaststelling van de Nota parkeernormen 2023. Hilversum zijn de beleidsregels uit 2017 vervangen. Het doel van de Nota parkeernormen 2023. Hilversum is om een kader te scheppen waaraan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen de hele gemeente ten aanzien van parkeren getoetst kunnen worden.

De parkeernorm is een vast gegeven, gebaseerd op de functie die wordt gerealiseerd en de omvang ervan. De normen zijn verlaagd ten opzichte van de normen in de vorige parkeernormennota. Dat geldt zowel voor de basisnormen, als voor de bezoekersnorm voor de woningen. De parkeereis is het aantal parkeerplaatsen dat uiteindelijk aangelegd dient te worden, nadat de stappen van de berekening in de parkeerbalans doorlopen zijn, zoals de gelijktijdige aanwezigheid van verschillende functies en de mogelijkheid van het afkopen van een reductie. Voor alle parkeerplaatsen die in mindering worden gebracht op de parkeereis

(de reductie), dient per parkeerplaats een bijdrage in het mobiliteitsfonds gestort te worden.

Voor de parkeernormering wordt gebruik gemaakt van de volgende gebiedsindeling: “Centrum plus OV-knooppunten”, “Schil Centrum”, “Rest bebouwde kom” en “Buitengebied. Per functie is een parkeernorm bepaald en aangegeven in de bijlage bij de nota. Ook de aan te houden aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in de bijlage bij de nota.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Het aspect verkeer en parkeren wordt in paragraaf 5.2.2 van deze bestemmingsplantoelichting behandeld.

4.4.9 Structuurvisie Archeologie 'De ondergrondse stad'

De gemeente Hilversum heeft het archeologisch erfgoed en mogelijke verstoringen daarvan in kaart gebracht. Op 11 mei 2011 heeft de gemeenteraad met Structuurvisie Archeologie ‘De ondergrondse stad’ ingestemd.

De structuurvisie Archeologie is een gevolg van internationale afspraken over behoud en bescherming van het archeologisch erfgoed die al in 1992 in het Europese Verdrag van Malta werden gemaakt en in 2006 zijn verankerd in nationale wetgeving. Onderdeel van de structuurvisie Archeologie is een archeologische beleidskaart. Wanneer sprake is van verstoring van de bodem dan stelt de archeologische beleidskaart (en bijbehorende regels) de initiatiefnemer in staat om te beoordelen waar onderzoek moet plaatsvinden.

Relatie tot dit bestemmingsplan

In paragraaf 5.6.3 van deze toelichting is opgenomen op welke wijze is omgegaan met archeologie in het plangebied.

4.4.10 Groenbeleidsplan Hilversum 2030

Het groenbeleidsplan is opgesteld met als doel 'de verouderde Hilversumse groenbeleidsnota's te herzien tot een actuele nota die al het groenbeleid voor het gehele grondgebied van Hilversum op hoofdlijnen beschrijft'. In het plan is onder andere aandacht voor versterking van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS), het veiligstellen van de groenstructuur die het groene imago van Hilversum bepaalt, groen in bouwplannen, de aanpak van de stadranden, versterking van groen in het centrum, kleine groenplannen op buurtniveau en spelen in het groen.

Het groenbeleidsplan beschrijft een integraal, samenhangend en geactualiseerd beleid rond het thema groen voor de gehele gemeente. In dit plan wordt de visie op het groen van Hilversum beschreven aan de hand van vijf deelvisies en één totaalvisie:

1. Landschap en cultuurhistorie;
2. Ecologie en water;
3. Gebruik;
4. Beheer en eigendom;
5. Bomen;
6. Integrale visie op groen.

Het groen in en rondom Hilversum staat onder druk en de verwachting is dat deze druk de komende jaren verder zal toenemen. Bijvoorbeeld door de toenemende verstedelijkingsdruk, decentralisatie van groenbeleid en bezuinigingen. Dit maakt het noodzakelijk om actief groenbeleid te voeren. Hiertoe zijn vijf speerpunten geformuleerd:

1. Vastleggen groenbeleid en streefbeelden;
2. Behoud en versterking natuurgebieden in het buitengebied;
3. Verbeteren samenhang tussen stadsrand en buitengebied;
4. Inzetten op kwaliteit en beleving van groen in de stad;
5. Mensen betrekken bij groen en profileren Hilversum als groene stad.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Natuurinclusiviteit, schaduw en waterinfiltratie zijn belangrijke thema's voor de Werf, dus waar het kan wordt verharding verwijderd en wordt groen toegevoegd. De opkamers in het plangebied liggen verhoogd ten op zichte van het maaiveld en vormen groene en intieme collectieve ruimtes. Als kleine hofjes zijn de opkamers een gezamenlijk dakterras voor direct omwonenden maar uiteraard ook toegankelijk voor ander "bewoners" van de Werf. Met een groene inrichting zijn het geborgen plekken op de Werf die wel in open verbinding staan met de omgeving, maar door hun hoogteverschil een minder openbaar karakter hebben. Daarnaast is de ambitie om diverse bomen in het plangebied aan te planten.

4.4.11 Leidraad natuurinclusief bouwen

De biodiversiteit in Nederland neemt al decennia lang af. Dat geldt voor biodiversiteit buiten de stad, maar ook voor biodiversiteit binnen de stad. Het is aannemelijk dat dat voor de Werf 35 niet anders is. De stad heeft zijn eigen ecosysteem van planten- en diersoorten die zich hebben aangepast aan het leven in een dicht bebouwde omgeving. Als gezegd staat de leefomgeving van veel gebouwbewonende diersoorten onder druk door het verlies aan verblijfplaatsen door sloop, nieuwbouw, renovatie en isolatie. Ook de leefomgeving van deze soorten wordt steeds kleiner door de toename van verharding in de openbare ruimte en in particuliere tuinen en de afname van de hoeveelheid en diversiteit aan groen. Gevolg is dat dier- en plantensoorten verdwijnen en dat het ecosysteem van de stad uit balans raakt. Door het ontbreken van natuurlijke vijanden krijgen plaagdieren zoals de eikenprocessierups vrij spel en door het gebrek aan variatie in beplanting zijn verschillende boomsoorten vatbaar voor diverse ziektes.

Wil men het tij keren dan zal geïnvesteerd moeten worden in het herstellen van de natuurlijke balans in de stad. Voor de gebouwbewonende diersoorten betekent dat meer verblijfplaatsen maken en de leefomgeving beter geschikt maken. Dit is een bredere aanpak dan de Wet natuurbescherming (Wnb).

De Wnb is gericht op bescherming van het individu en niet op de leefomgeving van de populatie als geheel: worden er voor een vergunningaanvraag geen beschermde diersoorten aangetroffen dan hoeven er ook geen maatregelen te worden genomen. Het uiteindelijke resultaat is dat er potentiële nest- en verblijfplaatsen verloren gaan zonder dat deze worden gecompenseerd.

De benadering is om maatregelen voor gebouwbewonende diersoorten te stimuleren. Diersoorten zullen daardoor minder kwetsbaar worden voor veranderingen in hun leefomgeving als gevolg van bijvoorbeeld bouwwerkzaamheden. Overigens moeten werkzaamheden altijd voldoen aan de Wnb. Tot slot profiteren ook de inwoners van Hilversum mee. Een natuurlijke, biodiverse woonomgeving is immers een prettiger en gezonder woonomgeving.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Bij de ontwikkeling wordt natuurinclusief bouwen als randvoorwaarde opgenomen. De sturing van natuurinclusief bouwen vindt plaats door een bepaling in de regels waarin de verplichting is opgenomen tot het realiseren van voldoende maatregelen in het kader van natuurinclusief bouwen. Of men invulling geeft aan deze verplichting wordt getoetst aan de hand van een Realisatieplan natuurinclusief bouwen dat bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen van een gebouw ingediend moet worden.

4.4.12 Transitievisie Warmte Hilversum

Op 27 januari 2021 heeft de gemeenteraad van Hilversum het Startdocument voor de Uitgangspunten en Verdere Uitwerking van de Transitievisie Warmte vastgesteld. Dit heeft geresulteerd in de Transitievisie Warmte Gemeente Hilversum 2021 zoals vastgesteld op 6 oktober 2021.

Hilversum heeft voor de warmtetransitie een individuele benadering gekozen. Het feit dat er in Hilversum veel vooroorlogse bouw is, met een relatief groot aandeel monumenten, en er weinig uitbreidingslocaties zijn, vraagt om maatwerk. De gemeente zet daarom in op energie besparen en isoleren. Daarbij worden woning- en gebouweigenaren in staat gesteld om individueel tot een eigen keuze voor een oplossing te komen. Dit wordt gedaan aan de hand van zeven uitvoeringslijnen:

1. Informatievoorziening verbeteren, door het verstevigen van het energieloket en het optimaliseren van de uitvoeringsketen;
2. Routekaarten voor de meest voorkomende woning typologieën in Hilversum ontwikkelen;
3. All-in pakketten, met een aanpak, aanbod en inzicht in kosten, ontwikkelen voor de meest voorkomende woning typologieën;
4. Ondersteunen bewonersinitiatieven, door instrumenten en arrangementen te bieden ter begeleiding bij het opstarten van een plan, initiatief of ambassadeursrol;
5. Aandacht voor monumenten, in het aanbod en de welstandsnota;
6. Voortzetten huidige instrumenten, zoals de Duurzaamheidslening, samenwerking met de energiecoöperaties en prestatieafspraken met woningcorporaties;
7. Monitoren en evalueren van de aanpak in relatie tot de opgave, zodat deze tussentijds aangescherpt kan worden.

Relatie tot dit bestemmingsplan

In paragraaf 5.4 van deze toelichting wordt ingegaan op het aspect duurzaamheid. Hieruit blijkt dat in het plangebied, ondanks de aanwezige monumenten, ingezet is/wordt op energie besparen en isoleren. Zo zijn binnen het plangebied (bijna) alle bestaande gebouwen al duurzaam gerenoveerd. Voor een uitgebreide beschrijving van de duurzaamheidsmaatregelen in het plangebied wordt verwezen naar paragraaf 5.4.

4.4.13 Gemeentelijk Watermanagementplan 2021-2026

Het Gemeentelijk Watermanagementplan van Gemeente Hilversum voor de periode 2021 tot en met 2026 is het vervolg op het Gemeentelijk Rioleringsplan 2015-2020 en beschrijft de invulling van het beleid voor de gemeentelijke watertaken.

Het plan beschrijft de visie op de watertaken, met welke ambitie de opgaven worden ingevuld, de uit te voeren maatregelen, welke eisen aan de uitvoering daarvan worden gesteld en welke personele en financiële middelen daarvoor nodig zijn.

De visie van de gemeente Hilversum op de gemeentelijke watertaken is grotendeels een voortzetting van het eerdere beleid, gericht op uitvoering van de gemeentelijke watertaken en instandhouding van de huidige toestand en goede werking van de riolering. De visie heeft de volgende zes speerpunten:

1. Gezonde en veilige leefomgeving met hoge ruimtelijke kwaliteit;
2. Klimaatbestendig Hilversum;
3. Duurzaam Hilversum;
4. Inzicht in toestand en werking van de waterhuishouding;
5. Slim koppelen met ander ruimtelijk/ maatschappelijke opgaven;
6. Communicatie met bewoners, bedrijven en andere beheerders.

Relatie tot dit bestemmingsplan

Het aspect water en riolering wordt in paragraaf 5.7.2 van deze bestemmingsplantoelichting behandeld.

4.4.14 Welstandsnota gemeente Hilversum 2014

Het welstandsbeleid ligt op dit moment vast in de 'Herziene Welstandsnota 2014'. In de welstandsnota staan de regels voor de welstandsbeoordeling. Grotere plannen worden beoordeeld via de gebiedscriteria, waarvoor wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van de nota. Veelvoorkomende bouwwerken en verbouwingen worden behandeld in hoofdstuk 5. De welstandscriteria voor erfgoed zijn opgenomen in hoofdstuk 6.

Na vaststelling door de gemeenteraad is het beeldkwaliteitsplan - specifiek voor de locatie Werf35 - een aanvulling op het welstandsbeleid.

Relatie tot dit bestemmingsplan

De locatie Werf35 is onderdeel van één van de 'traditionele bedrijventerreinen' (Gebied 7A in hoofdstuk 4 van de Welstandsnota Hilversum 2014). De criteria voor deze gebieden zijn toegespitst op bedrijventerreinen en niet bruikbaar voor de gebiedsontwikkeling op Werf35. Het beeldkwaliteitsplan Werf35 beschrijft de gewenste beeldkwaliteit voor de gebiedsontwikkeling.

Het beeldkwaliteitsplan vervangt - voor de locatie Werf35 - de uitgangspunten en criteria als beschreven in hoofdstuk 4 Gebied 7A. De algemene welstandscriteria, de objectcriteria (zie hoofdstuk 5) en de overige bepalingen blijven gelden vanuit de welstandsnota.

De bestaande gebouwen en het achterterrein zijn op 2 maart 2021 aangewezen als gemeentelijk monument, inclusief vaststelling van de redengevende omschrijving (gemeentelijk monument Mussenstraat 9-21, "Fabriekscomplex 'WERF 35': vier gebouwen met aanbouwen, restanten fabrieksmuur en terrein", GMH 1395) met bijbehorende bouwhistorische analyse en bijlagen.

Voor de monumentale gebouwen gelden de bepalingen met betrekking tot erfgoed als beschreven in hoofdstuk 6 van de welstandsnota. Voor het beschermde achterterrein gelden de spelregels ten aanzien van de buitenruimte als omschreven in het beeldkwaliteitsplan.

Voor het gebied Werf35 gelden de algemene objectcriteria van de welstandsnota. Enkele objecten mogen echter niet toegepast worden in het gebied en zijn daarom niet van toepassing. In het beeldkwaliteitsplan zijn daarnaast enkele aanvullende gebied specifieke objectcriteria opgenomen, die specifiek voor de locatie Werf35 gelden.

Hoofdstuk 5 Ruimtelijk plan

In dit hoofdstuk wordt in de eerste paragraaf de ruimtelijke ontwikkeling beschreven. Vervolgens wordt in de daarop volgende paragrafen de ruimtelijke ontwikkeling getoetst aan de omgevingsaspecten. Per omgevingsaspect zijn de van toepassing zijnde regelgeving en het beleid genoemd. Vervolgens zijn de onderzoeken beschreven en conclusies getrokken.

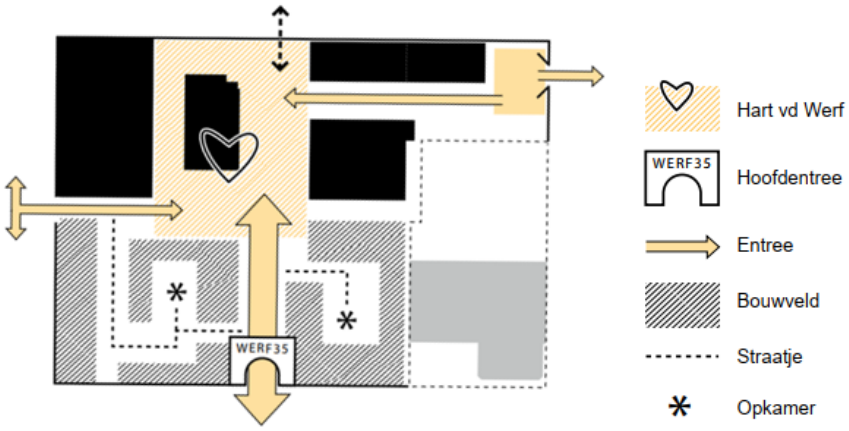
5.1 Ruimtelijke ontwikkeling

5.1.1 Stedenbouwkundige structuur

In de toekomstige situatie wordt de reeds ingezette verandering van de industriële locatie naar een stedelijke functie verder voortgezet. De stedenbouwkundige structuur binnen het plangebied zal derhalve in de toekomstige situatie beter aansluiten op de omliggende gronden. Door de bedrijfsactiviteiten voor wat betreft de milieucategorie ook planologisch naar beneden bij te stellen (feitelijk zijn er al geen bedrijfsactiviteiten met een milieucategorie 3.1 of hoger gevestigd) is het mengen van functies mogelijk. Onder andere de reeds vergunde horeca-activiteiten en creatieve bedrijven zijn een katalysator geweest voor de ontwikkeling tot creatieve hotspot in Hilversum. Onderhavig bestemmingsplan maakt de verdere ontwikkeling van de creatieve hotspot mogelijk door het zuidelijk terrein van het plangebied te ontwikkelen. Door het toevoegen van meerdere functies, waaronder ook wonen, wordt het plangebied nog meer onderdeel van de stad en komt dit de leefbaarheid ten goede. Het plangebied zal hierdoor in de toekomstige situatie niet alleen tijdens kantooruren op weekdagen levendig zijn.

Voor wat betreft de functionele structuur is het van belang dat in de toekomstige situatie het overgrote deel van het programma bestaat uit een werkfunctie. Naast de bedrijvigheid zijn er functies als een concept store, ondergeschikte detailhandel en horeca (waaronder een Hotel Special, restaurants en cafés) beoogd. Het aantal woningen in het plangebied is beperkt tot maximaal 41 woningen. De werkfunctie, bestaande uit veelal creatieve bedrijvigheid, voert derhalve de boventoon in het plangebied in de toekomstige situatie.

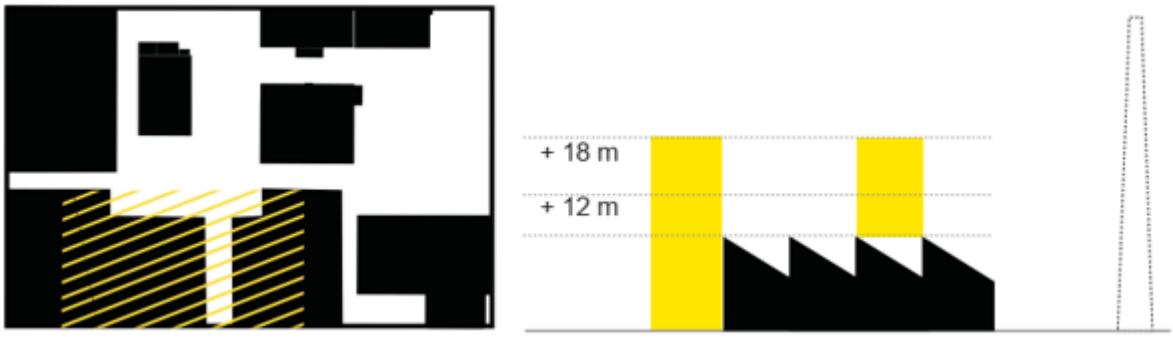
Inzake de stedenbouwkundige opzet voorziet het beoogde plan in een erfgoedinclusief plan. De bestaande bebouwing binnen het plangebied is industrieel erfgoed (gemeentelijk monument) en de nieuwe architectuur zal hiermee een synergie aangaan. De hoofdvormen van de nieuwbouw zijn gebaseerd op deze karakteristieke industriële gebouwen. Voor wat betreft de hoogte sluit de toekomstige situatie aan op de laagbouw van maximaal 12 meter hoog en worden daarnaast enkele hoogteaccenten toegevoegd van 15 meter en van maximaal 18 meter. Duidelijke buiten- en binnenkanten had het oorspronkelijke fabrieksterrein al en zijn ook in de toekomstige situatie voorzien. Het Hart van de Werf bestaat uit een centraal gelegen plein waar de bebouwing omheen is gesitueerd. Het parkeren vindt plaats buiten het industrieel erfgoed en is voorzien ter plaatse van het zuidelijk deel van het plangebied in een half verdiepte parkeergarage. De buitenruimte op het maaiveld functioneert hierdoor als een 'shared space' voor voornamelijk fietsers en voetgangers.



Figuur 5.1 Stedenbouwkundig model (bron: Stedenbouwkundige visie Werf 35 d.d. 10 mei 2021)

- Hart van de Werf: dit is het centraal gelegen plein. Het plein verbindt de bestaande en de nieuwe gebouwen met elkaar.
- Entrees: het plangebied wordt beter aangetakt op de omgeving door de huidige twee entrees beter te positioneren en een derde toe te voegen.
- Rooilijnen: de rooilijnen van de van de huidige bebouwing worden doorgezet in het nieuwe gedeelte (gevellijn).
- Bouwvelden: het nieuwe bouwveld wordt in tweeën gedeeld door de nieuwe hoofdentree.
- Opkamers: de nieuwe bouwvelden worden verder opgedeeld door straatjes en ‘opkamers'. Hierdoor ontstaan kleinere bouwvelden.

Binnen het plangebied is open ruimte voor ontmoeting en activiteit belangrijk. Bij realisatie van de beoogde nieuwe bebouwing dient hier rekening mee te worden gehouden. De nieuwe bebouwing bestaat uit bebouwing van maximaal 12 meter hoogte en daarnaast zijn hoogteaccenten van 15 meter en van maximaal 18 meter mogelijk. De positionering van deze accenten moet samenhangen met het ontwerp van de openbare ruimte en staat bij voorkeur in de tweede lijn ten opzichte van de Mussenstraat. Uitzondering hierop is de bebouwing aan de zuidzijde van het plangebied (nabij het spoor).



Figuur 5.2 Hoogteaccenten (bron: Stedenbouwkundige visie Werf 35 d.d. 10 mei 2021)

Voor de herontwikkeling van het plangebied is een beeldkwaliteitsplan gemaakt. Het beeldkwaliteitsplan stelt kaders. Voor wat betreft de bebouwing in het plangebied zijn dit bijvoorbeeld spelregels voor het karakter, materialen, plastiek, gevel, gevelopeningen, ritme, schaal en verbijzonderingen. Voor wat betreft de inrichting van de openbare ruimte gaat het om materiaal, verlichting en groen.

5.1.2 Groenstructuur

In de toekomstige situatie worden groene elementen toegevoegd voor het creëren van een aantrekkelijke woon- en werkruimte. Hierbij kan gedacht worden aan een groene inrichting van de collectieve buitenruime, waar onder andere zitmogelijkheden worden opgenomen. Daarnaast wordt groen toegevoegd door de aanplant van bomen, heesters en planten.

Vergroenen in het plangebied levert een positieve bijdrage voor verkoeling bij temperatuurstijging en draagt bij aan een aantrekkelijk verblijfskwaliteit. Daarnaast heeft groen een ondersteunende functie in het kader van de biodiversiteit en trekt het insecten en vogels aan. Ook bieden groenzones de mogelijkheid voor infiltratie van regenwater. In het hart van de Werf is de werftuin beoogd. Onderstaande figuur toont de verharding en het groen in de toekomstige situatie.



Figuur 5.3 Verharding en groen - toekomstige situatie (bron: Beeldkwaliteitsplan Werf35)

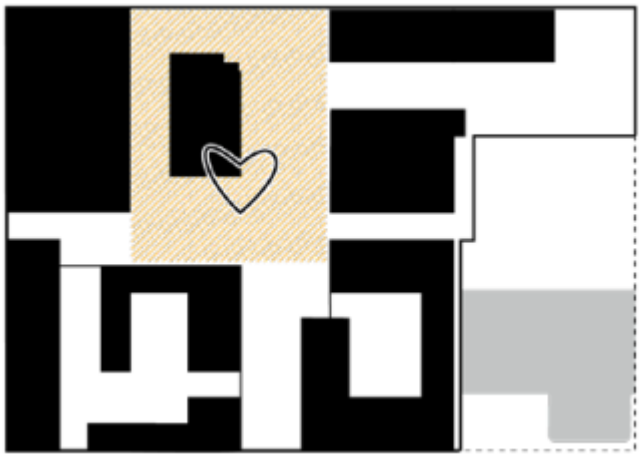
5.1.3 Waterstructuur

Net als in de huidige situatie wordt er ook in de toekomstige situatie niet voorzien in oppervlaktewateren in het plangebied. In paragraaf 5.7.2 wordt nader ingegaan op de omgang met onder andere hemelwater in het plangebied.

5.1.4 Verkeersstructuur

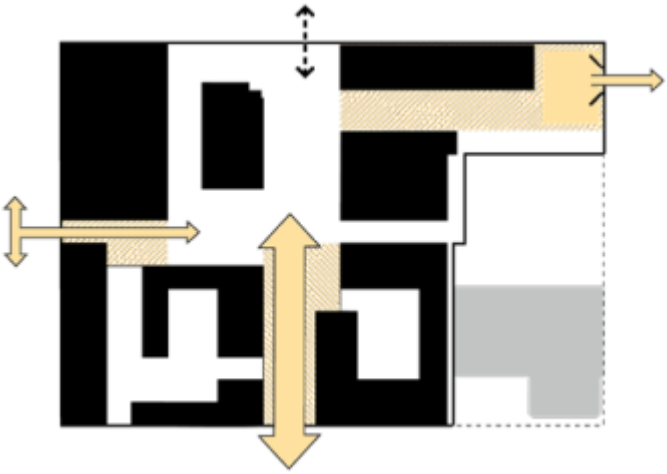
In de toekomstige situatie zijn de mogelijkheden voor autoverkeer beperkt. Het plangebied wordt grotendeels van binnenuit ontsloten met grote openingen in de plint. De buitenruimte functioneert hierdoor als een 'shared space' voor fietsers en voetgangers. Autoverkeer gaat vanaf de randen van het plangebied direct de halfverdiepte parkeergarage in en rijdt derhalve niet het plangebied in. Enkel hulpdiensten zijn er toegestaan en voorzieningen voor lossen & laden zijn in het plangebied voorzien.

Het centrale plein (hart van de Werf) verbindt de andere zones in het plangebied en zal in de toekomstige situatie functioneren als plein, tuin, terras, sportveld, etc.



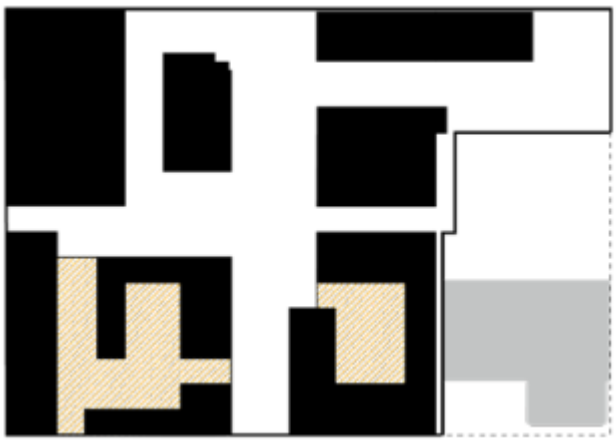
Figuur 5.4 Centraal plein/ hart van de Werf (bron: Beeldkwaliteitsplan Werf35)

Twee entrees bevinden zich aan de Mussenstraat en de bestaande entree aan de Arendstraat blijft bestaan. In vergelijking met de huidige situatie wordt één entree toegevoegd en worden de bestaande entrees beter gepositioneerd.



Figuur 5.5 Entrees van het plangebied (bron: Beeldkwaliteitsplan Werf35)

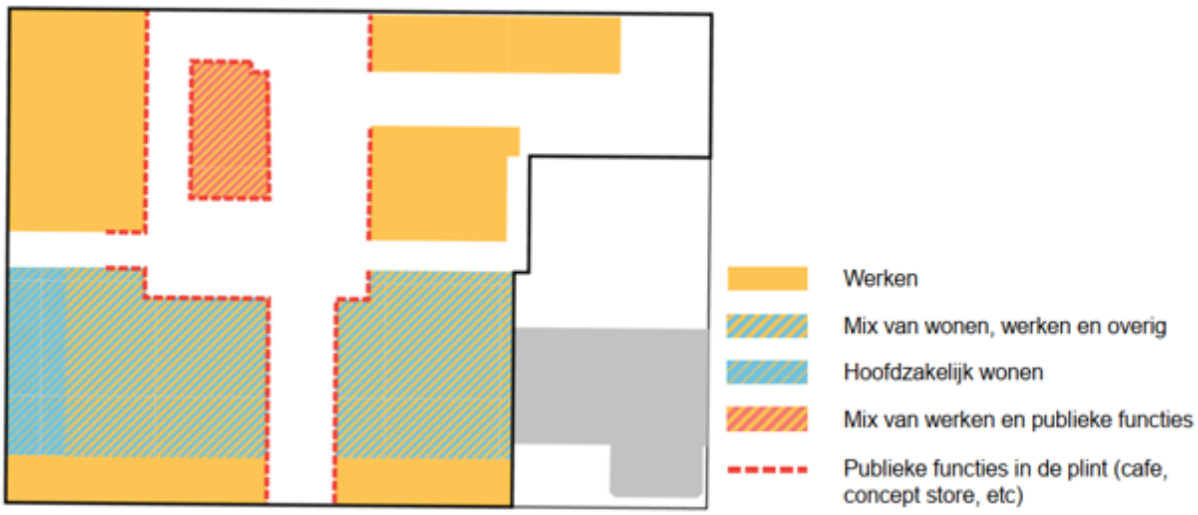
In het zuidelijk deel van het plangebied zijn, ter plaatse van de beoogde nieuwbouw, opkamers voorzien. Opkamers zijn opgetilde, omsloten buitenruimten met een eigen karakter. Ze functioneren als gezamenlijk dakterras voor de bewoners en gebruikers van Werf35.



Figuur 5.6 Opkamers (bron: Beeldkwaliteitsplan Werf35)

5.1.5 Wonen, werken en voorzieningen

De functionele structuur in het plangebied bestaat in de toekomstige situatie uit een unieke mix van functies passend bij de unieke, creatieve plek. Aan de zuidzijde van het plangebied (nabij het spoor) is een werkfunctie voorzien. Tegenover de bestaande woningen aan de Mussenstraat zijn in het plangebied voornamelijk appartementen voorzien. De horeca, detailhandel en bedrijvigheid met veel aanloop wordt gesitueerd aan de nieuwe hoofdentree en aan het centrale plein.



Figuur 5.7 Wonen, werken en voorzieningen (bron: Stedenbouwkundige visie Werf 35 d.d. 10 mei 2021)

5.1.5.1 Wonen

Het voorliggend bestemmingsplan maakt binnen de bestemming 'Gemengd' de realisatie van maximaal 41 woningen in het plangebied mogelijk. Onderdeel van dit woonprogramma betreffen 16 units die geschikt zijn voor co-living.

Middeldure huur

Het te realiseren woonprogramma in het plangebied bestaat onder andere uit circa 25 woningen in het middensegment. De woningen hebben naar verwachting een oppervlakte van 50 à 60 m² gbo. De huurprijzen liggen naar verwachting tussen de €900 en €1.100.

Co-living

In het plangebied zijn 16 units voor co-living voorzien. In een unit geschikt voor co-living zijn maximaal vier bewoners woonachtig. Er is hierdoor geen sprake van een woning volgens de in dit bestemmingsplan opgenomen begripsomschrijving (zie 1.87) maar van een unit. Een co-living unit (zie 1.30) bestaat uit meerdere onzelfstandige woonruimtes en de unit wordt bewoond door meerdere (eenpersoons)huishoudens. In het plangebied ontstaat een "co-living community" van circa 64 bewoners. De co-living units hebben naar verwachting een oppervlakte van 80 à 90 m² gbo. De huurprijzen liggen naar verwachting tussen de €500 en €600 per bewoner. Met de co-living units wordt ingezet op de huisvesting van 'young professionals' die op zoek zijn naar een dynamische plek om te wonen en zich in verbinding met anderen willen ontwikkelen.

Per bewoner is in de unit voor co-living zo'n 20 m² beschikbaar, waarvan ca. 10 m² een privévertrek is. Het sanitair wordt gedeeld. Daarnaast is onderdeel van het programma een sociaal hart met gemeenschappelijke ruimten ten behoeve van het wonen, waaronder in ieder geval een gemeenschappelijke leefruimte. In dit plangebied is geen sprake van een onevenredige concentratie van co-living units. Door onder andere een minimale oppervlakte

per wooneenheid te bepalen en de realisatie van de gemeenschappelijke ruimten ten behoeve van het wonen is er voor de co-living units aangesloten bij vastgestelde kwaliteitsnormen. De co-living units passen goed bij de unieke, creatieve plek en vormen een synergie met de andere functies op Werf 35.

Kernwaarden die bij de co-living bewoners passen zijn: 'eigenzinnig', 'in ontwikkeling' en 'delen'. Kenmerken van co-living in het plangebied zijn:

- Minimaal 10 m² p.p. aan gedeelde voorzieningen;
- Minimaal 10 m² p.p. privé ruimte (slaapkamer);
- Vier huurders op één contract (gedeelde verantwoordelijkheid);
- Fully furnished apartments voor een all-in huurprijs;
- Flexibele huur van 3-12 maanden;
- Gemiddelde huurder blijft 2-3 jaar;
- Aanwezigheid van community manager;
- Off- en online community (apps, events, etc.)
- Voorziet in de behoefte van de starter (inkomen < €45.000) op zoek naar betaalbare woning in de stad met kwaliteit;
- Nieuwe balans tussen betaalbaarheid, kwaliteit en delen.

5.1.5.2 Werken

Het voorliggend bestemmingsplan maakt binnen de bestemming 'Gemengd' en 'Bedrijf' diverse bedrijfsactiviteiten mogelijk. Binnen de bestemming 'Gemengd' betreft dit uitsluitend bedrijven die geschikt zijn voor functiemening en derhalve goed naast woningen kunnen bestaan. Binnen de bestemming 'Bedrijf' zijn bedrijven met een milieucategorie 1 en 2 activiteit toegestaan.

Campusmodel

Voor wat betreft de werkfunctie zijn in het plangebied drie typen eindgebruikers gewenst. Hiervoor wordt het campusmodel gehanteerd. Dit model geeft richting aan de ambitie om Werf35 in de komende jaren op een gecontroleerde manier te laten uitgroeien tot een creatieve hotspot. Het campusmodel wordt gebruikt als afwegingskader bij de invulling van gebouwen. Dit varieert van startups (1 tot 10 werknemers) tot grown-ups (meer dan 20 werknemers). De kleine beginnende bedrijven, groeibedrijven en grote(re) bedrijven versterken elkaar. De verdeling bestaat naar verwachting uit 20% startups, 40% scale-ups en 40% grown-ups. Bedrijven kunnen derhalve Werf35 ook ontgroeien. Bedrijven die te groot worden zullen simpelweg niet voldoende ruimte meer vinden op de Werf.

- Startups (1-10 werknemers)

Dit zijn kleine beginnende bedrijven die een belangrijke schakel vormen in de dynamiek in het plangebied. Startups hebben een specifieke ruimtebehoefte die zich richt op flexibiliteit en (in het verlengde van de kernwaarde 'delen') een werkplek waar anderen onderdeel van zijn (co-working).

- Scale-Ups (10-20 werknemers)

Dit zijn de groeibedrijven met < 20 werknemers. Het is een doelgroep die samenwerkingsverbanden nodig heeft om te kunnen groeien. De ruimtebehoefte van scale-ups richt zich op een eigen plek, maar vaak wel onder één dak met anderen.

- Grown-Ups (20 + werknemers)

Dit zijn, op de schaal van Werf35, de grote(re) bedrijven. Grown-ups zijn op zoek naar een dynamisch en aantrekkelijk werkklimaat. Deze groep brengt kritische massa en vormen een stabiele financiële basis van inkomsten voor het plangebied (qua huurstroom en bestedingen in het gebied).

5.1.5.3 Voorzieningen

Het voorliggend bestemmingsplan maakt binnen de bestemming 'Gemengd' de realisatie van een concept store en horeca behorend tot ten hoogste categorie A en B mogelijk. Daarnaast zijn ter plaatse van de aanduiding 'evenemententerrein' tevens evenementen toegestaan. Binnen de bestemming 'Bedrijf' is uitsluitend ondersteunende detailhandel en ondersteunende horeca mogelijk gemaakt.

Horeca

De bestaande horeca-activiteiten binnen het plangebied worden voortgezet. Dit zijn Chef aan de Werf en de Stookplaats. In de toekomstige situatie wordt tevens beperkt nieuwe horeca toegestaan. Voorwaarde is dat dit ondersteunende horeca betreft of versterkende horeca is voor de functies binnen het plangebied. Ook wordt verblijven in het plangebied toegevoegd. Niet alleen door de realisatie van woningen, maar ook door een Hotel Special. Vooralsnog wordt voor dit onderdeel van het programma gedacht aan een vorm van logies die vergelijkbaar is met een hostel +. Er is circa 800 m² programma gereserveerd voor de Hotel Special. Naast dit horeca programma is binnen de werkfuncties in het plangebied ondersteunende horeca mogelijk gemaakt. Dergelijke ondersteunende horeca valt onder exploitatie categorie A en B.

Detailhandel

De beoogde detailhandelsactiviteiten binnen het plangebied bestaan uit een concept store van maximaal 200 m² voor kunst, cultuur en lokaal vervaardigde producten. Gedacht wordt ook aan (tijdelijke) exposities waarbij veel van de dingen die je ziet te koop zijn. De detailhandel staat in de beoogde situatie ten dienste van de makers die in het plangebied gevestigd zijn en staat in verbinding met andere creatieve collectieven in Hilversum. Naast de concept store in het plangebied, is binnen de werkfuncties ondersteunende detailhandel mogelijk gemaakt. Hierdoor kunnen de productieplekken geopend worden voor het publiek.

Evenemententerrein

Dit bestemmingsplan voorziet in het toestaan van evenementen binnen het plangebied, op een locatie waar reeds evenementen zijn georganiseerd. De evenementenlocatie is en blijft complementair aan de locaties voor evenementen in het centrum van Hilversum. In het locatieprofiel van het evenemententerrein (zie Bijlage 3) is het kader van de beoogde evenementen in het plangebied vastgelegd. Beknopt samengevat bestaat dit uit: evenementen in categorie 1 en 2, het maximaal aantal evenementdagen bedraagt 16 per jaar (waarvan maximaal 4 keer per jaar een tweedaags evenement), de maximale publiekscapaciteit bedraagt 800 gelijktijdig aanwezige bezoekers en tussen 23.00u en 7:00u zijn er geen activiteiten ten behoeve van evenementen toegestaan.

5.1.6 Doelgroepen

De toekomstige bewoners en gebruikers van het plangebied vormen een gezonde mix. Om tot deze mix te komen zijn met het SmartAgent model en de leefstijlvinder de doelgroepen uitgewerkt.

Het Smartagentmodel maakt onderscheid tussen vier belevingswerelden en is gebaseerd op een uitgebreid leefstijlenonderzoek. Ten grondslag aan de vier milieus (rood, geel, blauw en groen) liggen een viertal uiterste karaktertrekken (extravert, introvert, ego en groep). Als innovatief werklandschap richt Werf35 zich op een doelgroep die bezig is met ontwikkeling, innovatie en groei. Dit sluit aan bij de rood-gele belevingswereld.

- Rode doelgroep: de (grotere) pioniers in het plangebied zijn ondernemend, energiek en eigenzinnig. Deze extraverte doelgroep heeft een drive om zich te onderscheiden;
- Gele doelgroep: de startups trekken meer naar elkaar toe en ontplooien initiatieven voor een actieve gebiedsprogrammering. In het plangebied ontstaan spontane ontmoetingen, gezamenlijk georganiseerde events en een overall gevoel van saamhorigheid. Hierbinnen staat ontmoeting, plezier en cultuur centraal.

De Leefstijlvinder is ontstaan uit een samenwerking tussen MarketResponse en acht provincies. In totaal zijn er zeven verschillende leefstijlen die laten zien waar mensen in hun vrije tijd of op vakantie behoefte aan hebben. En wat de verschillen hierin zijn. De doelgroepen in het plangebied sluiten aan bij de leefstijl van de avontuurzoeker, stijlzoeker en plezierzoeker. Deze persona's zijn indicatoren voor de toekomstige populatie op Werf35:

- Avontuurzoeker: deze avontuurlijke en creatieve recreanten zijn voor veel in, zolang het een nieuwe ervaring is of bijdraagt aan hun zelfontwikkeling. Ruimdenkendheid is de karaktertrek van de Avontuurzoeker;
- Stijlzoeker: stijlzoekers gaan ervoor: in hun vrije tijd worden ze graag geprikkeld, en zoeken ze de uitdaging op. Harde werkers met ambitie en ondernemingsdrift vallen hier vaak onder;
- Plezierzoeker: Plezierzoekers houden van feesten en de hort op gaan met vrienden. Een dag niet gelachen, is een dag niet geleefd. Het belangrijkste is dat het gezellig is, en dat er voor iedereen wat te doen is.

5.2 Milieu beoordeling

5.2.1 m.e.r.-beoordeling

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt een m.e.r.-plicht. Kunnen deze belangrijke nadelige milieugevolgen wel uitgesloten worden, dan is een m.e.r. niet noodzakelijk.

Voor alle activiteiten die op de D-lijst staan geldt bovendien sinds 16 mei 2017 dat het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit moet nemen. Hiertoe dient een aanmeldnotitie te worden opgesteld door de initiatiefnemer. Dit volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU. Voor voorliggend project geldt echter dat het Besluit m.e.r. niet van toepassing is, omdat de transformatie naar een andere woningtypologie niet op de C of D lijst vermeld staat. Wel staat 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' vermeld in kolom D11.2 van het Besluit m.e.r. (zie onderstaande tabel).

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
	Activiteiten	Gevallen	Plannen	**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 200.000 m² of meer.	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.

Tabel 5.1 Relevant onderdeel besluit m.e.r.

Relatie tot dit bestemmingplan

Het nieuwbouw programma bestaat uit circa 3.500 m^2 b.v.o. aan werken en circa 3.680 m^2 b.v.o. aan wonen (maximaal 41 woningen, waarvan 16 units geschikt voor co-living). Daarnaast wordt circa 120 m^2 b.v.o. aan horeca toegevoegd aan de reeds vergunde horeca-activiteiten en wordt detailhandel kleinschalig toegevoegd van maximaal 200 m^2. Dit valt onder de drempelwaarden, zoals genoemd in kolom D11.2 van het Besluit m.e.r. In dit kader volstaat een aanmeldnotitie vormvrij m.e.r. die ter beoordeling aan de gemeente is voorgelegd.

Uit de aanmeldnotitie volgt dat er geen nadelige milieu effecten naar aanleiding van de ontwikkeling verwacht hoeven te worden. Door het uitblijven van belangrijke nadelige gevolgen kan worden geconcludeerd dat er geen volledige milieueffectrapportage hoeft te worden doorlopen en dat er geen milieueffectrapport nodig is.

De aanmeldnotitie is opgenomen in Bijlage 4 van dit bestemmingsplan. De gemeente heeft geoordeeld dat er geen m.e.r.-procedure benodigd is.

5.2.2 Verkeer- en parkeren

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dienen verkeer- en parkeeraspecten in kaart te worden gebracht. Daarbij is de parkeerbehoefte, verkeersgeneratie en de ontsluiting van belang. Hierdoor wordt de realisatie van voldoende parkeerplaatsen gewaarborgd en worden ongewenste of onveilige verkeerssituaties tegengegaan.

5.2.2.1 Autoverkeer

In het kader van verkeer- en parkeren in door verkeersbureau Stienstra onderzoek uitgevoerd naar de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie. Het onderzoek is opgenomen in Bijlage 5 bij dit bestemmingsplan. De resultaten zijn hieronder weergegeven.

Parkeren

Auto

Recentelijk is de gemeentelijke Nota parkeernormen 2023 vastgesteld (zie ook paragraaf 4.4.8). Werf35 valt conform de gemeentelijke nota in de zone ‘Rest Bebouwde Kom’. Zowel woon- als werkmilieu wijken hier echter sterk af van de gemiddelde woon- en werkmilieus in een doorsnee buiten het stadscentrum gelegen gebied. De stedelijke zone en bijbehorende vraag naar parkeerplaatsen kan volgens CROW worden bepaald door de locatie van de functie (denk daarbij aan dichtheid en nabijheid van voorzieningen) en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen (met name openbaar vervoer). De Werf komt als toekomstig gemengd stedelijk gebied, met een relatief hoge dichtheid, een kwalitatief hoogwaardige buitenruimte, eigen voorzieningen en een goede bereikbaarheid voor openbaar vervoer (treinstations, HOV), meer overeen met categorie ‘schil centrum’.

Op basis van onderzoek van Stienstra (2022) en de Nota parkeernormen 2023 worden voor de Werf onderstaande parkeernormen voorgesteld (zie tabel 5.2). Onderstaande tabel geeft de voorgestelde en vigerende normen voor de gebieden ‘schil centrum’ weer. Zoals te zien is worden voor de functies Concept Store, restaurant en hotel hogere normen voorgesteld dan de vigerende normen voor schil centrum. Dit gebeurt op basis van ervaringscijfers in de huidige situatie en de verwachte bezoekers. In bijgevoegde rapportage worden de normen nader onderbouwd en toegelicht.

Functie	Voorgestelde Parkeernormen	Nota Parkeernormen '23 - schil centrum
Scaleups / grownups (kantoren zonder balie)	1,55 / 100 BVO	1,55 / 100 BVO
Startups (bedrijfsverzamelgebouw)	1,35 / 100 BVO	1,35 / 100 BVO
Concept Store (woonwinkel)	1,65 / 100 BVO	1,55 / 100 BVO
Restaurant	11 / 100 BVO	9 / 100 BVO
Café	5 / 100 BVO	5 / 100 BVO
Hotel (3 sterren)	4,7 / 100 BVO	3,1 / 100 BVO
Wonen – Middenhuur plus	0,4 / woning	0,4 / woning
Wonen – Co-living	0,1 / woning	0 - 0,2 / woning
Wonen – Bezoekers	0,1 / woning	0,1 / woning

Tabel 5.2 Parkeernormen Werf35 (bron: Mobiliteitsonderzoek, adviesbureau Stienstra en COUP)

De parkeerbehoefte op de Werf komt met het beoogde programma en de voorgestelde normen uit op 143 parkeerplekken. De netto parkeerbehoefte wordt verder bepaald op basis van dubbelgebruik, waarbij het meest kritische moment de werkdag middag is.

In de voorbeelduitwerking uit de stedenbouwkundige visie wordt rekening gehouden met een parkeeraanbod van maximaal 167 parkeerplaatsen, ruim voldoende om de verwachte parkeerbehoefte van Werf35 een plaats te geven.

Fiets

Naast de auto-parkeerplaatsen worden ongeveer 260 fietsparkeerplekken gerealiseerd. Dit is inclusief de circa 30 fietsplekken om alternatieven voor de auto te stimuleren. De fietsplekken kunnen gedeeltelijk in de halfverdiepte parkeergarages, en gedeeltelijk verspreid over het plangebied worden gerealiseerd.

Verkeersgeneratie

Voortbouwend op de uitgangspunten voor de parkeerbehoefte kan nu ook een raming van de te verwachten verkeersgeneratie worden opgesteld. De parkeerramingen vormen een belangrijke leidraad bij m.n. de verkeersgeneratie van autoverkeer; uitgaande van de analyse van de parkeervraag is een raming op te stellen van de daarbij behorende autoverkeersbewegingen (elke individuele parkering levert twee autoritten, namelijk één aankomst en één vertrek, op). Dit, in combinatie met de toegepaste parkeerkencijfers, biedt aanknopingspunten voor toepasbare CROW-kengetallen voor verkeersgeneratie.

Vanuit de analyse van de te verwachten gebruikersprofielen wordt, zoals beschreven, een schets gegeven van het te verwachten verplaatsingsgedrag van de in het plangebied te verwachten doelgroepen. Dit leidt tot een raming van aantallen verplaatsingen, op te delen in aantallen ritten per vervoerwijze (fiets, auto, ..) en daarmee van de te verwachten verkeersgeneratie. In principe wordt daarbij in de analyses onderscheid gemaakt in drie hoofdcategorieën: gebruikers (werkers) bewoners en bezoekers. De berekende verkeersgeneratie is te vinden in tabel 5.3.

Programma		Verkeersgeneratie		
		weekdag	werkdag	weekend
hotelspecial	15 kamers	18,3	18,3	18,3
restaurant	140 m² BVO	11,3	10,2	13,6
café	380 m² BVO	19,0	17,1	22,8
conceptstore	200 m² BVO	17,3	15,6	20,8
werken	7800 m² BVO	343,2	411,8	171,6
middenhuur	25 woningen	90	99,9	67,5
co-living	64 bewoners	64	71,04	48
		563	**644**	**363**

Tabel 5.3 Verkeersgeneratie op basis van beoogd programma en aangepaste parkeernormen Werf35 (bron: Mobililteitsonderzoek, adviesbureau Stienstra en COUP)

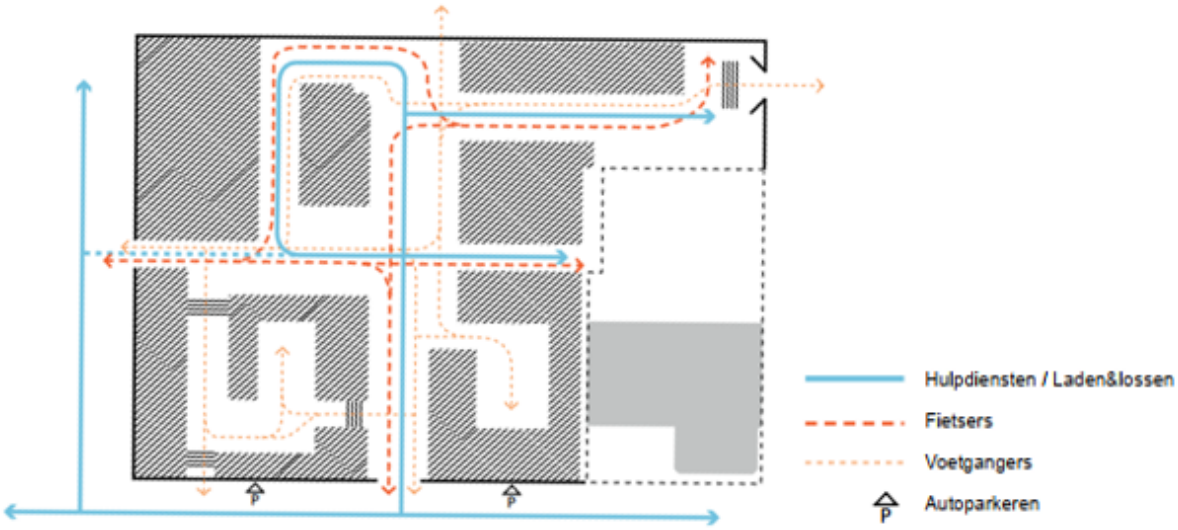
Evenementen

Voor de evenementen is een locatieprofiel opgesteld, waarbij uitgegaan wordt van maximaal 16 evenementdagen per jaar. De evenementen zullen met name in de weekenden plaatsvinden en bij uitzondering doordeweeks in de avonden. De evenementen hebben een lokaal karakter en zullen maximaal 800 gelijktijdig aanwezige bezoekers trekken, waarvan naar verwachting 50% met de fiets komt, 25% te voet en 25% met de auto. Uitgaande van een gemiddelde autobezetting van 2,6 personen levert dit een parkeervraag op van ca. 77 autoparkeerplaatsen.

De verwachte parkeervraag op de Werf vanuit de bewoners en gebruikers komt neer op 60 plekken op zaterdagavond en 72 plekken op een doordeweekse avond. Dit betekent dat de parkeergarages van Werf35 op die momenten voldoende restcapaciteit hebben voor het opvangen van de parkeervraag voor evenementen. Voor wat betreft fietsparkeren kan tijdens evenementen binnen het plangebied worden voorzien in tijdelijke extra fietsparkeerplaatsen.

Ontsluiting

De ontsluiting van het plangebied vindt plaats via de Mussenstraat en de Arendstraat. Zoals reeds in paragraaf 5.1.4 is beschreven, wordt één entree toegevoegd en worden de bestaande entrees beter gepositioneerd. Autoverkeer gaat vanaf de randen van het plangebied direct de halfverdiepte parkeergarage in en rijdt derhalve niet het plangebied in. De buitenruimte functioneert hierdoor als een 'shared space' voor fietsers en voetgangers. Wel wordt in het plangebied rekening gehouden met bewegingen in het kader van laden en lossen, en wanneer het hulpdiensten betreft.



Figuur 5.8 Ontsluiting en wegenstructuur in het plangebied (bron: Stedenbouwkundige visie Werf 35 d.d. 10 mei 2021)

5.2.2.2 Langzaam verkeer

De buitenruimte functioneert hierdoor als een 'shared space' voor fietsers en voetgangers. Op de hoger gelegen delen (opkamers) komen geen fietsers en ontstaat meer een verblijfsplek. In figuur 5.8 zijn de fiets- en voetpaden in het plangebied weergegeven.

Het plangebied wordt grotendeels van binnenuit ontsloten met grote openingen in de plint. De bestaande gebouwen hebben grote openingen naar binnen toe en kleinere openingen richting de omgeving. De toekomstige bebouwing binnen het plangebied heeft een entree ook zoveel mogelijk aan de binnenzijde van Werf35. Toegangen naar de buitenzijde zijn klein van formaat. Hiermee wordt aangesloten bij de identiteit en het ontsluitingsprincipe van het oude fabrieksterrein. Te voet zijn alle entrees te bereiken en ook fietsers kunnen zich goed door het plangebied bewegen.

Naast de autoparkeerplaatsen wordt in het plangebied voorzien in circa 260 fietsparkeerplekken. De fietsparkeerplekken worden gedeeltelijk in de halfverdiepte parkeergarages en gedeeltelijk verspreid over het plangebied gerealiseerd.

5.3 Natuur

5.3.1 Algemeen

Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

Wet natuurbescherming

Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. Daarnaast kan de provincie ervoor kiezen om een gebied aan te wijzen als bijzonder nationaal natuurgebied- of landschap of als Natuurnetwerk Nederland (NNN). Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de

Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in of in de nabijheid van het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'.

Relatie tot dit bestemmingplan

Om te bepalen of de voorgenomen ontwikkeling leidt tot een overtreding van de natuurwetgeving, is een quickscan in het kader van de Wet natuurbescherming uitgevoerd door ecologisch onderzoeks- en adviesbureau Van der Goes en Groot. De rapportage is opgenomen in Bijlage 6 bij dit bestemmingsplan. De resultaten zijn hieronder opgenomen.

5.3.2 Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

Het plangebied ligt op meer dan 5 kilometer afstand van het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, Oostelijke Vechtplassen. Gezien de grote afstand, afscherming en de aard van de uit te voeren werkzaamheden, worden op voorhand geen directe negatieve gevolgen verwacht van de plannen zoals licht, geluid of optische verstoring. Een nadere toetsing is niet benodigd. Wel is onderzoek benodigd in het kader van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Verderop in deze paragraaf, onder 'stiktof', zijn de resultaten van dit onderzoek beschouwd.

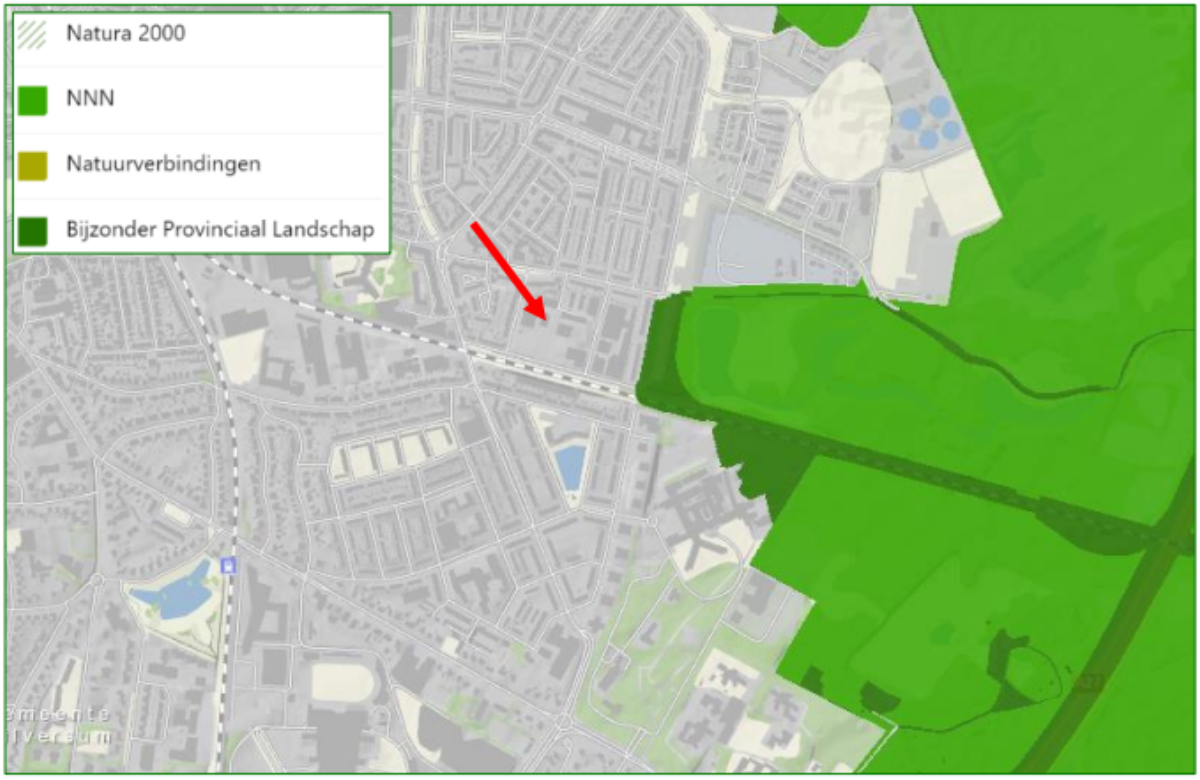
Natuur Netwerk Nederland (NNN)

Het plangebied ligt niet binnen de begrenzing van het NNN, inclusief de zogenaamde verbindingszones die verschillende NNN-gebieden kunnen verbinden (zie figuur 5.9). Er kunnen geen negatieve effecten door de plannen op het NNN gebied optreden. De plannen hoeven verder niet getoetst te worden aan beschermde waarden binnen dit netwerk.

Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)

Het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) is het regime voor bescherming in Noord-Holland voor gebieden die landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde zijn. Het BPL is beschreven in kernkwaliteiten per deelgebied. De voormalige beschermingsregimes Bufferzones, Aardkundig Monument en Weidevogelleefgebied zijn geborgd in de kernkwaliteiten.

Het plangebied ligt op 50 meter afstand van Bijzonder Provinciaal Landschap 9 “Het Gooi” (zie figuur 5.9). Het plangebied zelf is geen onderdeel van het Bijzonder Provinciaal Landschap. Er is geen sprake van een negatief effect op het BPL, een nadere toetsing is niet benodigd.



Figuur 5.9 Ligging plangebied (rode pijl) ten opzichte van Natura 2000-gebied, BPL, natuurverbindingen en het NNN (bron: Stedenbouwkundige visie Werf 35 d.d. 10 mei 2021)

Houtopstanden

Het plangebied ligt binnen de bebouwde kom van Hilversum. Er wordt derhalve geen onder de Wnb genoemde beplanting gekapt. Daarnaast is binnen het plangebied in de huidige situatie weinig groen aanwezig. Indien sprake is van de kap van de bomen is mogelijk wel een gemeentelijke kapvergunning noodzakelijk.

Stikstof

Om te bepalen of de voorgenomen ontwikkeling leidt tot een overtreding van de natuurwetgeving, is een stikstofberekening in het kader van de Wet natuurbescherming uitgevoerd door milieuadviesbureau Van der Goes en Groot. De rapportage is opgenomen in Bijlage 7 bij dit bestemmingsplan. De resultaten zijn hieronder opgenomen.

- De maximale projectbijdrage van het gebruik van de gebouwen is 0,00 mol/ha/jaar op de meest dichtbijgelegen stikstofgevoelige habitattypen. De stikstofdepositie die uitvoering van de plannen zal veroorzaken vormt een zodanig gering percentage van de kritische depositiewaarde van de meest kritische ter plaatse voorkomende stikstofgevoelige habitattypen, dat er ecologisch gezien geen zichtbare of meetbare effecten zullen optreden. Er zal zeker geen sprake zijn van significante gevolgen waardoor de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken Natura 2000-gebieden in gevaar zouden kunnen komen.
- In de gerealiseerde bebouwing wordt deels door het afzien van stookinstallaties en het toepassen van luchtbehandelingsystemen in de bebouwing (veel) minder stikstof geëmitteerd. De transitie van oude bebouwing met zekere uitstoot van stikstof naar de beoogde bebouwing in dit project draagt daarmee bij aan de gewenste permanente daling van stikstof op kwetsbare natuurgebieden.
- Met het oog op de uitspraak van RvS inzake 5km-grens bij wegverkeer kan worden gesteld dat op alle van de handmatig ingevoerde rekenpunten een depositie van 0,00 mol/ha/jr is berekend.
- De AERIUS-berekening ten tijde van het toetsingsmoment is bepalend. Het

toetsingsmoment in AERIUS voor een bedrijfswijziging is het moment van realisatie van de bedrijfswijziging. Effecten van een latere wijziging in AERIUS hebben hier geen effect op. Voor bedrijven is het van belang om de AERIUS-berekening te bewaren.

5.3.3 Soortenbescherming

De quickscan in het kader van de Wet natuurbescherming (zoals opgenomen in Bijlage 6) gaat naast gebiedsbescherming ook in op beschermde soorten in het plangebied. In het onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

- Het onderzoeksgebied is in potentie geschikt voor beschermde soorten amfibieën, vogels, grondgebonden zoogdieren en vleermuizen.
- Gezien de uitgevoerde toetsing, kunnen van de amfibieën en grondgebonden zoogdieren alleen 'vrijgestelde' soorten verblijvend aanwezig zijn. Voor deze aangetroffen of verwachte 'vrijgestelde' soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd als werkzaamheden worden verricht in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting, zoals het beoogde plan.
- In het plangebied kunnen broedvogels met niet-jaarrond beschermde nesten voorkomen. Voor de verwachte aanwezige broedvogels dienen werkzaamheden waarbij nesten vernield of verstoord kunnen worden, buiten het broedseizoen plaats te vinden. Een ontheffing is voor broedvogels dan niet nodig. Het broedseizoen loopt ruwweg van half maart tot half juli.
- In de bebouwing binnen het plangebied kunnen jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels voorkomen, namelijk die van de Gierzwaluw. Omdat de werkzaamheden bestaan uit de herinrichting van de ruimte om de bebouwing, een kleine ingreep waarbij enkel op straatniveau gewerkt wordt, worden geen negatieve effecten verwacht op potentiele vaste rust- of verblijfplaatsen.
- In de bebouwing binnen het plangebied kunnen verblijvende vleermuizen voorkomen. Omdat de werkzaamheden bestaan uit de herinrichting van de ruimte om de bebouwing, een kleine ingreep waarbij enkel op straatniveau gewerkt wordt, worden geen negatieve effecten verwacht op potentiele vaste rust- of verblijfplaatsen. Tijdens de werkzaamheden moet worden voorkomen dat 's nachts felle verlichting aan blijft staan, zodat eventueel aanwezige verblijfplaatsen van vleermuizen, zowel binnen als buiten het plangebied, niet worden verstoord.
- Voor het mogelijk incidentele terreingebruik van het plangebied door overige vogels met jaarrond beschermde nesten (Huismus en Sperwer), wordt geen negatief effect verwacht van de ingreep omdat het plangebied slechts een klein deel uitmaakt van een veel groter leefgebied en in de naaste omgeving veel vergelijkbaar of beter biotoop aanwezig is. Het plangebied biedt geen essentieel leefgebied voor deze soorten en ze kunnen gemakkelijk uitwijken.
- Voor incidenteel aanwezige kleine marterachtigen wordt geen belangrijk negatief effect verwacht vanwege de grootte van het plangebied en de ruime aanwezigheid vergelijkbaar en beter biotoop in de naaste omgeving. De dieren kunnen derhalve gemakkelijk uitwijken. Het plangebied biedt geen essentieel leefgebied voor kleine marterachtigen.
- Voor de mogelijk aanwezige foeragerende vleermuizen in het plangebied wordt geen negatief effect verwacht van de ingreep omdat het plangebied slechts een klein deel uitmaakt van een veel groter foerageergebied en in de naaste omgeving veel vergelijkbaar of beter biotoop aanwezig is. De vleermuizen kunnen derhalve gemakkelijk uitwijken.

Verder dient te worden opgemerkt dat voor alle in het wild levende soorten en hun leefomgeving de zorgplicht geldt.

Met het in achtnemen van de aangegeven aanbevelingen, beperkingen en restricties door Van der Goes en Groot, worden geen belangrijke negatieve effecten verwacht worden voor beschermde soorten bij uitvoering van de plannen.

5.4 Duurzaamheid

5.4.1 Algemeen

Duurzaam bouwen staat voor het ontwikkelen en beheren van de gebouwde omgeving met respect voor mens en milieu en is daarmee een integraal onderdeel van de kwaliteit van de gebouwde omgeving. Dit betekent dat de gezondheids- en milieuaspecten in alle fasen van de inrichting van de gebouwde omgeving, de bouw en het gebruik (inclusief sloop) betrokken dienen te worden. Hierbij wordt gestreefd naar een duurzame (stedelijke) ontwikkeling die leidt tot een extensiever energieverbruik/ lage milieubelasting, integraal ketenbeheer en behoud en versterking van de kwaliteit van de gebouwde omgeving (ruimtelijke kwaliteit). Duurzaam bouwen betekent ook dat de gerealiseerde kwaliteit in de toekomst wordt gehandhaafd, zodat ook toekomstige generaties daarin delen.

Transitievisie Warmte Hilversum

Op 6 oktober 2021 is de Transitievisie Warmte Gemeente Hilversum 2021 vastgesteld, zie ook paragraaf 4.4.12. In de visie is aangegeven dat de gemeente inzet op energie besparen en isoleren.

5.4.2 Relatie tot dit bestemmingsplan

De ambitie is om binnen het plangebied een duurzame stadswijk te bouwen. Duurzaamheid zal een combinatie zijn van ruimtelijke, tijdelijke en programmatische interventies. Er wordt gestreefd naar de realisatie van duurzame gebouwen, waarbij aandacht wordt besteed aan isolatie en opwekking van duurzame energie.

Verduurzamen bestaande bouw

Binnen het plangebied zijn (bijna) alle bestaande gebouwen duurzaam gerenoveerd. De meeste daken en muren zijn voorzien van hoogwaardige isolatie, zodat er zo min mogelijk energie verloren gaat. Op één gebouw na zijn alle gebouwen voorzien van een lucht/water-warmtepomp die energie onttrekt aan de buitenlucht en de gebouwen verwarmt of koelt middels een lage temperatuur vloerverwarmingssysteem. Enkele bestaande panden binnen het plangebied behouden de bestaande gasaansluiting.

Verduurzamen nieuwbouw

De nieuwbouw binnen het plangebied betreft allen duurzame bebouwing. Er is geen sprake van een gasaansluiting; de nieuwbouw is 'all-electric'. Waar mogelijk voorzien zij in hun eigen energie, bijvoorbeeld met zonnepanelen.

Energiegebruik

Binnen het plangebied zal gebruik worden gemaakt van een zogenaamd Smart Energy System (SEM). Dit systeem zorgt ervoor dat er voldoende capaciteit is als het koud is in de winter of - wanneer in de zomermaanden de zonnepanelen te veel energie opwekken - het net niet overbelast raakt. De SEM stuurt aan door domotica-apparaten in de gebouwen en beslist zelf wanneer bijvoorbeeld de elektrische boiler voor de verwarming aangaat en de verwarming uit kan. Naast regulering van de netbelasting bespaart dit slimme energy management system gemiddeld 30% energie per werkplek/huishouden. Met het SEM worden alle gebouwen en elektrische apparaten in het plangebied onderdeel van een zogenaamd 'smartgrid'. Onderdeel hiervan is een onderzoek naar innovatieve manieren om energie op te slaan. Zodoende kan de energie (vraag & aanbod) gereguleerd worden wat tot gevolg heeft dat:

- er geen overbodige energie gebruikt wordt;
- er geen onduurzame infrastructuur gerealiseerd hoeft te worden op de Werf;
- de netbeheerder aanzienlijk minder infrastructurele capaciteit hoeft te leveren;
- er geen onnodige (maatschappelijke) investeringen gedaan hoeven te worden.

Energie opwekking
De energie die in het plangebied gebruikt wordt zal zoveel mogelijk lokaal worden opgewekt. Het uitgangspunt is dat elk gebouw zal voldoen aan de laatste (duurzaamheid)eisen en waar mogelijk wordt voorzien van zonnepanelen. Daarnaast wordt gekeken naar koppelkansen met de omgeving, zoals energiecoöperatie HilverZon of het energienet van Liander.

Warmte- en koelvraag
De nieuw te realiseren bouwwerken in het plangebied zullen worden voorzien van een duurzame manier van verwarmen en koelen. Hierbij kan gedacht worden aan een lucht/waterwarmtepomp in combinatie met vloerverwarming of een Warmte-Koude-Opslag-installatie (WKO) welke grondgebonden is. Beide installatievormen maken op een duurzame manier gebruik van de energie in de lucht dan wel de grond. Een andere mogelijke koppelkans is aansluiting op een lokaal warmtenet, waaraan ook de rioolwaterzuivering van Anna's Hoeve is gekoppeld.

Circulair bouwen
Circulair bouwen staat hoog op de agenda bij de ontwikkeling van het terrein Werf35. Waar mogelijk wordt gewerkt met hoogwaardige en verantwoorde materialen. Deze verlagen de impact op het milieu en vragen ook nog eens weinig onderhoud. Er zal worden voldaan aan de geldende eisen uit onder meer het Bouwbesluit. Vanuit duurzaamheidsoverwegingen zal zoveel mogelijk worden gekeken naar natuurlijke materialen. Bij de uitwerking van het bouwplan zal aandacht uitgaan naar natuurinclusief bouwen en wordt een materialenpaspoort opgesteld voor gebouwen en de openbare ruimte.

Klimaat en biodiversiteit
Duurzaamheid is een onderdeel van het ontwerp. Er wordt op een integrale manier gekeken naar de gebouwen, de openbare ruimte en de sociale kwaliteit van het plan. Toekomstbestendigheid en flexibiliteit gelden hierbij als uitgangspunten. De groen- en waterstructuur wordt verweven in de buitenruimte met aandacht voor klimaat adaptieve maatregelen gericht op droogte, hittestress en wateroverlast. Vergroening draagt niet alleen bij aan de aantrekkelijkheid van het plangebied maar ook aan de ecologische waarde, dempt geluid en voorkomt hittestress. Het houdt bovendien het regenwater langer vast en vermindert de energiebehoefte voor koeling op zomerse dagen. Bij de keuze van het type groen wordt gekeken om verbindingen te creëren met andere natuur in Hilversum, zoals soorten uit het heidelandschap. Het hemelwater in het plangebied zal worden afgekoppeld van het riool. Daarbij worden de richtlijnen van het watermanagementplan Hilversum 2021-2026 (zie paragraaf 4.4.13) aangehouden. Door het buitenterrein op verschillende plekken te vergroenen en waterdoorlatende verharding op te nemen kan water worden opgevangen. Infiltratiekratten vormen een opslagruimte voor regenwater. Vanuit de infiltratiekratten of infiltratieputten zakt het opgeslagen water langzaam in de bodem. Bomen en planten profiteren van dit extra water.

Duurzame mobiliteit
Binnen het plangebied wordt ingezet op het faciliteren van elektrische (deel)auto's en (e-)fietsen. De doelgroepen in het plangebied en het gebruik van deelmobiliteit sluiten goed op elkaar aan. Heel concreet betekent dit ook dat wordt voorzien in de nodige laadinfrastructuur in het plangebied.

5.5 Leefbaarheid

5.5.1 Afval

Het is de ambitie om zo min mogelijk afval op de Werf te realiseren. Hierbij kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van een innovatieve composteermachine bij de gemeenschappelijke parkeerplaats. Deze composteermachine maakt het mogelijk om op de Werf binnen 24 uur alle organische afvalstromen met 85% te reduceren en om te zetten in bruikbare compost. De bruikbare compost is in te zetten voor de groenvoorziening op de Werf, als grondverbeteraar of in de volkstuin. Dit betekent dat er bijna geen organisch afval meer hoeft te worden opgehaald, geen transport nodig is (minder CO_2), geen containers (betere hygiëne en minder ongedierte) en een 100% circulaire toepassing van de organische afvalstromen.

5.5.2 Geluid

Algemeen

Op het moment dat een geluidgevoelig gebouw ontwikkeld wordt in de nabijheid van relevante geluidbronnen of binnen de zones daarvan (zie ook paragraaf 3.4.2.1), zal middels een geluidsonderzoek aangetoond moeten worden of er voldaan wordt aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Daarnaast kan het als het gaat om bijvoorbeeld logiesruimtes (hotelkamers, recreatieve verblijven) wenselijk zijn om een goed en aangenaam binnenklimaat te kunnen waarborgen.

Relatie tot dit bestemmingplan

In het kader van aspect geluid is een akoestisch onderzoek ten gevolge van weg- en railverkeer uitgevoerd door Peutz. De rapportage is opgenomen in Bijlage 8 bij dit bestemmingsplan. De resultaten zijn hieronder opgenomen.

Onderzoek weg- en railverkeer

Peutz heeft in opdracht van COUP B.V. te Delft nader onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeer voor Werf35 te Hilversum. Het doel van het onderzoek is om van de geluidbelasting van weg- en railverkeer ter hoogte van de gevels van de geprojecteerde woonfuncties vast te stellen en deze te toetsen aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder (Wgh). Hierbij is gebruikgemaakt van het Geluidregister spoor en van de door de gemeente aangeleverde verkeersgegevens.

Wegverkeer

Uit de resultaten van het onderzoek volgt dat de geluidsbelasting ten gevolge van de geluidsgezoneerde wegen lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Vanwege de Mussenstraat is sprake is van een geluidsbelasting van ten hoogste 48 dB. Hiermee wordt voor alle wegen voldaan aan de geluidsgrenswaarde van de Wgh.

De geluidbelasting op de blokken met werkfuncties bedraagt ten hoogste 53 dB ten gevolge van de Mussenstraat. Deze waarden worden niet getoetst aan de geluidgrenswaarden van de Wgh.

De geluidbelasting ten gevolge van alle wegen (inclusief 30 km/u wegen) bedraagt ter plaatse van de woonfuncties ten hoogste 54 dB. Om aan de geluideis uit het Bouwbesluit te voldoen moet de geluidwering van de gevel ten minste 21 dB te bedragen (geluidbelasting 54 dB - 33 dB). Gezien de benodigde geluidwering op basis van de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer levert dit geen extra eisen op voor de toe te passen bouwkundige constructie van de gevels.

Railverkeer

Ten aanzien van railverkeer zijn diverse scenario's bekeken, hieronder wordt ingegaan op de

worst case benadering. Uit de resultaten van het onderzoek volgt dat in de worst case benadering een waarde van de geluidbelasting van 69 dB op de gebouwen met de functie wonen kan optreden. In de worst case benadering is een gebouw met de functie wonen met de hoogst mogelijke bouwhoogte van 18 meter direct achter de gebouwen met de functie werken gelegd. Voor de gebouwen met de functie werken is uitgegaan van een hoogte van 9 meter en een hoogte van 12 meter.

Als uitgegaan wordt van een hoogte van 12 meter voor de hoogte van de gebouwen met de functie werken, dan treden op de zuidgevel van de hoogste bouwlagen van de woningen geen overschrijdingen van de geluidgrenswaarde van 68 dB op. Alleen op een beperkt deel van de oostgevel van blok 2 wordt een waarde van 69 dB berekend. Op deze positie kan voldaan worden aan de eisen uit de Wgh door de betreffende gevel als dove gevel uit te voeren.

Bij een hoogte van 9 meter treden op de zuid- en oostgevel van de hoogste bouwlagen van de woningen wel overschrijdingen van de geluidgrenswaarde van 68 dB op. De hoogst berekende waarde bedraagt 69 dB. Op deze gevels kan voldaan worden aan de eisen uit de Wgh door de betreffende gevels als dove gevel uit te voeren.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat dit een worst case benadering is. Bij andere voorbeelduitwerkingen wordt wel aan de grenswaarden voor railverkeer voldaan.

Voor de woningen waar de voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden, dient het bevoegd gezag hogere waarden te verlenen. Het besluit hogere grenswaarden geluid is als bijlage bij deze toelichting gevoegd (zie Bijlage 9). Voor de woningen waar de maximale hogere grenswaarde van 68 dB wordt overschreden, dient een dove gevel uitgevoerd te worden.

Bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen om de geluidbelasting te reduceren zijn niet doeltreffend of ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en financiële aard.

Industrielawaai

In verband met de ligging van het plangebied ten opzichte van omliggende gronden met een bedrijfsbestemming dient in het kader van het aspect geluid aandacht te worden besteed aan de ligging van het 50 kV station ten opzichte van de te realiseren functies (zie paragraaf 5.5.5).

De nieuw te bouwen woningen in het plangebied zijn gelegen op circa 50 meter van het transformatorstation. Op basis van paragraaf 5.5.5 is reeds in beeld gebracht dat hiermee voldaan wordt aan de richtafstand van 30 meter. Daarnaast is van belang dat er reeds bestaande woningen gesitueerd zijn op kortere afstand van het transformatorstation dan de nieuw te bouwen woningen. Een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de nieuwe woningen in relatie tot het transformatorstation is hiermee niet in het geding.

Kantoren, werkplaatsen en andere bedrijfsgebouwen zijn formeel geen geluidgevoelige bestemmingen. Wel kan het wenselijk zijn om een goed en aangenaam binnenklimaat te kunnen waarborgen. Voor werkruimten zijn geluidniveaus acceptabel die gelijk zijn aan de geluidniveaus ter plaatse van woningen in de dagperiode (of hoger). De dichtstbij gelegen gebouwen in het plangebied zijn gelegen op circa 5 meter afstand van de zuidzijde van het transformatorstation. De zuidgevel van het transformatorstation bestaat grotendeels uit een blinde gemetselde gevel met een relatief hoge geluidisolatie. Hiermee zullen gezien de locatie en uitvoering van het transformatorstation naar verwachting geen hinderlijke geluidniveaus binnen werkruimten van het plangebied optreden. Een goed en aangenaam binnenklimaat is hiermee ook ter plaatse van de werkruimten niet in het geding.

5.5.3 Lucht

Algemeen

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitseisen opgenomen. Daarnaast zijn er luchtkwaliteitseisen opgenomen in het Besluit niet in betekende mate bijdragen (Besluit

NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekende mate bijdragen (Regeling NIBM).

In het Besluit NIBM en de Regeling NIBM zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project niet in betekenende mate bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

De definitie van 'niet in betekenende mate' is 3% van de grenswaarde voor NO_2 en PM_{10}. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m^3 (µg/m^3). Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling NIBM uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m^2 brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m^2 brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

Relatie tot dit bestemmingplan

In onderhavig geval is sprake van het toevoegen van 41 woningen, 3.500 m^2 b.v.o. aan werken, circa 119 m^2 b.v.o. aan horeca en een concept store van maximaal 200 m². Op basis van bovenstaande voorbeelden mag geconcludeerd worden dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt.

Voor de volledigheid is op basis van de berekende verkeersgeneratie (zie paragraaf 5.2.2) de NIBM-rekentool gebruikt. Op basis daarvan kan eveneens geconcludeerd worden dat de grenswaarde van 3% niet wordt overschreden en de ontwikkeling daarmee niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een luchtkwaliteitsonderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

In de NIMB-rekentool is ervan uitgegaan dat 14% van de verkeersgeneratie het aandeel van vrachtverkeer is. Dit is gebaseerd op cijfers uit het CROW. Hierin wordt uitgegaan van 0,02 verkeersbewegingen per woning aan vrachtverkeer. Voor bedrijvigheid (gemengd terrein) is circa 19% van de verkeersbewegingen ten behoeve van vrachtverkeer. Vrachtverkeer voor wonen en werken leidt daarbij in totaal tot 78,5 vervoersbewegingen. Dit is circa 14% van het totaal aantal vervoersbewegingen van 563 mvt/etm. In onderstaand figuur is een uitsnede van de NIBM-rekentool opgenomen, waarbij uit wordt gegaan dat de planrealisatie in 2024 plaatsvindt. Hieruit volgt dat de bijdrage van verkeer de luchtkwaliteit niet in betekende mate verslechterd.

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

	Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	563
	Aandeel vrachtverkeer	14,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**1,12**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,13**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 5.10: NIBM-rekentool planrealisatie in 2024 (geraadpleegd d.d. 3 november 2023)

In aanvulling op het bovenstaande wordt opgemerkt dat binnen de ontwikkeling geen gevoelige bestemmingen zoals bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) mogelijk worden gemaakt. Ook om deze reden is een aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek niet nodig.

Goed woon- en leefklimaat

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een goed woon- en leefklimaat te worden gewaarborgd. Op basis van de NSL Monitoringstool kan worden beoordeeld wat de totale concentratie is ter plaatse van een specifiek rekenpunt. De totale concentratie bestaat uit de achtergrondconcentratie (op basis van de GCN-kaart) en de lokale bijdrage (van lokale bronnen, op basis van data over o.a. verkeersgegevens). Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de projectlocatie. De grenswaarden voor toetsing van deze concentraties zijn: 40 µg/m^3 voor stikstofdioxide NO_2, 40 µg/m^3 voor fijnstof PM_{10} en 25 µg/m^3 voor fijnstof $PM_{2,5}$.

Onderstaande tabel toont de totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de projectlocatie (geraadpleegd via NSL Monitoringstool op 21 oktober 2021) met bijbehorende grenswaarden.

Jaar	Totale concentratie rekenpunt 190678		
	NO_2 (µg/m^3)	PM_{10} (µg/m^3)	$PM_{2,5}$ (µg/m^3)
2020	25.6	19.6	11.6
2030	16.5	17.2	9.4
Grenswaarden	40	40	25

Tabel 5.4: Totale concentraties van stikstofdioxide en fijnstof in nabijheid van de projectlocatie

Uit de tabel blijkt dat de grenswaarden ter plaatse van de projectlocatie, van zowel fijnstof als stikstofdioxide, niet worden overschreden. De maximale bijdrage van het extra verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling, is niet van zodanige omvang dat een overschrijding van de grenswaarden hierdoor te verwachten is.

5.5.4 Trilling

Algemeen

Bij het aspect trillingen gaat het in de afweging meestal om bescherming tegen trillinghinder door personen. Er kan ook sprake zijn van verstoring van activiteiten door trillingen (bijvoorbeeld laboratoria of computercentra). Trillingen ontstaan doordat een bron (bijvoorbeeld een machine), eventueel via een gebouw, een kracht uitoefent op de bodem. Net als bij geluid kunnen trillingen in relatie met trillinghinder beschreven worden in het volgende model: Bron > overdracht > ontvanger.

Anders dan bij geluid vindt de overdracht niet plaats via de lucht (gasvormig medium), maar via vaste materie (bodem, vloeren, wanden en dergelijke). Weg- of railverkeer en industriële activiteiten kunnen trillingen in de bodem veroorzaken. De trilling verspreidt zich verder via de bodem. Hoewel de sterkte afneemt naarmate de afstand tot de bron groter wordt, kan de trilling ergens anders hinder of zelfs schade opleveren.

Relatie tot dit bestemmingplan

In het kader van aspect trilling is een onderzoek naar trillingen ten gevolge van railverkeer uitgevoerd door Peutz. De rapportage is opgenomen in Bijlage 10 bij dit bestemmingsplan. De resultaten zijn hieronder opgenomen.

Het onderzoek is uitgevoerd naar de optredende trillingsniveaus in het plangebied. Gedurende een week zijn er op maaiveldniveau metingen verricht aan de bouwgrens van de ontwikkeling op een afstand van 30 meter van de dichtbijgelegen spoorlijn en op een grotere afstand van 60 meter. De trillingsniveaus zijn getoetst aan de grenswaarden voor nieuwe situaties uit Richtlijn B "Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn" van de Stichting Bouwresearch (hierna SBR-B).

Uit onderzoek is het volgende gebleken:

Meetpositie 1

Op maaiveldniveau op 30 meter vanaf de buitenste spoorlijn wordt de streefwaarde A2 voor nieuwe situaties in de nachtperiode overschreden. De overschrijdingen in horizontale richting worden hoofdzakelijk veroorzaakt door trillingen met een frequentie van circa 63 Hz. Uit de praktijk blijkt dat dergelijke hoge frequenties door gebouwen sterk gereduceerd worden. Als de hogere dominante frequenties buiten beschouwing worden gelaten, vooruitlopend op het dempende effect van de bebouwing, wordt op maaiveldniveau aan de streefwaarden uit de SBR-B voldaan.

Meetpositie 2

Op maaiveldniveau op 60 meter vanaf de buitenste spoorlijn wordt voldaan aan de streefwaarden A2 voor nieuwe situaties in de nachtperiode. Aan grenswaarde A3 wordt op meetpositie 2 voldaan. Hiermee wordt op deze meetpositie op maaiveldniveau aan de streefwaarden uit de SBR-B voldaan.

Beide meetposities

Een aandachtspunt is dat voorkomen dient te worden dat in de nieuw te bouwen woningen de trillingen toch versterkt worden vanwege het in resonantie komen van vloeren. Dit dient nader onderzocht te worden bij het verlenen van de omgevingsvergunning voor het aspect bouwen van de woningen. Dit is in de regels van het bestemmingsplan geborgd.

5.5.5 Bedrijven en milieuzonering

In het kader van aspect bedrijven en milieuzonering is een onderzoek uitgevoerd door Mees Ruimte & Milieu. De rapportage is opgenomen in Bijlage 11 bij dit bestemmingsplan. De resultaten zijn hieronder beknopt beschreven.

Het plangebied is gelegen in het omgevingstype 'gemengd gebied'. In beginsel kunnen de

richtafstanden met één trede verlaagd worden in gemengd gebied. Echter, zijn in de omgeving van het plangebied verschillende bedrijven aanwezig die vanwege het aspect 'gevaar' op voldoende afstand van woningen moeten worden gerealiseerd. De richtafstand voor gevaar kan niet worden verlaagd. Het plangebied is gelegen binnen de richtafstand van verschillende bedrijven, op basis van de maximaal toegestane milieucategorie in het bestemmingsplan.

Door de ligging binnen de richtafstanden van de bedrijfsbestemmingen, is onderzocht wat het effect is als nieuwe gevoelige functies worden gerealiseerd binnen het plangebied. Daarom is gekeken naar de feitelijke situatie op basis van de bedrijven die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en heeft een nadere analyse op basis van de milieudossiers plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat beoogde bebouwing met een gevoelige bestemming in het plangebied buiten de richtafstand van de bedrijfsactiviteiten ligt. Verder is nader ingegaan op de ligging ten opzichte van het 50 kV station aan de Raafstraat. Hieruit blijkt dat voldaan wordt aan de richtafstand die volgt uit de Handreiking bedrijven en milieuzonering.

Het onderzoek toont aan dat daar waar in het beoogde plan de woningen zijn beoogd er een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Verder leidt het beoogde plan niet tot beperkingen van de bestaande bedrijfsvoering van de omliggende bedrijven.

5.6 Cultuurhistorische waarden

Algemeen

De Erfgoedwet bevat de geldende wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De wet regelt tevens de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. De uitvoering van de Erfgoedwet en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is primair een gemeentelijke opgave. De gemeente is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Dit volgt uit een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de modernisering van de monumentenzorg. De Erfgoedwet is een voorloper op de Omgevingswet, welke naar verwachting in 2022 in werking treedt.

5.6.1 Historische stedenbouwkundige structuren

In paragraaf 3.5.1 is reeds inzichtelijk gemaakt dat het plangebied een hoge cultuurhistorische waarde kent vanwege de herkenbaarheid als industrieel complex, maar niet als beschermd stadsgebied is aangewezen. Wel voorziet het beoogde plan in een erfgoedinclusieve ontwikkeling inzake de stedenbouwkundige opzet. Dit uit zich onder andere in de synergie die de nieuwe bebouwing aangaat met de bestaande bebouwing binnen het plangebied. Hier wordt in paragraaf 5.6.2 nader op ingegaan.

5.6.2 Gebouwd erfgoed

In paragraaf 3.5.2 is reeds inzichtelijk gemaakt dat het plangebied deels is aangewezen als gemeentelijk monument. Het gemeentelijk monument betreft de bestaande bebouwing binnen het plangebied. In het beoogde plan wordt een nieuwe laag toegevoegd waarbij niet perse het contrast wordt gezocht, maar waarbij het utilitaire karakter van het erfgoed wordt doorgezet. Materialen van de nieuw te realiseren bebouwing in het plangebied zijn hoogwaardig, duurzaam, modern en tijdloos. Deze materialen sluiten aan bij het stoere en robuuste industriële karakter van het gebied. De gebouwelementen uit de nieuwe bebouwing refereren derhalve aan het erfgoed.

De karakteristieke fabrieksarchitectuur van de bestaande gebouwen zijn uitgangspunt voor de nieuwbouw in het plangebied. De typerende sheddaken en de dakrichting van de bestaande fabrieksgebouwen spelen daarin een grote rol. De lagere gebouwen in het nieuw te bouwen deel krijgen voornamelijk sheddaken. Hierdoor wordt een doorgaand daklandschap in samenhang met de bestaande gebouwen gecreëerd. Voor de hoogteaccenten is wel een

variatie met een plat dak mogelijk. Een voorbeelduitwerking van de dakrichtingen en -vormen is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 5.11 Voorbeeld uitwerking eenduidige dakrichting en dakvormen (bron: Stedenbouwkundige visie Werf 35 d.d. 10 mei 2021)

5.6.3 Archeologisch erfgoed

In paragraaf 3.5.3 is reeds inzichtelijk gemaakt dat er in het plangebied geen archeologische waarden aanwezig zijn. In dit bestemmingsplan is derhalve, overeenkomstig met het bestemmingsplan 'Kamerlingh Onnesweg', geen archeologische dubbelbestemming opgenomen. Een eventueel archeologisch onderzoek is niet aan de orde.

5.7 Bodem en watersysteem

5.7.1 Bodem

Algemeen

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem.

De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

Indien er aanwijzingen zijn voor mogelijke aanwezigheid van explosieven, moet onderzoek (explosievenonderzoek) hierover uitsluitsel geven.

Relatie tot dit bestemmingplan

Ter plaatse van het plangebied zijn de afgelopen jaren diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. Dit betreft onder andere een verkennend bodemonderzoek uit 2010 door Milieutechniek ZVS Eemnes BV (zie Bijlage 12). Samenvattend is destijds geconcludeerd dat er in het onderzochte gebied geen sprake is van milieutechnische belemmeringen. De aangetroffen verontreinigingen zijn licht of van beperkte omvang, of de gehalten zijn zo laag dat nader onderzoek niet benodigd is.

Tevens is een verkennend en actualiserend bodemonderzoek door Infrasoil voor een deel van het plangebied beschikbaar uit 2011 (zie Bijlage 13). Destijds is geconcludeerd dat de aangetroffen verontreinigingen meestal licht zijn of van beperkte omvang. Wel blijkt dat sprake is van een verontreiniging met zware metalen, maar dat dit reeds is afgedekt met een betonvloer. Ook is er destijds een zink verontreiniging geconstateerd aan de noordzijde. Opgemerkt wordt dat dit bestemmingsplan niet voorziet in veranderingen in dit deel van het plangebied.

In 2018 is een historisch onderzoek door Milieutechniek ZVS Eemnes BV uitgevoerd aan de Mussenstraat 21 in het plangebied (zie Bijlage 14). In dit onderzoek is geconcludeerd dat er geen milieutechnische belemmeringen zijn voor afgifte van een omgevingsvergunning ten behoeve van het plaatsen van een (tijdelijke) woning.

Ook is een verkennend bodemonderzoek door Back Milieu-advies en onderzoek BV voor een deel van het plangebied beschikbaar uit 2021 (zie Bijlage 15). Dit onderzoek toont tevens aan dat ter plaatse van het onderzoeksgebied enkel sprake is van lichte verontreinigingen en er geen aanleiding bestaat voor een nader onderzoek.

Op basis van de resultaten uit de beschikbare onderzoeken is er geen aanleiding om aan te nemen dat de bodemkwaliteit van het plangebied gevolgen heeft voor de uitvoering van dit bestemmingsplan. Ter plaatse van de bestaande bebouwing zijn geen grootschalige grondroerende werkzaamheden voorzien. Daarnaast is het vanwege het gebruik van de gronden in de afgelopen tijd niet aannemelijk dat er nieuwe verontreiniging van de bodem heeft plaatsgevonden. De milieuhygiënische bodemkwaliteit zal bij de aanvraag om omgevingsvergunning voor het aspect bouwen in het zuidelijk deel van het plangebied aan de orde komen. Vanwege het bovenstaande en de beoogde gefaseerde ontwikkeling in het plangebied wordt het bodemonderzoek in dit deel van het plangebied bij de aanvraag om omgevingsvergunning voor het aspect bouwen uitgevoerd.

5.7.2 Watersysteem

Algemeen

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het doorlopen van de watertoets verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is, om in overleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder aandacht te besteden aan de waterhuishoudkundige aspecten, zodat de waterhuishoudkundige doelstellingen worden gewaarborgd. De uitgangspunten voor het watersysteem dienen op een juiste wijze in het plan te worden verwerkt.

Relatie tot dit bestemmingplan

De projectlocatie is gelegen binnen het beheergebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Ten behoeve van de ontwikkeling die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is in 2022 het plan voorgelegd aan het Waterschap AGV. Het advies (zie Bijlage 16) is verwerkt in deze waterparagraaf. Waar nodig is het advies meegenomen in de ontwikkeling.

Waterkwaliteit

Bij de totstandkoming van het project worden geen uitloogbare materialen, zoals lood, koper en zink gebruikt, zodat schoon hemelwater hier niet mee in aanraking kan komen. Zo heeft de ontwikkeling geen negatief effect op de (grond)waterkwaliteit ter plaatse.

Waterkwantiteit

In de huidige situatie is het plangebied nagenoeg geheel verhard. In de toekomstige situatie zal de hoeveelheid verharding beperkt afnemen, onder andere door de realisatie van de beoogde bebouwing en de toevoeging van groene elementen. Door het buitenterrein op verschillende plekken te vergroenen en waterdoorlatende verharding op te nemen kan water worden opgevangen. Infiltratiekratten vormen een opslagruimte voor regenwater. Vanuit de infiltratiekratten of infiltratieputten zakt het opgeslagen water langzaam in de bodem.

De Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is gericht op het beschermen van de water aan- en afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. Het aanleggen van verharding of realisatie van bebouwing leidt in beginsel tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringssysteem. Op grond van de Keur van het AGV is het in beginsel verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 m² verharding aan te brengen.

Bekend is dat Waternet voor iedere toename van verharding in beginsel een watervergunning verlangd. Wanneer deze toename de vrijstellingsgrens niet overschrijdt, wordt vrijstelling verleend.

Beschermde gebieden

Zowel in de huidige als in de toekomstige situatie is geen sprake van oppervlaktewateren in het plangebied. Er is derhalve geen sprake van een waterkering in het plangebied zoals vastgelegd op de Keurkaart en Legger van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Ook is het plangebied geen onderdeel van een beschermingszone van een kering in de nabijheid van het plangebied.

5.8 Kabels en leidingen

5.8.1 Riolering

In het plangebied en de directe omgeving is een gescheiden rioolstelsel aanwezig. De bestaande bebouwing is hierop aangesloten. Ook de beoogde nieuwe bebouwing in het plangebied zal op de bestaande riolering worden aangesloten. Het hemelwater in het plangebied wordt afgekoppeld van het riool.

5.8.2 Nutsvoorzieningen

In paragraaf 3.7.2 is reeds inzichtelijk gemaakt dat in de nabijheid van het plangebied een 50 kV station met kabelverbinding ligt. Tussen dergelijke verbindingen en gevoelige functies wordt aangeraden om een afstand van 3 meter aan te houden. Aan deze afstand kan worden voldaan. De ligging van de kabelverbindingen vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkelingen in het plangebied.

Verder is in paragraaf 3.8.3 inzichtelijk gemaakt dat de dichtstbijzijnde buisleiding voor transport van gevaarlijke stoffen op een afstand van 750 meter van het plangebied ligt. Het plangebied ligt buiten het maximaal invloedsgebied van 440 meter van deze buisleiding. Ook de ligging van de buisleiding vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkelingen in het plangebied.

5.9 Veiligheid

5.9.1 Sociale veiligheid

Doordat het plangebied in de huidige situatie "in gebruik" op weekdagen tussen 9.00u en 17.00u staat de sociale veiligheid onder druk. In de nieuwe situatie verbetert de sociale veiligheid doordat er een mix van functies ontstaat. Dit heeft tot gevolg dat er niet alleen gewerkt wordt in het plangebied tijdens kantoortijden, maar het plangebied zal 24/7 "in gebruik" zijn. Daarbij is de verwachting dat ook de "co-living community", bestaande uit circa 64 bewoners, een positief effect zal hebben op de sociale veiligheid in het plangebied.

5.9.2 Fysieke veiligheid

Fysieke veiligheid in het plangebied bestaat uit meerdere aspecten. Onder andere de bereikbaarheid voor hulpdiensten is van belang. In paragraaf 5.2.2.1 is inzichtelijk gemaakt hoe het plangebied in de huidige situatie bereikbaar blijft voor hulpdiensten.

Een ander aspect betreft de verkeersveiligheid. Doordat het plangebied in de toekomstige situatie voornamelijk in gebruik zal zijn door fietsers en mensen te voet, blijft de verkeersbelasting ook in de toekomstige situatie beperkt. Het parkeren wordt half verdiept gerealiseerd ter plaatse van de nieuw te realiseren bebouwing en is direct bereikbaar vanaf de randen van het plangebied. Het beperken van verkeersbewegingen met auto's in het

plangebied is positief voor de verkeersveiligheid.

Het toevoegen van de derde entree en het beter positioneren van de bestaande entrees levert een bijdrage aan het behoud van een veilige situatie bij het betreden en verlaten van het plangebied.

5.9.3 Externe veiligheid

In paragraaf 3.8.3 is reeds inzichtelijk gemaakt dat het plangebied niet ligt binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting, een stationaire risicobron of een buisleiding voor transport van gevaarlijke stoffen.

Wel is het plangebied gelegen op een afstand van circa 20 meter van een spoorweg waar gevaarlijke stoffen over getransporteerd worden. In dit kader is door Peutz een Onderzoek externe veiligheid ten aanzien van transport gevaarlijke stoffen over het spoor (Peutz, sept 2022) uitgevoerd. De rapportage is opgenomen in Bijlage 17 bij dit bestemmingsplan. Verder is een notitie opgesteld waarin ingegaan wordt op het bouwen binnen het plasbrandaandachtsgebied. De notitie is opgenomen in Bijlage 18. De resultaten van beide stukken zijn hieronder beknopt weergegeven.

Onderzoek ten aanzien van transport gevaarlijke stoffen over het spoor

De beoogde bebouwing in het plangebied wordt in het kader van wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid aangemerkt als (beperkt) kwetsbare objecten. In het onderzoek zijn de externe veiligheidsrisico's ten aanzien van het nabijgelegen spoor zijn op kwantitatieve wijze nader beschouwd. Allereerst is geconcludeerd dat het plangebied niet is gelegen binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar. Aan deze grenswaarde wordt voldaan, en vormt aldus geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling in het plangebied.

Daarnaast is er als gevolg van de beoogde ontwikkeling, ten opzichte van de maximaal planologische invulling van het plangebied, geen sprake van een relevante toename van het groepsrisico (> 10%). Er is juist sprake van een afname van het groepsrisico. Conform wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid transportroutes (Bevt) dient een overschrijding van de oriëntatiewaarde echter, ongeacht de bijdrage van het plan, verantwoord te worden. In dat kader zal onder andere ingegaan moeten worden op de mogelijke maatregelen ter beperking van het groepsrisico, waaronder de stedenbouwkundige opzet en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte. In het onderzoek is daarom ingegaan op hetgeen waar rekening mee gehouden dient te worden bij de verantwoording van het groepsrisico.

De situering van de bebouwing binnen het plasbrandaandachtsgebied van het spoor vraagt om aandacht. Bij de verdere uitwerking van het plan zal rekening moeten worden gehouden met aanvullende eisen uit het Bouwbesluit. In de volgende notitie is daarop ingegaan.

Notitie bouwen binnen het plasbrandaandachtsgebied

Voor het bouwen wordt in de notitie het volgende aangegeven. Vanwege de ligging binnen het plasbrandaandachtsgebied worden vanuit het Bouwbesluit aanvullende eisen gesteld aan de bebouwing. De beoogde bebouwing voldoet niet geheel aan deze gestelde eisen. Bij de omgevingsvergunning aanvraag voor de activiteit bouwen zal een beroep gedaan worden op het gelijkwaardigheidsbeginsel uit het Bouwbesluit. In dit kader heeft reeds overleg plaatsgevonden met de gemeente Hilversum en de Brandweer Gooi en Vechtstreek. Door een beroep te doen op dit beginsel, wordt een gelijkwaardige oplossing aangereikt en ingezet op het doel van de gestelde eisen op een andere wijze te behalen.

Verder wordt ingegaan op de effecten van een plasbrand. Een plasbrand wordt veroorzaakt doordat na een botsing de ketelwagen openscheurt. Hierdoor stroomt de brandbare inhoud in korte tijd uit. Er wordt een plas gevormd die zich over het ballastbed verspreidt.

In de notitie is de kans op een plasbrand berekend. De uiteindelijk kans op een groot

incident met een ketelwagen met brandbare vloeistoffen bedraagt ter hoogte van het plangebied 2,37 x 10^{-7} per jaar (circa één maal in de 594.497 jaar). Om dit in perspectief te plaatsen is ook de kans op brand in een woning bepaald, deze kans bedraagt 1,5 x 10^{-2} (éénmaal in de 67 jaar). Deze kans is aldus vele malen groter dan de kans op een plasbrand.

Gelijkwaardigheid

Voor gelijkwaardigheid moet sprake zijn van een ontwikkeling die een veiligheidsniveau kent dat minimaal gelijkwaardig is aan hetgeen dat het Bouwbesluit vereist.

In overleg met de Veiligheidsregio is geconcludeerd dat een realistisch scenario het lek raken van een ketelwagen is. Hierbij ontstaat conform de HART een plas van 300 m^2. Een plas met een oppervlakte van 300 m^2 kent een diameter van 20 meter. Uitgangspunt is dat het midden van de plas gelegen is ter hoogte van de buitenste spoorstaaf (aan de zijde van het plangebied), hetgeen aannemelijk is in een situatie waarbij geen sprake is van de aanwezigheid van afschot aan beide zijden van het spoor. In die situatie treedt op een afstand van 30 meter (de rand van het plasbrandaandachtsgebied) uitgaande van worst-case meteocondities (D9) een warmtestraling op van 10 kW/m^2. Aan bebouwing op die afstand van het spoor (>30 meter) worden geen (aanvullende) eisen gesteld vanuit het Bouwbesluit. Op het moment dat, uitgaande van dezelfde uitgangspunten, ter hoogte van de gevels van het bouwplan een warmtestraling wordt berekend van 10 kW/m^2 of minder dan kan gesteld worden dat sprake is van gelijkwaardigheid aan het Bouwbesluit. Immers, een dergelijke warmtestraling wordt als acceptabel beschouwd. Hierbij geldt overigens dat deze waarde optreedt op het moment dat sprake is van een cirkelvormige plas direct tegen over het plangebied. De kans dat er een plasbrand ontstaat op grotere afstand van het plangebied is vele malen groter. In die situatie zal de optredende stralingswarmte significant lager zijn.

Daarnaast zal vloeistof deels worden opgenomen in het ballastbed en uitstroming wordt belemmerd door de aanwezigheid van een klein geluidscherm (hoogte 1 meter). Uitstroming zal meer plaatsvinden in de lengte richting van het spoor uitgaande van het lek raken van een ketelwagen op een hoogte van minder dan 1 meter. Er bestaat een zeer kleine kans dat het lek hoger ligt dan het scherm waardoor de uitstromende vloeistof over het scherm stroomt. Deze kans is dus verwaarloosbaar klein.

In de notitie is de maximale warmtestraling die zal optreden uitgaande van een effectieve vloeistofkerende werking van het geluidscherm berekend. De buitenste rand van deze plas is gelegen tegen het geluidscherm aan op maximaal 2 meter van de buitenste spoorstaaf. In deze situatie is sprake van een stralingswarmte ter hoogte van de bebouwing van maximaal 6 kW/m^2. Deze waarde ligt lager dan de stralingswarmte op 30 meter in de referentiesituatie (10 kW/m^2). Verdere maatregelen zijn niet aan de orde. Pas op het moment dat de plas uitstroomt tot op 20 meter van het gebouw is een stralingswarmte van meer 10 kW/m^2 aan de orde. Rekening houdend met de lokale omstandigheden is een dergelijke plasvorming niet te verwachten.

Geconcludeerd wordt dat naar verwachting bij het ontstaan van een plasbrand (300 m^2) sprake is van een warmtestraling van 6 kW/m^2. Aangezien deze warmtestraling lager is dan de warmtestraling in de referentiesituatie wordt het niet noodzakelijk geacht om maatregelen te treffen aan de bebouwing. Er is immers sprake van een veiligheidsniveau dat minimaal gelijkwaardig is aan hetgeen het Bouwbesluit beoogd. Ook wanneer de plas niet geheel effectief wordt tegengehouden dan zal er pas een warmtestraling van 10 kW/m^2 optreden op het moment dat de plas tot op op minder dan 20 meter van de bebouwing uitstroomt en ontbrand. Pas wanneer de plas tot aan de bebouwing uit zo stromen dan zou deze de parkeergarage in kunnen lopen. Rekening houdend met de locale omstandigheden is dit niet een realistisch scenario. Hierbij geldt ook dat wanneer de plas zou uitstromen tot tegen de bebouwing aan de maatregelen die er in beginsel vanuit het Bouwbesluit worden vereist onvoldoende zullen zijn. Dus ook in het Bouwbesluit wordt niet van een dergelijk scenario uitgegaan.

5.10 Planning en fasering

De ontwikkeling binnen het plangebied zal gefaseerd plaatsvinden. Vooralsnog is uitgegaan van twee ontwikkelfases, waarbij gesteld kan worden dat fase 0 nagenoeg is afgerond. De renovatie van de Stookplaats betreft immers de laatste ontwikkeling ter plaatse van de bestaande bebouwing in het plangebied. Alle bestaande bebouwing is daarmee gerenoveerd en getransformeerd.

Het zuidelijk deel van het plangebied bestaat uit de nieuw op te richten bebouwing. De eerste fase betreft realisatie van het westelijk gelegen bouwdeel. In deze fase wordt circa 4.700 m² programma gebouwd. De tweede fase betreft realisatie van het oostelijk gelegen bouwdeel en betreft het resterende deel van het programma.

Hoofdstuk 6 Implementatie

6.1 Planmethodiek

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

Bij de opzet van dit bestemmingsplan is gekozen voor een eindbestemming. Op basis van de bepalingen van een eindbestemming kunnen direct omgevingsvergunningen voor het bouwen worden afgegeven, indien deze passen binnen de gebruiks- en bouwregels. In deze gevallen is sprake van een 'directe bouwtitel'. De regeling die op dit plangebied is toegepast betreft een globale regeling waarbij in de gebruiks- en bouwregels flexibiliteit is opgenomen al of niet onder voorwaarden. Het bestemmingsplan vormt hierdoor geen keurslijf maar is een vat vol mogelijkheden om het gebied te herontwikkelen, zonder dat de belangen van de omliggende bedrijven en woningen worden geschaad.

6.2 Bestemmingsregeling

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

6.2.1 Toelichting op de verbeelding

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

6.2.2 Toelichting op de regels

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

6.2.2.1 Indeling hoofdstukken

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

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

- begrippen
- wijze van meten

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

- bestemmingen

Hoofdstuk 3 Algemene regels

- anti-dubbeltelregel
- algemene bouwregels
- algemene gebruiksregels
- algemene aanduidingsregels
- algemene afwijkingsregels

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

- overgangsrecht
- slotregel

6.2.2.2 Indeling bestemmingsregels

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

- Bestemmingsomschrijving

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

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

Voorbeeld:

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

a. ..
b. ..

en tevens voor:

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

met de daarbij behorende voorzieningen, waaronder in ieder geval wordt verstaan …

In de bestemmingsomschrijving wordt van verschillende functies ook de omvang van het programma aangegeven, zoals bijvoorbeeld het aantal woningen.

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

Er zijn in het algemeen zes soorten aanduidingen te onderscheiden:

1. gebiedsaanduidingen;

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

- Bouwregels

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

a. (hoofd)gebouwen;
b. bijbehorende bouwwerken;
c. bouwwerken die geen gebouw zijn;
d. ondergeschikte bouwdelen.

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

- Afwijking van de bouwregels

Om bouwwerken in afwijking van de bouwregels in het bestemmingsplan te kunnen vergunnen is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen. Voorwaarde hierbij is dat er advies wordt ingewonnen bij het Omgevingsteam van de gemeente Hilversum.

- Specifieke gebruiksregels

Indien ten aanzien van een bepaald gebruik speciale regels moeten worden gegeven dan worden deze specifiek aangegeven. In dit bestemmingsplan is een specifieke regeling opgenomen voor het gebruik van een gedeelte van het (hoofd)gebouw als werkruimte voor een aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteit.

- Afwijking van de gebruiksregels

Om het bestemmingsplan flexibel te maken zijn mogelijkheden opgenomen om af te wijken van een gebruiksregel. De in dit bestemmingsplan opgenomen afwijkingsregel bij de bestemming 'Bedrijf' voorziet in het mogelijk maken van bedrijfsactiviteiten die niet voorkomen in de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' of in het mogelijk maken van een bedrijfsactiviteit met een hogere milieucategorie. Als verzocht wordt om te mogen afwijken moet worden gemotiveerd waarom van de standaard wordt afgeweken.

De in dit bestemmingsplan opgenomen afwijkingsregel bij de bestemming 'Gemengd' voorziet in een beperkte mate van uitwisseling in het te realiseren programma. Hierbij dient aan de opgenomen voorwaarden te kunnen worden voldaan. Onder a is dit de mogelijkheid om het woonprogramma uit te breiden wanneer het oppervlak dat beschikbaar is voor de Hotel Special evenredig afneemt. Onder b is dit het uitbreiden van het aantal co-living units.

- Voorwaardelijke verplichting

Binnen de bestemming 'Gemengd' zijn tevens twee voorwaardelijke verplichtingen opgenomen namelijk ten aanzien van geluid en trilling.

6.2.2.3 De regels

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

- *(hoofd)gebouw en bijbehorende bouwwerken*

Elke bestemming bestaat doorgaans uit twee facetten: een bestemmingsvlak en een

bouwvlak. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik toegestaan is. Het bouwvlak is een gebied dat op de verbeelding is aangeven waarvoor de mogelijkheden om te bouwen in de regels zijn aangegeven. Bouwvlakken worden op de verbeelding doorgaans voorzien van aanduidingen die betrekking hebben op de maatvoering. Nadere specificaties die iets zeggen over het gebruik of bouwmogelijkheden zijn door middel van aanduidingen opgenomen.

Het (hoofd)gebouw mag enkel in een bouwvlak gebouwd worden. De bijbehorende bouwwerken zijn binnen de bestemming 'Bedrijf' niet toegestaan en binnen de bestemming 'Gemengd' zeer beperkt. Er is onder andere bepaald dat aanbouwen, vrijstaande bijgebouwen en dakkapellen niet zijn toegestaan. Dakopbouwen zijn wel toegestaan. Verder dient een bijbehorend bouwwerk te voldoen aan de objectcriteria zoals opgenomen in het beeldkwaliteitsplan voor Werf35.

- *aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteit*

Het begrip ‘aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteit’ is doormiddel van de bestemmingen gekoppeld aan het wonen. In de woning/bouwwerk moet worden gewoond, maar het is mogelijk dat in de woning ook gewerkt wordt. In het (hoofd)gebouw mag een aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteit worden uitgeoefend. Dat is bijvoorbeeld een architect die een gedeelte van zijn huis heeft ingericht als werkruimte/kantoorruimte. Ook een arts mag een gedeelte van zijn huis gebruiken als praktijkruimte. Ook mag een bedrijfsmatige activiteit worden uitgeoefend in de woning en bijbehorend bouwwerk. Denk aan een goud- of edelsmid of een horlogemaker.

De woonfunctie moet primair behouden blijven. Daarom is geregeld dat die activiteiten voor niet meer dan 1/3 deel (33%) van de oppervlakte van het wonen (met de aan- en uitbouwen en/of bijgebouwen) mogen plaatsvinden. Hier is wel een maximum aan verbonden van 25 m². Ook het uiterlijk van de woning mag niet ingrijpend worden veranderd. Er moet altijd sprake zijn van een in de wijk herkenbare woning. Omdat de activiteit in de woonomgeving moet passen is ook geregeld dat de activiteit niet mag leiden tot parkeeroverlast of milieuhygiënische overlast zoals stank en geluidsoverlast. Er zullen voldoende parkeerplaatsen op de tijden dat de activiteit plaatsvindt aanwezig moeten zijn op eigen terrein of in de buurt. Dat geldt uiteraard alleen voor die activiteiten die verkeer aantrekken. Daarnaast mogen de activiteiten geen nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer.

In de woning mag geen horeca en geen detailhandel plaatsvinden. Bed & breakfast waarbij niet meer dan 5 bedden worden aangeboden voor een overnachting valt niet onder horeca en mag in een woning plaatsvinden. Internetwinkels waarbij de klanten hun producten komen ophalen valt onder de categorie detailhandel en is niet toegestaan. Wel mag in het kader van de bedrijfsmatige activiteiten beperkt (ondergeschikt aan de hoofdactiviteit) verkoop plaatsvinden. Zo mag een kapper een flesje haarshampoo verkopen bijvoorbeeld.

In ieder geval mag (mogen) de bewoner(s) van de woning de aan-huis-verbonden beroeps of de bedrijfmatige activiteiten uitoefenen (bijvoorbeeld man en vrouw, maar ook een kind). Het is mogelijk dat hij en/of zij (de bewoner(s) dus) een (deeltijd)medewerker heeft. Die medewerker mag daar dan ook werken. Die medewerker hoeft daar niet zelf te wonen. Denk aan een doktersassistente. Het gaat om een medewerker op basis van een maximale 36-urige werkweek (1 fte). Het is mogelijk dat twee of drie medewerkers in dienst zijn. Dat mag alleen als zij samen niet meer dan 1 fte vertegenwoordigen (dan gaat het dus om 2 of 3 parttime medewerkers). Indien de medewerkers op het zelfde tijdstip werken dient te worden onderzocht of daardoor (parkeer)overlast wordt veroorzaakt. Als dat zo is dan is het niet toegestaan. Het verhuren of verkopen van een deel van de woning aan derden is niet toegestaan.

In de regels van het bestemmingsplan is deze vorm van werken in een woning geregeld via de ‘specifieke gebruiksregels’ in het artikel 'Gemengd'.

- *beperkt kwetsbare objecten*

In de begripsbepaling wordt bij dit begrip verwezen naar het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Op basis van artikel 1 lid 1 sub a van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi, besluit van 27 mei 2004, laatst gewijzigd 1 juli 2008) wordt het volgende verstaan onder dit begrip:

a. 1-verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare; 2-dienst- en bedrijfswoningen van derden;
b. kantoorgebouwen;
c. hotels en restaurants;
d. winkels;
e. sporthallen, zwembaden en speeltuinen;
f. sport- en kampeerterreinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden;
g. bedrijfsgebouwen;
h. objecten die met de onder a tot en met e en g genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfred-zaamheid bij een ongeval, voor zover die objecten geen kwetsbare objecten zijn;
i. objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voor zover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval.

- *kwetsbare objecten*

In de begripsbepaling wordt bij dit begrip verwezen naar het Besluit externe veiligeheid inrichtingen. Op basis van artikel 1 lid 1 sub a van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi, besluit van 27 mei 2004, laatst gewijzigd 1 juli 2008) wordt het volgende verstaan onder dit begrip:

a. woningen, niet zijnde woningen als bedoeld in onderdeel a, onder a (dus niet zijnde beperkt kwetsbare objecten);
b. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals:
    1. ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen;
    2. scholen;
    3. gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
c. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, zoals:
    1. kantoorgebouwen en hotels met een brutovloeroppervlak van meer dan 1.500 m² per object;
    2. complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk brutovloeroppervlak meer dan 1.000 m² bedraagt en winkels met een totaal brutovloerop-pervlak van meer dan 2.000 m² per winkel, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen.

- *Vervangende maat*

Indien bestaande gebouwen in afmetingen afwijken van de standaard regels met betrekking tot gebouwen (bijvoorbeeld: goothoogten, hoogten, kubieke meters en oppervlakten) dan mag dat uiteraard gehandhaafd blijven. De maten van bestaande gebouwen is dan de zogenoemde vervangende maat. Deze staat in artikel 6.3 Vervangende maat. Dit is uiteraard alleen van toepassing als de bestaande maten in negatieve zin afwijken van de standaard bepaling (bijvoorbeeld als de hoogte van een bestaand gebouw hoger is dan in de regels - als standaard hoogte - is bepaald). Die maten gelden alleen voor de in de bestemming aangegeven gebouwen.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel zijn bepalingen (begrippen) opgenomen welke in het algemeen spraakgebruik onvoldoende vastliggen en waarbij verschillen in interpretatie bij toepassing van de planregels mogelijk zijn. Enkele begrippen zijn overgenomen uit de Woningwet/Bouwverordening en SVBP2012. Andere begrippen, zoals co-living unit, concept store en Hart van de Werf, zijn specifiek voor dit bestemmingsplan vastgelegd.

Artikel 2 Wijze van meten

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

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf

De enkelbestemming 'Bedrijf' is toegekend aan de gronden binnen het bestemmingsplan waar hoofdzakelijk bedrijfsactiviteiten plaatsvinden. Toegestaan zijn bedrijven behorende tot milieucategorie 1 en 2. Ook ondersteunende detailhandel is mogelijk alsmede ondernemingen in de creatieve sector. Daarbij behorende voorzieningen zijn tevens toegestaan, waaronder onder andere parkeervoorzieningen, voorzieningen voor laden en lossen, wegen, wandel- en fietspaden, in- en uitritten, groen-, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en straatmeubilair. Tevens zijn enkele bedrijfsactiviteiten uitgesloten, zoals geluidzoneringsplichtige inrichtingen en risicovolle inrichtingen.

In de bouwregels is bepaald dat hoofdgebouwen binnen het bouwvlak dienen te worden gebouwd. De goot- en bouwhoogte mag niet meer bedragen dan de op de verbeelding aangegeven hoogte. Verder kunnen conform de regels bijbehorende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden toegestaan.

Middels de afwijkingsbevoegdheid van de gebruiksregels kan een bedrijfsactiviteit worden toegestaan die niet genoemd is in de “Staat van Bedrijfsactiviteiten”. Tevens is het mogelijk om een bedrijfsactiviteit met maximaal milieucategorie 3.1 toe te staan, indien de activiteit naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen is met bedrijven die genoemd zijn in milieucategorie 2.

Artikel 4 Gemengd

De enkelbestemming 'Gemengd' is toegekend aan de gronden binnen het bestemmingsplan waar horeca, een concept store, bedrijven en wonen naast elkaar plaatsvinden. Toegestaan zijn horeca-activiteiten in de categorie A, B en C, waaronder een restaurant, café en Hotel Special. De hotel special bestaat uit plekken waar het werken en verblijven in elkaar overvloeit. Het is een toegankelijke plek van ontmoeting die eventueel gecombineerd kan worden met een passend werkprogramma. De hotel special dient te passen bij het karakter van Werf35. Voorbeelden hiervan zijn een boetiek hotel of een luxe hotel. Indien van toepassing is de maximale omvang van de functies ook in dit artikel vastgelegd zoals onder andere de maximale vloeroppervlakte van de restaurants/ cafés, de Hotel Special en het maximum aantal woningen en co-living units. Verder is het maximum aantal co-living units vastgelegd en aangegeven dat de woningen in het plangebied middeldure huurwoning plus zijn. Bedrijvigheid die geschikt is voor functiemenging is eveneens toegestaan, alsmede bedrijven in de creatieve sector. Tevens zijn de gronden bestemd voor ondersteunende detailhandel, ondersteunende horeca en gemeenschappelijke ruimten ten behoeve van het wonen. Ter plaatse van de aanduiding 'evenemententerrein' zijn tevens evenementen toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting' dient een hoofdentree te worden gerealiseerd van de Mussenstraat naar het Hart van de Werf. Dit is op de verbeelding aangegeven middels een zoekgebied waarbinnen de hoofdentree dient te worden gesitueerd. In de regels is bepaald dat de hoofdentree moet bestaan uit een publiek toegankelijke vrije

zone van ten minste 10 meter breed. Ook de diverse bijhorende voorzieningen zijn toegestaan, waaronder onder andere gezamenlijke entrees, lobby's, trappenhuizen en galerijen, parkeervoorzieningen, voorzieningen voor laden en lossen, wegen, wandel- en fietspaden, in- en uitritten, groen-, water- en waterhuishoudkundige voorzieningen, terrassen en straatmeubilair.

In de bouwregels is bepaald dat hoofdgebouwen binnen het bouwvlak dienen te worden gebouwd. Zowel aan de spoorzijde als aan de westzijde is in een deel van het bouwvlak op de verbeelding een gevellijn aangegeven. Ter plaatse van deze bouwaanduiding dient een gevel van een hoofdgebouw in de gevellijn te worden gebouwd. De goot- en bouwhoogte mag niet meer bedragen dan de op de verbeelding aangegeven hoogte. Ter plaatse van het bouwvlak waar de nieuw op te richten bebouwing wordt mogelijk gemaakt is in de regels opgenomen dat de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 12 meter, tenzij op de verbeelding een hogere bouwhoogte is toegestaan. Dit is aangeduid middels een bouwaanduiding 'maximum bouwhoogte (m)'. Vervolgens is in de regels vastgelegd dat in totaal 30% van dit aanduidingsvlak een bouwhoogte heeft van meer dan 12 meter. Hiervan mag 20% een bouwhoogte hebben van meer dan 12 meter maar niet meer dan 15 meter en mag 10% een bouwhoogte hebben van meer dan 12 meter maar niet meer dan 18 meter. Ook is aangegeven dat voor hoogteaccenten tussen de 15 en 18 meter een maximum b.v.o. per bouwlaag van 250 m² geldt. Verder zijn zeer beperkte mogelijkheden opgenomen voor het toestaan van bijbehorende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

In lid 3 is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen. Indien advies wordt ingewonnen bij het Omgevingsteam van de gemeente Hilversum kan een vergunning worden verleend in afwijking van de bouwregels. Ook afwijken van het bouwen van hoofdgebouwen in de gevellijn ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 'gevellijn' valt hieronder, waardoor - na advies bij het Omgevingsteam - vergunning kan worden verleend voor het bouwen van hoofdgebouwen in afwijking van de gevellijn.

In de specifieke gebruiksregels is aangeven aan welke regels het gebruik dient te voldoen. In het eerste lid is aangegeven onder welke voorwaarden een aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteit kan worden toegestaan.

In lid 5 zijn de afwijkingsmogelijkheden opgenomen ten behoeve van het woonprogramma. Een uitbreiding van het aantal woningen is mogelijk wanneer het oppervlak dat beschikbaar is voor de Hotel Special evenredig afneemt. Daarnaast is ook een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor het uitbreiden van het aantal co-living units.

In lid 6 zijn de voorwaardelijke verplichtingen opgenomen. Door middel van de voorwaardelijke verplichting voor geluid is in het bestemmingsplan geborgd dat de geluidsbelasting op de gevel(s) van de woningen voldoet aan de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder, de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (Hogere waarde) ingevolge een besluit Hogere waarde. Door middel van de voorwaardelijke verplichting voor trillingshinder is in het bestemmingsplan geborgd dat in het kader van de omgevingsvergunning voor het aspect bouwen vaststaat dat er voldaan wordt aan de Richtlijn B "Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn" van de Stichting Bouwresearch.

Door middel van de voorwaardelijke verplichting voor ecopunten is in het bestemmingsplan geborgd dat in het kader van de omgevingsvergunning voor het aspect bouwen vaststaat dat voldaan moet worden aan de Leidraad Natuurinclusief Bouwen, Hilversum 2021 of diens rechtsopvolger. Uit de leidraad volgt dat een "Realisatieplan Natuurinclusief bouwen en inrichten" moet worden ingediend. Uit het realisatieplan moet blijken welke maatregelen in het kader van het natuurinclusief bouwen en inrichten worden genomen, hoe wordt geborgd dat deze maatregelen uiterlijk binnen 2 jaar na de start van de bouw zijn gerealiseerd en hoe deze maatregelen duurzaam, ten minste 30 jaar, in stand worden gehouden en beheerd een en ander ter beoordeling aan burgemeester en wethouders.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 5 Antidubbeltelregel

Deze regel strekt ertoe te voorkomen dat van ruimte die in een bestemmingsplan voor de realisering van een bepaald gebruik of functie mogelijk is gemaakt, na realisering daarvan, ten gevolge van feitelijke functie- of gebruiksverandering van het gerealiseerde, opnieuw een tweede keer zou kunnen worden gebruik gemaakt. Een bekend voorbeeld van een dergelijke regeling is de zogenaamde rustende boer regeling. Aangesloten is bij de standaard antidubbeltelregel die in het Bro is opgenomen.

Artikel 6 Algemene bouwregels

In het eerste lid is ingegaan op de ondergeschikte bouwdelen die buiten beschouwing worden gelaten in de bouwregels. Het tweede lid gaat in op dakopbouwen en de maximale maten van dakopbouwen. Het derde lid betreft de vervangende maat, waarin wordt aangegeven dat de bestaande maten van bestaande gebouwen gelden als vervangende maat. Het vierde lid betreft de regeling voor ondergronds bouwen en het vijfde lid gaat in op waardevolle bebouwing (bebouwing met de functieaanduiding cultuurhistorische waarde).

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

In het eerste lid is aangegeven welk gebruik van gronden of bouwwerken in strijd is met het bestemmingsplan. Het tweede lid gaat in op de invulling van functies in het bestemmingsplan. Het derde lid gaat in op het parkeren en het stallen van auto's bij gebouwen en functies. Het vierde lid betreft het gebruik voor de exploitatie van een seksinrichting. Het vijfde lid gaat in op het gebruik voor de opslag en verkoop van consumentenvuurwerk.

Artikel 8 Algemene aanduidingsregels

Het eerste lid heeft betrekking op de gronden die onderdeel zijn van het plasbrandaandachtsgebied. Er is een regeling opgenomen waardoor binnen dit gebied geen woningen mogen worden gebouwd.

In het tweede lid is specifiek voor het evenemententerrein opgenomen welke regels van toepassing zijn. Er wordt verwezen naar hetgeen gesteld in het Locatieprofiel en er zijn voorwaarden opgenomen als categoriëen evenementen, afstand tussen de geluidproducerende activiteit en de gevel van woningen, het maximum aantal evenementdagen, de publiekscapaciteit, het tijdsbestek en de parkeervoorzieningen.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Het artikel heeft onder meer tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Via een door burgemeester en wethouders te verlenen vrijstelling kunnen onder meer geringe wijzigingen in de maatvoering voor bouwwerken worden aangebracht en (openbare) nutsvoorzieningen worden gerealiseerd.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 10 Overgangsrecht

In het Besluit op de ruimtelijke ordening (in werking 1 juli 2008) is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen. Indien de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande, legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe bestemmingsbepalingen dan wel bebouwingsbepalingen plaatsvindt.

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

weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

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

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

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

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

Artikel 11 Slotregel

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

Bijlage bij Regels

Bijlage 1 Staat van Bedrijfsactiviteiten

In de planregels wordt verwezen naar een Staat van Bedrijfsactiviteiten. De lijst ´Staat van Bedrijfsactiviteiten´ is gebaseerd op de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering (editie 2009).

Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van milieuzonering

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemingsplan vast te leggen is gebruik gemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

In specifieke situaties kan daarnaast de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Toepassing 'Staat van Bedrijfsactiviteiten'

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' zijn gebaseerd op de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009), op de Voorbeeld Staat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen1). De 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' kan in verschillende situaties gehanteerd worden, bijvoorbeeld:

- om de milieuzonering van bedrijfsactiviteiten op een samenhangend bedrijventerrein te

regelen;
- in buitengebieden;
- op losliggende relatief grootschalige bedrijfspercelen op enige afstand van burgerwoningen;
- om indien gewenst de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten te regelen in stedelijk gebied of (delen van) woongebieden met enige vorm van bedrijvigheid.

In dit soort situaties zorgt de milieuzonering ervoor dat hinderlijke bedrijfsactiviteiten op voldoende afstand van woningen of andere gevoelige functies worden gesitueerd. Dit gebeurt door het aanhouden van richtafstanden tussen deze milieugevoelige en milieubelastende activiteiten.

Richtafstanden bepalend voor de categorie-indeling

In de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' is voor elke bedrijfsactiviteit voor ieder van de ruimtelijke relevante milieuaspecten (zie hiervoor) een richtafstand ten opzichte van een 'rustige woonwijk' vermeld. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Daarnaast vermeldt de 'standaard SvB' indicaties voor verkeersaantrekkende werking.

Omgevingstype bepalend voor de daadwerkelijk te hanteren afstanden

De gewenste afstand tussen een bedrijfsactiviteit en woningen (of andere gevoelige functies zoals scholen) wordt mede bepaald door het type gebied waarin de gevoelige functie zich bevindt.

Conform de VNG-publicatie worden daarbij twee omgevingstypen onderscheiden: rustige woonwijk en gemengd gebied. De richtafstanden die zijn vermeld in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009).

Te hanteren richtafstanden

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) onderscheidt een tiental milieucategorieën. Per milieucategorie wordt inzicht verschaft in de gewenste richtafstanden. De richtafstand geldt tussen de grens van de bestemming die bedrijven toelaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan (of via vergunningsvrij bouwen) mogelijk is. Daarbij gaat het nadrukkelijk om een richtafstand. Kleinere afwijkingen ten opzichte van deze afstand zijn mogelijk zonder dat hierdoor knelpunten behoeven te ontstaan.

Flexibiliteit

De 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De richtafstanden en inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch via een afwijkingbevoegdheid van de gebruiksregels kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Om deze binnenplanse afwijking te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' niet zijn genoemd, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders vestiging van een dergelijk bedrijf via een afwijkingbevoegdheid kan toestaan. Om deze binnenplanse afwijking te kunnen

verlenen moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

Bijlage 2 Modules Horeca

Als bijlage bij de regels is een Modules Horeca opgenomen. Hierin wordt onderscheidt gemaakt tussen de verschillende categorieën (A, B, C, D en E) van horeca-activiteiten. Aan de mogelijke activiteiten zijn punten gekoppeld. Daarnaast zijn meerdere modules vermeld (eten, drinken, openingstijden, terras en geluid en entertainment). Per module kunnen meerdere activiteiten worden aangevraagd. Na optelling van de punten uit de vijf verschillende modules blijkt binnen welke exploitatiecategorie de horeca inrichting valt. In het plangebied zijn alleen horeca-activiteiten in de categorieën A, B en C toegestaan.

Bijlage 3 Staat van Onderneming in de creatieve sector

Als bijlage bij de regels is een Staat van ondernemingen in de creatieve sector opgenomen. Hierin wordt onderscheidt gemaakt tussen de verschillende categorieën van ondernemingen in de creatieve sector.

Bijlage 4 Beeldkwaliteitsplan

Als bijlage bij de regels is het Beeldkwaliteitsplan (Vakwerk architecten, febr. 2022) opgenomen. In de bouwregels wordt verwezen naar de spelregels en objectcriteria zoals opgenomen in het beeldkwaliteitsplan.

Bijlage 5 Locatieprofiel

Als bijlage bij de regels is het Locatieprofiel (COUP, mrt 2022) opgenomen. In de regels behorende bij de aanduiding 'overige zone - evenemententerrein' wordt hiernaar verwezen.

6.2.3 Verhouding bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan

Voor het plangebied is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. In het beeldkwaliteitsplan zijn in verband met de beeldkwaliteit van (individuele) bouwwerken en de inrichting van het plangebied spelregels en objectcriteria opgenomen, die zowel stedenbouwkundige elementen als welstandscriteria bevatten. Het beeldkwaliteitsplan vervangt de uitgangspunten en criteria als beschreven in hoofdstuk 4 Gebied 7A en de objectcriteria als beschreven in hoofdstuk 5 van de Welstandsnota. In het beeldkwaliteitsplan zijn daarnaast enkele aanvullende gebied specifieke objectcriteria opgenomen, die specifiek voor de locatie Werf35 gelden. Voor de monumentale gebouwen gelden de bepalingen met betrekking tot erfgoed als beschreven in hoofdstuk 6 van de welstandsnota. Voor het beschermde achterterrein gelden de spelregels ten aanzien van de buitenruimte als omschreven in het beeldkwaliteitsplan. Voor het gebied Werf35 gelden de algemene objectcriteria van de welstandsnota. Enkele objecten mogen echter niet toegepast worden in het gebied en zijn daarom niet van toepassing.

6.3 Handhaving

Het bestemmingsplan is bindend voor burgers, bedrijven, maatschappelijke instellingen en voor de overheid zelf. Het afdwingen van het naleven van het bestemmingsplan is, met behoud van ieders verantwoordelijkheid, in eerste instantie een taak van de gemeentelijke overheid. Er is veel aandacht besteed aan voorlichting met betrekking tot de consequenties die een gevolg zijn van het vaststellen van dit bestemmingsplan. Daarnaast is er veel aandacht voor een effectieve en doelgerichte controle op zaken die in het bestemmingsplan zijn geregeld. Voor de controle en handhaving van het bestemmingsplan is samenwerking in brede zin een noodzaak. In het plangebied is een scala aan regelgeving van toepassing, zoals de Wet ruimtelijke ordening, de Woningwet, de Wet milieubeheer, de Monumentenwet, de Provinciale Milieuverordening, de Algemene Plaatselijke Verordening, die samenwerking binnen de overheid noodzakelijk maakt. Op die manier kan het hoge ambitieniveau gestalte krijgen. Het zich niet houden aan de regels doet afbreuk aan de kwaliteit van het plangebied; daadwerkelijke handhaving heeft voor de samenleving een belangrijke waarde. Tegen illegale situaties zal worden opgetreden.

6.3.1 Preventief en repressief toezicht

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

6.3.2 De instrumenten

Een overtreder riskeert:

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

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

6.3.3 Prioriteiten in de handhaving

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

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

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

6.3.4 Planinformatie

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

6.4 Economische uitvoerbaarheid

Met inwerkingtreding van de Wet ruimtelijk ordening (1 juli 2008) beschikt de gemeente over meer mogelijkheden voor kostenverhaal op particuliere ontwikkelaars in een plangebied. Zijn de kosten van de ontwikkeling niet op een andere manier verzekerd (bijvoorbeeld door het sluiten van overeenkomsten met grondeigenaren over de kosten van de ontwikkeling) dan kan de gemeente een exploitatieplan vaststellen, waarin die kosten worden benoemd. Het exploitatieplan loopt mee met de procedure van het bestemmingsplan.

Daarmee wordt een exploitatieplan mede een toetsingsgrond bij omgevingsvergunningen. De gemeenteraad kan evenwel bij vaststelling van het bestemmingsplan besluiten om géén exploitatieplan vast te stellen. Dat kan de raad alleen doen, indien de kosten dus op een andere wijze zijn verzekerd en er verder geen extra eisen aan locaties hoeven te worden gesteld.

Ten aanzien van dit bestemmingsplan

Initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de financieel economische uitvoerbaarheid. Door het sluiten van een anterieure overeenkomst zijn gemeentelijke kosten gedekt, en zijn de planning en uitvoering vastgelegd. Ten behoeve van het bestemmingsplan hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld. De economische uitvoerbaarheid is niet in het geding.

6.5 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.5.1 Voorbereidingsfase

Conform ex artikel 3.1.1. van het Bro moeten burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de Rijks- en provinciale diensten 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.

In het kader van het vooroverleg is het voorliggende bestemmingsplan toegezonden aan diverse overlegpartijen. Vier overlegpartijen hebben gereageerd. De ingekomen reacties zijn opgenomen en van een beantwoording en conclusie voorzien in de Reactienota Werf35 (gemeente Hilversum, nov. 2023), zie Bijlage 19.

Participatie

Tevens zijn in de voorbereidingsfase geïnteresseerden geïnformeerd over het beoogde plan. In een drietal bijeenkomsten is er waardevolle input opgehaald en feedback gegeven. De eerste participatiesessie vond plaats in april 2021. Deze sessie stond in het teken van de stedenbouwkundige visie. De tweede sessie vond plaats in november 2021 en stond in het teken van co-creëren. De derde sessie vond plaats in juni 2022. Hierin is onder andere aangegeven hoe de eerder opgehaalde input en feedback is verwerkt in het plan. Een Participatieverslag (COUP, augustus 2022) is opgenomen in de bijlagen van deze plantoelichting, zie Bijlage 20.

6.5.2 Ontwerpfase

Na afronding van de voorbereidingsfase is de formele bestemmingsplanprocedure gestart. Het ontwerpbestemmingsplan is gedurende zes weken, van vrijdag 15 december 2023 tot en met donderdag 25 januari 2024, ter inzage gelegd. Binnen deze termijn kon een ieder schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan indienen. Er zijn geen zienswijzen ingediend op het plan.

6.5.3 Raadsvaststelling

Na afronding van de ontwerpfase wordt het bestemmingsplan door de gemeenteraad vastgesteld. Tegen het besluit tot vaststelling staat, voor belanghebbenden, direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Direct na de beroepstermijn treedt, indien tijdens de beroepstermijn geen verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, het plan in werking.