adviseurs in ruimtelijke ontwikkeling

Bestemmingsplan | Toelichting

Hilversum, Prins Bernhardstraat 142-158

Gemeente Hilversum

Datum: 9 maart 2022

Projectnummer: 180218

ID: NL.IMRO.0402.11bp10prbernhardst-va01

Inhoudsopgave

Toelichting

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

Hoofdstuk 2 Begrenzing plangebied en vigerende bestemmingsplannen 5
2.1 Begrenzing plangebied 5
2.2 Vigerende bestemmingsplannen 6

Hoofdstuk 3 Karakteristieken plangebied 9
3.1 Ruimtelijke structuur 9
3.2 Wonen, werken en voorzieningen 11
3.3 Verkeer 11
3.4 Groen, blauw en natuur 12
3.5 Duurzaamheid en leefbaarheid 14
3.6 Cultuurhistorische waarden 16
3.7 Bodem en watersysteem 17
3.8 Kabels en leidingen 19
3.9 Veiligheid 19

Hoofdstuk 4 Relevante beleidskader 21
4.1 Rijk 21
4.2 Provincie 23
4.3 Regio 24
4.4 Gemeente 27

Hoofdstuk 5 Ruimtelijk plan 33
5.1 Ruimtelijk structuur 33
5.2 Wonen, werken en voorzieningen 37
5.3 Verkeer 37
5.4 Groen, blauw en natuur 39
5.5 Duurzaamheid en leefbaarheid 41
5.6 Cultuurhistorische waarden 43
5.7 Bodem en watersysteem 44
5.8 Kabels en leidingen 46
5.9 Veiligheid 46

Hoofdstuk 6 Implementatie 49
6.1 Planmethodiek 49
6.2 Bestemmingsregeling 49
6.3 Handhaving 56
6.4 Economische uitvoerbaarheid 57
6.5 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 58

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1 **Toets Ladder voor duurzame verstedelijking**

Bijlage 2 **Mobiliteitsplan**

Bijlage 3 **Saldering woningbouwprogramma's De Prins en De Wybert**

Bijlage 4 **Quick scan natuur**

Bijlage 5 **Onderzoek stikstofdepositie**

Bijlage 6 **Nader onderzoek natuur**

Bijlage 7 **Akoestisch onderzoek (spoor)wegverkeerslawaai**

Bijlage 8 **Besluit hogere grenswaarde geluid**

Bijlage 9 **Akoestisch onderzoek industrielawaai**

Bijlage 10 **Quick scan cultuurhistorie**

Bijlage 11 **Verkennend bodemonderzoek**

Bijlage 12 **Verkennend asbestonderzoek**

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

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de adressen Prins Bernhardstraat 142 tot en met 158 te Hilversum. Het beoogde plan behelst de herstructurering van de nu aanwezige bebouwing ten behoeve van de ontwikkeling van een woongebouw met maximaal 29 appartementen. Onderdeel van de ontwikkeling is het behoud van de bestaande boom op het perceel. Het gebouw wordt maximaal 15 meter hoog en zal via de achterzijde per auto bereikbaar zijn. In de ondergrondse parkeervoorziening zal voor de toekomstige bewoners naast de mogelijkheid voor het parkeren van de eigen auto een deelauto ter beschikking zijn. Er is gekozen voor een bakstenen bouwvolume met een meer terugliggende bovenzijde. De appartementen maken onderdeel uit de vrije huursector en richten zich op de kleinere huishoudens als doelgroep. Dit voornemen is in strijd met het bestemmingsplan en daarom wordt met een partiële bestemmingsplanherziening het planvoornemen alsnog juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

1.2 Doelstelling

Het doel van het bestemmingsplan is het tot stand brengen van een actuele planologische regeling die voorwaarden schept voor de gewenste ruimtelijke (her)ontwikkeling van het plangebied. Het bestemmingsplan vormt een toetsingskader voor ontwikkelingen en tevens voor alle betrokkenen.

Het bestemmingsplan heeft een ontwikkelingsgericht karakter, dat wil zeggen dat in het bestemmingsplan de planologische en juridische kaders worden vastgelegd waarbinnen nieuwe ontwikkelingen in het plangebied mogelijk zijn.

1.3 Functie van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Hilversum, Prins Bernhardstraat 142-158 regelt de bestemmingen en het gebruik van de gronden voor het betreffende gebied. Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (kaart), regels en een toelichting. De verbeelding en de daarop aangewezen bestemmingen en regels vormen tezamen het juridische plan. De plantoelichting heeft geen rechtskracht. De regels bestaan uit 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 vastgesteld. 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.

1.4 Leeswijzer

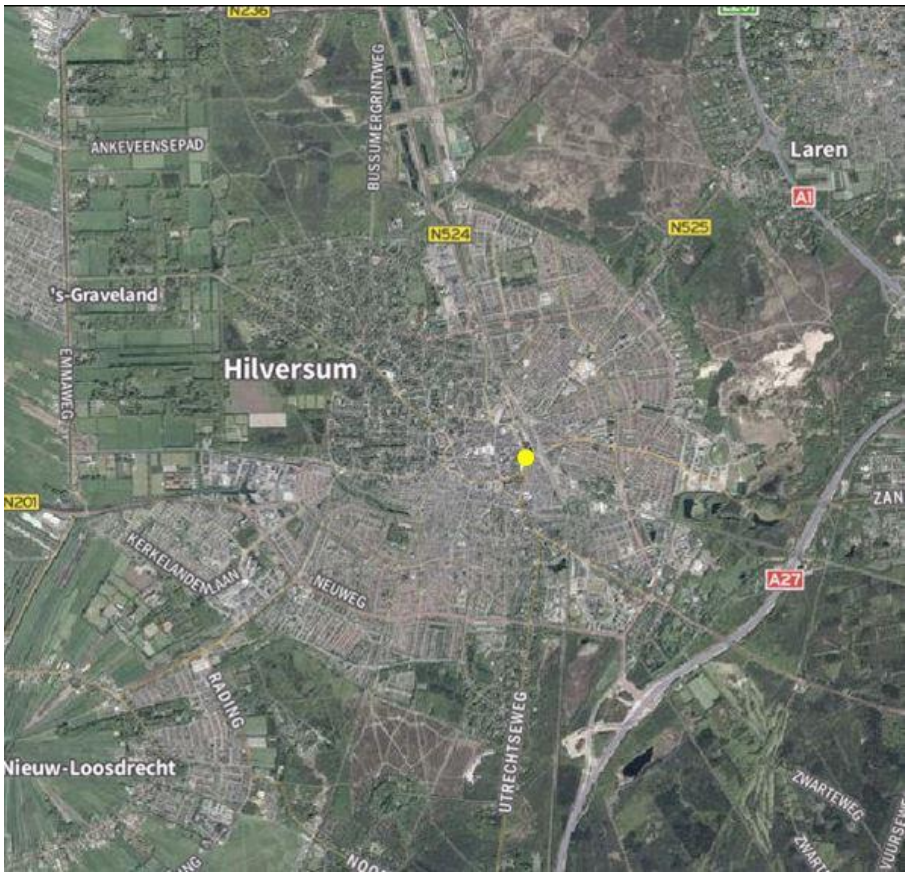
De toelichting is opgebouwd uit zes hoofdstukken. In het inleidende hoofdstuk is al ingegaan op de aanleiding, doelstelling en functie van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 2 wordt aangegeven waar het plangebied ligt en wat de exacte plangrenzen zijn. In hoofdstuk 2 wordt ook aangegeven welke bestemmingsplannen voor het plangebied gelden tot het verkrijgen van rechtskracht van het nieuwe bestemmingsplan. De hoofdstukken 3-5 vormen de kern van de toelichting. In hoofdstuk 3 worden de karakteristieken van het gebied 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 ontwikkeling en bijbehorende facetten wordt behandeld in hoofdstuk 5. Per planaspect wordt hierbij gemotiveerd aangegeven wat er komt. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de bestemmingsregeling, de (economische) uitvoerbaarheid, de inspraak en het ambtelijk overleg, en op de externe communicatie. Er wordt aangegeven hoe de regels gelet op de toelichting gelezen moeten worden en hoe bij de formulering van de bestemming en de regels rekening wordt gehouden met de handhaafbaarheid daarvan. Deze paragraaf vormt de relatie tussen het juridische plan en de toelichting. De voor het bestemmingsplan verrichte onderzoeken zijn als bijlage opgenomen.

Hoofdstuk 2 Begrenzing plangebied en vigerende bestemmingsplannen

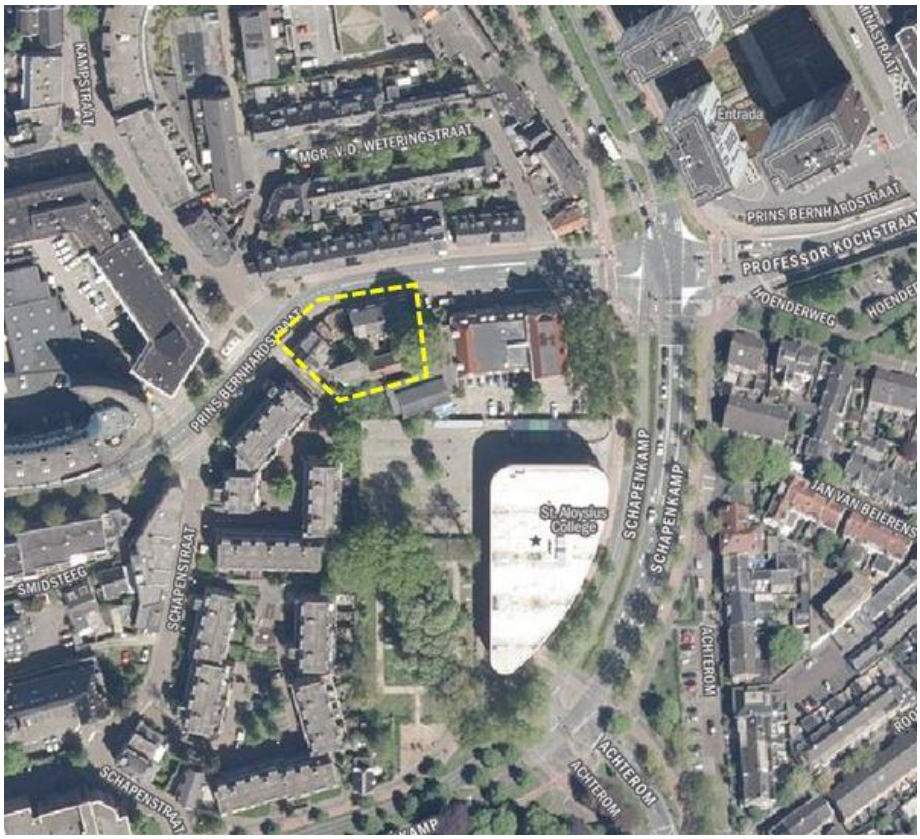
2.1 Begrenzing plangebied

Het plangebied ligt in het centrum van Hilversum en bestaat uit de adressen Prins Bernhardstraat 142 tot en met 158. In het noorden grenst het plangebied aan de Prins Bernhardstraat en in het zuiden aan de gronden van het St Aloysius College (Schapenkamp 200). De oostelijke grens van het plangebied wordt gevormd door onderwijsinstelling Junior Campus (Prins Bernhardstraat 160) en in het westen grenst het plangebied aan een appartementengebouw.

Op de navolgende afbeeldingen zijn de globale ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding, horend bij dit bestemmingsplan.



Globale ligging plangebied (gele stip) (Bron: PDOK viewer).



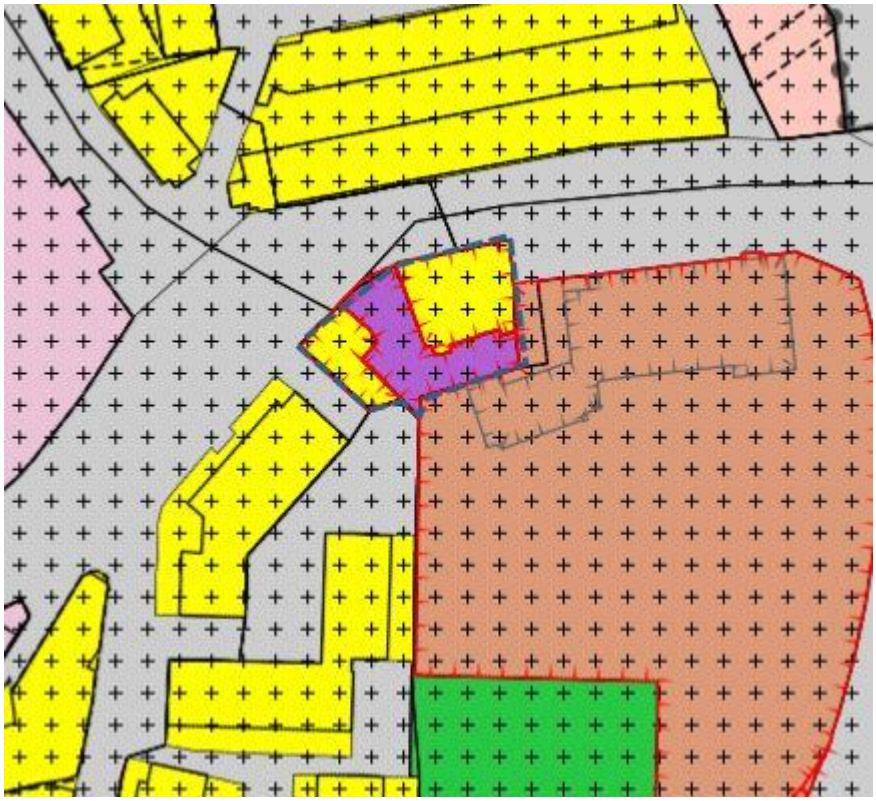
Het plangebied bij benadering globaal geel omlijnd (Bron: PDOK viewer).

2.2 Vigerende bestemmingsplannen

Het geldende bestemmingsplan 'Binnenstad 2013' is vastgesteld op 12 juni 2013. Dit plan heeft een consoliderend, beheersmatig karakter. Daarnaast gelden ook de bestemmingsplannen 'Regeling meervoudige bewoning' (vastgesteld op 30 maart 2016), 'Veegbestemmingsplan 2016' (vastgesteld op 14 december 2016) en het wijzigingsplan 'Binnenstad 2013 - wijzigingsplan parkeernormen 2017' (vastgesteld op 3 oktober 2017). Tot slot geldt dat het plangebied onderdeel uitmaakt van het voorontwerpbestemmingsplan 'Centrum 2018'. Aangezien de status voorontwerp juridisch-planologisch nog geen formele betekenis heeft, wordt dit bestemmingsplan verder niet besproken. Hierna wordt kort in gegaan op de geldende bestemmingsplannen.

Binnenstad 2013

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Binnenstad 2013' met de enkelbestemmingen 'Bedrijf', 'Wonen - 1 - Binnenstad' en 'Wonen - 3 - Binnenstad'. Daarnaast gelden de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie - Oude Dorpskern - Hoog' en 'Waarde - Stedenbouwkundige karakteristiek - Stad' en de gebiedsaanduidingen 'wonen boven winkels' en 'wro-zone - wijzigingsgebied 3'. Op de navolgende afbeelding is een uitsnede van de verbeelding van het vigerende bestemmingsplan weergegeven. Het plangebied is daarop globaal in het blauw omkaderd.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan 'Binnenstad 2013' met globale begrenzing plangebied (blauw omlijnd) (Bron: Ruimtelijkeplannen.nl).

De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn voornamelijk bestemd voor bedrijven uit de categorie 1 en 2 en een onderneming in de creatieve sector. Daarnaast zijn de gronden met 'Wonen - 1 - Binnenstad' voor aaneengebouwde woningen bestemd en 'Wonen - 3 - Binnenstad' voor twee-aaneengebouwde woningen. Aangezien de beoogde ontwikkeling bestaat uit de realisatie van een woongebouw is dit binnen de ter plaatse geldende juridisch-planologische kaders niet mogelijk. Deze ontwikkeling past niet binnen de in het plangebied aanwezige wijzigingsbevoegdheid. Het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan is daarom noodzakelijk om de herontwikkeling van het plangebied mogelijk te maken.

Bestemmingsplan 'Regeling meervoudige bewoning'

In bestemmingsplannen van de gemeente Hilversum zijn regelingen opgenomen over meervoudige bewoning (bewoning door meer dan één huishouden). De regelingen zijn niet in ieder bestemmingsplan hetzelfde en dat kan leiden tot onduidelijkheid. In het paraplubestemmingsplan 'Regeling meervoudige bewoning' is een eenduidige regeling opgenomen die de huidige regelingen vervangt. De regeling is niet van toepassing op het wonen in gestapelde woningen.

Veegbestemmingsplan 2016

Op 14 december 2016 heeft de gemeenteraad van Hilversum het 'Veegbestemmingsplan 2016' vastgesteld. In artikel 16 van dit bestemmingsplan wordt de regeling ten aanzien van meervoudige bewoning gewijzigd.

Binnenstad 2013 - wijzigingsplan parkeernormen 2017

Met de vaststelling van het wijzigingsplan zijn de gemeentelijke parkeernormen, zoals vastgesteld op 7 juni 2017 door de gemeenteraad van Hilversum, voor de binnenstad juridisch-planologisch vastgesteld.

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. Naast structuren wordt ook aandacht besteed aan functies.

3.1 Ruimtelijke structuur

3.1.1 Historie

In de negende eeuw ontstaat Hilversum op de permanente plek rond de Kerkbrink. Van oorsprong is Hilversum net als de andere Gooise dorpen een agrarisch brinkdorp, omringd door kleinschalig akkerland (engen) en woeste gronden (heide en stuifzand). Een aaneenschakeling van brinken (openbare driehoekige, zandige terreinen), verbonden door wegen die uitmondden in de driften (veepaden) naar de omliggende akker- en weilanden en naar de omliggende dorpen. De Kerkbrink vormde het centrum van handel, religie en bestuur. De sporen van het oude boeren brinkdorp en het dorp dat zich richtte op huisnijverheid en ambacht zijn hier en daar nog aanwezig. De gekromde wegen en brinken vormen de onderlegger, de structuur, van de huidige binnenstad.

3.1.2 Stedenbouwkundige structuur

Het plangebied is momenteel vrijwel volledig bebouwd met een zestal grondgebonden woningen en een voormalige smederij. Qua bebouwingselementen onderscheidt het plangebied zich daarbij als het ware in drie delen. De adressen Prins Bernhardstraat 152-158 bestaan uit 4 grondgebonden woningen, bestaande uit 1 bouwlaag met kapconstructie met een aantal dakkapellen. De woningen hebben hier geen voortuin en komen direct uit op het voet- en fietspad van de Prins Bernhardstaat.

Impressie huidige situatie Prins Bernhardstraat 152-158 (Bron: Google Maps).

In het midden van het plangebied bevindt zich op het adres Prins Bernhardstraat 150 een voormalige smederij. De bebouwing is vanaf de Prins Bernhardstraat gedeeltelijk waarneembaar, waarbij het voorterrein is ingericht ten behoeve van de opslag van zand. De voormalige smederij heeft een L-vormige plattegrond, waarbij de oost- en westgevel schuin toelopen.

Impressie huidige situatie Prins Bernhardstraat 160 (Bron: Google Maps).

Tot slot bevinden zich nog twee-aaneengebouwde woningen aan de Prins Bernhardstraat 142 en 144. Prins Bernhardstraat 144 kent 2 bouwlagen met een terugliggende kapconstructie, nummer 142 bestaat uit 1 bouwlaag met kap.

Impressie huidige situatie Prins Bernhardstraat 142-144 (Bron: Google Maps).

Voor alle bebouwing in het plangebied geldt dat zij te maken hebben met achterstallig onderhoud.

3.1.3 Groenstructuur

De inrichting van het plangebied kent een vrij stenig karakter. Achter de woningen in het plangebied bevinden zich enkel in beperkte mate enkele groenelementen. Het gaat niet om openbaar groen, maar om privébeplanting waarvan niet gesteld kan worden dat sprake is van een kenmerkende groenstructuur. Wel bevindt zich direct ten oosten van het plangebied een prominent aanwezige boom.

3.1.4 Waterstructuur

Het plangebied kent door het ontbreken van enige waterlopen in ieder geval geen bovengrondse waterstructuur. Ook is er geen oppervlaktewater in het plangebied. In deze toelichting worden wel de wateraspecten in het plangebied beschreven.

3.1.5 Verkeersstructuur

In het plangebied is geen verkeersstructuur aanwezig. Wel is er direct ten westen van het plangebied een erftoegangsweg richting de achterzijde van het plangebied en aanwezige parkeervoorzieningen.

3.2 Wonen, werken en voorzieningen

3.2.1 Wonen

Binnen het plangebied is een zestal woningen aanwezig. Met uitzondering van één woning betreffen het woningen bestaande uit één bouwlaag met kapconstructie. Dit maakt dat de woningen kleinschalig te noemen zijn. Er is geen sprake van monumentale bebouwing.

3.2.2 Werken

Het adres Prins Bernhardstraat 150 is momenteel ingericht met een voormalige smederij. Het betreft een bedrijfsgebouw met een omvang van circa 270 m^2. De bebouwing kent een matige bouwkundige staat en is inmiddels niet meer als bedrijfsgebouw in gebruik.

3.2.3 Voorzieningen

Er zijn in de huidige situatie geen voorzieningen in het plangebied aanwezig. Deze zijn ook niet binnen het geldende bestemmingsplan ter plaatse toegestaan.

3.3 Verkeer

3.3.1 Autoverkeer

Het plangebied wordt ontsloten via de Prins Bernhardstraat. De Prins Bernhardstraat is een gebiedsontsluitingsweg en behoort tot de radialen van Hilversum. Het betreft een tweerichtingsweg met een maximaal toegestane snelheid van 50 km/per uur. Op een aantal plekken langs de Prins Bernhardstraat bevinden zich (betaalde) parkeervoorzieningen. In meer algemene zin geldt dat het parkeren voornamelijk achter de bebouwing is voorzien. Tot slot geldt dat het centraal station van Hilversum op zeer nabije afstand (circa 5 minuten lopen) van het plangebied ligt.

3.3.2 Langzaam verkeer

De Prins Bernhardstraat kent aan weerszijden van de weg een apart fietspad en een apart trottoir waardoor het auto- en langzaam verkeer van elkaar gescheiden zijn. De fietsstructuur is met rode bestrating ingericht, terwijl het trottoir van grijze bestrating is voorzien.

3.4 Groen, blauw en natuur

3.4.1 Groen

In het plangebied is geen sprake van openbaar groen. Enkel achter de bebouwing in het plangebied bevindt zich wat privébeplanting waarvan niet gesteld kan worden dat sprake is van een kenmerkende groenstructuur. Het gaat dan ook om beplanting in tuin c.q. erf waardoor er geen sprake is van beschermde houtopstanden, zoals bedoeld in de Wet natuurbescherming. Wel bevindt zich direct ten oosten van het plangebied een prominent aanwezige boom.

3.4.2 Blauw

In 2015 is het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) opgesteld voor de periode 2015 - 2020. Dit plan bevat het beleid betreffende afvalwater, hemelwater en grondwater.

De gemeente heeft met het waterschap Amstel, Gooi en Vecht standaardregels geformuleerd waar het waterbeheer in de gemeente aan moet voldoen. Deze regels zijn verwerkt in de (water)paragraaf (3.7.2).

3.4.3 Natuur

Gebiedsbescherming

Op grond van artikel 2.1 van de Wet natuurbescherming kunnen natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna door de Minister worden aangewezen ter uitvoering van de Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijngebied, de zogeheten Natura 2000-gebieden. Ook kan de Minister op grond van deze wet in enkele specifieke gevallen bijzondere nationale natuurgebieden aanwijzen. De Wet natuurbescherming draagt Gedeputeerde Staten daarnaast op, om in hun provincie te zorgen voor een landelijk ecologisch netwerk, genaamd natuurnetwerk Nederland. De bescherming van dit natuurnetwerk wordt geregeld bij provinciale verordening. Daarnaast kunnen provincies bij provinciale verordening andere gebieden met bijzondere natuurwaarden beschermen, zoals belangrijke weidevogelgebieden of ganzenfoerageergebied.

Soortbescherming

Op basis van artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming geldt voor al de in het wild levende soorten altijd de zorgplicht. Iedereen dient voldoende zorg in acht te nemen voor deze soorten en hun directe leefomgeving. Dit houdt onder meer in dat men negatieve gevolgen voor aanwezige soorten zoveel mogelijk beperkt door het nemen van alle maatregelen die redelijkerwijs kunnen worden verwacht. Naast de zorgplicht is voor een aantal soorten door middel van verboden een aanvullend beschermingsregime opgenomen. Er is een apart beschermingsregime voor vogelrichtlijnsoorten (artikelen 3.1-3.4), voor habitatrichtlijnsoorten (artikelen 3.5-3.9) en voor andere soorten (artikelen 3.10 en 3.11).

Vogelrichtlijnsoorten

Voor ruimtelijke ingrepen zijn de volgende verboden relevant: het is verboden om van nature in Nederland in het wild levende vogels opzettelijk te doden of te vangen, het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van deze soorten te beschadigen of te vernielen of nesten van vogels weg te nemen. Ook is het verboden deze soorten opzettelijk te storen wanneer dit van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de soort.

De verboden in de wet zorgen voor een goede bescherming van nesten van alle in het wild levende vogelsoorten tijdens het broedseizoen. Globaal loopt het broedseizoen van half maart tot half augustus, maar ook de nesten van broedende vogels buiten deze periode zijn beschermd. Daarnaast zijn van een aantal vogelsoorten de nesten jaarrond beschermd, dus ook als ze niet als broedlocatie worden gebruikt. Het betreft dan over het algemeen soorten die hun nest het gehele jaar als verblijfplaats gebruiken of soorten die niet in staat zijn om een eigen nest te bouwen.

Habitatrichtlijnsoorten

Voor ruimtelijke ingrepen zijn de volgende verboden relevant: het is verboden om soorten van de Habitatrichtlijn en van de verdragen van Bonn en Bern, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te doden, te vangen of te verstoren, om eieren opzettelijk te vernielen, om voortplantings- of rustplaatsen te beschadigen en om planten van de Habitatrichtlijn en van het verdrag van Bern opzettelijk te ontwortelen of te vernielen.

Andere soorten

Naast de vogelrichtlijnsoorten en de habitatrichtlijnsoorten worden in de wet een aantal diersoorten en plantensoorten beschermd. Voor deze soorten zijn bij ruimtelijke ingrepen de volgende verboden relevant: het is verboden deze soorten opzettelijk te doden of te vangen, om de vaste voortplantings- of rustplaatsen te beschadigen en om de plantensoorten opzettelijk te ontwortelen of te vernielen.

Ten aanzien van dit bestemmingsplan

Om te kunnen bepalen of er in het plangebied beschermde soorten aanwezig zijn, is onderzoek nodig. Daarom heeft SAB een quick scan natuur uitgevoerd. De resultaten hiervan worden besproken in paragraaf 5.4.

3.4.4 Milieueffectrapportage

Voor plannen en activiteiten, die mogelijk belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, kan het noodzakelijk zijn dat een milieueffectrapport wordt opgesteld. In hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en in het Besluit milieueffectrapportage is dit geregeld. Er is een m.e.r.-plicht voor plannen (planMER) en een m.e.r.-plicht voor besluiten. Een plan is plan-m.e.r.-plichtig als het plan kaders stelt voor m.e.r.-plichtige activiteiten.

Ten aanzien van dit bestemmingsplan

In paragraaf 5.4.4 wordt bepaald of voor de beoogde ontwikkeling een (vormvrije) m.e.r-beoordeling of plan-m.e.r. noodzakelijk is.

3.5 Duurzaamheid en leefbaarheid

3.5.1 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, klimaatverandering, 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.

Ten aanzien van dit bestemmingsplan

In paragraaf 5.5.1 wordt nader ingegaan op het aspect duurzaamheid in relatie tot het plan.

3.5.2 Klimaatadaptatie

Klimaatadaptatie kent vier aandachtsgebieden waar aandacht aan moet worden besteed, namelijk wateroverlast, hittestress, droogtestress en overstromingsgevaar. Voor Hilversum geldt dat het aspect overstromingsgevaar geen rol speelt.

Ten aanzien van dit bestemmingsplan

In paragraaf 5.5.2 wordt nader ingegaan op het aspect klimaatadaptatie in relatie tot het plan.

3.5.3 Leefbaarheid

3.5.3.1 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).

Als er in de directe omgeving van het plangebied industrieterreinen, inrichtingen en/of (spoor)wegen aanwezig zijn met geluidszones die (deels) in het plangebied liggen, dienen ook deze gedefinieerd te worden.

De regelgeving die betrekking heeft op geluidshinder staat in een aantal wetten. De Wet geluidhinder (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 de bij het vigerend bestemmingsplan behorende verbeelding.

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).

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.

Ten aanzien van dit bestemmingsplan

In het plangebied is geen industrieterrein gelegen. Hiervoor is dan ook geen onderzoek uitgevoerd. Het plangebied is daarnaast ook niet gelegen in een geluidszone van een industrieterrein. Ten aanzien van (spoor)wegverkeerslawaai is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In paragraaf 5.5.3.1 wordt hier nader op ingegaan.

3.5.3.2 Lucht

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO_2) en zwevende deeltjes als PM_{10} (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. Vanaf 1 januari 2015 dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteit ook te toetsen aan de grenswaarde voor $PM_{2,5.}$ Op basis van onderzoek door het Planbureau voor de Leefomgeving kan worden gesteld dat als aan de grenswaarden voor PM_{10} wordt voldaan, ook aan de grenswaarde voor $PM_{2,5}$ wordt voldaan.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in een gebiedsgericht programma van het NSL. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Plannen die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO_2 en PM_{10} betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 $\mu g/m^3$ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is een aanzienlijk deel van de dag betreft. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwsvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

Ten aanzien van dit bestemmingsplan

Op het aspect luchtkwaliteit wordt in paragraaf 5.5.3.2 nader ingegaan.

3.5.3.3 Bedrijven en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Bij een gemengd gebied kunnen de richtafstanden met één afstandsstap worden verlaagd.

Ten aanzien van dit bestemmingsplan

Op het aspect bedrijven en milieuzonering wordt in paragraaf 5.5.3.3 nader ingegaan.

3.6 Cultuurhistorische waarden

3.6.1 Historisch-geografische waarden

Beschermde stads- en dorpsgezichten zijn aangewezen door het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW). Het betreft objecten in gebieden die van algemeen belang zijn vanwege hun schoonheid, hun onderlinge ruimtelijke of structurele samenhang, dan wel hun wetenschappelijke of cultuurhistorische waarde, en in welke zich één of meerdere monumenten bevinden. Als een gebied is aangewezen als beschermd stads- of dorpsgezicht, dan dient dit in het bestemmingsplan opgenomen te zijn. Informatie over beschermde stads- en dorpsgezichten is te verkrijgen bij het ministerie, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Ten aanzien van dit bestemmingsplan

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een beschermd stads- of dorpsgezicht.

3.6.2 (Steden)bouwkundige waarden

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

Ten aanzien van dit bestemmingsplan

In het plangebied zijn geen monumenten aanwezig. Voor de voormalige smederij is een cultuurhistorische quick scan uitgevoerd. In paragraaf 5.6.2 wordt deze quick scan besproken. Voor de smederij is eerder een aanvraag gedaan voor een monumentenstaus. Op basis van de cultuurhistorische quick scan heeft het college van burgemeester en wethouders besloten dat het bedrijfspand niet wordt aangewezen als gemeentelijk monument. Er is daarom geen sprake van een gemeentelijk monument op deze locatie.

3.6.3 Archeologische waarden

Door ondertekening van het verdrag van Valletta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de Erfgoedwet is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden moet worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij het plan te betrekken. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast.

Ten aanzien van dit bestemmingsplan

In paragraaf 5.6.3 wordt nader ingegaan op het aspect archeologie in relatie tot de beoogde ontwikkeling in het plangebied.

3.7 Bodem en watersysteem

3.7.1 Bodem

De gemeente Hilversum maakt onderdeel uit van de geografische eenheid het Gooise stuwwallencomplex met onder andere fysisch geografische eenheden zoals stuwwallen. 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. Functies en bestemmingen moeten afgestemd worden op de bodemopbouw.

De grote verscheidenheid en gaafheid van geografische verschijnselen maakt het stuwwallencomplex van het Gooi bijzonder. Eén van de speerpunten van het provinciale landschaps- en bodembeschermingsbeleid is het beschermen van onderdelen in het landschap, die iets vertellen over de geologische ontstaanswijze van een gebied. Hiervoor heeft de provincie Noord-Holland een lijst met 80 gebieden met aardkundige waarden (aardkundig waardevol gebied) vastgesteld en vervolgens hieruit 17 gebieden geselecteerd als aardkundig monument. De 80 aardkundige waardevolle gebieden zijn nu opgenomen in de provinciale structuurvisie en bijbehorende verordening en genieten als zodanig planologische bescherming. Een groot deel van het bijzondere stuwwallengebied is daarom door de provincie aangewezen als gebied met aardkundige waarden en de ongeroerde delen zijn zelfs aangewezen als aardkundig monument.

Ten aanzien van dit bestemmingsplan

Binnen het plangebied zijn geen aardkundige monumenten en aardkundig waardevolle gebieden aangewezen. De bodemopbouw binnen het plangebied stelt geen bijzondere eisen aan de functies en bestemmingen. In paragraaf 5.7.1 wordt de kwaliteit van het bodem en grondwater in het plangebied nader besproken.

3.7.2 Watersysteem

Grondwaterbeschermingsgebied

Het plangebied is niet gelegen in of nabij een grondwaterbeschermingsgebied. Dit betekent dat binnen het gebied ten opzichte van de gebruikelijke zorgvuldigheid geen extra restricties gelden om de drinkwaterwinning te beschermen.

Bodem- en grondwaterverontreiniging

In de oudere wijken heeft naast de woonbestemming veel bedrijvigheid plaatsgevonden, ook ter plaatse van het plangebied. In paragraaf 5.7.1 wordt de kwaliteit van de bodem en het grondwater besproken. In algemene zin geldt dat raadpleging van Bodemloket heeft uitgewezen dat er geen bodemgegevens voor het plangebied beschikbaar zijn.

Grondwater

Hilversum ligt op een stuwwal van het Gooi en is infiltratiegebied. In de zandige bodem stroomt het grondwater globaal genomen in westelijke richting. De grondwaterstandsfluctuatie bedraagt enkele meters. De grondwaterstanden kunnen in de toekomst stijgen door invloed van het klimaat en activiteiten in de regio zoals afname van drinkwaterwinningen en opzetten van polderpeilen (de laatste aan de westkant van Hilversum).

Bij ondergrondse bouw moet rekening worden gehouden met de grondwaterstand. Kelders moeten waterdicht worden uitgevoerd, zodat de noodzaak tot het lokaal verlagen van de grondwaterstand wordt voorkomen. Bij de bepaling van de maximale grondwaterstand ten behoeve van ondergrondse bouw moet rekening worden gehouden met een marge als gevolg van toekomstige regionale grondwaterstandstijgingen.

Oppervlaktewater

In en nabij het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig.

Afwateringssysteem

In het Gemeentelijk Rioleringsplan 2015 - 2020 is deels het van belang zijnde waterbeleid voor de gemeente opgenomen. De gemeente stelt als eis dat een maximale inspanning wordt gedaan om het hemelwater af te koppelen van het gemengde rioolstelsel. Waar infiltratie mogelijk is moet zoveel mogelijk water worden afgevoerd naar de bodem.

Hemelwater kwaliteit

Om bodem- en grondwaterverontreiniging bij de infiltratiepunten op het eigen terrein te voorkomen is het belangrijk om geen onbehandeld koper, zink, lood, teerhoudende dakbedekking (PAK) en andere uitlogende (bouw)materialen toe te passen op oppervlakken/straatmeubilair die in aanraking komen met het regenwater. Daarnaast dient er géén gebruik te worden gemaakt van (chemische) onkruidbestrijdingsmiddelen. De perceelseigenaar is verantwoordelijk voor de grondwaterkwaliteit onder het perceel en dus voor de kwaliteit van het infiltrerende hemelwater.

3.8 Kabels en leidingen

In het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels, leidingen of straalpaden gelegen. Het aspect kabels en leidingen vormt hierdoor geen belemmering voor de beoogde sloop en nieuwbouw. Uiteraard zal in het kader van de graafwerkzaamheden een KLIC-melding worden gedaan.

3.9 Veiligheid

3.9.1 Sociale veiligheid

Sociale veiligheid omvat de bescherming tegen elke vorm van criminaliteit en fysieke bedreiging/gevoelens van onveiligheid. Voor het plangebied gelden momenteel geen bijzonderheden op het gebied van sociale veiligheid.

Ten aanzien van dit bestemmingsplan

Het aspect sociale veiligheid wordt in paragraaf 5.9.1 uiteengezet.

3.9.2 Fysieke veiligheid

Fysieke veiligheid betreft de bescherming van mens, dier en milieu tegen daadwerkelijke ongelukken. In de volgende paragraaf wordt het aspect 'externe veiligheid' nader beschreven.

Ten aanzien van dit bestemmingsplan

Fysieke veiligheid wordt in paragraaf 5.9.2 besproken.

3.9.3 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. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Het plaatsgebonden risico (PR) mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

Het groepsrisico (GR) geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden.

Ten aanzien van dit bestemmingsplan

Het aspect externe veiligheid is in het kader van onderhavig bestemmingsplan nader bekeken. Deze analyse is weergegeven in paragraaf 5.9.3.

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.

4.1 Rijk

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

Voor de middellange termijn tot 2028 heeft het Rijk 3 doelen geformuleerd:

1. de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken;
2. de bereikbaarheid verbeteren;
3. zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Toetsing

In de SVIR zijn geen regels opgenomen die van belang zijn voor onderhavig plangebied.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken uit het SVIR. Het gaat onder meer om nationale belangen als Rijksvaarwegen, Defensie, Ecologische Hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en Primaire waterkeringen.

Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (thans genaamd: Natuurwerk Nederland, ofwel NNN) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind.

Ten aanzien van de begrenzing van de EHS is bepaald dat niet het rijk, maar de provincies die grenzen (nader) bepalen. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Toetsing

In het Barro zijn geen regels opgenomen die van belang zijn voor onderhavig plangebied.

4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede lid)

Vanuit het rijk wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Hiervoor is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd en als procesvereiste opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel dat hiermee wordt beoogd is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom altijd worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Indien de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt, dient te worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

Toetsing

Wat onder stedelijke ontwikkeling wordt verstaan is in het Bro opgenomen. Een stedelijke ontwikkeling is volgens het besluit 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. SAB heeft een toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking opgesteld, die als bijlage bij deze toelichting is gevoegd. Uit deze toets wordt geconcludeerd dat sprake is van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro. Tevens is aangetoond dat deze ontwikkeling voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte voor het verzorgingsgebied. Bovendien wordt deze behoefte gerealiseerd binnen bestaand stedelijk gebied. Daarmee wordt geconcludeerd dat het plan de toets aan de Ladder positief heeft doorlopen.

4.1.4 Structuurvisie Randstad 2040

Op 5 september 2008 heeft het kabinet de structuurvisie Randstad 2040 vastgesteld. In deze structuurvisie voor de Randstad geeft het rijk aan hoe hij de problemen van de achteruitgang van leefbaarheid, klimaatverandering, bereikbaarheidsproblemen en de aanhoudend grote ruimtevraag en druk op onze concurrentiepositie wil aanpakken en oplossen. Het rijk heeft hoge ambities en wil dat de Randstad zich ontwikkelt tot een topregio in Europa. De Randstad is in 2040 een veilige, klimaatbestendige groenblauwe delta. Tot 2040 moeten er 500.000 nieuwe woningen in de Randstad bijkomen. Dit o.a. door sterke verdichting, herstructurering van verouderde werk- en woonlocaties en de schaalsprong van Almere. Voor Hilversum wordt een sterke verdichting van de ruimte voorzien. Tevens wordt naar een verbetering gezocht van de openbare vervoersverbinding tussen Almere en Utrecht.

Toetsing

Met voorliggend plan wordt voorzien in nieuwe woningen door sloop-nieuwbouw van enkele bestaande, verouderde woningen evenals een voormalige bedrijfslocatie. Daarnaast voorziet het plan in een verdichting van bestaand stedelijk gebied. Dit plan sluit daarom aan bij de ambities van de de structuurvisie Randstad 2040.

4.2 Provincie

4.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 vastgesteld door Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland. De omgevingsvisie is opgesteld om koers te zetten richting te toekomst. De Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Noord-Holland 2040, het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, het Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018 en de Agenda Groen.

De hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving.

De hoofdambitie is opgedeeld in de volgende aspecten met bijbehorende ambities:

1) Leefomgeving

De provincie Noord-Holland zet in op een gezonde en veilige basiskwaliteit van de leefomgeving. Meer specifiek is er aandacht voor het realiseren van een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland. Ook het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van bodem-, water- en lucht, externe veiligheid, geluidbelasting en (ontwikkelingen in) de ondergrond maakt onderdeel uit van de provinciale ambitie op het gebied van de leefomgeving. Tot slot zet de provincie in op het vergroten van de biodiversiteit.

2) Gebruik van de leefomgeving

Ruimtelijke ontwikkelingen worden zo veel mogelijk gefaciliteerd, mits sprake is van het behoud en de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit. Daarbij geldt dat de provincie ruimte biedt aan de ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten. Ook moeten vraag en aanbod van woon- en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) met elkaar overeenstemmen. Het landschap moet daarbij worden benoemd, behouden en versterkt. Tot slot is sprake van een goede bereikbaarheid.

3) Energietransitie

De ambitie van de Provincie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal is, gebaseerd op hernieuwbare energie. De Omgevingsvisie NH2050 zorgt voor een balans tussen economische groei en leefbaarheid. Het doel daarvan is om het welvaarts- en welzijnsniveau in Noord-Holland op een hoog niveau te houden. De visie geeft enerzijds richting en houvast naar een onbekende toekomst en anderzijds voldoende ruimte en handelingsperspectief om te anticiperen op nieuwe ontwikkelingen.

Om het hoofddoel te bereiken worden vijf samenhangende bewegingen genoemd die een aantal ontwikkelprincipes en randvoorwaarden geven om de beweging naar de toekomst te kunnen maken:

- dynamisch schiereiland: benutten van een unieke ligging;
- metropool in ontwikkeling: vergroten agglomeratiekracht door het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan systeem;
- sterke kernen, sterke regio's: ontwikkeling van centrumgemeenten waarmee het voorzieningenniveau in de gehele regio vitaal wordt gehouden en de kernen hun herkenbare identiteit behouden;
- nieuwe energie: economische kansen benutten van energietransitie en circulaire economie;
- natuurlijk en vitaal landelijke omgeving: het ontwikkelen van natuurwaarden in combinatie met het versterken van de (duurzame) agrifoodsector.

Alle vijf bewegingen hebben een economische drijver. De bewegingen verbinden deze economische kansen door het versterken van de leefbaarheid met het oog op duurzame economische groei.

Toetsing

Met het plan is sprake van herstructurering binnen bestaand stedelijk gebied. In het plan wordt een aantal verouderde woningen en een voormalig bedrijfspand gesloopt om plaats te maken voor woningbouw. Hiermee wordt aangesloten bij het streven naar stedelijke verdichting en het optimaliseren van het gebruik van bestaand bebouwd gebied. Er is sprake van een kwaliteitsimpuls voor de omgeving. Het initiatief is in overeenstemming met de provinciale omgevingsvisie.

4.2.2 Omgevingsverordening NH2020

Vanaf 17 november 2020 geldt de Omgevingsverordening NH2020. In de Omgevingsverordening zijn de regels op het gebied van natuur, milieu, erfgoed, mobiliteit en water samengevoegd.

De provincie wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. De provincie zoekt naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De belangrijkste belangrijke ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn verankerd in de Omgevingsverordening.

Toetsing

Raadpleging van de digitale Omgevingsverordening NH2020 wijst uit dat het plangebied binnen een hoogtebeperkingengebied ligt van vliegveld Hilversum. In het gebied geldt een beperking van de bouwhoogte tot 100 meter in verband met vliegveiligheid. Voorliggende ontwikkeling blijft ruimschoots onder deze hoogtemaat. Verder geldt dat deze ontwikkeling een stedelijke ontwikkeling betreft en de Omgevingsverordening vastlegt dat de ontwikkeling in overeenstemming moet zijn met de regionaal gemaakte afspraken. Daar is in voorliggende situatie sprake van. Dat maakt dat er zich geen belemmeringen voordoen vanuit de Omgevingsverordening.

4.3 Regio

4.3.1 Regiokaart 2025

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

De belangrijkste opgaven zijn:

Landschap:

- Behoud en versterken van natuurgebieden, landschappen, agrarische activiteiten en cultuurhistorie.
- Versterken van de ecologische hoofdstructuur en vermindering van de versnippering door infrastructuur, ook grensoverschrijdend (Heuvelrug, Vechtlandschap, Randmeren en Eemland).

Recreatie:

- Verbeteren van het recreatief medegebruik van het buitengebied door kwaliteitsverbetering van wandel- en fietspaden, recreatieve knooppunten en de bereikbaarheid ervan.
- Bevorderen van dag- en verblijfstoerisme gericht op cultuurhistorie en (natuur-)monumenten ruimte bieden aan hotels in stedelijk en pensions in landelijk gebied.

Economie:

- Nieuwe bedrijfslocaties: Crailo (Hilversums deel) en Monnikenberg (Hilversum).
- Herstructurering en transformatie van bestaande bedrijfsterreinen; innovatieve en creatieve bedrijvigheid en/of huisvesting doelgroepen.
- Ruimte voor creatieve en innovatieve bedrijvigheid (waaronder medische zorg), zowel binnenstedelijk als in de 'groene randen'.
- Stop op de uitbreidingsmogelijkheden voor kantoren en winkels; meer concentratie rondom de stedelijke knooppunten van het openbaar vervoer.

Wonen:

- Totale plancapaciteit in de regio ca. 13 duizend woningen.
- Uitvoering op basis van het Regionaal Actieprogramma Wonen 2020; betreft 4 duizend woningen.
- Uitbreidingslocaties, zoals Anna's Hoeve, Monnikenberg met een totale plancapaciteit van ruim 5 duizend woningen. Grotendeels in procedure en deels in uitvoering.
- Binnenstedelijke woningbouwlocaties: in alle gemeenten met een totale plancapaciteit van ongeveer 6 duizend woningen. Ongeveer de helft hiervan is 'planologisch hard' te noemen.
- Transformatie van voormalige kantoren of bedrijfsgebouwen.

Bereikbaarheid:

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

Toetsing

Uit de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking volgt dat voorliggend plan zowel kwantitatief als kwalitatief een bijdrage levert aan de woonbehoefte binnen de regio Gooi en Vechtstreek en past binnen het geldende Regionaal Actieprogramma Wonen. Het plan sluit dan ook aan bij de woonambities uit de regiokaart.

4.3.2 Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030

De Noordvleugel vormt weliswaar geen bestuurlijk geheel, maar in ruimtelijk-economisch opzicht wel een sterke 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 behoefte 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.

Toetsing

Voorliggend plan draagt bij aan de woonopgave binnen de Noordvleugel. Gelet op het feit dat het plan in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd, is er geen sprake van de aantasting van natuur en landschap. Dit maakt dat het plan aansluit bij de ambities en doelstellingen uit de ontwikkelingsvisie.

4.3.3 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 zijn 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.

Toetsing

Met voorliggend plan wordt voorzien in nieuwe woningen door sloop-nieuwbouw van enkele bestaande, verouderde woningen evenals een voormalige bedrijfslocatie. Daarnaast voorziet het plan in het intensiveren en transformeren van bestaand stedelijk gebied. Dit plan sluit daarom aan bij de ambities van de Metropoolregio Amsterdam.

4.3.4 Woonakkoord Regio Gooi en Vechtstreek

Op 4 maart 2021 hebben de portefeuillehouders van de regio Gooi en Vechtstreek ingestemd met het concept regionaal woonakkoord. Ook de woningcorporaties en de provincie zijn positief over het woonakkoord. In het woonakkoord zijn de volgende vier ambities opgenomen:

1. De vitale en toegankelijke regio: meer (betaalbare) woningen bouwen en de kloof tussen huur en koop dichten
2. De juiste woning op de juiste plek: in relatie tot de integrale opgave (o.a. milieu, werkgelegenheid, leefbaarheid en landschap)
3. Integraliteit en stapeling van opgaven: keuzes maken, consequenties afwegen & leren door experimenteren
4. Waar maken: het regionale samenspel

Kwantitatief gezien is de afspraak om tot 2040 11.500 woningen aan de woningvoorraad toe te voegen, in lijn met de provinciale bevolkingsprognose. In het woonakkoord wordt geconstateerd dat de woningbehoefte nog harder groeide dan de productie. Het bouwen van meer woningen is dan ook een ambitie. De behoefte is het grootste in de periode tot 2030 en is daarom afgesproken om tot 2030 elk jaar ongeveer 950 woningen te bouwen. Al met al geeft onderstaande tabel samengevat de opgave weer die in het woonakkoord is gepresenteerd. Daarbij geldt in het woonakkoord wordt geconstateerd dat de totale plancapaciteit in de regio in juni 2019 12.200 woningen betreft (106% van de woningbehoefte), waarvan 5.000 woningen als 'hard' worden gezien. In de regionale woonvisie is daarentegen aangegeven dat een plancapaciteit van 130% gewenst is.

Woonbehoefte	2020 - 2030	2020 - 2040
Regionale woonvisie	7.750	
Actuele woningbehoefte (incl. inhaalvraag 1.100)	9.400	11.500
Extra ambitie t.o.v. nu	1.650	**3.750**

Toetsing

In het regionale woonakkoord komt duidelijk naar voren dat er meer woningen gebouwd moeten worden in de Gooi en Vechtstreek. Daarbij is het ook belangrijk dat de regio voor betaalbare en toegankelijke woningen zorgt. De kwantitatieve ambitie ten aanzien van woningen in het middeldure huursegment, zoals opgenomen in de regionale woonvisie is niet behaald. Het woonakkoord gaat nu uit van het toevoegen van 1.500 middenhuurwoningen tot 2040. Voorliggend plan draagt bij aan het realiseren van deze ambitie. Bovendien vindt de ontwikkeling binnenstedelijk plaats op nabijgelegen afstand van een OV-station. Dit sluit ook aan bij het regionaal woonakkoord.

4.4 Gemeente

4.4.1 Structuurvisie Hilversum 2030

Op 15 mei 2015 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Hilversum 2030 vastgesteld. Deze visie schetst het beeld van Hilversum in 2030.

Hilversum werkt constructief mee aan initiatieven vanuit de samenleving. Tenzij bijvoorbeeld zwaarwegende maatschappelijke belangen en/of te verwachten hinder voor bewoners zich hier tegen verzet. Hilversum wil flexibel zijn en energie steken in oplossingen.

Uitgangspunt is ontwikkelend beheren. Dit is een duurzame manier van stedelijke vernieuwing. Hierbij zijn (vaak kleinschalige) ontwikkelingen en beheermaatregelen organisatorisch en financieel in één proces ondergebracht. Deze aanpak maakt het mogelijk op ontwikkelingen in de samenleving te reageren en anticiperen.

De gemeente ziet voor zichzelf een regierol.

Speerpunten van de visie zijn:

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

In 2030 is Hilversum een gewilde en aantrekkelijke plaats om in te wonen. Hilversum heeft voor elk wat wils, van dorps en lommerrijk tot meer groen stedelijk en centrumstedelijk. Ook wat de betaalbaarheid van woningen betreft, valt er in Hilversum veel te kiezen. De meeste voorzieningen liggen op fietsafstand.

De ligging van Hilversum in het groen is in 2030 een van de belangrijkste kwaliteiten. Als een groene jas liggen de natuurgebieden rond Hilversum. De kostbare natuur is beschermd. Alle omliggende natuurgebieden zijn overgedragen aan natuurorganisaties. Deze natuurgebieden hebben de status van Nationaal Park (de Gooise Heuvelrug).

In 2030 is Hilversum de centrumgemeente van het Gooi met een aantrekkelijk bruisend stadscentrum. In de afgelopen jaren is er veel gebeurd. In het centrum is een breed aanbod aan winkels, een levendige warenmarkt, evenementen en een gezellig horeca- en cultureel aanbod te vinden. Dit bruisende centrum is aantrekkelijk voor alle inwoners van Hilversum. Maar het is ook een trekker voor mensen uit omliggende gemeenten en toeristen. De pleinen in het centrum en de parken daaromheen zijn levendige plekken, die uitnodigen voor ontmoeting en verblijf.

In 2030 is Hilversum de Mediastad van Nederland. De creatieve sector in Hilversum zorgt voor veel werkgelegenheid. De rode draad door deze sector is het gebruik van beeld en geluid. Deze komen in verschillende vormen en via verschillende kanalen bij de consument terecht, zoals via tv, openbare ruimte, mobiele telefoon, radio, games, sites, kabel, animatie, design en kunstinstallaties. Voortdurend is door de sector ingespeeld op de snelle technologische ontwikkelingen, zoals de digitalisering van de samenleving.

In 2030 staat Hilversum bekend om zijn hoogwaardige stedenbouwkundige, architectonische en landschappelijke kwaliteiten. De tuinstadgedachte en het beëindigingsplan van Dudok zijn hierbij als vertrekpunt genomen. Sterke punten in de stad zoals prachtige (monumentale) gebouwen, (omroep-) complexen en industrieel erfgoed maar ook groene plekken, parken en vijvers zijn met elkaar verbonden. De harmonieuze groene overgangen tussen stad en omliggende natuurgebieden zijn zichtbaar en voelbaar gemaakt. In de woongebieden zijn de bestaande karakteristieken, woonmilieus en kwaliteiten per wijk behouden. Er is in deze gebieden niet of nauwelijks ruimtelijk verdicht. Ruimtelijk en historisch gezien zou dit ook niet logisch zijn geweest. Diverse gebouwen hebben een andere functie gekregen, bijvoorbeeld kantoorpanden die zijn omgebouwd naar woningen. Uitbreidingen, verdichtingen en schaalsprongen zijn voornamelijk in de dynamische gebieden gerealiseerd.

Toetsing

Het plangebied is binnen de structuurvisie aangewezen als 'Centrum'. Met de realisatie van de woningen in het plangebied wordt de woonfunctie in het centrum versterkt. Het optimaal benutten en versterken van het stedelijk gebied en het verbeteren van het woningaanbod in en rondom het centrum zorgt dat de gemeente een aantrekkelijke woongemeente is en blijft. Dit plan sluit dan ook aan bij de ambities uit de gemeentelijke structuurvisie.

4.4.2 Centrumvisie

In het centrum komen veel voorzieningen bij elkaar. Het gaat dan onder meer om winkels, de markt, restaurants, cafés, evenementen, bioscoop, filmtheater en het museum. Het centrum is echter ook ‘gewoon’ een van de wijken van Hilversum. Met daarbinnen verschillende buurten. Er wordt gewoond en gewerkt. Het Stationsgebied is een knooppunt voor bus, trein en auto en vormt een belangrijke entree naar het centrum.

Van oudsher heeft het centrum een lokale en (boven-)regionale functie. Door allerlei ontwikkelingen staat deze positie echter onder druk. Dat is niet uniek. Ook andere centrumgebieden hebben te maken met afnemende bezoekersaantallen, een terug lopende vraag naar vastgoed en als gevolg hiervan leegstand in winkels (en kantoren). Vooral voor centra als dat van Hilversum, met een fors voorzieningenniveau, maar gelegen tussen grote steden als Amsterdam en Utrecht, ligt het risico op de loer dat het tij niet kan worden gekeerd.

Een stevige aanpak is nodig. De ambitie is een aantrekkelijk centrum te realiseren dat aansluit bij de identiteit van Hilversum. Een centrum dat:

- aantrekkelijk is om te bezoeken voor Hilversummers, bezoekers uit de regio en van daarbuiten;
- aantrekkelijk is om er te ondernemen en culturele initiatieven te ontplooien;
- aantrekkelijk is om er te wonen.

Dit kan worden bereikt door de kwaliteit en met name het onderscheidend vermogen van het centrum te verhogen. Onder het centrum verstaat de gemeente het gebied binnen de Centrumring (aan beide zijden), aangevuld met het Stationsplein en het Marktplein.

Toetsing

Met onderhavig plan wordt aangesloten bij de wens om meer woningen en diversiteit aan woningen aan het centrumgebied toe te voegen. De voorgenomen ontwikkeling levert dan ook een bijdrage aan de ambities uit de centrumvisie.

4.4.3 Parkeernota Hilversum 2017

Met een nog altijd licht stijgend autobezit en met de toename van het aantal huishoudens in de gemeente blijft het een opgave om de schaarse parkeerruimte zo goed mogelijk te verdelen. Hilversum kent een aantal reguleringsmiddelen, waarvan betaald parkeren (in Hilversum altijd gecombineerd met parkeren voor vergunninghouders) en de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen de belangrijkste zijn.

In de Parkeernota Hilversum 2017 wordt nader invulling gegeven aan het parkeerbeleid voor de komende jaren (scope 2025). Uiteraard staat parkeren niet op zich; het heeft een nauw verwantschap met onder andere wonen, economie, centrum en mobiliteit. Gelet op de aanstaande veranderingen als gevolg van de Omgevingswet is het nog belangrijker geworden om parkeren goed te borgen in de stad en de mogelijkheid van flexibiliteit in te bouwen. Het bereikbaar en leefbaar houden van buurten is daarbij het uitgangspunt, waarbij klantvriendelijk parkeren voor bewoners, ondernemers en bezoekers van Hilversum nadrukkelijk betrokken is.

Het doel van de nieuwe parkeernota, waar al het autoparkeerbeleid in één document is ondergebracht, is veelledig:

- het beter inspelen op de veranderingen die in de hedendaagse samenleving zichtbaar zijn;
- het bereikbaar en leefbaar houden van de buurten van Hilversum;
- het creëren van een evenwichtige parkeerbalans door vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen;
- effectiever gebruik beschikbare parkeerplaatsen;
- het verbeteren van processen rondom invoering betaald parkeren;
- het bijdragen aan een hoogwaardig woon- en werkklimaat van Hilversum.

Toetsing

In paragraaf 5.3 van deze toelichting is opgenomen op welke wijze is omgegaan met het aspect parkeren in het plangebied.

4.4.4 Beleidsnotitie Parkeernormering OV-Knooppunten

Voor (woningbouw)ontwikkelingen in de nabijheid van OV-knooppunten in Hilversum geldt dat de gemeente met de 'Beleidsnotitie Parkeernormering OV-Knooppunten' de mogelijkheid biedt om een reductie van de geldende parkeernorm toe te passen.

Toetsing

Voor dit plan is op basis van de beleidsnotitie een mobiliteitsplan opgesteld. In het mobiliteitsplan is de parkeerbehoefte van de ontwikkeling op basis van de gemeentelijke parkeernota bepaald. Geconstateerd is dat het parkeren niet op eigen terrein te faciliteren is en dat er geen mogelijkheden zijn om de parkeervraag elders te voorzien. Als laatste stap binnen de beleidsnotitie is het mogelijk om met een mobiliteitsplan voor de ontwikkeling tot een reductie van de parkeernormen te komen. Vanuit de beoogde doelgroep binnen dit plan is een reductie goed verdedigbaar. Het beoogde woonprogramma focust zich voornamelijk op de jongere en kleinere (1 à 2 personen) huishoudensgroepen. Deze doelgroep kenmerkt zich door een relatief laag autobezit, een relatief hoog opleidingsniveau en een sociaal actief leven in stedelijke omgevingen. Ze fietsen vaker en maken vaker gebruik van het openbaar vervoer ten opzichte van de gemiddelde Nederlander. Daarbij komt dat uit de beleidsnotitie volgt dat op dit moment in de omgeving van het plangebied sprake is van een gemiddeld autobezit van 0,49 per huishouden (een stuk lager dan de geldende parkeernorm van 0,8). Gelet op de hiervoor beschreven doelgroep is de verwachting gerechtvaardigd dat het gemiddeld autobezit nog lager zal zijn binnen de toekomstige bewoners van voorliggend plan. Daarbij komt dat het plan voldoet aan de randvoorwaardelijke uitgangspunten om een reductie van de parkeernorm tot maximaal 50% toe te kunnen passen. Op basis van de loopafstand van het plangebied tot aan het treinstation kan de parkeerbehoefte met 20% gereduceerd worden. Tevens kan met de aanwezigheid van 1 deelauto de parkeerbehoefte gereduceerd worden met 12,5%. Dit

levert een totale reductie op van 33%, hetgeen betekent dat de parkeerbehoefte teruggebracht kan worden tot 15 parkeerplaatsen. Dit komt overeen met het aantal parkeerplaatsen dat is voorzien in de toekomstige parkeervoorziening. In het mobiliteitsplan, dat als bijlage bij deze toelichting is gevoegd, is de toepassing van de beleidsnotitie nader uiteengezet en toegelicht. Tot slot is ook in paragraaf 5.3 van deze toelichting opgenomen op welke wijze is omgegaan met het aspect parkeren in het plangebied.

4.4.5 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 de met Structuurvisie Archeologie ‘De ondergrondse stad’ ingestemd. Een belangrijk uitgangspunt wordt daarbij dat de verstoorder betaalt.

‘De ondergrondse stad’ is een logisch 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. Als gevolg van deze afspraken gaat de gemeente de kennis over de ontwikkeling van het landschap en de bewoningsgeschiedenis gebruiken om vindplaatsen van archeologisch erfgoed in kaart te brengen. Inmiddels is een archeologische beleidskaart ontwikkeld die het mogelijk maakt archeologisch onderzoek in te plannen.

Wanneer sprake is van verstoring van de bodem (bijvoorbeeld bij bebouwing) dan stelt de archeologische beleidskaart (en bijbehorende regels) de initiatiefnemer in staat om te beoordelen waar onderzoek moet plaatsvinden. Allereerst wordt onderzocht of erfgoed aanwezig is, vervolgens om welk erfgoed uit welke periode het gaat. Uiteindelijk wordt het erfgoed opgegraven, worden de sporen van bewoning en gebruik vastgelegd en dienen de voorwerpen als illustratiemateriaal voor de geschiedenis van Hilversum.

Toetsing

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

4.4.6 Gemeentelijk Rioleringsplan 2015-2020

De gemeente heeft de wettelijke taak voor het inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater en hemelwater op basis van de Wet Milieubeheer. Deze zorgplicht is vanaf 1 januari 2008 nader uitgesplitst naar de drie zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Het gemeentelijke rioleringsplan is als verplichte planvorm vastgelegd in de Wet Milieubeheer en beschrijft hoe de gemeente invulling geeft aan haar taken.

De riolering is een onmisbare voorziening om stedelijk afvalwater en overtollig hemelwater uit de woonomgeving te verwijderen. Het zorgt in de eerste plaats voor de bescherming van de volksgezondheid en daarnaast voor de bescherming van het milieu en het voorkomen van wateroverlast. Hierbij is een goede integrale beleidsafweging van belang vanwege de interacties tussen riolering, oppervlaktewater, wegen en groen. Ook onderbouwt het Gemeentelijk Rioleringsplan de benodigde personele en financiële middelen die nodig zijn om invulling te geven aan de gemeentelijke rioleringszorg.

Een goed functionerende afvalwaterketen is niet vanzelfsprekend. Gemeente en waterschap moeten anticiperen op nieuwe ontwikkelingen zoals een veranderend klimaat met extreme neerslag en langere perioden van droogte. Ook zal het terugwinnen van grondstoffen en zuiveren van medicijnresten op de zuivering steeds belangrijker worden. Binnen het samenwerkingsverband ISARIZ trekken gemeenten en waterschap samen op om de kwaliteit te verbeteren en kwetsbaarheid te verminderen en tegelijkertijd de kosten voor de burger zoveel mogelijk te beperken.

Toetsing

Onderdeel van het proces van onderhavig bestemmingsplan is de watertoets. Hiervoor is een waterparagraaf opgesteld, zoals opgenomen in paragraaf 5.7.2, welke wordt overlegd met AGV, de waterbeheerder binnen het plangebied.

4.4.7 Gemeentelijk Watermanagementplan 2021-2026

Het Gemeentelijk Watermanagementplan (GWP) bevat het volgende relevante beleid om invulling te geven aan gemeentelijke watertaken van Gemeente Hilversum. In dit plan is opgenomen wat de voorkeurvolgorde van afvoeren van hemelwater is.

Verantwoordelijkheid particulieren

Over de verantwoordelijkheid van particulieren is opgenomen dat bij nieuwbouw/verbouw het hemelwater op eigen terrein wordt verwerkt (hierin zijn ook de ontwerpeisen opgenomen). De gemeente geeft bij nieuwbouw/verbouw het dringende advies aan de initiatiefnemer om verontreiniging van de bodem en het grondwater te voorkomen met bronmaatregelen (geen uitloogbare bouwmaterialen toepassen) of met zuiverende voorzieningen.

Verontreiniging hemelwater

Tot slot staat is in het GWP Hilversum opgenomen dat de gemeente terughoudend is met het infiltreren van afstromend hemelwater van oppervlakken van openbare wegen (o.a. van gemotoriseerd verkeer) in de bodem. Hemelwater afkomstig van wegverhardingen geeft kwaliteitsrisico's zoals zink uit asfalt en banden bij slijtage, koper uit remvoeringen, gebruik van bestrijdingsmiddelen door de gemeente en particulieren etc. Indien het ingezamelde hemelwater wordt afgevoerd naar de stadsvijvers zullen zware metalen zich voor een deel binden aan sediment deeltjes en bezinken in de baggerlaag. Afhankelijk of de infiltratie plaatsvindt binnen of buiten een grondwaterbeschermingsgebied zijn verschillende eisen aan infiltreren.

Toetsing

Onderdeel van het proces van onderhavig bestemmingsplan is de watertoets. Hiervoor is een waterparagraaf opgesteld, zoals opgenomen in paragraaf 5.7.2, welke wordt overlegd met AGV, de waterbeheerder binnen het plangebied.

4.4.8 Welstandsnota Hilversum 2014

De welstandsnota heeft als doel vooraf helderheid te bieden over de welstandcriteria die door de gemeente worden gehanteerd bij het beoordelen van bouwinitiatieven. Waarbij behoudt van de bestaande kwaliteiten voorop staat. Het is belangrijk dat het bestemmingsplan en de welstandsnota goed op elkaar zijn aangesloten. Daarom is in Hilversum de afspraak gemaakt dat bestemmingsplannen met ontwikkelingsmogelijkheden vooraf om advies aan de commissie voor welstand en monumenten worden voorgelegd, waarbij het in eerste instantie gaat om de kwalitatieve paragrafen en de wijzigingsbevoegdheden.

Omdat in een bestemmingsplan de bestemming aan de grond wordt gegeven met de daarbij behorende bebouwings- en gebruiksmogelijkheden, behoren welstandscriteria niet via het bestemmingsplan, maar via de welstandsnota geregeld en eventueel gewijzigd te worden.

Toetsing

Het stedenbouwkundig ontwerp van de voorgenomen ontwikkeling zal voorafgaand aan de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen voorgelegd worden aan de commissie welstand en monumenten.

4.4.9 Woonvisie Hilversum 2021-2030

De woonvisie voor de gemeente Hilversum zet in op een viertal onderwerpen, namelijk:

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

In de woonvisie wordt onder meer beschreven dat er tot 2030 3.000 extra woningen nodig zijn. Kwalitatief gezien vormen het middensegment en de sociale huur het zwaartepunt in de woningbouwprogrammering van de gemeente. Bijzondere woonvormen, duurzaamheid, geclusterde woonvormen voor ouderen en levensloopgeschikte woningen zijn tot slot onderwerpen die in de woonvisie aan bod komen.

Toetsing

De ontwikkeling betreft een herstructureringsopgave en past qua maat en schaal binnen het stedelijk weefsel van het centrumgebied van Hilversum. Daarbij komt dat het woonprogramma aansluit bij de ambitie om het tekort aan (huur)woningen, bedoeld voor bijvoorbeeld starters en jonge gezinnen, op te lossen. Bovendien blijkt uit de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking dat het voorgenomen plan zowel kwantitatief als kwalitatief voorziet in een behoefte en aansluit bij de ambities uit de gemeentelijke woonvisie.

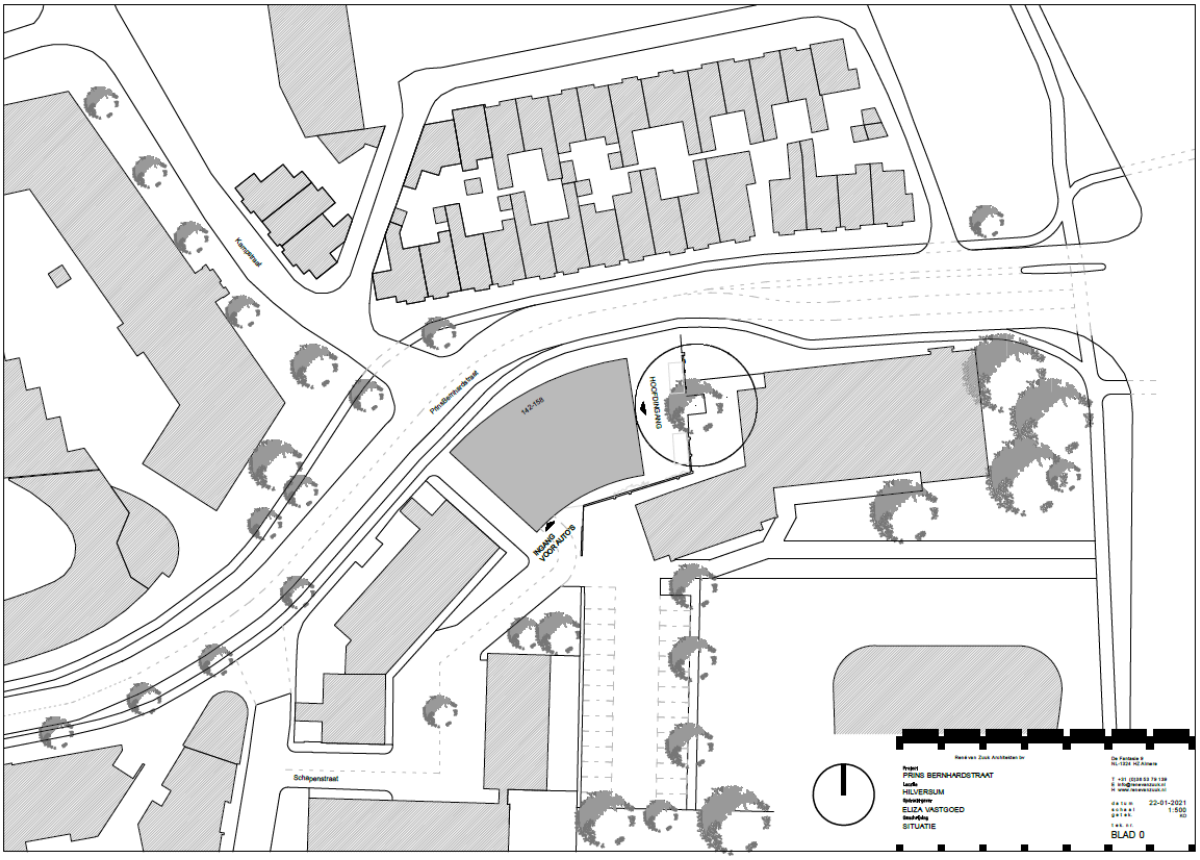
Wel kan met dit plan niet worden voldaan aan de gemeentelijke woningbouwverdeling van minimaal 33% sociale huur/koopwoningen, 50% middenhuur en 17% vrij. Initiatiefnemer van voorliggend plan heeft recent ook een intentieovereenkomst gesloten met de gemeente over de herontwikkeling van de oude Wybertjesfabriek aan de Larensweg (postcodegebied 1221). De initiatiefnemer en de gemeente hebben gezamenlijk besloten om beide ontwikkelingen als één plan te zien en daar de gemeentelijke woningbouwverdeling op van toepassing te verklaren. Gecombineerd bestaan beide plannen in totaal uit 85 woningen, waarvan 27 sociale koopappartementen (32%), 43 middenhuur appartementen (51%) en 15 dure appartementen (17%). Met dit programma voldoet initiatiefnemer aan de gemeentelijke woningbouwverdeling. Voor de sociale koopappartementen (onderdeel van de herontwikkeling van de Wybertjesfabriek) geldt dat een zelfbewoningsplicht van 5 jaar gaan gelden. Dit gaat verder dan de 3 jaar die de gemeente normaliter hanteert. Door beide projecten op deze wijze als het ware als één ontwikkeling te beschouwen wordt in totaliteit de woonambities van de gemeente waargemaakt én kan de ruimtelijke kwaliteit van zowel de ontwikkeling aan de Prins Bernhardstraat als de Wybertjesfabriek verbeterd worden. In een memo dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd, wordt de saldering nader toegelicht en uiteengezet.

Hoofdstuk 5 Ruimtelijk plan

In dit hoofdstuk komt de toekomstige situatie aan de orde.

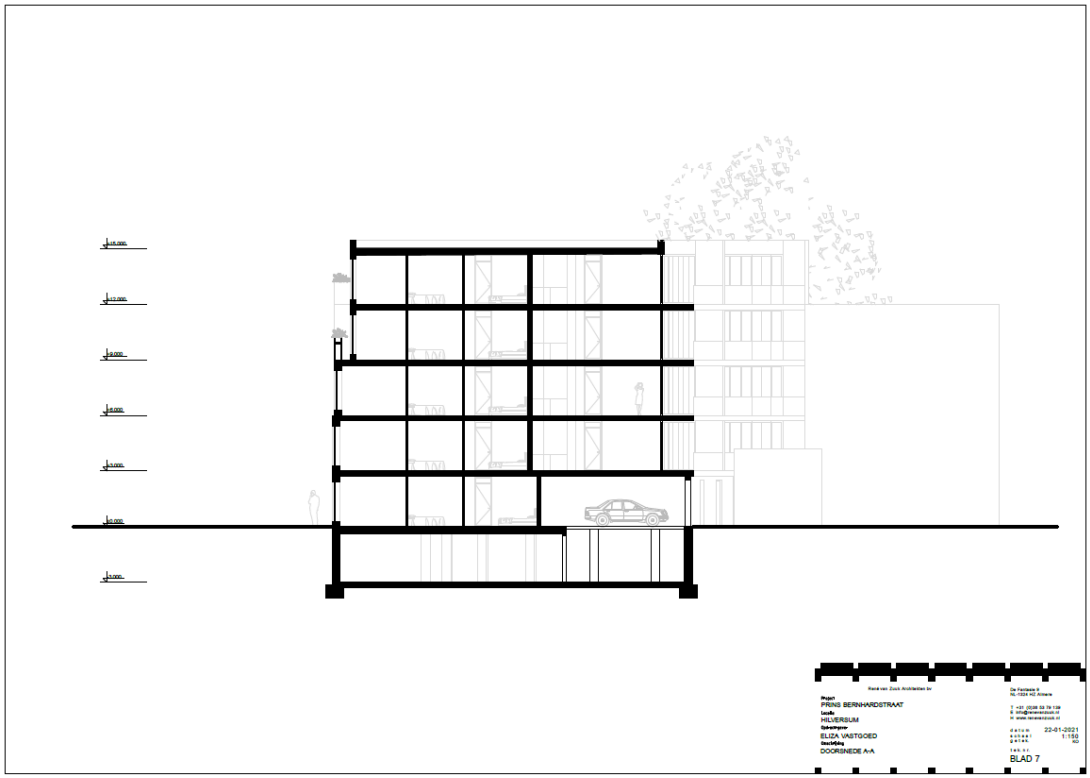
5.1 Ruimtelijk structuur

Onderhavig bestemmingsplan heeft een ontwikkelingsgericht karakter. De bestaande bebouwing in het plangebied zal worden gesloopt. Hiervoor in de plaats zal een woongebouw, bestaande uit maximaal 29 woningen, worden gerealiseerd. Ten opzichte van de huidige bebouwing in het plangebied zal het toekomstige woongebouw gedeeltelijk iets terug komen te liggen zodat de Prins Bernhardstraat verkeerskundig gezien meer ruimte krijgt en stedenbouwkundig gezien meer wordt gedefinieerd. De hoofdingang van het woongebouw bevindt zich aan de zijde van de Prins Bernhardstraat. Deze plek wordt nog extra benadrukt door de prominent aanwezig boom die zal blijven behouden. Voor het autoverkeer is de ingang, via de Schapenstraat, aan de achterzijde van het gebouw gesitueerd. Via een autolift zullen toekomstige bewoners de beoogde parkeergarage onder het woongebouw kunnen bereiken.



Impressie bovenaanzicht beoogd bouwplan (Bron: René van Zuuk Architekten B.V.).

Het totale bouwvolume wordt vijf bouwlagen boven op de parkeergarage. Dit maakt dat de maximum bouwhoogte circa 15 meter zal bedragen. De parkeergarage zal tot circa 3 meter onder maaiveld worden aangelegd. Er zal ruimte zijn voor 15 parkeerplaatsen, bergingen en fietsparkeergelegenheid. De navolgende afbeelding geeft een impressie van de doorsnede van het beoogde bouwplan in het plangebied.



Impressie doorsnede beoogd bouwplan (Bron: René van Zuuk Architekten B.V.).

Het gebouw zal qua volume uit één stuk bestaan, zodat het aansluit bij de structuur van de omliggende bebouwing zoals de school en het politiebureau. De school heeft een klassieke opbouw en is statiger dan de andere gebouwen in de straat. Doordat de school terug ligt ten opzichte van het plangebied, wordt de bijzondere status van het gebouw extra benadrukt. Tevens wordt hiermee het huidige gefragmenteerde beeld aan bouwvolumes ingewisseld voor één duidelijke gevelwand, die de weg volgt.

Impressie straatbeeld beoogd bouwplan (Bron: René van Zuuk Architekten B.V.).

Aansluitend bij de stedenbouwkundige kenmerken in de omgeving van het plangebied zal sprake zijn van één bouwvolume van vijf lagen. Een klassieke opbouw die overeenkomt met de opbouw van het naastliggende woonpand wordt vanwege de beperkte architectonische kwaliteit van dat woongebouw niet wenselijk geacht. Daarom is gekozen voor een bakstenen bouwvolume met een meer terugliggende bovenzijde. De kleur van de baksteen komt overeen met de bakstenen uit de omgeving. Door de regelmatige ramenopbouw wordt het gebouw zowel klassiek als modern en creëert daardoor een mooie overgang van de school naar de rest van het gebied. Al met al ontstaat er zo een woongebouw dat ruimtelijk en functioneel gezien aansluit bij de kenmerken en karakteristieken van haar omgeving. De navolgende afbeeldingen geven een impressie van het toekomstige straatbeeld weer (Bron: René van Zuuk Architekten B.V.).

5.2 Wonen, werken en voorzieningen

5.2.1 Wonen

In het plangebied worden maximaal 29 nieuwe woningen gerealiseerd. Het betreffen middeldure huurwoningen. De woningen zijn gevarieerd qua grootte en bevinden zich tussen de 46 en 93 m^2. Gelet op de grootte, woningtype, prijsklasse en ligging van de woningen is de verwachting dat de doelgroep voornamelijk bestaat uit kleine (1 à 2 persoons) huishoudensgroepen. Als gevolg van de aanwezigheid van een lift in het beoogde woongebouw zijn de appartementen levensloopbestendig te noemen. Met de beoogde ontwikkeling wordt een (centrum)stedelijk woonmilieu gerealiseerd, hetgeen aansluit bij de ligging van het plangebied in het centrum van Hilversum en op nabije afstand van het station.

5.2.2 Werken

De voormalige smederij op het adres Prins Bernhardstraat 150 zal ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling gesloopt worden. Daarmee voorziet voorliggend plan niet in werkfuncties. Wel is een beroep/bedrijf aan huis, onder voorwaarden, toegestaan.

5.2.3 Voorzieningen

Evenals in de huidige situatie zullen in de beoogde situatie geen voorzieningen in het plangebied aanwezig zijn.

5.3 Verkeer

5.3.1 Autoverkeer

Verkeer

Voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer die wordt gegenereerd bij nieuwe ontwikkelingen, beschikt het CROW over kencijfers verkeersgeneratie ontwikkeling. Onder verkeersgeneratie wordt hierbij verstaan de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (excl. openbaar vervoer) die gedurende een gekozen tijdsperiode naar de desbetreffende voorziening toe rijdt en hiervan wegrijdt.

Om te kunnen bepalen welk effect de planontwikkeling heeft op de omliggende infrastructuur is in onderstaande tabel een vergelijking gemaakt tussen de verkeersgeneratie in de huidige situatie en de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie. De huidige verkeersgeneratie is voortgekomen uit de CROW-kencijfers, waarbij de kencijfers 'koop, huis, tussen/hoek', 'koop, huis, twee-onder-één-kap', en 'bedrijf arbeidsintenstief/bezoekersextensief' voor de huidige situatie zijn aangehouden. Voor de toekomstige situatie is gekeken naar de kencijfers voor 'huur, appartement, duur'. Daarbij is op grond van CBS-gegevens Hilversum getypeerd als een zeer sterk stedelijk gebied en zijn voor het plangebied de kencijfers behorende bij 'centrum' aangehouden.

	Huidige verkeersgeneratie (4 rij, 2-kap en 270 m^2 bedrijf)	Toekomstige verkeersgeneratie (29 huurwoningen)	Verschil
Minimaal	4 x 4,5 & 2 x 5,0 & 2,7 x 5,2 = 42,04	29 x 2,9 = 84,1	+ 42,06
Maximaal	4 x 5,3 & 2 x 5,8 & 2,7 x 7,0 = 51,70	29 x 3,7 = 107,3	+ 55,6

per etmaal

Zoals uit bovenstaande tabel is af te leiden neemt de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie in beperkte mate toe ten opzichte van de huidige situatie. Het plangebied wordt voor het autoverkeer via de Schapenstraat ontsloten op de Prins Bernhardstraat. De ingang van de toekomstige parkeergarage bevindt zich namelijk aan de achterzijde van het nieuwe woongebouw. Er zal gebruik gemaakt worden van de bestaande ontsluitingsstructuur. De capaciteit van deze ontsluitingsstructuur is voldoende voor het extra verkeer als gevolg van deze ontwikkeling.

Parkeren

De gemeente Hilversum heeft beleidsregels opgesteld met betrekking tot parkeernormen. Deze beleidsregels hebben betrekking op het stellen van een eis tot het aanbrengen van parkeer-/stallingsruimte voor auto's op 'eigen terrein', alsmede de wijze van bepalen van de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen, in verband met aanvragen betrekking hebbend op bouwen en/of gebruik.

Op basis van de 'Parkeernota Hilversum 2017' ligt het plangebied in het centrum van Hilversum. Op basis hiervan is onderstaande tabel met parkeernormen van toepassing.

			Centrum	Schil	Rest		
			nieuw	nieuw	nieuw	eenheid	aandeel bezoekers
Wonen							
		koop, vrijstaand	1,8	1,9	2,2	woning	0,3 per eenheid
		koop, 2-onder-1-kap	1,7	1,8	2,1	woning	0,3 per eenheid
		koop, tussen/hoek	1,5	1,7	1,9	woning	0,3 per eenheid
		koop, etage, duur	1,6	1,9	2,1	woning	0,3 per eenheid
		koop, etage, midden	1,4	1,6	1,8	woning	0,3 per eenheid
		koop, etage, goedkoop	1,3	1,4	1,6	woning	0,3 per eenheid
		huurhuis, vrije sector	1,5	1,7	1,9	woning	0,3 per eenheid
		huurhuis, sociale huur	1,3	1,4	1,6	woning	0,3 per eenheid
		huur, etage, duur	1,4	1,6	1,8	woning	0,3 per eenheid
		huur, etage, midden/goedkoop	1,1	1,2	1,4	woning	0,3 per eenheid
		kamerbewoning (geen studenten)	0,55	0,65	0,7	kamer	0,2 per eenheid
		kamerbewoning, studenten	0,25	0,25	0,25	kamer	0,2 per eenheid
		aanleunwoning en serviceflat	1,05	1,1	1,1	woning	0,3 per eenheid

Voor middeldure huurwoningen (huur, etage, midden/goedkoop) geldt een parkeernorm van 1,1 parkeerplaatsen per woning. Dit betreft een parkeernorm inclusief het bezoekersaandeel (0,3 per wooneenheid). Met de realisatie van 29 woningen dienen er 32 parkeerplaatsen aangelegd te worden.

In het gemeentelijk parkeerbeleid staat vermeld dat door de aanwezigheid van openbare parkeergarages het bezoekersaandeel van ontwikkelingen in het centrum afgewenteld kan worden op de aanwezige parkeergelegenheid in het centrum. Dat betekent dat het bezoekersparkeren van 0,3 x 29 = 8,7 parkeerplaatsen reduceert kan worden op de parkeerbehoefte. Dit levert een resultaat van 23,3 = 24 parkeerplaatsen op. Voor (woningbouw)ontwikkelingen in de nabijheid van OV-knooppunten in Hilversum geldt dat de gemeente met de 'Beleidsnotitie Parkeernormering OV-Knooppunten' de mogelijkheid biedt om een reductie van de geldende parkeernorm toe te passen. In een mobiliteitsplan (zie bijlage bij deze toelichting) is uiteengezet dat gelet op de nabije ligging tot het station van Hilversum en de aanwezigheid van één deelauto de parkeerbehoefte teruggebracht kan worden tot 15 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn in de beoogde parkeervoorziening aanwezig.

Het gemeentelijk parkeerbeleid wordt ook in de regels van dit bestemmingsplan juridisch-planologisch vastgelegd. Dit betekent dat bij de omgevingsvergunning voor het bouwen getoetst zal worden of het plan voorziet in voldoende parkeergelegenheid. Daarmee wordt gesteld dat het aspect 'parkeren' voldoende in dit plan is gewaarborgd.

Conclusie

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.3.2 Langzaam verkeer

De hoofdentree van het plangebied bevindt zich aan de zijkant van het gebied. Aan de Prins Bernhardstraat is sprake van een gescheiden fietspad en trottoir. In de toekomstige situatie zal dit niet wijzigen. Tot slot geldt dat het centraal station van Hilversum op zeer nabije afstand (circa 5 minuten lopen) van het plangebied ligt.

5.4 Groen, blauw en natuur

5.4.1 Groen

Evenals in de huidige situatie zal in de beoogde situatie geen sprake zijn van openbaar groen. Enkel aan de achterzijde van het toekomstige woongebouw in het plangebied zal een gemeenschappelijke tuin worden gerealiseerd, waarvan niet gesteld kan worden dat sprake is van een kenmerkende groenstructuur. Eén van de uitgangspunten van deze ontwikkeling is dat de prominent aanwezige boom direct ten oosten van het plangebied behouden zal blijven en dat hier een open groene ruimte ontstaat. Hiermee zal het groene karakter ter plaatse ook in de toekomstige situatie gewaarborgd zijn.

5.4.2 Blauw

In paragraaf 5.4.2 wordt nader ingegaan op het aspect water in relatie tot de voorgenomen ontwikkeling in het plangebied.

5.4.3 Natuur

SAB heeft met een quick scan natuur onderzocht of er beschermde natuurwaarden, volgens de nu geldende natuurwet- en regelgeving, aan- of afwezig zijn in het plangebied. Ook is nagegaan of de ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt, mogelijk negatieve effecten kan hebben op beschermde natuur buiten het plangebied. Navolgend worden kort de conclusies van de quick scan uiteengezet. De quick scan is eveneens als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Gebiedsbescherming

Uit de quick scan blijkt dat er enkele Natura 2000-gebieden in de buurt van het plangebied liggen. Met de geplande ruimtelijke ontwikkeling is door de verkeersaantrekkende werking een toename in stikstofuitstoot in het plangebied te verwachten. Echter betreft het slechts een kleine toename. Door de afstand tot stikstofgevoelige habitats zijn negatieve effecten hiervan uitgesloten. Ook andere verstoringen zijn op voorhand uit te sluiten. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een onderzoek stikstofdepositie (zie bijlage bij deze toelichting) uitgevoerd, waaruit volgt dat zowel voor de aanlegfase als voor de gebruiksfase significant negatieve effecten zijn uit te sluiten. Nader onderzoek in de vorm van een Voortoets Wet natuurbescherming is niet nodig. Daarnaast ligt het plangebied niet binnen het Natuurnetwerk Nederland of andere provinciaal beschermde natuur en ook niet binnen de invloedsfeer van deze gebieden. Negatieve effecten van het plan op deze gebieden zijn uitgesloten. De bescherming van deze gebieden staat uitvoering van het plan niet in de weg.

Soortenbescherming

Voor alle ruimtelijke ontwikkelingen geldt dat rekening moet worden gehouden met de wettelijke zorgplicht en de broedperiode van vogels. Ook voor de beoogde ontwikkeling in het plangebied is dat het geval. Naast soorten waarvan het nest alleen in de broedtijd beschermd is, zijn mogelijk ook soorten aanwezig waarvan het nest jaarrond is beschermd. Dit betreft de soorten huismus en gierzwaluw. Met de geplande werkzaamheden gaan deze mogelijke nesten verloren. Ook is kans aanwezig op het verwonden of doden van vogels. In beide gevallen is sprake van overtreding van de Wet natuurbescherming. Om uitsluitsel te krijgen over de aan- of afwezigheid van deze soorten is nader soortgericht onderzoek uitgevoerd. Hierna wordt ingegaan op de onderzoeksresultaten van dit nader onderzoek.

Daarnaast volgt uit de quick scan natuur dat enkele essentiële elementen, van soorten waarvoor geen provinciale vrijstelling geldt, niet op voorhand kunnen worden uitgesloten in het plangebied. Het betreft verblijfplaatsen van vleermuizen (gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, gewone grootoorvleermuis, meervleermuis, tweekleurige vleermuis, baardvleermuis). Met de ruimtelijke ontwikkeling gaan eventueel aanwezige verblijfplaatsen van deze dieren verloren en ook zouden dieren kunnen worden gedood. Alle in Nederland levende vleermuizen zijn habitatrichtlijnsoorten, waarvoor de verboden van artikel 3.5 van de Wet natuurbescherming gelden. Daarmee is het onder meer verboden deze soorten te doden of rust- of verblijfplaatsen te beschadigen. Met de geplande werkzaamheden gaan eventueel aanwezige verblijfplaatsen verloren. Ook is kans aanwezig op het verwonden of doden van deze dieren. In beide gevallen is sprake van overtreding van de Wet natuurbescherming. Om uitsluitsel te krijgen over de aan- of afwezigheid van deze soorten is nader soortgericht onderzoek uitgevoerd. Hierna wordt ingegaan op de onderzoeksresultaten van dit nader onderzoek.

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling in het plangebied is nader soortgericht onderzoek uitgevoerd naar de soorten vleermuis, huismus en gierzwaluw. Uit het onderzoek (zie bijlage) volgt dat er geen verblijfplaatsen voor vleermuizen zijn aangetroffen. Ook zijn er geen huismus- en gierzwaluwnesten in het plangebied aanwezig. Op basis van deze onderzoeksresultaten wordt geconcludeerd dat er geen ontheffing Wet natuurbescherming aangevraagd hoeft te worden.

Beschermde houtopstanden

Bij deze ruimtelijke ontwikkeling wordt geen houtopstand geveld waarop de regels van de Wet natuurbescherming van toepassing zijn. De bescherming van houtopstanden vormt dan ook geen beperking voor de beoogde ruimtelijke ontwikkeling.

Conclusie

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.4.4 Milieueffectrapportage

Onderhavig plan voorziet in de herontwikkeling van woon- en bedrijfsgronden naar een woongebouw binnen bestaand stedelijk gebied. Met dit plan vindt geen uitbreiding plaats van het areaal met stedelijke functies en zijn per saldo niet tot nauwelijks milieueffecten te verwachten. Gelet op de aard (wonen) en omvang (29 woningen) van dit plan is er daarom geen sprake van een activiteit zoals genoemd in het Besluit m.e.r.

Conclusie

Een nadere beoordeling in een (vormvrije) m.e.r-beoordeling of plan-m.e.r. is niet noodzakelijk.

5.5 Duurzaamheid en leefbaarheid

5.5.1 Duurzaamheid

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.

Energiebesparing vormt bij duurzaam bouwen een belangrijk item. Hierbij kan gedacht worden aan compacte bouwvormen, gunstige lichttoetreding en zongerichte verkaveling. Ook waterbesparing is een belangrijk aspect. Het installeren van waterbesparende voorzieningen is hiervan een voorbeeld.

Voor de woningen in het plangebied geldt dat zij in ieder geval gasloos gebouwd zullen worden en zullen voldoen aan de eisen van BENG.In het plan is met de toepassing van zonnepanelen ruimte voor het opwekken van duurzame energie. Tevens wordt voorzien in tenminste één deelauto en elektrische laadpalen. Zo wordt duurzame mobiliteit zo veel mogelijk gestimuleerd. Tot slot is ook aandacht voor groene elementen in het plan. Zo wordt de beeldbepalende boom naast het plan in de ontwikkeling ingepast en wordt gekeken of op gebouwniveau groen aan de gevel en plantenbakken inpasbaar zijn. Dit maakt dat in het plan aandacht is voor verschillende duurzaamheidsapecten.

5.5.2 Klimaatadaptatie

Bij hevige neerslag kan de waterdiepte bij een pand zo hoog worden dat het water naar binnen stroomt en schade veroorzaakt. Uit de stresstest van waterschap Amstel, Gooi en Vecht volgt het plangebied een hoog risico heeft op water in panden bij hevige neerslag. Initiatiefnemer gaat in ieder geval het hemelwater in het plangebied infiltreren.

5.5.3 Leefbaarheid

5.5.3.1 Geluid

Voorliggend plan voorziet in de realisatie van geluidgevoelige functies (woningen) in de akoestische onderzoekszone van de spoorlijn Utrecht-Hilversum en Amersfoort-Hilversum en de wegen Prins Bernhardstraat, Schapenkamp, Achterom, Groest, Emmastraat, Monseigneur van de Weteringstraat, Professor Kochstraat en Spoorstraat. Daarom is door SAB een akoestisch onderzoek (spoor)wegverkeerslawaai uitgevoerd, die als bijlage bij deze toelichting is gevoegd. Uit het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- De geluidbelasting vanwege de Prins Bernhardstraat bedraagt maximaal 59 dB inclusief aftrek 110g van de Wet Geluidhinder. Dit is hoger dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (48 dB), maar lager dan de maximale ontheffingswaarde (63 dB).
- Bron- en overdrachtsmaatregelen zijn onderzocht, geconcludeerd wordt dat er (vooralsnog) geen maatregelen getroffen worden.
- Het geluidbeleid van de gemeente Hilversum is toegespitst op het Actieplan in het kader van de Regeling geluid milieubeheer 2013-2018. De geluidsbelastingkaart is hier een onderdeel van die overschrijdingen van de plandrempel laat zien. Het perceel van het beoogde initiatief laat geen plandrempeloverschrijding zien. Verdere maatregelen aan de hand van het Actieplan zijn als gevolg hiervan niet nodig.
- Wanneer er geen maatregelen worden getroffen om de maximumsnelheid te verlagen van de Prins Bernhardstraat naar 30 km/uur dient er een hogere grenswaarde procedure te worden opgestart voor het beoogde bouwplan. Maximaal planologisch dient hierbij te worden uitgegaan van 29 appartementen.

- De geluidbelasting vanwege de spoorlijn is lager dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. Er wordt daarmee voldaan aan de Wet geluidhinder.
- De geluidbelasting van de overige onderzochte gezoneerde wegen is lager dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. Er wordt daarmee voldaan aan de Wet geluidhinder.
- De geluidbelasting van de onderzochte niet-gezoneerde 30 km/uur wegen is lager dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. Op basis van de resultaten wordt daarmee voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.
- Ten gevolge van de cumulatie van wegverkeer-, railverkeer- en industrielawaai is er een hoogste geluidbelasting van 64 dB waarneembaar.

Op basis van de Wet geluidhinder wordt de gemeente Hilversum gevraagd hogere waarden te verlenen voor de geluidsbelasting als gevolg van de Prins Bernhardstraat voor 29 woningen uit het plan. De verlening van de hogere waarde vindt plaats na een hogere waarde-procedure, die parallel loopt aan de bestemmingsplanprocedure. Het besluit hogere grenswaarde geluid is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Op grond van het Bouwbesluit 2012 worden eisen gesteld aan de akoestische binnenwaarde. Bij het bepalen van de vereiste gevelgeluidwering wordt rekening gehouden met de berekende geluidbelasting op de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen exclusief aftrek conform art. 110g Wgh. In het kader van een goed woon- en leefklimaat kan daarbij rekening worden gehouden met de gecumuleerde geluidbelasting vanwege alle relevante geluidbronnen. Alleen als gevolg van de Prins Bernhardstraat is er een overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting en is een toetsing aan het bouwbesluit 2012 nodig. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt 64 dB (exclusief art. 110g Wgh). De binnenwaarde mag in het kader van weg- en railverkeerslawaai maximaal 33 dB bedragen. De gevelwering moet dus minimaal 64 - 33 = 31 dB bedragen.

Conclusie

Rekening houdend met het verlenen van hogere waarden vormt het aspect geluid geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

5.5.3.2 Lucht

In het Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO_2 en PM_{10} (=1,2 µg/m^3);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m^2 bij één ontsluitingsweg en 200.000 m^2 bij twee ontsluitingswegen.

De beoogde ontwikkeling heeft betrekking op de realisatie van maximaal 29 woningen. Dit aantal woningen valt ruim onder de drempelwaarde van 1.500 woningen die is vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden. De ontwikkeling draagt dan ook 'niet in betekenende mate' bij aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Er wordt dus voldaan aan de luchtkwaliteitswetgeving, en nader onderzoek is niet noodzakelijk.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor uitvoerbaarheid van dit plan.

5.5.3.3 Bedrijven en milieuzonering

Het plangebied maakt onderdeel uit van het centrum van Hilversum. Daarom is er in de omgeving van het plangebied sprake van een diversiteit aan functies. Het plangebied is hierdoor te categoriseren als 'gemengd gebied'.

Conform het vigerende bestemmingsplan bevinden zich ten zuiden en oosten van het plangebied gronden met een maatschappelijke bestemming. Feitelijk gezien zijn deze gronden momenteel ingericht met onderwijsinstellingen. Voor scholen voor basis en algemeen voortgezet onderwijs in gemengd gebied geldt op het gebied van geluid een richtafstand van 10 meter. Het plangebied grenst direct aan de gronden met de maatschappelijke bestemming. Er wordt in voorliggende situatie dan ook niet voldaan aan de benodigde richtafstand. Daarom is de geluidsemissie van de drie scholen door SAB in een akoestisch onderzoek industrielawaai nader beschouwd. Het onderzoek is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Uit het akoestisch onderzoek blijkt:

- dat voldaan wordt aan de grenswaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau voor de representatieve bedrijfssituatie;
- dat de grenswaarde voor het maximale geluidsniveau (representatieve bedrijfssituatie) op de oostgevel wordt overschreden ten gevolge van het schreeuwen/roepen van scholieren bij het stallen van fietsen bij het Media college. Op de zuidgevel vinden overschrijdingen plaats ten gevolge van het sluiten van portieren van auto's op het parkeerterrein. Voorgesteld wordt om deze overschrijdingen acceptabel te achten daar deze geluiden inherent zijn aan de bedrijfsvoering en de gekozen locatie;
- dat niet voldaan wordt aan de grenswaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau voor de incidentele bedrijfssituatie. De overschrijding wordt veroorzaakt door het rijden met auto's in de avondperiode van het parkeerterrein naar de Prins Bernhardstraat. Over dit wegvak kunnen ook de auto's rijden richting de parkeergarage van dit op te richten appartementencomplex. Voorgesteld wordt om deze overschrijding acceptabel te achten en van deze waarde uit te gaan voor geluidwering van de gevels van het complex;
- dat de grenswaarden voor het maximale geluidsniveau (incidentele bedrijfssituatie) ten gevolge van het sluiten van portieren van auto's in de dag- en avondperiode op het parkeerterrein worden overschreden. Voorgesteld wordt om deze overschrijdingen acceptabel te achten daar deze geluiden inherent zijn aan de bedrijfsvoering en de gekozen locatie.

Het plan voorziet in de sloop van bestaande bebouwing in het plangebied ten behoeve van de ontwikkeling van een woongebouw. Door de realisatie van een nieuw pand kan extra geluidwerende maatregelen aan het pand getroffen worden zodat de binnenwaarde kan worden gegarandeerd. De cumulatie is opgenomen in het akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai. Uit dit onderzoek volgt dat de binnenwaarde mag maximaal 33 dB bedragen en de gevelwering minimaal 64 – 33 = 31 dB moet bedragen.

Conclusie

Met inachtneming van het voorgaande vormt het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering in de uitvoerbaarheid van dit plan.

5.6 Cultuurhistorische waarden

5.6.1 Historisch-geografische waarden

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een beschermd stads- of dorpsgezicht.

5.6.2 (Steden)Bouwkundige waarden

In het plangebied zijn geen monumenten aanwezig. Voor de voormalige smederij is een quick scan cultuurhistorie uitgevoerd. De quick scan is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Uit de quick scan volgt dat de voormalige smederij weliswaar een redelijke cultuurhistorische waarde vertegenwoordigt, maar dat deze niet opweegt tegen de zeer geringe architectuurhistorische en de stedenbouwkundige waarden. De matige bouwkundige staat alsmede de afwezigheid van relicten/sporen die verwijzen naar het oorspronkelijke gebruik van het pand versterken de conclusie dat het pand niet monumentwaardig is. Het college van burgemeester en wethouders heeft dan ook besloten dat het bedrijfspand niet wordt aangewezen als gemeentelijk monument.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie staat de beoogde herontwikkeling van het plangebied niet in de weg.

5.6.3 Archeologische waarden

Het plangebied bevindt zich in de oude dorpskern van Hilversum en kent op grond van het gemeentelijk archeologiebeleid van Hilversum een hoge archeologische verwachtingswaarde. In het geldende bestemmingsplan is daarom voor het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - Oude Dorpskern - Hoog' opgenomen. Dit betekent dat er een onderzoeksplicht geldt voor alle bodemingrepen groter dan 25 m^2 en dieper dan 30 cm. Deze dubbelbestemming is in dit bestemmingsplan overgenomen. Dit betekent dat bij een omgevingsvergunningaanvraag beoordeeld wordt of sprake is van bodemingrepen die aanleiding geven tot het aanleveren van archeologisch onderzoek. Daarmee zijn eventuele archeologische waarden in het plangebied in voldoende mate beschermd en gewaarborgd.

Conclusie

Met het opnemen van de archeologische dubbelbestemming worden eventuele archeologische waarden in voldoende mate juridisch-planologisch beschermd. Het aspect archeologie vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

5.7 Bodem en watersysteem

5.7.1 Bodem

In het plangebied is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek vormt een bijlage bij deze toelichting. Uit dit onderzoek volgt dat het plangebied is onderzocht volgens de strategie 'verdachte locatie met diffuse bodembelasting en een heterogene verontreiniging op schaal van monsterneming (VED-HE)'. De bodem bestaat voornamelijk uit zwak tot matig siltig, zeer fijn tot matig grof zand. De bodem is verder plaatselijk zwak tot sterk grindig, zwak tot sterk kiezelhoudend, zwak tot sterk oerhoudend, zwak tot matig humeus en/of matig wortelhoudend. De bodem bevat zintuiglijk tot maximaal 1,3 m -mv plaatselijk sporen metaal tot matig metaalhoudend, zwak tot matig puinhoudend, sporen baksteen tot matig baksteenhoudend en/of sporen kolengruis. De verdachte zintuiglijk verontreinigde bodemlaag is plaatselijk sterk verontreinigd met lood en/of zink, matig verontreinigd met koper en/of lood en/of zink en/of PAK en verder licht verontreinigd met diverse zware metalen, PCB's, PAK en minerale olie. Dit betekent dat bodemsanering noodzakelijk is, waarbij de geschatte omvang van de verontreiniging op 300 m^3 wordt geschat. In de onderliggende, zintuiglijk schone, ondergrond zijn geen verontreinigingen aangetroffen. Gezien het feit dat de zwakke tot sterke verontreinigingen zich lijken te beperken tot de zintuiglijke verontreinigde lagen, wordt een samenhang hiermee, alsmede het decennialange gebruik van de locatie, aannemelijk geacht. In het grondwater zijn geen verontreinigingen aangetroffen. Aangezien in de bijmengingen bodemvreemd materiaal is aangetroffen, is ook een verkennend asbestonderzoek in het plangebied uitgevoerd. Geconcludeerd wordt dat er geen milieuhygiënische belemmeringen ten aanzien van asbest zijn en er

ook geen maatregelen getroffen hoeven te worden in geval van grondwerkzaamheden. Dit onderzoek is eveneens als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Conclusie

Met het voorafgaand aan de (bouw)werkzaamheden saneren van de matig tot sterk verontreinigde bodemlaag in het plangebied vormt het aspect bodem geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.7.2 Watersysteem

Momenteel is het plangebied voor een groot deel verhard met bebouwing en bestrating. Met uitvoering van onderhavig plan zal niet tot nauwelijks sprake zijn van een toename aan verhard oppervlak. Hemelwater zal binnen het plangebied worden geïnfiltreerd.

Grondwaterbeschermingsgebied

Het plangebied ligt niet binnen een grondwaterbeschermingsgebied. Dit betekent dat binnen het plangebied ten opzichte van de gebruikelijke zorgvuldigheid geen extra restricties gelden om drinkwaterwinning te beschermen.

Oppervlaktewater

In en nabij het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig en met onderhavig plan zal ook geen oppervlaktewater gerealiseerd worden.

Afvalwaterketen en riolering

Afvalwater wordt conform de standaard regels van de gemeente Hilversum aangesloten op het vuilwaterriool van de gemeente Hilversum. Aansluitend op het beleid van het waterschap geldt voor hemelwater dat het volledig op het eigen terrein verwerkt dient te worden. De initiatiefnemer is zelf verantwoordelijk voor een goed functionerend hemelwaterinfiltratiesysteem. Hemelwaterinfiltratie zal ondergronds plaatsvinden met verticale infiltratiebuizen of infiltratiekratten. Een hemelwaterplan zal bijgevoegd worden bij de omgevingsvergunning voor het bouwen.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem is het van belang om duurzame, niet-uitloogbare materialen te gebruiken, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Grondwater

Hilversum ligt op een stuwwal van het Gooi en is infiltratiegebied. Het maaiveld varieert in de binnenstad van 4,30 meter +NAP in het oosten (stationsgebied) tot circa 11,00 meter +NAP in het westen (begin 's-Gravelandseweg en Vaartweg). Het eerste watervoerende pakket heeft haar basis op 160 meter minus maaiveld. In de zandige bodem stroomt het grondwater globaal genomen in westelijke richting. De minimale grondwaterstandsdiepte is 3,15 m onder het maaiveld bij het stationsgebied. De grondwaterstandsfluctuatie bedraagt enkele meters. De grondwaterstanden kunnen in de toekomst stijgen door invloed van het klimaat en activiteiten in de regio zoals afname van drinkwaterwinningen en opzetten van polderpeilen (de laatste aan de westkant van Hilversum).

Bij ondergrondse bouw moet rekening worden gehouden met de grondwaterstand. Kelders moeten waterdicht worden uitgevoerd, zodat de noodzaak tot het lokaal verlagen van de grondwaterstand wordt voorkomen. Bij de bepaling van de maximale grondwaterstand ten behoeve van ondergrondse bouw moet rekening worden gehouden met een marge als gevolg van toekomstige regionale grondwaterstandstijgingen.

Bouwrijp maken van grond

Om grondwateroverlast te voorkomen moet bij het bouwrijp maken van grond worden gestreefd naar een ontwatering van minimaal 1,5 m onder het maaiveld. Bij 1,5 m ontwatering heeft de bodem ook tijdens de bouw voldoende draagkracht en is bemaling niet nodig. In de goed doorlatende zandgrond van Hilversum is voor een verlaging van de grondwaterstand van enkele decimeters een fors debiet noodzakelijk. Bemaling moet daarom zoveel mogelijk worden voorkomen. Bij een ontwatering van 1,5 m onder maaiveld kunnen werkzaamheden aan kabels en leidingen ook zonder bemaling plaatsvinden. Bij de bepaling van de maximale grondwaterstand dient er rekening gehouden te worden met een marge als gevolg van toekomstige grondwaterstandstijgingen. Voldoende drooglegging is hier noodzakelijk.

Waterbeheer

Voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient bij het waterschap vergunning te worden aangevraagd op grond van de "Keur". Dit geldt dus bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van hemelwater naar het oppervlaktewater. In de Keur is ook geregeld dat een beschermingszone voor watergangen en waterkeringen in acht dient te worden genomen. Dit betekent dat binnen de beschermingszone niet zonder ontheffing van het waterschap gebouwd, geplant of opgeslagen mag worden. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit, het profiel en/of de veiligheid wordt aangetast, de aan- of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd. Ook voor het onderhoud gelden bepalingen uit de "Keur". Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd.

Conclusie

De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

5.8 Kabels en leidingen

In het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels, leidingen of straalpaden gelegen. Het aspect kabels en leidingen vormt hierdoor geen belemmering voor de beoogde sloop en nieuwbouw. Uiteraard zal in het kader van de graafwerkzaamheden een KLIC-melding worden gedaan.

5.9 Veiligheid

5.9.1 Sociale veiligheid

Sociale veiligheid omvat de bescherming tegen elke vorm van criminaliteit en fysieke bedreiging/gevoelens van onveiligheid. Voor het plangebied gelden momenteel geen bijzonderheden op het gebied van sociale veiligheid. Aangezien voorliggend plan een herstructureringsopgave betreft waarbij naast een aantal woningen ook een bedrijfsperceel wordt omgezet naar een woonfunctie zullen ook in dat deel van het plangebied in de avonduren mensen aanwezig zijn in het plangebied waardoor de kans op criminaliteit en gevoel van onveiligheid wordt ingeperkt. Dit betekent meer ogen op straat. Dit heeft een positief effect voor de sociale veiligheid in het plangebied.

5.9.2 Fysieke veiligheid

Bij de huidige inrichting van het plangebied is het plangebied in principe goed bereikbaar voor hulpdiensten en is het gebied voldoende verkeersveilig. Hier worden geen veranderingen in aangebracht, opdat ook in de toekomst de fysieke veiligheid wordt gewaarborgd.

5.9.3 Externe veiligheid

Voor het in beeld brengen van de stationaire en mobiele bronnen in de omgeving van het plangebied is de provinciale risicokaart geraadpleegd. In de omgeving van het plangebied kunnen verschillende mobiele bronnen voor vervoer van gevaarlijke stoffen aanwezig zijn. Hierbij gaat het om hogedrukaardgasleidingen en vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Op de navolgende afbeelding is een fragment van de risicokaart opgenomen en is het plangebied aangeduid met een rode begrenzing.

Uitsnede provinciale risicokaart met daarop het plangebied globaal rood omcirkeld (Bron: www.risicokaart.nl).

Stationaire bronnen

Raadpleging van de provinciale risicokaart wijst uit dat er geen Bevi-inrichtingen in de omgeving van het plangebied aanwezig zijn.

Buisleidingen

In de omgeving van het plangebied liggen geen hogedrukaardgasleidingen.

Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor

Ten oosten van het plangebied op iets meer dan 200 m afstand is een spoorlijn gelegen. Deze spoorlijn is onderdeel van route 30: Diemen – Amersfoort Oost. Hierover vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Volgens het Basisnet Spoor is er op deze route een PR 10^{-6} risicocontour aanwezig van 1 tot maximaal 7 m. Tevens is er sprake van een plasbrandaandachtsgebied van 30 m. De PR 10^{-6} risicocontour en het plasbrandaandachtsgebied reiken niet tot aan het plangebied. Door het vervoer van toxische transporten bedraagt het invloedsgebied > 4.000 m. Hierdoor is het plangebied gelegen binnen het invloedsgebied van het spoor. Echter is de afstand van het plangebied tot aan het spoor dermate groot dat de ontwikkeling niet van invloed is op de hoogte van het groepsrisico. Bovendien zal de hoeveelheid aanwezige personen in het plangebied waarschijnlijk slechts in zeer geringe mate toenemen, waardoor ook het groepsrisico logischerwijs slechts in beperkte mate zal toenemen. Hierdoor geldt dat er geen ruimtelijke verplichtingen gesteld hoeven worden aan de ontwikkeling op basis van het Besluit externe veiligheid transportroutes. De aanwezigheid van het spoor levert dan ook geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling en nader onderzoek en/of een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico is dan ook niet noodzakelijk.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

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.

In dit bestemmingsplan zijn de nieuwe functies voorzien van een globale eindbestemming.

6.2 Bestemmingsregeling

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

6.2.1 Toelichting op de verbeelding

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

6.2.2 Toelichting op de regels

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

6.2.2.1 Indeling hoofdstukken

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

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

- begrippen
- wijze van meten

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

- bestemmingen
- dubbelbestemmingen

Hoofdstuk 3 Algemene regels

- anti-dubbeltelregel
- algemene bouwregels
- algemene gebruiksregels
- algemene 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.

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

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

Er zijn in het algemeen zes soorten aanduidingen te onderscheiden:

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

- Bouwregels

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

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

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

- Afwijken van de bouwregels

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

- Specifieke gebruiksregels

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

- Afwijken van de gebruiksregels

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

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

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

- Wijzigingsbevoegdheid

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

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

6.2.2.3 De regels

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

- *hoofdgebouw en bijbehorende bouwwerken*

Elke bestemming bestaat doorgaans uit twee vlakken: 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 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 hoofdgebouw mag enkel in een bouwvlak gebouwd worden. De bijbehorende bouwwerken mogen zowel binnen als buiten het bouwvlak worden gebouwd, met dien verstande dat bijbehorende bouwwerken in het achtererfgebied zijn toegestaan en uitsluitend in het bestemmingsvlak. Het achtererfgebied is het erf aan de achterkant en de niet naar openbaar toegankelijk gebied gekeerde zijkant, op meer dan 1,00 meter van de voorkant van het hoofdgebouw. Met het begrip "bijbehorend bouwwerk" is een verzamelbegrip bedoeld waar uitbreidingen (aan- en uitbouwen en bijgebouwen) van een hoofdgebouw, onder vallen. Ook vallen er overkappingen onder die vanwege het ontbreken van wanden niet als gebouw aangemerkt kunnen worden. Verder vallen er andere bouwwerken met een dak onder die vanwege een te geringe stahoogte niet als gebouw aangemerkt kunnen worden. In de begripsomschrijving is aangegeven dat een bijbehorend bouwwerk altijd moet worden gebouwd bij een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw. Zonder hoofdgebouw kan er op het perceel dus ook geen sprake zijn van een bijbehorend bouwwerk. Voorts is aangegeven dat een bijbehorend bouwwerk functioneel verbonden moet zijn met het hoofdgebouw. Daar wordt mee bedoeld dat het gebruik van het bijbehorende bouwwerk in planologisch opzicht gerelateerd moet zijn aan het gebruik van het hoofdgebouw. Een voorbeeld van een bijbehorend bouwwerk bij een woning is een serre of een uitbouw aan de oorspronkelijke achter- of zijgevel. Ook een vrijstaande berging en een carport zijn een bij een woning bijbehorend bouwwerk.

- *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 moet worden gewoond, maar het is mogelijk dat in de woning ook gewerkt wordt. In de woning of de daarbij bijbehorende bouwwerken 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. In een functioneel ondergeschikt bijbehorend bouwwerk (zoals een bijkeuken of berging) is dit alleen mogelijk via een binnenplanse afwijking van het bestemmingsplan.

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 50 m^2. 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’.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

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

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

De bestemming Verkeer is gegeven aan een deel van de gronden aan de noord- en zuidzijde van het plangebied. Binnen deze bestemming mogen enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming en aanduidingen worden gebouwd. De bouwhoogte van bouwwerken ten behoeve van verlichting en verkeersregulatie kent een maximum van 6 meter. Voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximum van bouwhoogte van 3 meter.

Artikel 4 Wonen - 2

Binnen deze bestemming staat het wonen centraal. Bij het wonen horen vanzelfsprekend voorzieningen om het wonen 'prettig' en mogelijk te maken. Bewust is niet gekozen deze (limitatief) te noemen. Bij dergelijke voorzieningen moet worden gedacht aan bijvoorbeeld achtertuinen en het (gedeeltelijk) verharden daarvan ten behoeve van toegangspaden, in- en uitritten en bouwwerken, en dergelijke. Parkeervoorzieningen horen er ook bij en een gebouwde barbecue ook. Kortom, alles wat bij een normaal gebruik hoort bij het wonen.

Deze bestemming maakt het wonen in gestapelde woningen (appartementen en maisonnettes) mogelijk. Er wordt gewerkt met bouwvlakken. Op de verbeelding is het bouwvlak aangegeven waarbinnen het hoofdgebouw gebouwd moet worden. Dit bouwvlak mag voor 100 % worden bebouwd. Het hoofdgebouw dient te voldoen aan de op de verbeelding opgenomen maximum bouwhoogte van 15 meter. Daarnaast mag de rest van het bestemmingsvlak gebruikt worden voor bijbehorende bouwwerken. Tenslotte geldt dat ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' ondergrondse parkeervoorzieningen zijn toegestaan.

Dubbelbestemming

Artikel 5 Waarde - Archeologie - Oude Dorpskern - Hoog

In dit artikel is de bescherming van de archeologische waarde van gronden in het plangebied geregeld. Hierin is nadrukkelijk gesteld dat gebouwen op gronden met een archeologische verwachtingswaarde, ter bescherming van die waarden, moeten worden gebouwd binnen de bebouwingsgrenzen. Dat geldt niet voor relatief kleine bouwwerken die weinig of geen schade kunnen aanbrengen aan eventuele archeologische waarden. Dat verschilt per gebied (waarde hoog, middel of laag). In voorliggende situatie geldt een hoge verwachting waardoor in principe niet mag worden gebouwd bij een ingreep in de bodem (door een bouwwerk) indien de omvang van het bouwwerk groter is dan 25 m^2 én de diepte van de ingreep meer is dan 30 cm. Bouwen is dan alleen mogelijk als na onderzoek en advies blijkt dat de bouw geen schade toebrengt aan de eventueel in de bodem aanwezige archeologie. Is de ingreep dieper dan 30 cm (bijvoorbeeld 70 cm) maar de omvang van het bouwwerk nog steeds niet meer dan 25 m^2 dan kan 'gewoon' worden gebouwd (er is dan ook geen onderzoek en advies nodig; het is alleen nodig als beide maten worden overschreden). Voorts is een groot aantal werken en werkzaamheden aanlegvergunningplichtig. Voor het verlenen van een dergelijke vergunning dient advies te worden ingewonnen bij ter zake deskundige.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

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 7 Algemene bouwregels

In dit artikel is voor een aantal zaken een algemene regelen inzake bouwen opgenomen. Het betreft onder andere het bouwen van ondergeschikte bouwdelen in het plangebied.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

Bij een gebouw moet ten behoeve van het parkeren en het stallen van auto's in de juiste mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6, lid 1, onder a van de Wet ruimtelijke ordening, de in lid 3 bedoelde parkeernormen en bedragen te wijzigen, indien door de gemeenteraad nieuwe parkeernormen, dan wel nieuwe bedragen zijn vastgesteld.

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

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

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

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

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

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

Artikel 11 Slotregel

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

6.3 Handhaving

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

6.3.1 Preventief en repressief toezicht

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

6.3.2 De instrumenten

Een overtreder riskeert:

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

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

6.3.3 Prioriteiten in de handhaving

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

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

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

6.3.4 Planinformatie

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

6.4 Economische uitvoerbaarheid

Met de Wet ruimtelijk ordening beschikt de gemeente over 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

Het voorliggende plan wordt gerealiseerd op particulier initiatief. Wat betreft het aspect planschade is een studie uitgevoerd naar de mogelijke effecten van de ontwikkeling op de omgeving. De gemeente en de initiatiefnemer hebben een anterieure overeenkomst gesloten waarin de rechten en plichten van zowel de ontwikkelaar als de gemeente zijn aangegeven, alsmede de definitieve regeling van kostenverhaal. In de overeenkomst is ook een paragraaf planschade opgenomen. Met deze overeenkomst is het plan verzekerd van kostendekking, het opstellen van een exploitatieplan is daarom overeenkomstig artikel 6.12, lid 2 onder a. van de Wet ruimtelijke ordening niet nodig. Gesteld kan worden dat er geen verplichting is om tegelijkertijd met de ruimtelijke procedure een exploitatieplan op te stellen, aangezien het kostenverhaal anderszins is verzekerd. De economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan is hiermee aangetoond.

6.5 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.5.1 Inspraak

In juli 2019 is een informatiebijeenkomst geweest voor omwonenden. Gedurende deze avond is de voorgenomen ontwikkeling in het plangebied toegelicht en zijn aanwezigen in de gelegenheid gesteld om vragen te stellen.

6.5.2 Overleg

Het gemeentebestuur overlegt bij de voorbereiding van een bestemmingsplan met betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. Ook andere instanties kunnen bij het vooroverleg worden betrokken.

6.5.3 Raadsvaststelling

Het ontwerpbestemmingsplan, het ontwerp ‘besluit hogere grenswaarde geluid’ en de hierbij behorende stukken hebben van vrijdag 19 november 2021 tot en met donderdag 30 december 2021 (zes weken) ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen kenbaar te maken aan de gemeenteraad. Er zijn geen zienswijzen ingediend.