



Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Stationsgebied Hilversum

projectnummer 414386
definitief
19 februari 2020

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Stationsgebied Hilversum

projectnummer 414386

definitief

19 februari 2020

Auteurs

E.P. de Groot, MSc

J.J.E. Brécheteau, MSc

Opdrachtgever

Gemeente Hilversum

Postbus 9900

1201 GM Hilversum

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
20-02-2020	definitief	C. van der Heijden	Roel Eerden

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?	3
1.3	Criteria voor het toetsen van activiteiten in een vormvrije m.e.r.-beoordeling	3
1.4	Leeswijzer	4
2	Plaats en kenmerken van de activiteit	5
2.1	Plaats van de activiteit	5
2.2	Kenmerken van de activiteit	6
2.3	Cumulatie met andere projecten	7
3	Kenmerken van het potentiële effect	8
3.1	Verkeer en parkeren	8
3.2	Luchtkwaliteit	8
3.3	Geluid	10
3.4	Trillingen	13
3.5	Externe veiligheid	14
3.6	Bodem	16
3.7	Water	17
3.8	Ecologie	18
3.9	Archeologie	21
3.10	Cultuurhistorie	24
4	Conclusie	26



Figuur 1.2: Grens plangebied (aangegeven doormiddel van rode arcering)

Conform de eisen van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.) dient in het kader van de r.o.-procedure een zogenaamde “vormvrije m.e.r.-beoordelingsbesluit” te worden genomen waarbij het bevoegde gezag (in het geval van de Omgevingsvergunning het college van de gemeente Hilversum) moet besluiten of er sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maakt. De voorliggende notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag (het college) het m.e.r.-beoordelingsbesluit kan nemen.

1.2 Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgesteld in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r.. In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

De voorgenomen ontwikkelingen in het stationsgebied van Hilversum vallen onder categorie D 11.2 “de aanleg, wijziging of uitbreiding van stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen”. De omschrijving van de drempelwaarden behorend bij deze categorie is opgenomen in de onderstaande tabel.

Tabel 1.1: Uitsnede uit het Besluit m.e.r.

	Activiteiten	Gevallen	Besluit
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of 3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Voor deze categorie D 11.2 activiteit uit de bijlage bij het Besluit m.e.r. geldt een ondergrens voor een m.e.r.-beoordelingsplicht. De activiteit die met de wijziging van het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt blijft ruim onder deze drempelwaarde (zie kolom ‘gevallen’). De oppervlakte van de voorgenomen activiteit bedraagt circa 35 hectare (minder dan 100 hectare). Binnen het voornemen worden maximaal 325 woningen gerealiseerd (minder dan 2.000 woningen). Het plan bevat maximaal 21.575 m² aan bedrijfsvloeroppervlakte (minder dan 200.000 m² bedrijfsvloeroppervlakte). Dit betekent dat er in dit geval geen m.e.r.-beoordeling, maar een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd dient te worden.

1.3 Criteria voor het toetsen van activiteiten in een vormvrije m.e.r.-beoordeling

De toets wordt gedaan op basis van dezelfde criteria die ook gelden bij een m.e.r.-beoordeling. Deze beoordeling is dus gekoppeld aan de richtlijnen in bijlage III van de Europese Richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie criteria met uitgangspunten per criterium benoemd: kenmerken van de activiteit, plaats van de activiteit en kenmerken van het potentiële effect (zie tabel 1.2).

Tabel 1.2: Overzicht criteria 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu'

Criteria	Beoordelingscriterium
Kenmerken van de activiteit	• omvang • cumulatie met andere projecten • gebruik van natuurlijke hulpbronnen • productie van afvalstoffen • verontreiniging en hinder • risico van ongevallen
Plaats van de activiteit	• bestaand bodemgebruik • relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied • het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen (gevoelige) gebieden: ○ wetlands, ○ kustgebieden, ○ berg- en bosgebieden, ○ reservaten en natuurparken, ○ gebieden die in de wetgeving van de lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; ○ speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG en Richtlijn 92/43/EEG, ○ gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden, ○ gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, ○ landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.
Kenmerken van het potentiële effect	• het bereik van het effect • grensoverschrijdend karakter • orde van grootte en complexiteit van het effect • waarschijnlijkheid van het effect • duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect

1.4 Leeswijzer

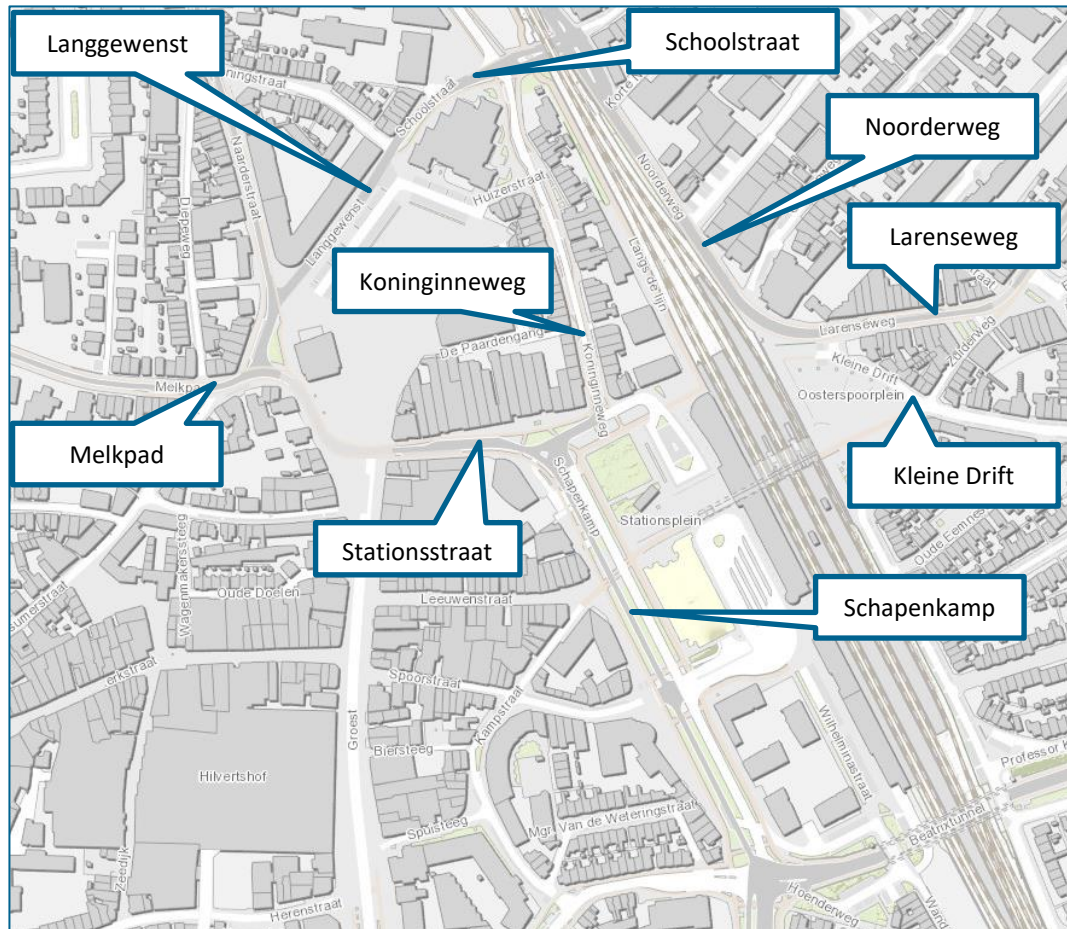
Deze notitie is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2: de plaats van de activiteit en de kenmerken van de activiteit (aard en omvang, de wijze van aanleg);
- Hoofdstuk 3: de kenmerken van het potentiële effect van de activiteit;
- Hoofdstuk 4: de conclusie.

2 Plaats en kenmerken van de activiteit

2.1 Plaats van de activiteit

De huidige situatie van het stationsgebied te Hilversum is weergegeven in figuur 2.1. In deze huidige situatie loopt de centrumsring via de Schapenkamp en de Stationsstraat. Het plangebied is gelegen oosten van het centrumgebied in Hilversum, aan de westzijde van het spoor.



Figuur 2.1: Plangebied stationsgebied

2.2 Kenmerken van de activiteit

De gemeente is voornemens om de centrumring aan te passen, en daarbij de verkeersstromen in het stationsgebied te verleggen. De Stationsstraat wordt tussen de Schapenkamp/Koninginnenweg en de Naarderstraat/Melkpad verkeersluw gemaakt. Tegelijkertijd wordt de en de Koninginneweg opengesteld voor tweerichtingsverkeer, wat voorheen eenrichtingsverkeer was. Daarmee neemt de Koninginneweg de weggevallen verkeersfunctie over.

Om de veranderende verkeersafwikkeling te verwerken wordt ook de Schapenkamp fysiek gewijzigd tussen de Koninginneweg en de Prins Bernhardstraat/Professor Kochstraat. Ook het wegvak Melkpad-Langgewenst-Schoolstraat (inclusief de aansluiting bij de Naarderstraat), de Noorderweg en de Schapenkamp worden fysiek gewijzigd om beter aan te sluiten op de gewijzigde verkeersstromen. Het Melkpad-Langgewenst-Schoolstraat krijgen meer verkeer te verwerken en worden daarom tussen de Bussumerstraat en de Hoge Larenseweg fysiek gewijzigd. Tevens wordt de aansluiting van de Naarderstraat op de Langgewenst gewijzigd. Tot slot wordt de aansluiting Noorderweg tussen de Simon Stevinweg en de Kleine Drift gewijzigd.

Naast het voornemen om de centrumring aan te passen is er tevens het voornemen om een gebied in de buurt van het station (ten oosten van de Koninginneweg, tussen de Schoolstraat en de Schapenkamp) te herontwikkelen. Het merendeel van de bestaande bebouwing (voornamelijk woningen) wordt hiervoor gesloopt en er worden nieuwe woningen en bedrijven ontwikkeld. Op de Koninginneweg worden 23 woningen, 6 objecten met een woon- en bedrijfsbestemming en nog eens 4 objecten met een bestemming bedrijven worden gesloopt. Het gaat hier om een totaal oppervlak van 6000 m², waarvoor na het verleggen van de centrumring weer nieuwbouw in de plaats komt. De locatie van de herontwikkeling in het stationsgebied is weergegeven in figuur 2.2.



Figuur 2.2: Nieuw te bestemmen gebouwen in het stationsgebied (lichtblauw gearceerd)

Het programma voor de herontwikkeling staat nog niet vast. Voor de bestemming van deze gebouwen zijn twee scenario's mogelijk. In het eerste scenario wordt gestuurd op maximaal

wonen, in het tweede scenario is dit op maximaal werken. In tabel 2.1 is te zien wat dit betekent voor de inrichting qua oppervlakte in vierkante meters.

Tabel 2.1: Bestemming gebouwen in m² bvo

	Maximaal programma werken		Maximaal programma Wonen	
Aantal woningen	175	12.750 m ²	325	25.350 m ²
M ² bvo kantoor (economische functies)		21.575 m ²		9.975 m ²
M ² bvo horeca		1.000 m ²		500 m ²
M ² bvo dienstverlening detailhandel		1.000 m ²		500 m ²
Totaal		36.325 m²		36.325 m²

2.3 Cumulatie met andere projecten

In de omgeving van het plangebied liggen geen projecten waar al besluitvorming over heeft plaatsgevonden en waardoor cumulatie van milieueffecten kan optreden. Wel zijn er plannen om op een aantal locaties woningbouw en of werkruimtes te realiseren (Noorderweg, Busremise en Liebergerweg). Deze plannen zijn echter nog in de verkennende fase. In het kader van de besluitvorming van deze projecten zal, indien relevant, te zijner tijd rekening worden gehouden met de cumulatie van milieueffecten als gevolg van de aanpassingen van stationsgebied Hilversum.

3 Kenmerken van het potentiële effect

De voorgenomen ontwikkeling kan invloed hebben op het milieu. In dit hoofdstuk zijn de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling weergegeven. Enerzijds worden de verkeersgerelateerde effecten beschouwd, zoals eventuele effecten van de verkeerstromen op de bereikbaarheid, de geluidbelasting en de luchtkwaliteit. Anderzijds worden meer locatiegerelateerde effecten beschouwd die te maken hebben met de ontwikkelingen en wijzigingen binnen het gebied. Dan gaat het bijvoorbeeld over de effecten op water en op flora en fauna.

3.1 Verkeer en parkeren

Tussen 2014 en 2019 is er uitgebreid onderzoek gedaan naar varianten om de verkeersafwikkeling te verbeteren. De onderzoeken hebben geleid tot verschillende optimalisaties van het wegontwerp, met als doel de doorstroming en verkeersveiligheid verder te verbeteren. Zo is onder andere gekeken naar de spoorwegovergang de kleine spoorbomen, op welke manier deze overweg veiliger gemaakt kan worden en hoe dit gecombineerd kan worden met het verbeteren van de circulatie en de veiligheid in het gebied van de spoorzone. De verschillende variantenstudies hebben geleid tot het ontwerp beschreven in paragraaf 2.1.

Als gevolg van de nieuwbouw (woningen en bedrijvigheid) neemt de verkeersgeneratie van het gebied toe. Het onderliggende wegennet heeft voldoende capaciteit om het extra verkeer af te wikkelen.

Conclusie

De voorgestelde aanpassingen dienen om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren ten opzichte van de reverbitering situatie. Er is derhalve geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen.

3.2 Luchtkwaliteit

Beleidskader

In de Wet milieubeheer zijn de belangrijkste wet- en regelgeving voor het milieuaspect luchtkwaliteit vastgelegd. Een bestuursorgaan kan een besluit, dat gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit nemen wanneer aan één of meer van de grondslagen wordt voldaan genoemd in artikel 5.16, lid 1 van de Wm.

Onderzoek

In opdracht van de gemeente Hilversum is in het kader van luchtkwaliteit een onderzoek¹ uitgevoerd waarmee de concentraties luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide en fijnstof zijn onderzocht. De concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) zijn maatgevend voor de beoordeling van de luchtkwaliteit.

¹ Antea Group; Omgevingsonderzoeken Stationsgebied Hilversum, luchtkwaliteitonderzoek; januari 2019

In het onderzoek is rekening gehouden met alle wegen waarop sprake is van een relevante wijziging van het verkeer als gevolg van het plan. In onderstaande figuur 3.1 zijn de wegen in beeld gebracht die meegenomen zijn in de berekeningen.



Figuur 3.1: Overzicht onderzochte wegvakken

Om de concentraties luchtverontreinigende stoffen in beeld te brengen zijn meerdere beoordelingspunten gelegd aan weerszijden van de in dit onderzoek betrokken wegvakken.

Effecten

De jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide (NO_2) is vastgesteld op $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Met een berekende jaargemiddelde concentratie van maximaal $15,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in het plangebied in 2029, blijft deze waarde (ruim) onder de grenswaarde voor het jaargemiddelde.

De vastgestelde grenswaarde voor uurgemiddelde concentratie van stikstofdioxide (NO_2) is $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De grenswaarden voor de uurgemiddelde concentratie NO_2 mag maximaal 18 keer per jaar worden overschreden. Uit de berekeningen blijkt dat deze grenswaarde in geen van de onderzochte situaties meer dan 18 keer wordt overschreden.

De vastgestelde grenswaarde voor fijn stof (PM_{10}) is een concentratie van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor fijn stof (PM_{10}) blijft het berekende jaargemiddelde met $20,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2019 en $17,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2029, (ruim) onder de grenswaarde voor het jaargemiddelde. Dit geldt ook voor het 24-uurgemiddelde concentratie PM_{10} ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$), deze mag maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. In de

huidige situatie bedragen de overschrijdingsdagen maximaal 7, in de plansituatie is er nog maar sprake van maximaal 6 overschrijdingsdagen. De fijn stof ($PM_{2,5}$) blijft ook met $9,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2029 (ruim) onder de gestelde grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie die is vastgesteld op $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Conclusie

De onderzochte luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) blijven (ruim) onder de gestelde grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Er worden geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit.

3.3 Geluid

Beleidskader

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn geluidgrenswaarden opgenomen die onder andere gelden voor de aanpassing (reconstructie van) bestaande wegen. Daarnaast zijn woningen geluidgevoelige bestemmingen op grond van de Wgh. Volgens de Wgh moet er plaatse van geluidgevoelige bestemmingen getoetst worden aan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï. Voor wegen met een geluidzone bestaat de inspanningsverplichting tot het verrichten van akoestisch onderzoek, als er een nieuwe situatie gepland of bestemd worden. Dit onderzoek dient verricht te worden binnen de zone van de weg, op de binnen de zone gelegen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen.

De berekende geluidbelasting dient getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Indien de (voorkeurs) grenswaarde worden overschreden, dient beoordeeld te worden of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn. Als maatregelen niet mogelijk en/of doelmatig zijn, dient een hogere waarde te worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

30 km/uur zone

Voor wegen met een maximaal toegestane snelheid van 30 kilometer per uur geldt in principe geen verantwoordingsplicht van de geluidssituatie van het wegverkeer. Vanuit het oogpunt van een 'goede ruimtelijke ordening' is derhalve akoestisch onderzoek gewenst. In de zin van de Wgh zijn geen streef- en/of grenswaarden gesteld aan dergelijke wegen.

Cumulatie

Indien een geluidgevoelige bestemming waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in de zone van meerdere geluidbronnen (wegverkeer, railverkeer en/of industrie) ligt, dient inzichtelijk gemaakt te worden hoe hoog de gecumuleerde geluidbelasting is. Een wettelijke toets aan een grenswaarde voor deze gecumuleerde geluidbelasting is niet aan de orde. De Stationsstraat wordt verkeersluw gemaakt, en zal met de voorgenomen ontwikkeling een maximale toegestane snelheid van 30 km/uur krijgen. De geluidzone komt daarmee te vervallen.

Onderzoek

De geplande ontwikkeling en wijziging van de wegenstructuur zorgt voor een wijziging in de asligging van de weg. Deze wijziging kan effect hebben op de geluidsbelasting van gebouwen. Er is daarom een noodzaak tot onderzoek naar de geluidbelasting op de omliggende gevoelige

bestemming (o.a. woningen). In het onderzoek² is bekeken wat de geluidsbelasting is, of deze toeneemt en daarmee mogelijk de toegestane geluidsbelasting overschrijdt. In het uitgevoerde akoestisch onderzoek zijn de volgende aspecten onderzocht:

1. De toename van de geluidbelasting op bestaande gevoelige gebouwen als gevolg van de fysieke wijzigingen van bestaande wegen.
2. De geluidsbelasting op de toekomstige gevoelige gebouwen als gevolg van de bestaande (spoor)wegen.

De nieuw te bestemmen gevoelige gebouwen zijn gelegen in de wettelijke geluidzone van de volgende geluidbronnen:

- Spoorweg;
- Melkpad-Langgewenst-Schoolstraat-Koninginneweg-Schapenkamp;
- Koninginneweg (deel ten noorden van de Schoolstraat);
- Noorderweg-Simon Stevinweg;
- Schoolstraat (spoorwegovergang).

De overige wegen nabij het plangebied kennen geen wettelijke geluidzone.

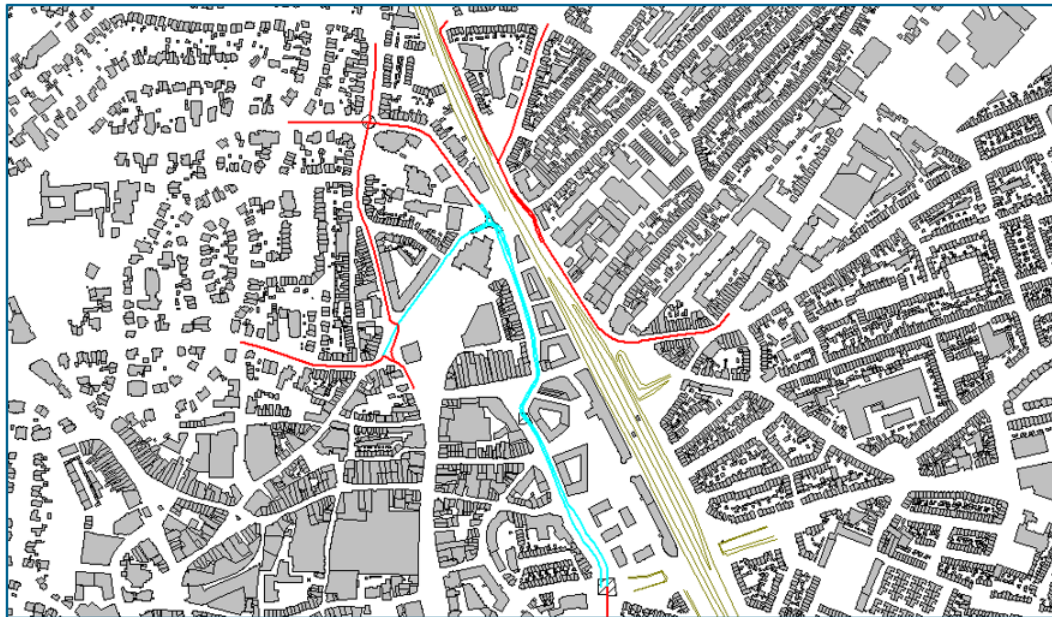
Effecten

Uit berekeningen blijkt dat er toenames van 2 dB of optreedt als gevolg van de aanpassing van verschillende wegen. Voor 222 woningen dienen door de aanpassingen aan de wegen en de daarmee veranderende verkeersstromen hogere waarden te worden vastgesteld door het college van B&W.

Bij 29 woningen langs het wegvak Melkpad-Langgewenst- Schoolstraat-Koninginneweg-Schapenkamp treedt als gevolg van fysieke wijzigingen een toename van de geluidbelasting op van 6 dB of meer. Een dergelijke toename van de geluidsbelasting is enkel toegestaan wanneer er elders – als gevolg van de wegaanpassingen – voor een gelijk aantal woningen ten minste een gelijke afname van de geluidsbelasting optreedt. Dit is het geval bij de Stationsstraat, waar het verkeersluw maken van de straat leidt tot een afname van de geluidsbelasting van 6 dB of meer bij 39 woningen. Daarmee wordt voldaan aan de ‘compensatieregel’ zoals bedoeld in artikel 100a, lid 1, sub a, Wet geluidhinder.

Onlangs de afname van geluidbelasting aan de Stationsweg wordt toch geadviseerd geluidsmaatregelen te treffen rondom het wegvak Melkpad-Langgewenst-Schoolstraat-Koninginneweg-Schapenkamp (en de direct aansluitende wegvakken), omdat de Wet geluidhinder verplicht tot het in overweging nemen van bronmaatregelen. Geadviseerd wordt een type wegdekverharding genaamd SMA-NL8 G+ toe te passen, daarmee worden de hoge toenames van de geluidsbelasting deels teniet gedaan (zie figuur 3.2). Met toepassing van dit type wegverharding langs het wegvak Melkpad-Langgewenst-Schoolstraat-Koninginneweg-Schapenkamp, neemt de geprognosticeerde geluidsbelasting over de hele lengte van het wegvak met ongeveer 2 dB af. Door de afname van 2 dB is er enkel nog bij 2 woningen sprake van een toename van de geluidbelasting van 6 dB of meer.

² Antea Group; Akoestisch onderzoek ten behoeve van de voorgenomen wijziging van het stationsgebied te Hilversum, 19 februari 2020



Figuur 3.2: Wegvakken (lichtblauw) te voorzien van een geluid reducerende wegdekverharding van het type SMA-NL8 G+

Na het toepassen van deze maatregel wordt nog steeds bij meerdere woningen de (voorkeurs)grenswaarde overschreden. Voor deze woningen kan de gemeente Hilversum een zogenaamde hogere waarde vaststellen. Dit geldt ook voor de nieuw te bouwen woningen in het studiegebied.

De nieuwe geluidgevoelige gebouwen hebben als gevolg van de verschillende wegen en de spoorweg een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde. Als gevolg van de spoorweg treedt bij gebouw A een overschrijding van de hoogste toegestane geluidsbelasting (68 dB) op. Voor deze nieuw te bouwen woningen (aantal wooneenheden nog niet bekend) dient de gemeente Hilversum eveneens hogere waarden vast te stellen. Voor bouwblok A in figuur 3.3 is, als gevolg van de spoorweg, de geluidsbelasting hoger dan de maximaal toegestane geluidsbelasting van 68 dB a. Deze gevel moet als 'doof' worden uitgevoerd. Figuur 3.3 toont de desbetreffende gevel.



Figuur 3.3: Links de geplande bouwblokken, rechts de gevel op bouwblok A die 'doof' uitgevoerd dient te worden

Aan een aantal adressen aan de Schoolstraat veroorzaakt het spoorweggeluid voor een geluidbelasting in dezelfde orde van grootte als van de maatgevende weg. Hier leidt cumulatie tot een geluidbelasting die 1 tot 3 dB hoger ligt. Indien cumulatie van geluid leidt tot onaanvaardbare geluidseffecten mogen er geen hogere waarden worden vastgesteld. Het is aan de gemeente Hilversum om te beoordelen of dit een onaanvaardbaar geluidsniveau is.

Conclusie

De aanpassingen aan diverse wegvakken hebben tot gevolg dat er op verschillende geluidgevoelige bestemmingen een geluidstoename is van 2 dB of meer. Als gevolg van deze geluidstoename dienen voor 222 woningen hogere waarden te worden verleend door de gemeente Hilversum. Het wegvak Melkpad-Langgewest-Schoolstraat-Koninginneweg-Schapenkamp wordt voorzien van geluid reducerende wegdekverharding type SMA-NL8 G+ om de geluidbelasting te verlagen. Tevens dient bij bouwblok A de gevel aan de oostzijde doof gerealiseerd te worden. De maatregelen worden verwerkt in het ontwerp voor de wegaanpassing en/of de woningbouw. Met het toepassen van de bovenstaande maatregelen worden er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht ten aanzien van het aspect geluid.

3.4 Trillingen

Beleidskader

Tevens wordt er in het kader van de voorgenomen ontwikkeling aandacht besteed aan het aspect trillingen. Er gelden geen wettelijke eisen voor de beoordeling van trillingen. Echter dienen in het kader van een goede ruimtelijke ordening de mogelijke effecten van trillingen op de voorgenomen ontwikkeling worden afgewogen. De afweging wordt gemaakt op basis van de toetsingscriteria uit de SBR Richtlijn Trillingen deel B hinder voor personen. De streefwaarden die hierbij gehanteerd worden zijn weergegeven in de volgende tabel.

Tabel 3.1: SBR Richtlijn deel B streefwaarden (V_{max})

Gebouwfunctie	Dag-avond			Nacht		
	A ₁	A ₂	A ₃	A ₁	A ₂	A ₃
Gezondheidszorg	0,1	0,4	0,05	0,1	0,2	0,05
Wonen	0,1	0,4	0,05	0,1	0,2	0,05
Onderwijs-Kantoor	0,15	0,6	0,07	0,15	0,6	0,07
Bijeenkomsten	0,15	0,6	0,07	0,15	0,6	0,07
Kritische werkruimten	0,1	0,1	–	0,1	0,01	–

De optredende trillingniveaus voldoen aan de streefwaarden indien voldaan wordt aan één van onderstaande twee voorwaarden:

1. de waarde van de maximale trillingsterkte in een ruimte (V_{max}) is kleiner dan A1;
2. de waarde van de maximale trillingsterkte in een ruimte (V_{max}) is kleiner dan A2 waarbij de trillingsterkte over de beoordelingsperiode in deze ruimte (V_{per}) kleiner is dan A3.

Het precieze trillingsniveau hangt sterk samen met de precieze bouwkundige invulling, deze is echter nog niet bekend. Om een aanvaardbare trillingenniveau te garanderen op de gebouwen wordt het opnemen van onderstaande voorwaardelijke verplichting geadviseerd:

- *Voorwaardelijke verplichting trillingen:* Het bouwen van bouwwerken met een functie zoals gespecificeerd in de vorige tabel is uitsluitend toegestaan wanneer minimaal uit

een dynamische berekening van de trillingsterkte blijkt dat de streefwaarde voor wonen in de nieuwe situatie, zoals bedoeld in SBR Richtlijn deel B, niet worden overschreden.

Conclusie

Voor het in beeld brengen van mogelijke hinder door trillingen is nader onderzoek nodig. Als blijkt dat de streefwaarde voor de functie wonen in de nieuwe situatie, zoals bedoeld in SBR Richtlijn deel B, niet worden overschreden, worden er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht ten aanzien van het aspect trillingen.

3.5 Externe veiligheid

Beleidskader

Externe veiligheid gaat als milieuthema in op de kans en de bijbehorende effecten van een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Hierbij kan het gaan om opgeslagen stoffen bij o.a. bedrijven en LPG-tankstations, maar ook stoffen die worden getransporteerd over de weg, het water, per spoor of door buisleidingen en luchthavens. Voor inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) het relevante beleidskader, voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en voor transport het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Daarnaast staan binnen het beleidskader voor externe veiligheid twee kernbegrippen centraal: plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Deze begrippen tonen onderlinge samenhang maar hebben ook wezenlijke verschillen.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. Dit wordt weergegeven met een contour, die aangeeft tot waar het risico groter is dan 1 op een miljoen (10^{-6}) per jaar om te komen te overlijden als een fictief persoon het hele jaar zich binnen deze contour bevindt. Binnen deze contour mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn of worden geprojecteerd.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Voor het berekenen van de hoogte wordt gekeken hoeveel mensen op welke afstand tot de risicobron er aanwezig zijn binnen het invloedgebied van de risicobron. Het invloedgebied is een contour vanaf de risicobron, die aangeeft tot waar 1% van de mensen komt te overlijden bij een calamiteit. Voor het GR geldt geen harde normering. Het bevoegd gezag bepaalt of de kans op een ongeval en het potentieel aan slachtoffers voor haar acceptabel is.

In het Bevi, het Bevb en het Bevt is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Bij deze verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht, bijvoorbeeld door maatregelen die de zelfredzaamheid bij ongevallen met gevaarlijke stoffen kunnen bevorderen.

Onderzoek risicobronnen

In opdracht van de gemeente Hilversum is door Antea Group een onderzoek uitgevoerd naar externe veiligheid³. In dit onderzoek is het aspect externe veiligheid in relatie tot het stationsgebied behandeld, en vormt de grondslag voor het aspect externe veiligheid in deze m.e.r.- beoordeling.

In de omgeving van de ontwikkelingslocatie bevinden zich twee risicobronnen namelijk, de spoorlijn route Diemen – Amersfoort Oost en een vuurwerkopslag. Beide risicobronnen worden aangegeven in onderstaande afbeelding (figuur 3.4).



Figuur 3.4: Aanwezige risicobronnen binnen het plangebied

De vuurwerkopslag is gelegen aan de rand van het plangebied. Dit is een opslag voor maximaal 10.000 kg vuurwerk. Conform het Vuurwerkbesluit geldt voor vuurwerkopslagen met 10.000 kg of minder aan consumentenvuurwerk in opslag dat vanaf de deur van de bewaarplaats tot aan een (geprojecteerd) kwetsbaar object minimaal 8 meter afstand dient te worden aangehouden. De veiligheidsafstand van 8 meter die bij een dergelijke opslag hoort valt voor deze vuurwerkopslag binnen de inrichtingsgrens. Daaruit volgt dat de vuurwerkopslag geen relevante risicobron is voor de ontwikkeling van het plangebied.

De spoorlijn Diemen – Amersfoort Oost bevindt zich direct ten noordoosten van de ontwikkelingslocatie. Via deze spoorlijn vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze spoorlijn kan risico's met zich meebrengen. De risico's hiervan worden in de volgende paragraaf beschreven.

³ Antea Group, Onderzoek externe veiligheid bestemmingsplan Stationsgebied, juli 2019

Effecten

Plaatsgebonden risico van spoorlijn Diemen – Amersfoort Oost

Het plaatsgebonden risicoplafond voor de spoorlijn Diemen – Amersfoort Oost wordt in de Regeling basisnet aangegeven. Ter hoogte van het plangebied liggen verschillende trajectdelen. Waarbij het grootste risicocontour PR 10^{-6} een contour heeft van 7 meter. Dit risicocontour reikt niet tot de bebouwing binnen het plangebied, wat betekent dat de lagere risicocontour hier ook buiten valt. Het plaatsgebonden risico levert daarmee geen belemmeringen op voor de voorgenomen ontwikkeling.

Groepsrisico voor spoorlijn Diemen – Amersfoort Oost

In het plangebied is er een beoogde ontwikkeling van gebouwen met een gemengde functie van zowel wonen en werken. Voor het vaststellen van het groepsrisico is uitgegaan van de worst-case scenario, waarbij wordt uitgegaan van de variant met de hoogste populatie. Waar in de huidige situatie 120 personen overdag en 114 personen in de nacht aanwezig zijn, verandert dit in de worst-case naar 940 aanwezigen overdag en 498 aanwezigen 's nachts. Er is daarmee een absolute verschuiving van het aantal personen dat zich binnen het plangebied bevindt. Daarbij is voor een deelgebied nog geen bestemmingsplan vastgesteld waardoor dit aantal nog ligt zou kunnen groeien wanneer hier een besluit over valt.

De verschuiving van het aantal aanwezige personen in het plangebied resulteert in een toename van het groepsrisico. Echter neemt het GR niet meer dan 10% toe en blijft het daarbij in de toekomstige situatie onder de oriëntatiewaarde. Wel is er een beperkte verantwoording plicht.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling vindt niet plaats binnen de plaatsgebonden risicocontour van de spoorlijn Diemen-Amersfoort Oost. Het groepsrisico blijft in de toekomstige situatie onder de oriëntatiewaarde. Derhalve is geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen voor het aspect externe veiligheid.

3.6 Bodem

In opdracht van de gemeente Hilversum is door Antea Group⁴ een historisch onderzoek uitgevoerd voor het stationsgebied. Dit onderzoek is als onderlegger gebruikt voor de beoordeling van het aspect bodem. Het doel van het historisch onderzoek is het inzichtelijk krijgen of er in de toekomst wellicht bodemonderzoek moet worden uitgevoerd. Bij de uitvoering van dit onderzoek naar eventuele verontreiniging is de NEN 5725 als leidraad gebruikt.

Het stationsgebied is van oudsher bebouwd en verstedelijkt. Er is informatie gevonden over bedrijfsactiviteiten aan de in de jaren zeventig heringerichte Stationsstraat. Hier waren vanaf de jaren dertig verschillende autoreparatiebedrijven en tankstations gevestigd. Bij deze bedrijven zijn verschillende al dan niet ondergrondse tanks aangelegd. In een verkennend onderzoek uit 2004 zijn in het noordelijk deel van de huidige onderzoeklocatie sterk verhoogde gehalten aan koper en PAK aangetoond. Het grondwater is licht verontreinigd en staat op circa 5,5 m -mv. In de toekomst zal het gebied heringericht worden.

⁴ Antea Group, Historisch onderzoek bestemmingsplan stationsgebied Hilversum, mei 2017

Uit het historisch onderzoek komt naar voren dat in de bovengrond van het plangebied een sterk verhoogde gehalte aan zink en PAK verwacht kan worden. In de ondergrond worden ten hoogste licht verhoogde gehalten verwacht.

De bodem binnen het gebied bestaat tot zeker 55 m –mv uit een waterdoorlatend zandpakket.

In verband met de geplande activiteiten wordt aanbevolen om een verkennend bodemonderzoek volgens de richtlijnen uit de NEN 5740 uit te voeren en daarbij de strategie voor een verdachte locatie met heterogeen verdeelde verontreiniging te hanteren.

Hierbij dient extra aandacht te worden besteed aan de historisch verdachte locaties ten zuiden van het voormalig GAK-kantoor en aan de locaties waar in het onderzoek van Arcadis (2004) sterk verhoogde gehalten zijn aangetoond. Geadviseerd wordt ook dit onderzoek te combineren met een verkennend asbestonderzoek conform de NEN 5707, in verband met de vooroorlogse ophooggeschiedenis.

Conclusie

Met het in acht nemen van de bovenstaande adviezen worden er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht ten aanzien van het aspect bodem.

3.7 Water

Beleidskader

In opdracht van de gemeente Hilversum is door Antea Group een watertoets uitgevoerd. De uitkomsten zijn verwerkt in de toelichting op de watertoets⁵. De 'watertoets' is een instrument dat op een expliciete en evenwichtige wijze de waterhuishoudkundige belangen laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets wordt niet achteraf uitgevoerd maar wordt in een zo vroeg mogelijk stadium meegenomen in het proces. Hierbij wordt gekeken naar de huidige en toekomstige situatie en worden eventuele knelpunten en oplossingen aangedragen.

Effecten

In het onderzoek is de huidige situatie geanalyseerd en zijn de veranderingen voor de toekomstige situatie in beeld gebracht. In de huidige situatie varieert het maaiveld in hoogte tussen NAP +6,4 m tot +4,3 m. De eerste 20 meter onder het maaiveld bestaat uit zandafzetting, daaronder bevindt zich gestuwde afzetting van goed doorlatend materiaal zoals grind en zand. De gemiddelde grondwaterstand in het gebied varieert tussen de NAP +0 en +0,57 m. De GHG ligt tussen de NAP +0,45 en +0,95 m en de GLG tussen de NAP -, 44 en +0,18 m. Oppervlaktewateren of waterkeringen zijn niet in het gebied aanwezig.

De afwatering binnen het gebied vindt plaats via een gemengd stelsel. Hemelwater wordt afgevoerd naar de afvalwaterzuivering en infiltratie van hemelwater in de bodem vindt weinig plaats. In de huidige situatie is ten oosten van de Beatrixtunnel een knelpunt in het afwateringssysteem op de Kleine Drift. Bij hevige neerslag is er sprake van 'water op straat' en het opdrijven van putdeksels.

⁵ Antea Group, Toelichting op de watertoets Hilversum Stationsgebied, februari 2020

In de toekomstige situatie wordt het huidige gemengde stelsel zo veel mogelijk vervangen door een gescheiden stelsel. Door het vervangen van het stelsel kan het hemelwater infiltreren in de bodem en het vuilwater apart worden afgevoerd. Dit ontlast het rioleringsstelsel. Daarnaast kan het knelpunt in het systeem ten oosten van de Beatrixtunnel op de Kleine Drift worden opgelost met verschillende maatregelen. De maatregelen dragen bij aan een robuuster watersysteem en kunnen ook op andere plekken in het gebied worden toegepast om toekomstige wateroverlast te voorkomen. Enkele maatregelen zijn gericht op de infiltrerende capaciteit van de bodem. Maatregelen zoals: infiltratiekratten, waterbergingskelders, infiltratieputten, waterdaken, wadi's en waterdoorlatende verharding zijn mogelijkheden die de werking van het huidige watersysteem bevorderen en de capaciteit zal vergroten.

In de toekomstige situatie is er geen sprake van een toename van verhard oppervlakte. De ontwikkelingen die plaatsvinden bevinden zich op locaties waar in de huidige situatie al verhard oppervlak aanwezig is, deze hoeveelheid zal niet toenemen. Om die reden hoeft er niet aan watercompensatie gedaan te worden.

Conclusie

In de toekomstige situatie is er geen sprake van een toename van verhard oppervlakte. Er hoeft om die reden geen watercompensatie plaats te vinden. Het huidige knelpunt in de afwatering van het gebied kan in de toekomstige situatie worden verholpen met genoemde maatregelen. Met het uitvoeren van een of meer van de maatregelen is water geen belemmering voor het uitvoeren van het plan en kan het functioneren van het watersysteem alleen maar bevorderd worden.

3.8 Ecologie

Beleidskader

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is er in opdracht van de gemeente Hilversum een ecologisch onderzoek⁶ uitgevoerd. De Wet natuurbescherming (Wnb) zorgt ervoor dat nieuwe ontwikkelingen moeten worden getoetst aan de eisen die ervoor zorgen dat er geen verstoring plaatsvindt van Natura 2000-gebieden, en regelt de soorten bescherming en de bescherming van houtopstanden. Naast de Wnb, zijn er ook gebieden die planologisch beschermd zijn. Dit betreft het 'Natuurnetwerk Nederland' (NNN). De bescherming van het NNN verloopt via het ruimtelijke ordeningsrecht (Barro). De conclusies ten aanzien van de ecologische wet- en regelgeving (Wet natuurbescherming, NNN en overige gebiedsbescherming) worden in de onderstaande paragrafen uitgezet en samengevat.

Op de bescherming van houtopstanden wordt niet verder ingegaan. Dit is niet aan de orde aangezien er geen (vergunningsplichtige) bomen worden gekapt in het plangebied.

Effecten

Beschermde gebieden

Binnen het plangebied bevindt zich geen NNN-gebied of Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied de 'Oostelijke Vechtplassen' ligt op circa 4,1 kilometer ten westen van het plangebied (zie figuur 3.5). Daarnaast komen er binnen de invloedssfeer van het plangebied geen

⁶ Antea Group; Natuurtoets, BP stationsgebied Hilversum; augustus 2019

beschermde NNN-gebieden voor. Van zowel directe als indirecte aantasting van NNN-gebieden is dan ook geen sprake. (Significant) negatieve effecten op NNN-gebied zijn dan ook uitgesloten.



Figuur 3.5: Ligging Natura 2000-gebieden ten opzichte van het plangebied. AERIUS, 2019.

Vanwege de afstand, de geringe omvang van de activiteit in het plangebied en de afscherming door omliggende elementen worden effecten zoals versnippering, verdroging, geluid-, optische en lichtverstoring op soorten, habitats van soorten of habitattypen in het Natura 2000-gebied uitgesloten. Deze effecten treden niet op bij het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Oostelijke Vechtplassen) en daarom is er ook geen aanleiding om te verwachten dat deze effecten optreden op een verder gelegen Natura 2000-gebied.

Mogelijke effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zijn beschreven aan de hand van de resultaten van het stikstofonderzoek⁷. De verandering in de infrastructuur, woningen en bedrijven/winkels zorgen voor veranderende verkeersintensiteiten op de wegen binnen het plangebied en de omgeving hiervan. Deze verkeersintensiteiten zorgen voor een uitstoot van NO_x en NH₃ en kunnen bijdragen aan stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats.

De mogelijke planbijdrage (plansituatie minus huidige situatie) aan de stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden in de gebruiksfase van het plan is berekend ter plaatse van voor stikstof gevoelige habitats. Uit de berekening volgt dat er in de beoogde situatie ten opzichte van de referentiesituatie op alle omliggende Natura 2000-gebieden sprake is van een geringe afname van de stikstofdepositie. De rekenresultaten zijn weergegeven in tabel 3.2 (afgerond op twee decimalen is de bijdrage -0,00).

⁷ Antea Group; Bestemmingsplan Hilversum Stationsgebied, Onderzoek stikstofdepositie; februari 2020

Tabel 3.2: Stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden tijdens gebruiksfase

Natura 2000-gebied	
Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek	-0,00
Kampina & Oisterwijkse Vennen	-0,00
Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	-0,00

De bijdrage aan de stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden voor de realisatiefase van het plan is berekend ter plaatse van voor stikstof gevoelige habitats. Uit de berekening volgt dat er tijdens de realisatiefase op alle omliggende Natura 2000-gebieden geen sprake is van een rekenresultaat hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Op basis hiervan wordt uitgesloten dat het plan leidt tot de aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied en dat de betreffende instandhoudingsdoelen in gevaar komen. Het aspect stikstofdepositie vormt geen belemmering voor besluitvorming.

Beschermde soorten

Uit bureaustudie in combinatie met een terreinbezoek is gebleken dat de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het plangebied.

- Vogels met een jaarrond beschermd nest – Gierzwaluw en Huismus (potentiele nestplaatsen);
- Algemene broedvogels (potentiele nestplaatsen);
- Vleermuizen (potentiele verblijfplaatsen).

De aanwezigheid van (het leefgebied van) deze soorten heeft voor het plangebied verscheidene gevolgen, deze worden weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 3.3: Overzicht conclusies en vervolgstappen soortbescherming

Soort (groep)	Essentieel leefgebied in plangebied?	Is er sprake van een overtreding?	Is een ontheffing noodzakelijk	Is het plan uitvoerbaar?
Vogels met een jaarrond beschermd nest: gierzwaluw, huismus	Mogelijk in de diverse kieren en spleten in de bebouwing	Nog onduidelijk	Nog onduidelijk	Voorafgaand aan de realisatie moet tijdig aanvullend onderzoek plaatsvinden en moeten zonodig mitigerende maatregelen worden genomen
Algemene broedvogels	Mogelijk in de aanwezige vegetatie	Nee, mits wordt gewerkt buiten het broedseizoen	Nee (ontheffing is niet mogelijk voor werken binnen het broedseizoen)	Ja
Zoogdieren: Vleermuizen	Mogelijk in de diverse kieren en spleten in de bebouwing	Nog onduidelijk	Nog onduidelijk	Voorafgaand aan de realisatie moet tijdig aanvullend onderzoek plaatsvinden en moeten zonodig mitigerende maatregelen worden genomen

De genoemde activiteiten in de vorige tabel dienen uitgevoerd te worden voorafgaande aan het uitwerken van de plannen. Dit betekent dat er voorafgaande aan de uitvoering aanvullend onderzoek gedaan moet worden met betrekking tot de gierzwaluw, de huismus en vleermuizen. Voor de algemene broedvogels aanwezig in het gebied is het plan uitvoerbaar mits dit buiten het broedseizoen om wordt uitgevoerd.

Conclusie

De NNN valt buiten het plangebied en wordt niet aangetast in zijn wezenlijke kenmerken en waarden. Vanuit dit oogpunt zijn er betreft het NNN geen belemmeringen voor het uitvoeren van het plan.

Uit bureaustudie blijkt ook dat het dichtstbijzijnde Natura 2000- gebied op circa 4,1 kilometer afstand ligt. Effecten als gevolg van o.a. versnippering, verdroging, geluid-, optische en lichtverstoring zijn uitgesloten.

De maximaal berekende stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden is -0,00 mol/ha/jaar tijdens de gebruiksfase. De realisatiefase levert een bijdrage van 0,00 mol/ha/jaar op de omliggende Natura 2000-gebieden. Het plan heeft daarmee geen significant negatieve effecten op omliggende Natura 2000-gebieden. Het aspect stikstofdepositie vormt dan ook geen belemmering voor het uitvoeren van het plan.

Voor de soortenbescherming is nader onderzoek nodig om aan te tonen of de beschreven soorten daadwerkelijk een verblijfplaats hebben binnen het plangebied. Afhankelijk van de resultaten zijn vervolgstappen nodig om op basis van soortenbescherming geen belemmering te hebben voor het uitvoeren van het plan. Voor de algemene broedvogels aanwezig in het gebied geldt dat het plan uitvoerbaar is mits de uitvoering buiten het broedseizoen om plaatsvindt.

3.9 Archeologie

Beleidskader

Vanaf 1 juli 2016 bundelt de Erfgoedwet bestaande wet- en regelgeving voor het behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Daarom dient er specifiek gekeken te worden naar de archeologische waarden die mogelijk aanwezig kunnen zijn binnen het plangebied. De gemeente Hilversum doet dit door in het bestemmingsplan de archeologische waarden te benoemen en mogelijk te beschermen.

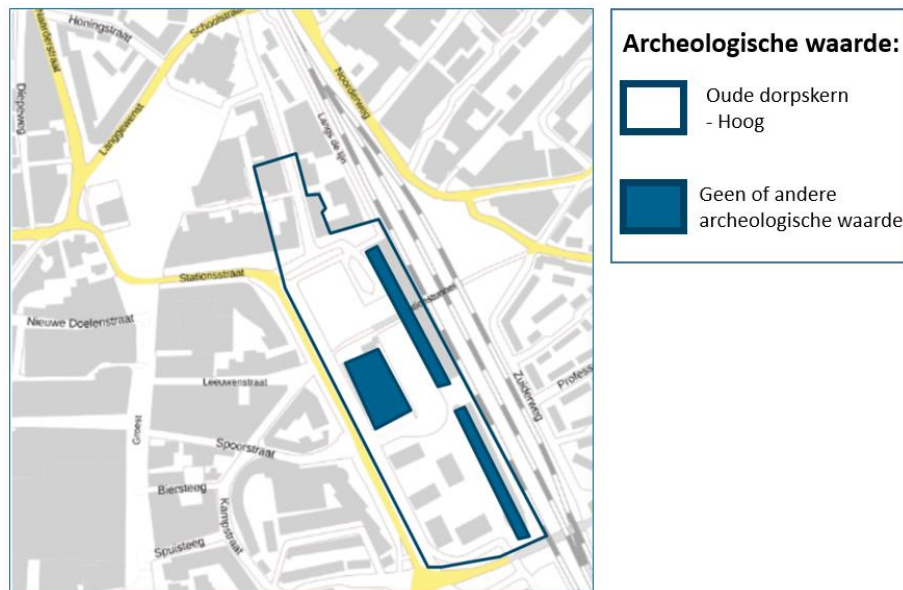
Het plangebied is in het vigerende bestemmingsplan ('Binnenstad 2013' vastgesteld 12-06-2013), aangewezen als gebied met verscheidene dubbelbestemmingen. Bij deze dubbelbestemmingen zijn de archeologische waarden beschermd. Deze bestemmingen zijn: 'archeologische waarde oude dorpskern –hoog', 'archeologische waarde oude dorpskern – laag' en 'archeologische waarde na 1850 bebouwd gebied – hoog/middelhoog' zie figuur 3.6 t/m 3.8.

Oude dorpskern – hoog

Voor de gronden aangewezen met deze dubbelbestemming geldt dat hier geen bouwwerken mogen worden geplaatst (figuur 3.6). Dit verbod geldt op bouwwerken die van omvang groter zijn dan 25 m² en deze ook niet dieper dan 30 cm in de grond reiken. Van deze bouwregels mag afgeweken worden. Voor het afwijken van de bouwregels dient een belangenafweging gemaakt

te worden waarbij advies van een deskundig archeoloog vereist is. Indien uit de archeologische toetsing wordt geconstateerd dat de archeologische waarden onevenredig geschaad kunnen worden kan het bevoegd gezag afwijken doormiddel van een ontheffing waarbij de volgende voorschriften zijn verbonden:

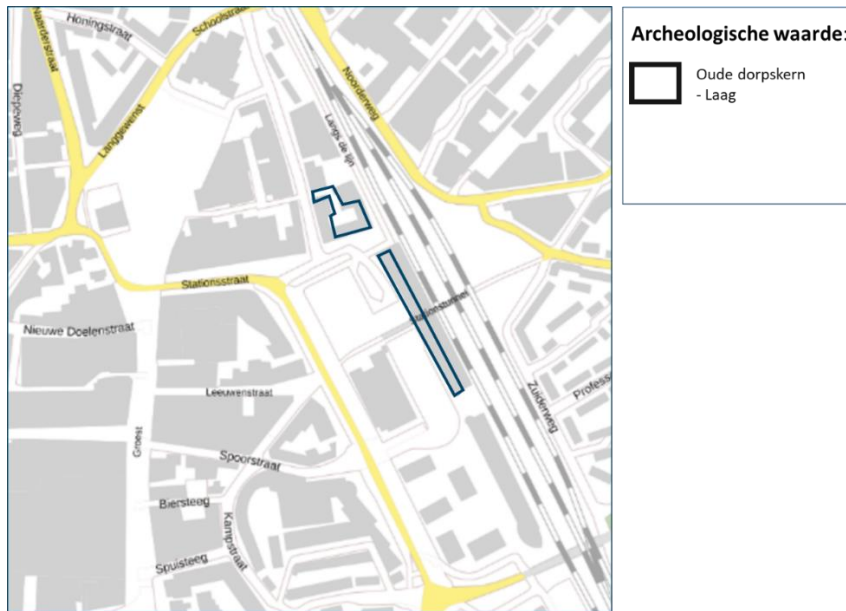
- De verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
- De verplichting tot het doen van opgravingen;
- De verplichting de oprichting van het bouwwerk te laten begeleiden door een deskundige inzake archeologie.



Figuur 3.6: Archeologische waarde; oude dorpskern (Hoog)

Oude dorpskern – Laag

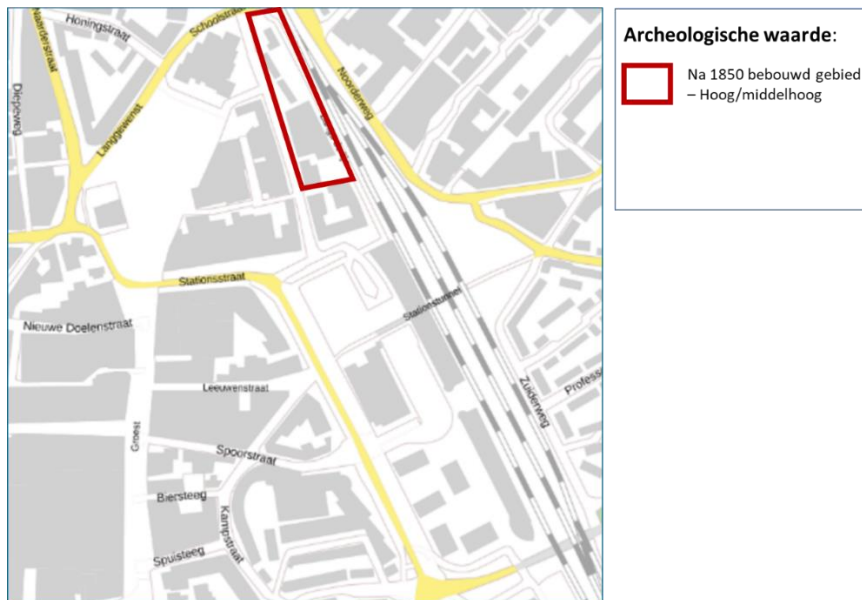
Voor de gronden aangewezen met deze bestemming geldt dat hier geen bouwwerken mogen worden geplaatst (figuur 3.7). Dit verbod geldt op bouwwerken die van omvang groter zijn dan 2.500 m² en deze ook niet dieper dan 40 cm in de grond reiken. Van deze bouwregels mag afgeweken worden. Hiervoor zijn dezelfde eisen van toepassing als voor de archeologische waarden 'oude dorpskern – hoog'.



Figuur 3.7: Archeologische waarde; oude dorpskern (laag)

Na 1850 bebouwd gebied – Hoog/middelhoog

Voor de gronden aangewezen met deze bestemming geldt dat hier geen bouwwerken mogen worden geplaatst (figuur 3.8). Dit verbod geldt op bouwwerken die van omvang groter zijn dan 100 m² en deze ook niet dieper dan 40 cm in de grond reiken. Van deze bouwregels mag afgeweken worden. Hiervoor zijn dezelfde eisen van toepassing als voor de archeologische waarden 'oude dorpskern – hoog'.



Figuur 3.8: Archeologische waarde ; na 1850 bebouwd gebied

In het toekomstig bestemmingsplan dienen deze archeologische waarden weer met dubbelbestemming beschermd te worden. Indien de werkzaamheden de maximale maatvoering en diepgang overschrijden wordt in het kader van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk dient archeologisch onderzoek aan het bevoegd gezag overlegd moeten worden, waaruit blijkt dat met de uitvoering van het voornemen de archeologische waarden niet worden geschaad.

3.10 Cultuurhistorie

Cultuurhistorische waarden:

- Stedenbouwkundige karakteristiek - Stad
- Stedenbouwkundige karakteristiek - Aanloopgebied

In figuur 3.7 zijn de cultuurhistorische waarden weergegeven die zich in het plangebied bevinden. Het zuidelijke deel van het plangebied heeft de cultuurhistorische waarde ‘stedenbouwkundige karakteristiek – Stad’. Binnen deze karakteristiek wordt onderscheid gemaakt op basis van de

typerende bebouwing. Dit onderscheid wordt gemaakt tussen de bebouwing aan de straatwand van de Stationsstraat-noord en het gebied aan de rand van de binnenstad tussen de Schapenkamp en het stationsgebied.

De bebouwing aan de straatwand van de Stationsstraat-noord wordt getypeerd door de grotendeels pandsgewijze aaneengesloten bebouwing. Over het algemeen zijn deze panden variërend van 3 tot 4 bouwlagen, bestemd als winkel-woonpanden. De hoekpanden aan de Koninginneweg zijn architectonisch verbijzonderd. Het beleid in dit gebied is gericht op het behoud of zo mogelijk versterken van de grotendeels pandsgewijze bebouwingskarakteristiek. Schaalvergroting mogelijk, mits er sprake blijft van een perceelsgewijze bebouwing met grote variëteit. De straathoeken dienen een bijzondere uitstraling te hebben en daarnaast dient de begane grond (de winkelpui) een eenheid te vormen met de rest van het pand.

Voor het gebied Schapenkamp-stationsgebied wordt de structuur hoofdzakelijk bepaald door de langgerekte grootschalige ruimtes van de Schapenkamp, de zone taxilus – busstation en de spoorlijn. De lange horizontaal gelede gevels van het stationsgebouw en daarnaast gelegen kantoorgebouw aan het spoor benadrukt deze structuur. Het beleid in dit gebied is gericht op het voortzetten van de grote schaalsprongen. Grootschalige functies mogen in dit gebied worden ondergebracht indien deze van belang zijn op stedelijk/regionaal niveau. Ten opzichte van de rest van het plangebied is bebouwing in een grotere dichtheid, in grotere hoogtes, met grotere bouwvolumes en met openbare ruimtes van formaat hier toegestaan.

Binnen deze cultuurhistorische waarde zijn bouwregels van kracht die op het gehele gebied van toepassing zijn. Burgemeester en wethouders kunnen echter eisen stellen aan de plannen om de stedenbouwkundige karakteristieken te waarborgen.

Stedenbouwkundige karakteristiek - Aanloopgebied

In het aanloopgebied is het streven om de bestaande bebouwingskarakteristieken te handhaven. Dit betekent voor de bebouwing in aan de Koninginnenweg dat de complexgewijze bebouwing gehandhaafd moet worden. De bouwregels van de andere daar aangewezen bestemming is van toepassing, echter kan Burgemeester en wethouders eisen stellen aan de plannen om de stedenbouwkundige karakteristieken te waarborgen.

Monumenten

Binnen het plangebied zijn geen Rijks-, provinciale of gemeentelijke monumenten gelegen. De voorgenomen ontwikkeling leidt derhalve niet tot de aantasting van bestaande monumenten.

Conclusie

In het vigerend bestemmingsplan zijn cultuurhistorische waarden bepaald voor het plangebied en zijn bouwregels vastgesteld ten behoeve van het behoud van de cultuurhistorische waarden. Burgemeester en wethouders kunnen extra eisen stellen aan plannen om de stedenbouwkundige karakteristieken te waarborgen. Bij de stedenbouwkundige uitwerking van de voorgenomen ontwikkeling dient rekening gehouden te worden aan de gestelde bouwregels en eisen van het college van B&W. De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met de cultuurhistorische waarden in het gebied en daarnaast worden er geen bestaande monumenten aangetast. De voorgenomen ontwikkeling kent geen belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect cultuurhistorie.

4 Conclusie

Voor de voorgenomen activiteit, het wijzigen van de routing in het stationsgebied van Hilversum, het daarbij verleggen van de verkeerstroken en het mogelijk maken van een programma van maximaal 36.325 m², geldt dat er geen belangrijk nadelige milieugevolgen optreden. Er is dan ook geen aanleiding om een m.e.r.-procedure te voeren voor deze ontwikkeling.

Er zijn wel een aantal mitigerende en compenserende maatregelen die in het kader van de voorgenomen ontwikkeling worden uitgevoerd. Deze zijn hieronder opgesomd.

- Het treffen van geluidsmaatregelen om de toename van geluidshinder te beperken. Er worden voor 222 woningen hogere waarden verleend. Ter vermindering van de geluidbelasting van de weg wordt geluid reducerende wegdekverharding type SMA-NL8 G+ toegepast op het wegvak Melkpad-Langgewenst-Schoolstraat-Koninginneweg-Schapenkamp. Ten gevolge van het spoorweggeluid wordt er een gevel in bouwblok A als 'doof' uitgevoerd.
- Voor het in beeld brengen van mogelijke hinder door trillingen is nader onderzoek nodig. Als blijkt dat de streefwaarde voor de functie wonen in de nieuwe situatie, zoals bedoeld in SBR Richtlijn deel B, niet worden overschreden, worden er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht ten aanzien van het aspect trillingen.
- Er is nader onderzoek nodig naar bodemverontreinigingen en asbest in het plangebied.
- Voorafgaande aan de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling wordt aanvullend onderzoek gedaan met betrekking tot de gierzwaluw, de huismus en vleermuizen. Voor de algemene broedvogels die aanwezig zijn het gebied is het plan uitvoerbaar mits dit buiten het broedseizoen om wordt uitgevoerd.
- Het huidige knelpunt in de afwatering van het gebied kan in de toekomstige situatie worden verholpen met het toepassen van infiltratie maatregelen. Maatregelen zoals infiltratiekratten, waterbergingskelders, infiltratieputten, waterdaken, wadi's en waterdoorlatende verharding zijn mogelijkheden die de werking van het huidige watersysteem bevorderen en de capaciteit vergroten. Het toepassen van een of meer van de genoemde maatregelen wordt dan ook geadviseerd.

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE

E. info@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2019

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.