



Vormvrije m.e.r. beoordeling Stationsgebied 2022 Hilversum

projectnummer 476460
definitief revisie 01
11 juli 2022

Vormvrije m.e.r. beoordeling Stationsgebied 2022 Hilversum

projectnummer 476460

definitief revisie 01
11 juli 2022

Auteurs

Karst Keijzers

Opdrachtgever

Gemeente Hilversum
Dudokpark 1
1217 JE HILVERSUM

datum vrijgave
2022-07-11

beschrijving revisie:
definitief

vrijgave
R. Pellegrom



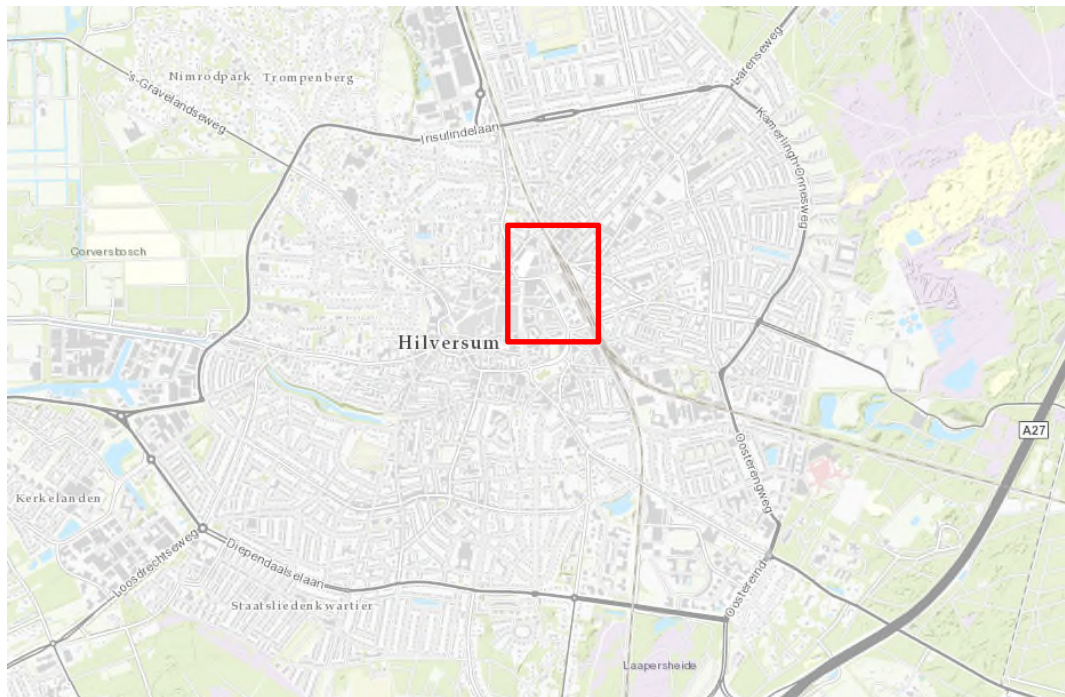
Inhoudsopgave

Blz.

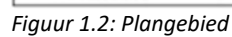
1	Inleiding	1
2	Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?	4
3	Toetsing of sprake is van mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen	5
3.1	Kenmerken van de projecten	6
3.1.1	Omvang van het project	6
3.1.2	Cumulatie met andere projecten	7
3.1.3	Gebruik van natuurlijke hulpbronnen	8
3.1.4	Productie van afvalstoffen	8
3.1.5	Verontreiniging en hinder	8
3.1.6	Het risico van zware ongevallen en/of rampen, waaronder rampen door klimaatverandering	8
3.1.7	Risico's voor de menselijke gezondheid	9
3.2	Locatie van de activiteit	9
3.2.1	Het bestaande grondgebruik	10
3.2.2	Relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied	11
3.2.3	Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden	11
3.3	Kenmerken van het potentiële effect	13
3.3.1	Archeologie	13
3.3.2	Bodem	15
3.3.3	Cultuurhistorie	16
3.3.4	Externe veiligheid	18
3.3.5	Verkeer en parkeren	20
3.3.6	Geluid	20
3.3.7	Luchtkwaliteit	23
3.3.8	Natuur	25
3.3.9	Water	28
4	Conclusie	30

1 Inleiding

De gemeente Hilversum is voornemens om het stationsgebied nieuw in te richten. De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit twee afzonderlijke onderdelen, enerzijds het aanpassen van de (routing van) de centrumring en anderzijds het ontwikkelen van woningen en bedrijvigheid. De voorgenomen ontwikkeling is in strijd met het vigerende bestemmingsplan ('Binnenstad 2013' vastgesteld 12-06-2013). Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Figuur 1.1 duidt de ligging van het plangebied binnen Hilversum en figuur 1.2 geeft de exacte begrenzing van het plangebied weer.



Figuur 1.1: Ligging plangebied binnen Hilversum



Conform de eisen van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage dient in het kader van de r.o.-procedure een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling artikel 2, lid 5 onder b Besluit milieueffectrapportage (voorheen “vormvrije m.e.r.-beoordeling” genoemd) te worden doorlopen waarin het bevoegde gezag (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 aanmeldingsnotitie toetst of er bij de voorgenomen ontwikkeling sprake is van mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu en geeft het bevoegde gezag daarmee de milieu-informatie voor het m.e.r.-beoordelingsbesluit. Voor deze aanmeldingsnotitie zijn de gebieds- en milieuonderzoeken gebruikt die zijn uitgevoerd in het kader van het op te stellen bestemmingsplan.

De aanmeldingsnotitie heeft de volgende opbouw. In hoofdstuk 2 wordt er ingegaan op de noodzaak van het opstellen van een m.e.r.-beoordeling. Hoofdstuk 3 gaat conform de wettelijke eisen (volgend uit bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r.) in op de plaats en kenmerken van de voorgenomen activiteit en de verwachte milieueffecten. Tot slot wordt in hoofdstuk 4 een conclusie gegeven.

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 vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. Daarnaast geldt een m.e.r.-verplichting als in het kader van de Wet natuurbescherming een zogenaamde passende beoordeling moet worden opgesteld omdat negatieve effecten op Natura2000-gebieden niet op voorhand kunnen worden uitgesloten.

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 ontwikkeling betreft de aanleg van woningen. Het bestemmingsplan maakt geen activiteit mogelijk opgenomen in onderdeel C van het Besluit m.e.r. Er is dan ook vanuit het Besluit m.e.r. geen directe m.e.r.-plicht.

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 2.1: 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 450 woningen gerealiseerd (minder dan 2.000 woningen). Het plan bevat maximaal 51.500 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.

3 Toetsing of sprake is van mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen

In deze aanmeldingsnotitie worden voor de relevante milieuaspecten onderzocht of de voorgenomen ontwikkeling leidt tot mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze analyse is uitgevoerd aan de hand van de criteria uit bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r.:

- *Kenmerken van de projecten.*

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- de omvang van het project,
- de cumulatie met andere projecten,
- gebruik van natuurlijke hulpbronnen,
- de productie van afvalstoffen,
- verontreiniging en hinder,
- het risico van zware ongevallen en/of rampen, waaronder rampen door klimaatverandering,
- risico's voor de menselijke gezondheid.

- *Plaats van de projecten.*

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- het bestaande grondgebruik,
- 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 gebieden:
 - wetlands
 - kustgebieden
 - berg- en bosgebieden
 - reservaten en natuurparken
 - gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen volgens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn)
 - gebieden waar de milieukwaliteitsnormen al niet worden nagekomen
 - gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid
 - landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang

- *Kenmerken van het potentiële effect.*

- Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:
- de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (bijvoorbeeld geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden),
- de aard van het effect,

- het grensoverschrijdend karakter van het effect,
- de intensiteit en de complexiteit van het effect,
- de waarschijnlijkheid van het effect,
- de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect,
- de cumulatie van effecten met de effecten van andere projecten,
- de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen.

3.1 Kenmerken van de projecten

3.1.1 Omvang van het project

De gemeente is voornemens om de centrumring aan te passen, en daarbij de verkeerstroken in het stationsgebied te verleggen. De Stationsstraat wordt tussen de Schapenkamp/Koninginnenweg en de Naarderstraat/Melkpad verkeersluw gemaakt. Tegelijkertijd wordt de Koninginneweg opengesteld voor tweerichtingsverkeer, wat voorheen eenrichtingsverkeer was. Daarmee neemt de Koninginneweg de weggevallen verkeersfunctie over. Ook het wegvak Langgewenst-Schoolstraat (inclusief de aansluiting bij de Naarderstraat) en de Schapenkamp worden fysiek gewijzigd om beter aan te sluiten op de gewijzigde verkeerstroken. Het Langgewenst-Schoolstraat krijgen meer verkeer te verwerken en worden daarom tussen de Bussumerstraat en de Koninginneweg fysiek gewijzigd. Tevens wordt de aansluiting van de Naarderstraat op de Langgewenst 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 6.000 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 3.1: Nieuw te bestemmen gebouwen in het stationsgebied (mintgroen gearceerd)

Het programma voor de herontwikkeling staat op hoofdlijnen vast. De exacte verdeling van de beoogde functies over de diverse bouwblokken ligt nog niet vast. Het programma voor de herontwikkeling betreft dan ook het 'maximaal programma Wonen'. In tabel 2.1 is te zien wat dit betekent voor de inrichting qua oppervlakte in vierkante meters.

Tabel 2.1: Bestemming gebouwen in oppervlakte

Maximaal programma Wonen		
Aantal woningen	450	35.000 m ²
M ² BVO kantoor (economische functies)		14.500 m ²
M ² BVO horeca		1.000 m ²
M ² BVO dienstverlening detailhandel		1.000 m ²
Totaal		51.500 m²

3.1.2 Cumulatie met andere projecten

In de omgeving van het plangebied heeft recent besluitvorming plaatsgevonden omtrent diverse projecten. Ten eerste is er een besluit genomen om de Kleine Spoorbomen af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, dit heeft een gunstig effect op het plangebied. Ten tweede is er een besluit genomen om het Silverpoint gebouw om te zetten van kantoor naar woningen. Deze ontwikkeling was al meegenomen in het bestemmingsplan en is reeds meegenomen in de onderzoeken. Ten derde ligt het in de lijn der verwachting dat de besluitvorming omtrent het bestemmingsplan 1221 voor de besluitvorming van het Stationsgebied zal plaatsvinden, echter is de invloed van bestemmingsplan 1221 door de besluitvorming omtrent de Kleine Spoorbomen een te verwaarlozen effect op het Stationsgebied. In de omgeving van het plangebied liggen

verder geen projecten waar al besluitvorming over heeft plaatsgevonden (of in de nabije toekomst te verwachten is) en waardoor cumulatie van milieueffecten kan optreden.

3.1.3 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

Het merendeel van het plangebied bestaat uit bestaande wegen en bebouwing. Op diverse plaatsen groeit gras en staan bomen. De bomen en het gras op de gronden groeien door natuurlijke hulpbronnen, die voor een deel in het plangebied aanwezig zijn en voor een deel in het plangebied terecht komen. Er zijn dan ook geen specifieke noemenswaardige natuurlijke hulpbronnen aanwezig in het plangebied.

Voor de werkzaamheden worden diverse mobiele werktuigen en transportmiddelen gebruikt. Zo wordt de oostzijde van het plangebied ingericht als centrumring met omliggende woon/werkbebouwing, hiervoor zal de nodige grond aan- en afgevoerd moeten worden. Indien grond vrijkomt in het gebied tijdens de uitvoering, dan wordt deze zoveel mogelijk hergebruikt binnen het projectgebied.

3.1.4 Productie van afvalstoffen

Het planvoornemen bestaat uit de herinrichting van het stationsgebied waarbij de centrumring wordt verlegd en nieuwe woningen en bedrijven worden gerealiseerd. De herinrichting betekent dat delen van de bestaande bebouwing afgebroken worden. Gezamenlijk met de aannemer zal onderzocht worden in hoeverre afvalstoffen vrijkomen bij de werkzaamheden en of de afvalstoffen elders zoveel mogelijk kunnen worden hergebruikt bij onderhavig project.

3.1.5 Verontreiniging en hinder

Tijdens de aanleg wordt er zo veel mogelijk naar gestreefd om hinder te voorkomen. Ten aanzien van het verkeer geldt dat dit zoveel mogelijk moet kunnen doorstromen. De omvang van de werkzaamheden is beperkt en de omliggende infrastructuur kent voldoende mogelijkheden voor het doorgaande verkeer om de bouwomgeving te passeren.

De doorstroming zal gedurende de werkzaamheden niet optimaal zijn, het is dan ook mogelijk dat verkeer een alternatieve route gaat zoeken. Het verkeer en de werkzaamheden aan sich kunnen dan ook tijdelijk leiden tot hinder in de vorm van een hogere geluidbelasting of een hogere waarden van Fijnstof of Stikstofdioxide (luchtkwaliteit). De effecten hiervan zijn gezien de omvang van het aantal verkeersbewegingen naar verwachting beperkt.

Verdere afweging van de (milieu)aspecten vindt plaats in paragraaf 3.3.

3.1.6 Het risico van zware ongevallen en/of rampen, waaronder rampen door klimaatverandering

De herinrichting van het stationsgebied waarbij de centrumring wordt verlegd en nieuwe woningen en bedrijven worden gerealiseerd leidt niet tot grotere kansen op ongevallen of rampen, dan in de huidige situatie. Het is dan ook niet aannemelijk dat de beoogde ontwikkeling

een effect heeft op eventuele ongevallen en/of rampen. Het is niet aannemelijk dat de beoogde ontwikkeling een bijdragen heeft op het klimaat.

3.1.7 Risico's voor de menselijke gezondheid

De herinrichting van het stationsgebied waarbij de centrumring wordt verlegd en nieuwe woningen en bedrijven worden gerealiseerd kan mogelijk tijdelijk leiden tot een hogere geluidbelasting of een hogere waarden van Fijnstof of Stikstofdioxide (luchtkwaliteit). De specifieke afweging van de (milieu)aspecten vindt plaats in paragraaf 3.3. Het is echter niet aannemelijk dat de beoogde ontwikkeling risico's oplevert voor de menselijke gezondheid.

3.2 Locatie van de activiteit

De huidige situatie van het stationsgebied te Hilversum is weergegeven in figuur 2.1. In deze huidige situatie loopt de centrumring 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

3.2.1 Het bestaande grondgebruik

Het merendeel van het plangebied bestaat uit bestaande wegen en bebouwing. Op diverse plaatsen groeit gras en staan bomen.



Figuur 3.2: Ligging plangebied met toponiemen

De bestaande activiteiten in de omgeving van het plangebied hebben al effecten op het milieu in de omgeving, deze effecten dan wel activiteiten zijn in ogenschouw genomen bij de toets van de milieueffecten van het project zoals beschreven in paragraaf 3.3 van deze m.e.r. beoordeling. De m.e.r. beoordeling gaat echter strikt over de milieueffecten van het project.

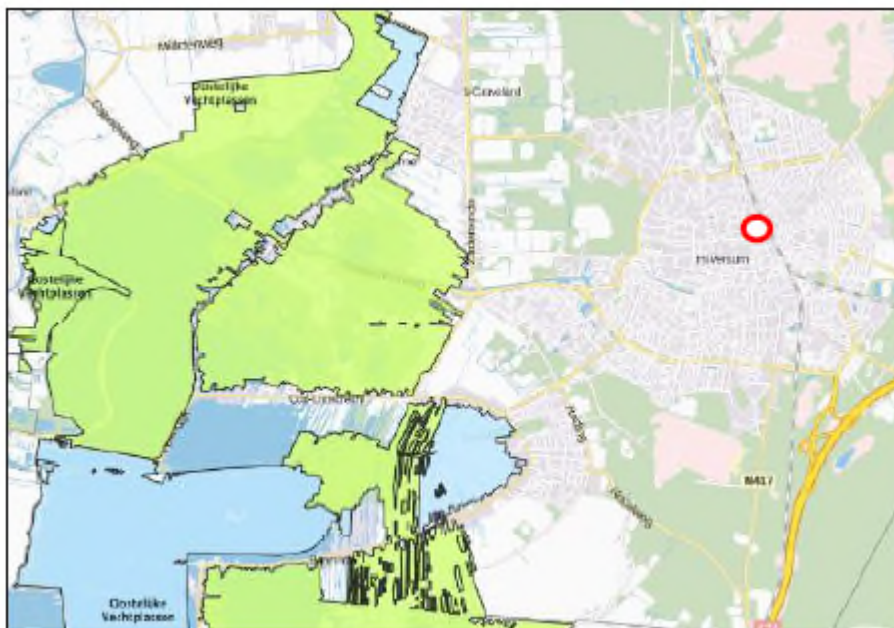
3.2.2 Relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied

Het merendeel van het plangebied bestaat uit bestaande wegen en bebouwing. Op diverse plaatsen groeit gras en staan bomen. De bomen en het gras op de gronden groeien door natuurlijke hulpbronnen, die voor een deel in het plangebied aanwezig zijn en voor een deel in het plangebied terecht komen. Er zijn dan ook geen specifieke noemenswaardige natuurlijke hulpbronnen aanwezig in het plangebied.

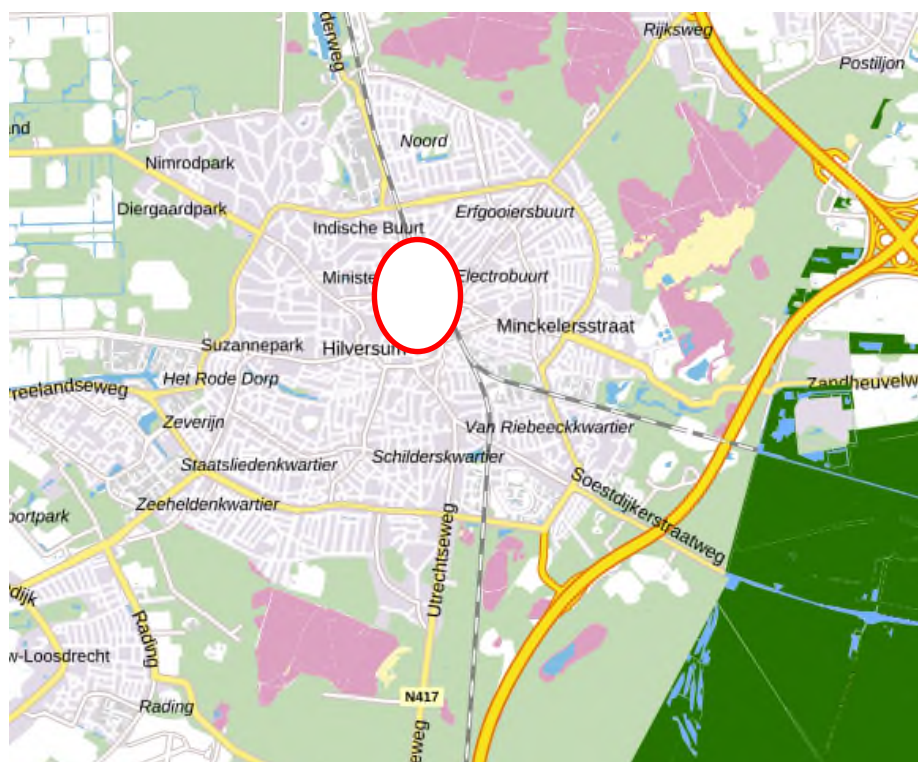
3.2.3 Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden

Het plangebied betreft een locatie beoogd voor recreatief verblijf in het buitengebied en is gelegen nabij gebieden met gevoelige en/of beschermde waarden.

- Het plangebied ligt niet nabij de kust en kent geen zijn geen permanente of tijdelijke verzadiging van opkomend water zoals wetlands deze kennen.
- Het plangebied ligt niet in een (reserveringsgebied) waterbergings-, drinkwaterwinnings-, grondwaterbeschermingsgebied of een boringsvrije zone rondom een waterwingebied. Het plangebied is niet gelegen in een reserveringszone voor een waterkering.
- Het plangebied ligt volledig in het stedelijk gebied van Hilversum. In de nabije omgeving is geen sprake van bosgebieden. Het plangebied en omgeving zijn relatief vlak, waarmee geen sprake is van berggebieden.
- Het plangebied ligt deels in Natura 2000-gebied “Oostelijke Vechtplassen”. Figuur 3.3 toont de ligging van het plangebied ten opzichte van de Natura 2000.
- Het plangebied bevindt zich nabij het Natuur Netwerk Nederland (figuur 3.4). Het dichtstbijzijnde Natuur Netwerk Nederland ligt op circa 4 km van het plangebied.
- In de directe omgeving van het plangebied liggen geen weidevogelgebieden met beschermingszones conform de Vogel- en habitatrichtlijnen.
- Voor zover bekend zijn er in de directe omgeving geen gebieden aanwezig waar de milieukwaliteitsnormen al niet worden nagekomen.
- Het plangebied bevindt zich in het stedelijk gebied van Hilversum.
- Het plangebied kent geen bijzondere landschappelijk of cultuurhistorische waarden (geen onderdeel van een beschermd stads- of dorpsgezicht, geen Rijks-, gemeente- en/of archeologische monumenten). De effecten op archeologie en cultuur worden beschreven in paragraaf 3.3.



Figuur 3.3: Kaart met Natura2000-gebied (Oostelijke Vechtplassen), de rode cirkel geeft het plangebied weer



Figuur 3.4: Kaart met Natuur Netwerk Nederland, het rode kader geeft het plangebied weer

3.3 Kenmerken van het potentiële effect

In deze paragraaf worden de (mogelijke) verwachte milieueffecten van het project beoordeeld om per milieuaspect te bepalen of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Voor deze beoordeling zijn de gebieds- en milieuonderzoeken gebruikt die zijn uitgevoerd in het kader van het nieuwe bestemmingsplan.

3.3.1 Archeologie

Beleidskader

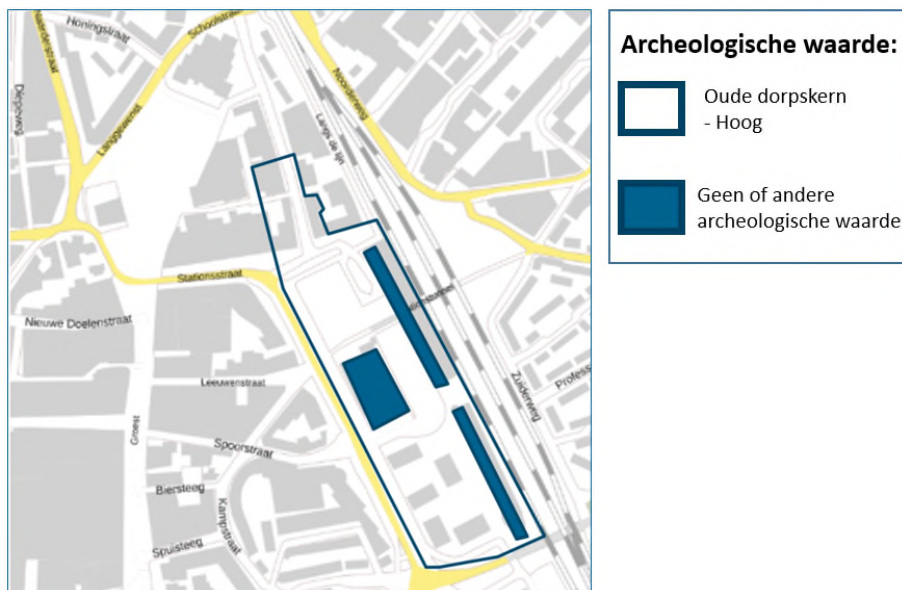
Vanaf 1 juli 2016 bundelt de Erfgoedwet bestaande wet- en regelgeving voor het behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Daarom dient er specifiek gekeken te worden naar de archeologische waarden die mogelijk aanwezig kunnen zijn binnen het plangebied. De gemeente Hilversum doet dit door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

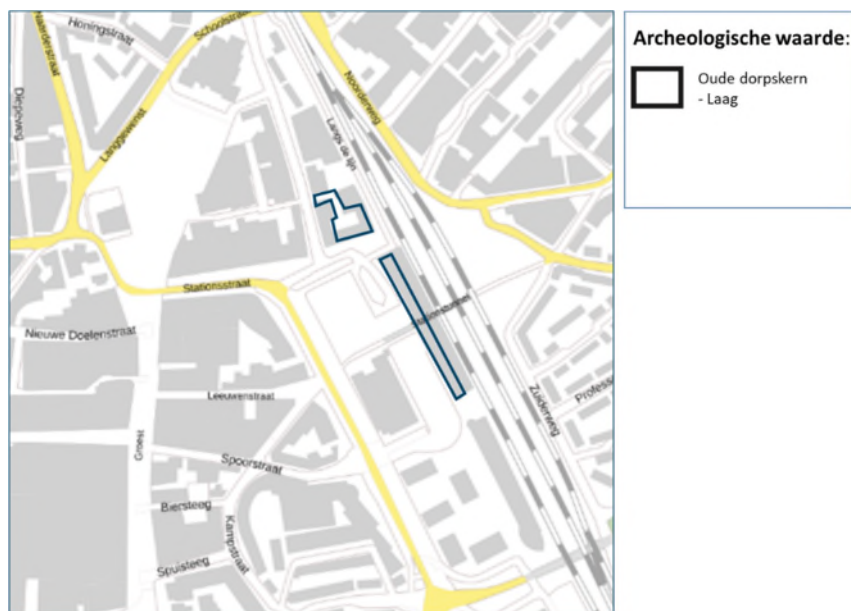
- De verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
- De verplichting tot het doen van opgravingen;
- De verplichting de oprichting van het bouwwerk te laten begeleiden door een deskundige inzake archeologie.



Figuur 3.6: Archeologische waarde; oude dorpskern (Hoog)

Oude dorpskern – Laag

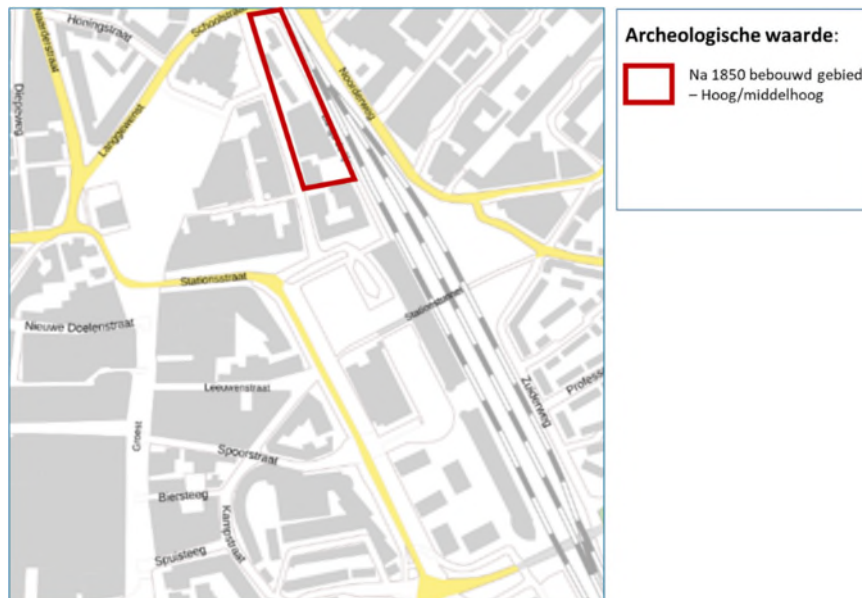
Voor de gronden aangewezen met deze bestemming geldt dat hier geen bouwwerken mogen worden geplaatst (figuur 3.7). Dit verbod geldt op bouwwerken die van omvang groter zijn dan 2.500 m² en deze ook niet dieper dan 40 cm in de grond reiken. Van deze bouwregels mag afgeweken worden. Hiervoor zijn dezelfde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

Conclusie

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.

Met inachtneming van planologisch beschermen van de archeologische (verwachtings)waarden kan geconcludeerd worden dat als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling geen belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect archeologie verwacht.

3.3.2 Bodem

In opdracht van de gemeente Hilversum is door Antea Group een historisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot het stationsgebied. Het daaruit voortgekomen Rapport: Historisch onderzoek bestemmingsplan 'stationsgebied' Hilversum (2012) is als onderlegger gebruikt voor dit onderdeel, tevens zijn recent een Verkennend bodemonderzoek Stationsplein 27 te Hilversum (2020) en Verkennend en nader bodemonderzoek Stationsplein te Hilversum (2021) uitgevoerd. Doel van dit historische onderzoek was 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.

Uit het historische 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 recente onderzoeken onderschrijven het beeld van het historisch onderzoek.

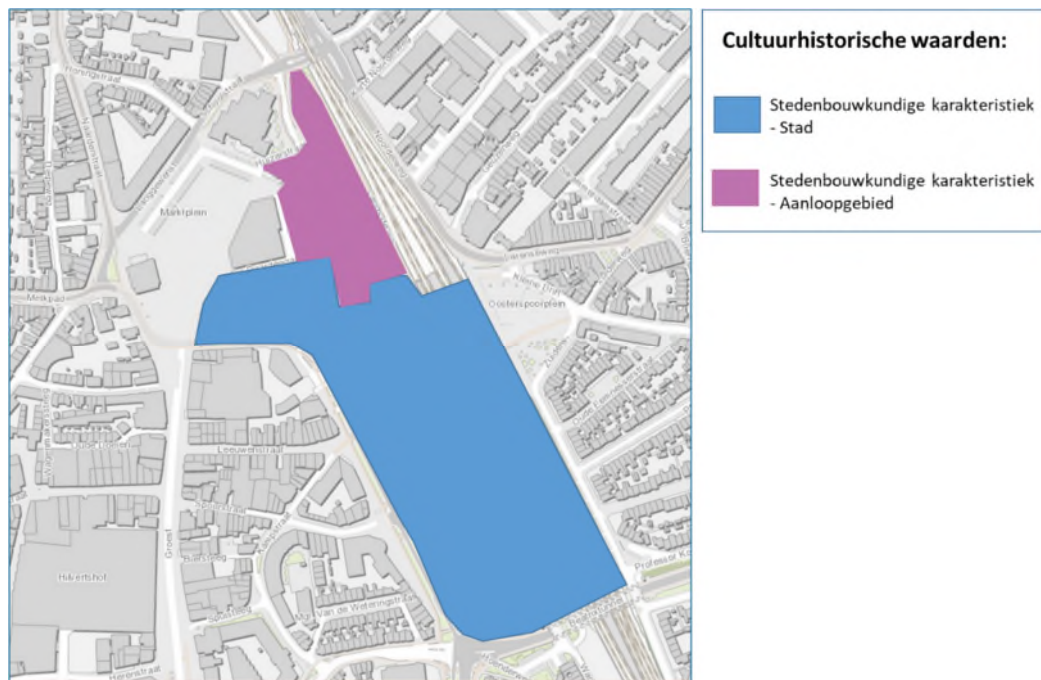
De bodem binnen het gebied bestaat tot zeker 55 m –mv uit een waterdoorlatend zandpakket.

Conclusie

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 (inmiddels gesloopt en gesaneerd) 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. 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.

3.3.3 Cultuurhistorie

Er bevinden zich geen provinciale cultuurhistorische waarden in het gebied. De gemeente heeft haar cultuurhistorische waarden beschermd via dubbelbestemming in het bestemmingsplan. In vigerende bestemmingsplan 'Binnenstad 2013' (vastgesteld 12-06-2013), zijn twee type cultuurhistorische waarden toegekend aan het plangebied als zijnde dubbelbestemming. Dit zijn de bestemmingen: 'stedenbouwkundige karakteristiek – stad' en 'stedenbouwkundige karakteristiek – aanloopgebied' (figuur 3.9).



Figuur 3.9: Cultuurhistorische waarden binnen het plangebied

Stedenbouwkundige karakteristiek – Stad

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 schaalprongen. 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 Burgermeester en wethouders eisen stellen aan de plannen om de stedenbouwkundige karakteristieken te waarborgen.

Monumenten

Binnen het plangebied zijn geen Rijks- of, provinciale monumenten gelegen. Op de hoek Schapenkamp en Koninginnenweg staat een gemeentelijk monument. Deze wordt behouden en heeft een aparte status op de plankaart. 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. Burgermeester 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.

3.3.4 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 veiligheid (Onderzoek Externe Veiligheid; BP Stationsgebied Hilversum, 2022). 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 vormvrije m.e.r.- beoordeling.

In de omgeving van de ontwikkelingslocatie bevindt zich een risicobronnen namelijk, de spoorlijn route Diemen – Amersfoort Oost. 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.

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. Uit de berekening van het groepsrisico blijkt dat na de realisatie van de geprojecteerde nieuwbouw, het groepsrisico zich onder de oriëntatiewaarde bevindt. De normwaarde van het groepsrisico in de huidige situatie is 0,00243 en in de toekomstige situatie is dit 0,00528. De ontwikkeling heeft dus significante impact op het groepsrisico, maar blijft onder de oriëntatiewaarde.

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.

3.3.5 Verkeer en parkeren

Tussen 2014 en 2019 is er uitgebreid onderzoek gedaan naar varianten om de verkeersafwikkeling te verbeteren. Daarnaast is in 2022 een extra verkeersonderzoek uitgevoerd voor het bestemmingsplan Stationsgebied Hilversum. 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 3.1.1.

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 referentie situatie. Er is derhalve geen sprake van belangrijke nadelige (milieu)gevolgen.

3.3.6 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 plaats 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 wordt. 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 wordt 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 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 onderzoek is bekeken wat de geluidsbelasting betreft, 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 (gewijzigde) (spoor)wegen.

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

- Spoorweg;
- Melkpad-Naarderstraat-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 (want 30 km/uur).

Effecten

In opdracht van de gemeente Hilversum is door Antea Group een onderzoek uitgevoerd naar het aspect geluid (Akoestisch onderzoek; Ten behoeve van de voorgenomen wijziging van het stationsgebied te Hilversum, 2022). Uit berekeningen blijkt dat er toenames van 2 dB of meer zullen optreden als gevolg van de aanpassing van verschillende wegen. Bij 214 woningen treedt een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder op als gevolg van de voorgenomen fysieke aanpassingen aan het wegvak. Bij 54 woningen treedt een toename 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 54 woningen. Daarmee zal worden voldaan aan de 'compensatieregel' zoals bedoeld in artikel 100a, lid 1, sub a, Wet geluidhinder.

Aan de gevels van de nieuwe geluidgevoelige gebouwen is er sprake van een overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting als gevolg van het spoor en het wegvak

Naarderstraat-Langgewenst-Schoolstraat-Koninginneweg-Schapenkamp. Bij gebouw 4 is er sprake van een overschrijding van de maximaal vast te stellen hogere waarde als gevolg van het wegvak Naarderstraat-Langgewenst-Schoolstraat-Koninginneweg-Schapenkamp. Indien het wegvak wordt voorzien van een geluidreducerende wegdekverharding worden de overschrijdingen van de maximaal vast te stellen hogere waarde voorkomen.



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

Na het aanbrengen van een geluidreducerende wegdekverharding zal bij meerdere woningen nog steeds de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (voorkeursgrenswaarde) worden overschreden. Echter de maximale toelaatbare geluidbelasting wordt niet overschreden. Voor deze woningen kan de gemeente Hilversum een zogenaamde hogere waarde vaststellen. Hetzelfde geldt voor de nieuw te bouwen woningen in het studiegebied.

Voor de woningen waarvoor de gemeente Hilversum een hogere waarde vaststelt dient te worden geborgd dat het wettelijk maximaal toegestane binnenniveau niet overschreden zal worden³. Hiertoe dient een gevelgeluidweringsonderzoek te worden ingesteld.

Conclusie

De aanpassingen op de weg hebben als gevolg dat er op verschillende wegen een geluidstoename is van 2 dB of meer optreedt. Ondanks de geluidscompensatie op andere wegvakken wordt het toepassen van geluidsmaatregelen op wegvakken met geluidstoename geadviseerd.

Het toepassen van de bovengenoemde maatregelen voorkomt dat de grenswaarden gesteld voor geluid worden overschreden. De maatregelen worden verwerkt in het ontwerp voor de wegaanpassing en/of de woningbouw. Naast het toepassen van geluidsmaatregelen kan de gemeente hogere waarden vaststellen. Met het toepassen van de maatregelen worden er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht ten aanzien van het aspect geluid.

3.3.7 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.

In opdracht van de gemeente Hilversum heeft Antea Group in het kader van luchtkwaliteit een onderzoek 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.

Onderzoek

In het onderzoek betreffende; Omgevingsonderzoeken Stationsgebied Hilversum, Luchtkwaliteitonderzoek (2022) 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 wegen

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 $21,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2022, 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 $19,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2022, (ruim) onder de grenswaarde voor het jaargemiddelde. De fijn stof ($\text{PM}_{2,5}$) blijft ook met $11,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2022 (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 $\text{PM}_{2,5}$) blijven 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.

3.3.8 Natuur

Beleidskader

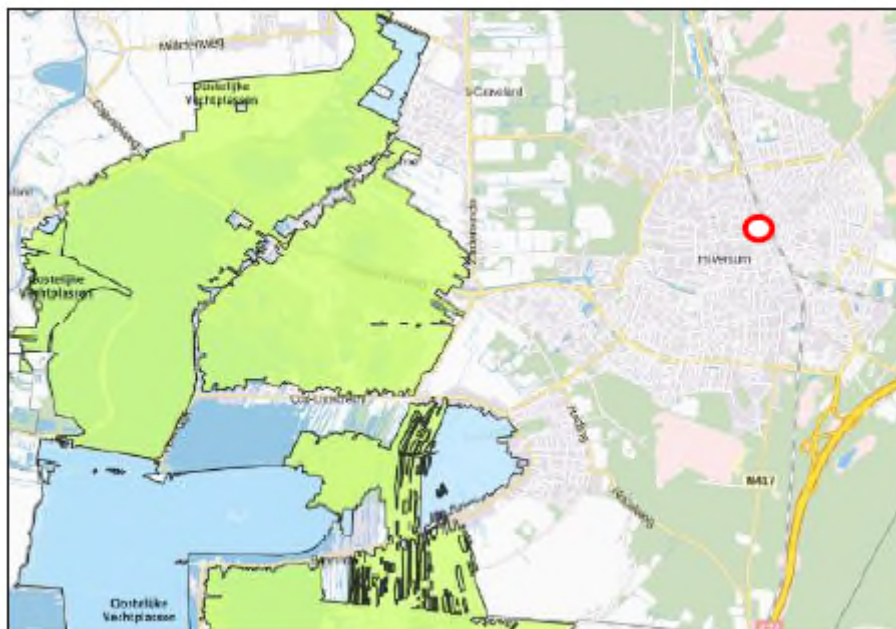
In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is er in opdracht van de gemeente Hilversum door Antea Group een ecologisch onderzoek uitgevoerd (Natuurtoets, d.d. 13-08-2019). De Wet natuurbescherming (Wnb) zorgt ervoor dat nieuwe ontwikkelingen moeten worden getoetst aan de eisen die ervoor zorgen dat 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 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 stikstofonderzoek (Bestemmingsplan Hilversum Stationsgebied, onderzoek stikstofdepositie, 2022). 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 3.1 (afgerond op twee decimalen is de bijdrage kleiner dan 0,00).

Tabel 3.1: Stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden tijdens gebruiksfase

Natura 2000-gebied	
Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek	kleiner dan 0,00
Kampina & Oisterwijkse Vennen	kleiner dan 0,00
Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	kleiner dan 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 (potentiële nestplaatsen);
- Algemene broedvogels (potentiële nestplaatsen);
- Vleermuizen (potentiële verblijfplaatsen).

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

Tabel 3.1: 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	<i>Mogelijk in de diverse kieren en spleten in de bebouwing</i>	<i>Nog onduidelijk</i>	<i>Nog onduidelijk</i>	<i>Voorafgaand aan de realisatie moet tijdig aanvullend onderzoek plaatsvinden en moeten zonodig mitigerende maatregelen worden genomen</i>
Algemene broedvogels	Mogelijk in de aanwezige vegetatie	<i>Nee, mits wordt gewerkt buiten het broedseizoen</i>	<i>Nee (ontheffing is niet mogelijk voor werken binnen het broedseizoen)</i>	<i>Ja</i>
Zoogdieren: Vleermuizen	<i>Mogelijk in de diverse kieren en spleten in de bebouwing</i>	<i>Nog onduidelijk</i>	<i>Nog onduidelijk</i>	<i>Voorafgaand aan de realisatie moet tijdig aanvullend onderzoek plaatsvinden en moeten zonodig mitigerende maatregelen worden genomen</i>

De genoemde activiteiten in tabel 3.1 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.

3.3.9 Water

Beleidskader

In opdracht van de gemeente Hilversum is door Antea Group een watertoets uitgevoerd, de uitkomsten zijn verwerkt in 'Toelichting op de watertoets Hilversum stationsgebied' (2022). 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 -0,44 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.

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. Echter zijn wel maatregelen nodig in het kader van wateroverlast (water op straat) en om droogtestress voorkomen. 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. Het toepassen van een of meer van de genoemde maatregelen wordt dan ook geadviseerd.

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.

4 Conclusie

Voor de voorgenomen activiteit geldt dat wanneer wordt voldaan aan de gestelde eisen en maatregelen er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zijn voor het plangebied. Er is dan ook geen aanleiding om een m.e.r.-procedure te voeren voor deze ontwikkeling.

Ten aanzien van de algemene broedvogels aanwezig in het gebied dient de activiteit buiten het broedseizoen om uitgevoerd te worden. Voor de soortenbescherming van de gierzwaluw, huismus en vleermuizen dient verder onderzoek uit te wijzen of deze in het gebied aanwezig zijn.

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 zal vergroten. Het toepassen van een of meer van de genoemde maatregelen wordt dan ook geadviseerd.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. +31 6 22 77 83 95
E. raphuel.pellegrom@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2021

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.