
REACTIENOTA

Concept ontwerpbestemmingsplan Werf 35

01 november 2023

INHOUDSOPGAVE

<i>Hoofdstuk 1. Inleiding</i>	<i>3</i>
<i>Hoofdstuk 2. Reacties</i>	<i>4</i>
1. Reactie 1 : Waternet	4
2. Reactie 2 : ProRail.....	5
3. Reactie 3 : Veiligheidsregio/Brandweer Gooi en Vechtstreek	10
4. Reactie 4 : Provincie Noord - Holland	14
<i>Hoofdstuk 3. Ambtelijke wijzigingen</i>	<i>15</i>

Hoofdstuk 1. Inleiding

Algemeen

Voor de herontwikkeling van het terrein 'Werf 35' is het concept van het ontwerpbestemmingsplan Werf 35 opgesteld. De bestuurlijke partners zijn schriftelijk op de hoogte gesteld van het concept ontwerpbestemmingsplan Werf 35. Zij zijn in het kader van het bestuurlijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de gelegenheid gesteld te reageren op het concept van het ontwerpbestemmingsplan Werf 35.

In deze reactienota worden de ontvangen reacties weergegeven, alsmede de wijze waarop deze op het ontwerp van het bestemmingsplan zijn betrokken.

Bestuurlijk vooroverleg

In het kader van het wettelijk verplicht bestuurlijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept van het ontwerpbestemmingsplan Werf 35 medio april 2022 toegezonden aan verschillende bestuurlijke partners. De navolgende overlegpartners hebben een reactie ingediend.

1. Waternet
2. ProRail
3. Veiligheidsregio
4. Provincie Noord – Holland

Uitleg opbouw nota

Deze nota is zo opgebouwd dat de reacties per onderdeel, cursief van een gemeentelijke beantwoording en een conclusie zijn voorzien.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de ingekomen reacties (bijna woordelijk) opgenomen en beoordeeld.

Hoofdstuk 2. Reacties

1. *Reactie 1 : Waternet*

Waternet geeft aan dat het voorontwerp bestemmingsplan Werf 35 een goed beeld geeft van de ontwikkeling en de invloed op het watersysteem en daarnaast goede voornemens zijn beschreven om rekening te houden met klimaatadaptatie en biodiversiteit.

Waternet heeft een document (zie bijlage 1) opgesteld ten aanzien van het relevante waterbeleid. Aangegeven wordt om dit goed te beschrijven in de waterparagraaf.

Reactie gemeente

Dank voor het aanleveren van het document ten aanzien van het waterbeleid. Het document 'Waterbeleid' wordt verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan Werf 35.

Conclusie

De reactie leidt tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan Werf 35. Het document 'Waterbeleid' is verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan Werf 35.

2. Reactie 2 : ProRail

Het voorontwerp-bestemmingsplan “Werf35” dat ProRail van u ontving in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro geeft ProRail aanleiding tot het maken van onderstaande opmerkingen.

Algemeen

In het plan is op korte afstand van het station Hilversum gelegen. In de plantoelichting is goed beschreven dat het station lopend, fietsend en met HOV te bereiken is. Gezien deze nabijheid en duurzame bereikbaarheid ligt het voor de hand om in het bestemmingsplan een parkeernorm op te nemen die daarbij past. De parkeernorm is volgens de planregels 1,3. Een dergelijke norm werkt autobezit in de hand en heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid in en om de stad. Ook heeft deze norm negatieve gevolgen voor de leefbaarheid, met name ook in het plangebied zelf. Het verzoek is dan ook, om een lagere parkeernorm op te nemen. Dat kan gepaard gaan met goede voorzieningen voor fietsparkeren, deelfervoer, of zelfs een buurthub. Een buurthub is een gebouwtje waarin de bewoners kunnen kiezen uit verschillende vormen van deelfervoer.

Reactie gemeente

In het kader van verkeer- en parkeren is door verkeersbureau Stienstra het ‘Mobiliteitsonderzoek Werf 35’ uitgevoerd naar de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie van de ontwikkeling. Hierin is uitvoerig ingegaan op de parkeernormering. Gezien het specifieke karakter van Werf35, de locatie ten opzichte van de binnenstad en de goede bereikbaarheid voor openbaar vervoer (treinstations, HOV), valt het gebied zowel qua woon- als qua werkgebied buiten de gebruikelijke kaders voor toe te passen parkeerkencijfers. In het mobiliteitsonderzoek wordt de mobiliteitsvisie voor Werf35 toegelicht en wordt het voorstel om af te wijken van de vigerende parkeernormen die gelden in dit gebied gemotiveerd. Naast de onderbouwing om af te wijken is een proces voorgesteld, waarbij monitoring en fasering een belangrijke rol spelen.

In het plan wordt proactief aan de werknemers en toekomstige bewoners van de Werf deelmobiliteit aangeboden. Naast deelauto's wordt gedacht aan deelscooters en/of deelfietsen. Het plan zal voorzien in ten minste drie deelauto's conform de omschreven parkeernorm. Deelmobiliteit zit inbegrepen als service bij het wonen en werken op de Werf. Huurders van het Co-Living concept kunnen geen eigen parkeerplaats afnemen op de Werf. De huurwoningen in het middensegment (plus) krijgen per woning één parkeerrecht voor een flexibele parkeerplaats binnen het plangebied. De bedrijven krijgen straks 1,55 parkeerrechten per 100 m² BVO. Dit komt overeen met de parkeernorm voor een goed met het OV bereikbare centrumlocatie. Door deelmobiliteit aan te bieden en het aantal parkeerrechten vast te leggen wordt gericht gestuurd op een lagere parkeerintensiteit, afwijkend van de huidige parkeernormen, passend bij het karakter van de Werf. Wij delen hierdoor de zorgen voor het in de hand werken van autobezit en de negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid in en om de stad als gevolg van de ontwikkeling in het plangebied niet.

Onder andere deelmobiliteit zal tot gevolg hebben dat minder mensen een eigen auto hebben. Dit sluit aan bij de doelgroepen die te vinden zijn op Werf35. Het daarbij behorende autobezit/-gebruik is verwerkt in de uitgangspunten voor het berekenen van de parkeervraag. Naast de auto-parkeerplaatsen worden ongeveer 260 fiets parkeerplekken gerealiseerd. Dit is inclusief de circa 30 fietsparkeerplekken om alternatieven voor de auto te stimuleren. De fietsparkeerplekken kunnen gedeeltelijk in de halfverdiepte parkeergarages, en gedeeltelijk verspreid over het plangebied worden gerealiseerd.

5.5.2 Geluid

'ProRail wenst aanvullend nog op te merken dat het toepassen van dove gevels als maatregel slechts een beperkt deel van het railverkeerslawaaï wegneemt. Voor een goed leefklimaat speelt niet alleen het leven in de binnenruimte een rol, maar ook het 'leven' buiten de woningen en/of bijvoorbeeld de 'ontvangst'

van railverkeerslawaai op andere gevels van de woning dan de dove gevels. Meer en meer ontvangt ProRail klachten van omwonenden die naast het spoor wonen, welke geluidsoverlast ondervinden als zij in zomerse dagen ramen en deuren openhouden en/of in de tuin zitten. Door bewoners van woningen die bij het spoor wonen wordt dit ervaren als aantasting van hun leefklimaat.

ProRail adviseert derhalve om nogmaals kritisch te kijken naar de ligging van deze specifieke woonfuncties en naar “nut en noodzaak” om deze op zeer korte afstand van een spoorlijn te realiseren.'

Reactie gemeente

Het bestemmingsplan Werf 35 vormt het juridisch-planologische kader waarbinnen de ontwikkeling dient plaats te vinden. In dit bestemmingsplan is niet bepaald welke woningen waar komen te liggen en waar de raam- en deuropeningen worden gerealiseerd. Deze aspecten worden nader uitgewerkt in de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Wel geldt aan de zuidzijde van het plangebied, dit deel van het plangebied bevindt zich het meest nabij het spoor, de functieaanduiding ‘wonen uitgesloten’. In dit deel van het plangebied is derhalve bebouwing ten behoeve van bijvoorbeeld werkfuncties toegestaan, maar mag niet worden gewoond. De “nut en noodzaak” van de te realiseren woningen in het plangebied is beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan. Het doel is om het plangebied Werf 35 verder te laten groeien als creatieve hotspot in Hilversum. In het plangebied ontstaat een interessante mix tussen hoofdzakelijk werken en aanvullend wonen, en het toevoegen van drie soorten aanvullende voorzieningen.

5.9.3 Externe Veiligheid

ProRail heeft opmerkingen op de rapportage “Bouwen binnen het plasbrandaandachtsgebied; onderbouwing van gelijkwaardigheid” (KvdN/KvdN/ /O 16581-8-NO-001 d.d. 28 januari 2022).

Uit deze rapportage blijkt dat de nieuwe bebouwing deels binnen het plasbrandaandachtsgebied (PAG) zal plaatsvinden. ProRail adviseert nadrukkelijk om dit te heroverwegen en de bebouwing alsnog buiten de PAG te situeren.

Mocht dit niet mogelijk zijn, dan stelt het Bouwbesluit aanvullende eisen voor het bouwen in een Plasbrandaandachtsgebied. In artikel 1.3 van het Bouwbesluit is aangegeven dat naast bescherming aan de bebouwing zelf, ook gelijkwaardige maatregelen getroffen kunnen worden. De gemeente is verantwoordelijk voor de beoordeling of een maatregel gelijkwaardig is. De diverse maatregelen die reeds op het spoor en aan het spoorvervoer zijn getroffen, hebben als doel om te voorkomen dat een incident kan plaatsvinden. De juiste werking en instandhouding daarvan is een verantwoordelijkheid van ProRail en de spoorsector. De gemeente is verantwoordelijk voor de juiste werking en instandhouding van beschermende maatregelen conform het bouwbesluit, inclusief eventuele gelijkwaardige maatregelen en deze zullen dan ook op het eigen grondgebied getroffen moeten worden.

Ondanks dat de gemeente verantwoordelijk is voor de beoordeling of hun maatregel gelijkwaardig is, geeft ProRail de volgende opmerkingen op de onderbouwing daarvan:

- In paragraaf 5.1 (en ook in de volgende paragrafen) is aangegeven dat acrylnitril behoort tot de stofcategorie D4. Dat is niet juist, acrylnitril behoort tot de stofcategorie D3.

Reactie gemeente

Sprake is van een typefout, acrylnitril behoort tot stofcategorie D3. Dit zal aangepast worden.

- In paragraaf 5.1 staat: “In onderhavige situatie is de beoogde bebouwing op circa 25 meter (tweede ring) van het spoortraject gelegen (en dus ook op circa 25 meter van de ketelwagen)”. Dit laatste is een verkeerde inschatting van een realistische incidentsituatie. De preventieve maatregelen die op het spoor en aan het spoorvervoer zijn getroffen zijn zo effectief, dat de kans op een plasbrand zeer klein is (zoals in paragraaf 5.2 goed is verwoord). Dat betekent tevens dat logischerwijs een plasbrand pas zal ontstaan als er extreme krachten vrijkomen bij bijvoorbeeld een botsing of ontsporing, waarbij de wand van de ketelwagen bezwijkt. In dat geval is het meest realistische scenario, dat deze

ketelwagen niet meer op het spoor staat, maar er (deels) buiten ligt. Een gelijkwaardige maatregel in het overgangsgebied (tussen het spoor en de bebouwing) is dus alleen zinvol als deze op redelijke afstand van het spoor wordt gesitueerd.

Reactie gemeente

Graag merken wij op dat de maatregelen die vanuit het Bouwbesluit en de bijbehorende regeling aan de orde zijn bij bouwen in het plasbrandaandachtsgebied ook niet gebaseerd zijn op een maximaal scenario dat plaatsvindt direct voor het te (beperkt) kwetsbare object. De 30 meter zone en de voorschriften met betrekking tot brandwerendheid en brandbaarheid van de gevel zijn gebaseerd op een realistisch scenario dat plaatsvindt op grote(re) afstand van het (beperkt) kwetsbare object.

Als er aan de voorschriften uit het Bouwbesluit en de bijbehorende regeling wordt voldaan en er doet zich een scenario voor waarbij een ketelwagen ontspoord en op kortere afstand van het gebouw een plas vormt, dan zijn ook die standaard maatregelen niet meer voldoende om de effecten te mitigeren. De voorzieningen die zijn opgenomen in het Bouwbesluit en de bijbehorende regeling, gaan uit van het falen van een ketelwagen op grotere afstand van het gebouw. Bij een onderbouwing van de gelijkwaardigheid zou dan ook van die situatie uitgegaan moeten worden.

- In paragraaf 5.2 is aangegeven dat ter hoogte van het plangebied sprake is van lage snelheid. Dat is niet correct. Ter hoogte van het plangebied geldt een baanvaknelheid die hoger ligt dan 40 km/h. Er is dus sprake van hoge snelheid (overeenkomstig de Regeling Basisnet).

Reactie gemeente

Dit is correct en is aangepast in de rapportage. Dit resulteert in een lichtelijk hogere kans op een plasbrand en groepsrisico, maar leidt niet tot andere conclusies.

- In paragraaf 5.3 is uitgegaan van het vrijkomen van een deel van de inhoud van de ketelwagen (plasgrootte 300 m²) i.p.v. de volledige ketelwagen (plasgrootte 600 m²). Er is niet onderbouwd waarom er alleen met een kleine plas rekening hoeft te worden gehouden.

Reactie gemeente

Uitgegaan is van een realistisch scenario en niet van een maximaal scenario. Een plasgrootte van 600 m² (diameter = 31 meter) zou leiden tot effecten waarvan bij de totstandkoming van de voorzieningen zoals opgenomen in het Bouwbesluit ook niet uit wordt gegaan (brandende vloeistof tegen gevel van gebouw).

- In paragraaf 5.3 wordt het al aanwezige (mini) geluidsscherm gezien als een gelijkwaardige maatregel. Een geluidsscherm is een maatregel om de geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen terug te brengen, het is niet bedoeld als maatregel ter voorkoming van een plasbrand. De instandhouding van het scherm vindt ook alleen plaats op grond van de geldende geluidvoorschriften door ProRail. Bovendien staat het minischerm zo dicht op de rails, dat het niet of nauwelijks een beschermend effect zal hebben in een extreem incidentscenario waarbij een plasbrand kan ontstaan.

Reactie gemeente

De gelijkwaardige maatregelen bestaan uit een combinatie van het verloop van het aanwezige maaiveld, de opvangcapaciteit van het aanwezige ballastbed en deze mini geluidschermen.

- En vooruitlopend op de aankomende Omgevingswet, de term plasbrandaandachtsgebied wordt dan vervangen door brandaandachtsgebied. Het brandaandachtsgebied geldt zowel voor het scenario plasbrand als fakkelbrand. Het zou goed zijn om bij het bepalen van gelijkwaardige maatregelen, vooruitlopend op de Omgevingswet ook het scenario fakkelbrand mee te nemen.

Reactie gemeente

Vooralsnog wordt nog niet uitgegaan van de gevolgen van de nieuwe Omgevingswet welke naar verwachting per 1 januari 2024 van kracht wordt.

Het advies is derhalve om de bebouwing buiten het plasbrandaandachtsgebied te situeren. Indien dat niet mogelijk is, de bescherming aan de woningen zelf te treffen en mocht men willen kiezen voor een gelijkwaardige maatregel in het overgangsgebied, deze maatregel op ruime afstand van het spoor te situeren.

Reactie gemeente

In artikel 8.1 Veiligheidszone – plasbrandaandachtsgebied van de regels bij het bestemmingsplan is een verbod opgenomen, zodat er geen woningen mogen worden gebouwd in het 'plasbrandaandachtsgebied'. De veiligheidszone – plasbrandaandachtsgebied is met een gebiedsaanduiding opgenomen op de verbeelding bij het bestemmingsplan. Uit de opmerkingen van ProRail en de Veiligheidsregio is naar voren gekomen dat ten aanzien van het plasbrandaandachtsgebied een nadere uitwerking ten aanzien van de kwetsbare objecten is gewenst.

Conclusie

De reactie leidt tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan Werf 35.

- *De rapportage 'Externe veiligheid' is aangepast;*
- *Het artikel 8.1 Veiligheidszone – plasbrandaandachtsgebied is nader uitgewerkt, zie onderstaande uitwerking.*

8.1 Veiligheidszone - plasbrandaandachtsgebied

8.1.1 Algemeen

- a. *De gronden ter plaatse van de aanduiding 'Veiligheidszone - plasbrandaandachtsgebied' zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd voor een zone langs een spoorlijn, waarin bij realisering van kwetsbare objecten rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand.*
- b. *In afwijking van het bepaalde bij de andere aangewezen bestemmingen zijn in of op de gronden geen beperkt kwetsbare objecten en kwetsbare objecten toegestaan.*

8.1.2 Verbod

In afwijking van het bepaalde in de overige bestemmingsregels mogen ter plaatse van de aanduiding 'Veiligheidszone - plasbrandaandachtsgebied' geen woningen worden gebouwd.

8.1.3. Ontheffing van de bouwregels

- a. *Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen voor de bouw of aanleg van nieuwe 'beperkt kwetsbare objecten en kwetsbare objecten ', mits de veiligheid van personen en goederen duurzaam en voldoende is gewaarborgd.*
- b. *ten behoeve van de besluitvorming over de ontheffing zoals bedoeld in 8.1.3 onder a. overlegt de aanvrager (van de ontheffing) een rapport van een (externe veiligheids-) milieudeskundige en/of de brandweer aan het college van burgemeester en wethouders, waarin in ieder geval advies wordt gegeven over de (externe) veiligheidsaspecten die verband houden met de bouw en het gebruik van 'beperkt kwetsbare objecten en kwetsbare objecten ' (c.q. het verlenen van de ontheffing) en de eventueel te treffen maatregelen die nodig zijn in het belang van de veiligheid van personen en goederen.*
- c. *de ontheffing genoemd onder 8.1.3 onder a. wordt uitsluitend verleend indien is aangetoond dat de veiligheid van personen en goederen duurzaam en voldoende wordt gewaarborgd (door het treffen van veiligheidsmaatregelen), hetgeen moet blijken uit het rapport van de (externe veiligheids-) milieudeskundige.*

3. Reactie 3 : Veiligheidsregio/Brandweer Gooi en Vechtstreek

De Veiligheidsregio/Brandweer Gooi en Vechtstreek heeft de onderstaande reactie over de ontwikkeling Werf 35 te Hilversum ingediend.

Het plangebied krijgt 3 ontsluitingen zodat het mogelijk is om van de risicobron het spoor af te vluchten. Verder wordt ook de Raafstraat nog genoemd.

Reactie gemeente

Dit is correct. In onderstaand figuur zijn deze vlucht- en toegangsmogelijkheden voor de hulpdiensten weergegeven. Opgemerkt wordt dat de vluchtmogelijkheid voor voetgangers aan de noordzijde van het plangebied aan de Raafstraat vooralsnog optioneel is. Dit zal worden toegevoegd aan de rapportages.



Onder de 2 'mix van wonen, werken en overige' komen 2 halfverdiepte parkeergarages met de toegang aan de zijde van het spoor. Het is belangrijk dat een eventuele plasbrand zich niet uit kan breiden naar de 2 parkeergarages.

Reactie gemeente

De kans dat een brandende vloeistof afkomstig van een ketelwagen via de inrit van de parkeergarage in/onder het gebouw komt wordt door de lokale omstandigheden, zoals het aanwezige afschot, als verwaarloosbaar klein ingeschat. Het is daarbij geen realistisch te verwachten scenario dat een plasbrand tot aan de bebouwing, en de parkeergarages, zal uitstromen.

Vanuit de brandweer is gisteren geadviseerd om de 2 stroken voor 'werken' aan de zijde van het spoor specifiek te bestemmen voor zelfredzame mensen omdat deze locaties bij het plasbrandaandachtsgebied bevinden.

Reactie gemeente

Er is geen sprake van een (specifieke) bestemming waarmee functies gericht op verminderd zelfredzame personen worden toegestaan. Daarnaast geldt dat in deze strook 'wonen' is uitgesloten. Dit heeft een positief effect op de risico's, aangezien het vervoer van gevaarlijke stoffen voor 2/3 in de nachtperiode plaatsvindt.

Gisteren is afgesproken dat er gekeken gaat worden naar de bouwkundige maatregelen van het gedeelte van het plangebied welke zich binnen de 30 meter van het plasbrandaandachtsgebied liggen. Dit onderwerp is om die reden niet nader bekeken. De brandweer zal straks ook gaan bekijken wat de effectiviteit van de maatregelen zijn. Verder is het ook belangrijk om vast te leggen hoe de ruimtelijke maatregelen geborgd en onderhouden gaan worden indien deze zich buiten het plangebied bevinden. Het advies is wel om alle maatregelen zoveel mogelijk bij fase 1 te laten realiseren omdat de kans van een incident recht voor de deur kleiner is dan in de directe omgeving waarbij de effecten het gedeelte van fase 1 zullen bereiken.

Reactie gemeente

Vertrekpunt is dat er gelijkwaardigheid wordt onderbouwd. Uit de uitgevoerde onderzoeken komt naar voren dat het niet noodzakelijk is om (ook) bouwkundige maatregelen te beschouwen. Uit de opmerkingen van ProRail en de Veiligheidsregio is naar voren gekomen dat ten aanzien van het plasbrandaandachtsgebied een nadere uitwerking ten aanzien van de kwetsbare objecten is gewenst.

Bij de bepaling van het groepsrisico is gebruik gemaakt van de 'populatieservice'. Hierin zit waarschijnlijk niet het geprojecteerde ziekenhuis en de andere in Monnikenberg te of gerealiseerde ontwikkelingen. De brandweer is ook benieuwd hoe Fabrique Ludique hierin is meegenomen.

Reactie gemeente

De populatieservice is gebaseerd op informatie uit de Basisregistraties Adressen en Gebouwen (BAG) zoals beschikbaar in mei 2021. Er is op 7 september 2022 nieuwe populatie ingeladen in het RBM II model. In deze populatie is het geprojecteerde ziekenhuis meegenomen met 3005 personen in de dagperiode en 1892 personen in de nachtperiode. Voor Mussenstraat 55 (Fabrique Ludique) geldt dat de populatie van dit pand is meegenomen zoals opgenomen in de populatieservice. En ook de beoogde ontwikkeling van de Monnikenberg is meegenomen. Volledigheidshalve is hierna een uitsnede van de pandselectie vanuit de populatieservice weergegeven waarop de bebouwing van de nieuwbouw van het ziekenhuis en de ontwikkeling Monnikenberg te zien is.



De horecafunctie is meegenomen. Maar als het ook een evenementenlocatie zou worden, dan is het advies om hier ook specifiek aandacht aan te besteden. Dit geldt zowel voor de hoogte van het groepsrisico als verdere verantwoording van het groepsrisico.

Reactie gemeente

De evenementenlocatie zal ook worden meegenomen. Hierbij is sprake van de aanwezigheid van:

- *maximaal 8 dagen per jaar van 9.00-23.00 uur: 500 personen.*
- *maximaal 8 dagen per jaar van 9.00-23.00 uur: 800 personen.*

Het groepsrisico overschrijdt de oriëntatiewaarde. Het is aan de gemeente om in de verantwoording mee te nemen wat de nut en noodzaak is om mee te werken aan dit plan.

Reactie gemeente

In de externe veiligheidsrapportage (O 16581-3-RA-002 d.d. 8 september 2022) wordt hier reeds op ingegaan.

Er staat dat de bereikbaarheid voor de nood- en hulpdiensten goed is. De brandweer wil te zijner tijd een plan van de inrichting van de wegen ter advisering langs hebben waarin ook de maatvoering van de wegen en bochtstralen in vermeld staan. De uitgangspunten hiervoor zijn de brancherichtlijn. Wegbreedtes minimaal 3,0 meter breed met een vrije ruimte van 3,5 meter, binnenbochtstraal 5,5 meter en buitenbochtstraal 10 meter.

Reactie gemeente

Hier zal in de verdere planvorming rekening mee worden gehouden.

De aanwezigheid van bluswatervoorzieningen zal in een later stadium bepaald gaan worden.

Reactie gemeente

Akkoord.

Het advies is om nu al na te gaan hoe om te gaan met de bouwvragen die straks ingediend gaan worden. Op 1 januari 2024 gaat mogelijk de Omgevingswet van kracht worden en dan gaan

er andere eisen gelden voor bouwwerken die zich binnen de aandachtsgebieden bevinden. De gemeente moet dan ook een besluit nemen of de voorschriftengebieden wel of niet van kracht gaan worden. Een uitzondering hierop zijn de zeer kwetsbare gebouwen waarvoor deze maatregelen verplicht zijn. Deze bevinden zich volgens mij niet binnen het plangebied.

Reactie gemeente

Vooralsnog staat de inwerkingtreding van de Omgevingswet nu op 1 januari 2024. Mocht indiening na deze datum plaatsvinden, dan zal er rekening worden gehouden met de gevolgen van de Omgevingswet.

Conclusie

De reactie leidt tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan Werf 35. Het artikel 8.1 Veiligheidszone – plasbrandaandachtsgebied is nader uitgewerkt, zie onderstaande uitwerking.

8.1 Veiligheidszone - plasbrandaandachtsgebied

8.1.1 Algemeen

- c. *De gronden ter plaatse van de aanduiding 'Veiligheidszone - plasbrandaandachtsgebied' zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd voor een zone langs een spoorlijn, waarin bij realisering van kwetsbare objecten rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand.*
- d. *In afwijking van het bepaalde bij de andere aangewezen bestemmingen zijn in of op de gronden geen beperkt kwetsbare objecten en kwetsbare objecten toegestaan.*

8.1.2 Verbod

In afwijking van het bepaalde in de overige bestemmingsregels mogen ter plaatse van de aanduiding 'Veiligheidszone - plasbrandaandachtsgebied' geen woningen worden gebouwd.

8.1.3. Ontheffing van de bouwregels

- d. *Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen voor de bouw of aanleg van nieuwe 'beperkt kwetsbare objecten en kwetsbare objecten ', mits de veiligheid van personen en goederen duurzaam en voldoende is gewaarborgd.*
- e. *ten behoeve van de besluitvorming over de ontheffing zoals bedoeld in 8.1.3 onder a. overlegt de aanvrager (van de ontheffing) een rapport van een (externe veiligheids-) milieudeskundige en/of de brandweer aan het college van burgemeester en wethouders, waarin in ieder geval advies wordt gegeven over de (externe) veiligheidsaspecten die verband houden met de bouw en het gebruik van 'beperkt kwetsbare objecten en kwetsbare objecten ' (c.q. het verlenen van de ontheffing) en de eventueel te treffen maatregelen die nodig zijn in het belang van de veiligheid van personen en goederen.*
- f. *de ontheffing genoemd onder 8.1.3 onder a. wordt uitsluitend verleend indien is aangetoond dat de veiligheid van personen en goederen duurzaam en voldoende wordt gewaarborgd (door het treffen van veiligheidsmaatregelen), hetgeen moet blijken uit het rapport van de (externe veiligheids-) milieudeskundige.*

4. Reactie 4 : Provincie Noord - Holland

Het betreft een binnenstedelijke locatie en daarmee zijn er dus geen provinciale belangen mee gemoeid.

Reactie gemeente

Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

De zaken Bodemsanering, Hoogtebeperkingen Luchthaven en Regionale verdringingsreeks Amstel Gooi en Vecht zijn zaken die via de Omgevingsdienst gaan, danwel het waterschap.

Reactie gemeente

Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan Werf 35.

Hoofdstuk 3. Ambtelijke wijzigingen

Het wettelijk verplicht bestuurlijk vooroverleg van het concept van het ontwerpbestemmingsplan Werf 35 heeft medio april 2022 plaatsgevonden. Na dit vooroverleg zijn verschillende (beleids)kaders opgesteld. De onderstaande kaders zijn betrokken bij de planvorming van het ontwerpbestemmingsplan Werf 35

1. Bestemmingsplan Flitsbezorging met darkstores

Het bestemmingsplan Flitsbezorging met darkstores is 19 juli 2023 vastgesteld. In het plan worden nadere regels gesteld voor een meer evenwichtige toedeling van nieuwvestiging van darkstores (horende bij flitsbezorgers) aan locaties.

- *Het bestemmingsplan Werf 35 houdt rekening met dit bestemmingsplan. De begrippen vanuit dit bestemmingsplan zijn overgenomen in het bestemmingsplan Werf 35.*

2. Chw paraplubestemmingsplan Woningsplitsing en verkamering

Het voorontwerp Chw paraplubestemmingsplan Woningsplitsing en verkamering heeft ter inzage gelegen. Het betreft een nieuwe set regels voor woningsplitsing, verkamering en samenvoeging binnen de hele gemeente Hilversum.

- *Het bestemmingsplan Werf 35 houdt rekening met dit voorontwerpbestemmingsplan. De begrippen vanuit dit voorontwerpbestemmingsplan zijn overgenomen in het bestemmingsplan Werf 35.*

3. Nota parkeernormen 2023

Het voorontwerpbestemmingsplan Werf 35 is opgesteld op basis van de Parkeernota Hilversum 2017. Vanaf 20 september 2023 geldt de Nota parkeernormen 2023. Met de vaststelling van de Nota parkeernormen 2023 zijn de beleidsregels uit 2017 vervangen. Het doel van de Nota parkeernormen 2023 is om een kader te scheppen waaraan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen de hele gemeente ten aanzien van parkeren getoetst kunnen worden.

- *Het mobiliteitsonderzoek, behorende bij het bestemmingsplan Werf 35, is geüpdatet op basis van de Nota parkeernormen 2023. Dit heeft consequenties voor het te realiseren. Onderzoek Stikstof geüpdatet*

4. Stikstofberekening in het kader van de Wet natuurbescherming

Om depositie van het project te berekenen is de meest recente versie van de rekentool 'Aerius' (AERIUS 2023) gebruikt. De Stikstofberekening is geüpdatet.

Bijlagen

1. *Waterbeleid*
2. *Notitie 'Ontwikkeling Werf 35, Reactie op vooroverleg reacties aangaande externe veiligheid'*